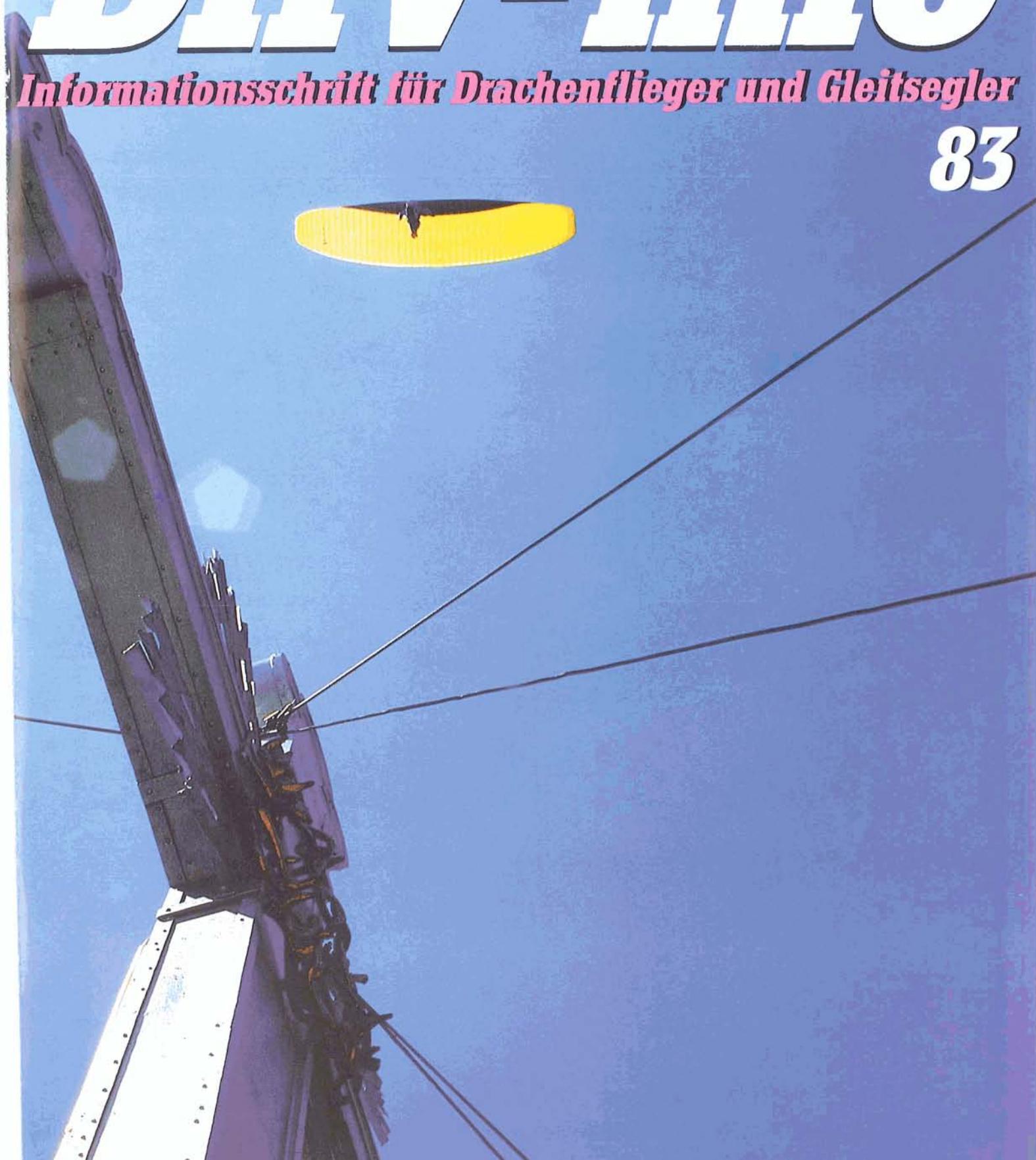


DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

83



FASZINATION DES FLIEGENS

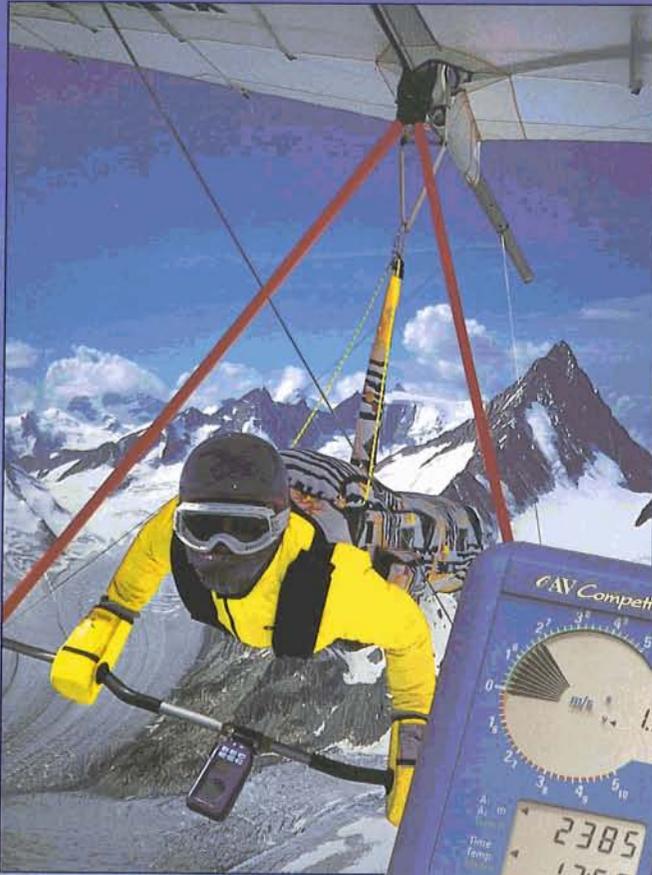


Foto: Jo Bathmann

... hoch über der Walliser Gletscherwelt

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

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

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

Zusätzlich zu den bisherigen Funktionen:

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

Ja, ich will mehr Informationen über die Bräuniger Instrumente!

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

Name: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

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

BRAÜNIGER
FLUGELECTRONIC

Pättrichstraße 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

AFRO

28

→ 28A

UNFAH

AFRO

Afro
team pilot
RICHARD GALLON
worldcup
winner

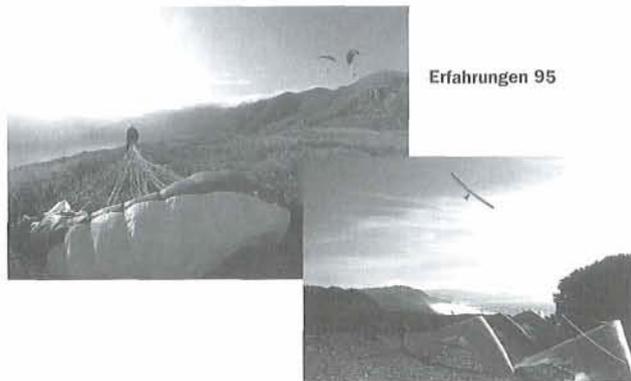
„Der
Unterschied
zwischen
dem Instinkt
eines
Adlers
und einem
Afro Vario?“

Das
Afro Vario
kannst
du kau-
fen!“

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

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
 - 11 KALENDER** Der Jahresbegleiter für DHV-Mitglieder
 - 12 ERFAHRUNGEN '95** Top-Piloten resümieren
 - 27 THERMIKSUCHE** Praxistips für Thermik bei Wind
 - 28 HÖHENWINDE** Manfred Kreipl erklärt Zusammenhänge
 - 32 ST.HILAIRE** Das jährliche Fliegerspektakel in Frankreich
 - 36 GERÄTECHECK** Hersteller nennen Nutzen und Kosten
 - 41 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
-
- 55 NfGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
 - 55 GÄSTEREGELUNG**
 - 55 LUFTÜCHTIGKEITSANWEISUNGEN**
 - 56 MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER**
 - 57 FLUGSCHULEN**
 - 58 FLUGGELÄNDE**
-
- 59 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
 - 72 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
 - 80 SPIEL** Ein Streckenflug auf Papier für kalte Wintertage
 - 82 PARACLIMBING** Mit den Kletterern an der Wand nach oben
 - 84 EIN GROßER FLUG** Helmut Denz stellt Weltrekord ein

Foto: Michael Schmidt/Fotowettbewerb



Ergebnisse 95

- 10 VERSICHERUNGSPROGRAMM**
 - 61 GEBRAUCHTMARKT**
 - 39 DHV BIETET AN**
 - 40 DHV FILM UND VIDEO**
-
- 87 WINDEN-SCHLEPPHILFE** Für empfindliche Gleitsegel
 - 88 STRECKENFLUGPOKAL** Die Jahresergebnisse '95
 - 96 IM GESPRÄCH** Jo Bathmann und Torsten Hahne
 - 99 SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
 - 100 UNGARN** Vor-EM der Drachenflieger mit UL-Schlepp
 - 102 LADIES + JUNIOR CHALLENGE** Gemeinsam an der Emberger Alm
 - 105 WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten
 - 109 REGISTER** Wichtige Beiträge aus den Info-Ausgaben 54 bis 83

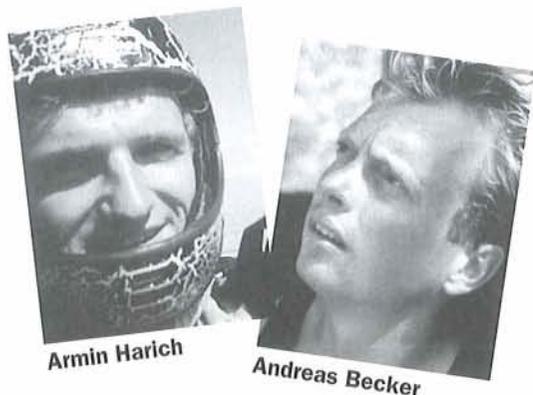
Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC. Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee

Telefon:
Ausbildung/Sport 08022/74673
Betrieb/Gelände 08022/ 74184
Technik 08022/74353
Mitgliederservice/
Versicherung/Medien/
Zentrale Aufgaben 08022/7031

Redaktion:
Peter Janssen (verantwortlich), Sepp Gschwendtnr, 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: Clemens Suerbaum/Fotowettbewerb



Armin Harich

Andreas Becker

Große Flachlandflüge

Mit Drachen und Gleitschirm wurden außergewöhnliche Flüge im deutschen Flachland durchgeführt. Dem Berliner Drachenflieger Andreas Becker (RamAir) glückte am 3.8.95 ein 243-km-Flug von Segeletz bei Berlin nach Königshain bei Görlitz. Am 6.8.95 flog er von Stölln aus ein 108 km großes FAI-Dreieck, beide Male wurde mit UL-Schlepp gestartet.

Dem Gleitschirmflieger Armin Harich (Finesse) gelang nach einem Windenstart in Lörzweiler bei Mainz am 30.7.95 ein 166-km-Flug nach Kanfen, an der französisch/luxemburgischen Grenze und am 2.8.95 nach Bergstart vom Kreuzberg in der Röhn ein 122-km-Zielflug nach Eberbach am Neckar.

Video STARTEN, STEuern, LANDEn mit dem Gleitschirm

Der neue Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Er eignet sich ausgezeichnet für den Unterricht in den Flugschulen, bietet aber auch dem geübten Piloten wertvolle Hilfestellung zur Überprüfung der eigenen Flugtechnik. Die Fluglehrer und Mitglieder des DHV-Lehrteams, Peter Cröniger und Christoph Kirsch, demonstrieren alle Bewegungsabläufe für einen sicheren und souveränen Flugstil. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen.

Herstellung Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam, 20 Minuten, VHS-Video, Preis 30 DM, Anzeige und Bestellung auf Seite 40, dort auch STARTEN, STEuern, LANDEn mit dem Drachen.

Unfallversicherung billiger

Mit dem Gerling-Konzern konnten günstigere Tarife für die DHV-Flugunfallversicherung ausgehandelt werden, durchschnittlich um 15 % niedriger. Die neuen Grundprämien:

- ◆ 5.000 DM bei Tod, 10.000 DM bei Invalidität 40 DM
- ◆ dasselbe zzgl. 5 DM Krankenhaustagegeld und 5 DM Genesungsgeld je Krankenhaustag 55 DM
- ◆ 10.000 DM nur bei Invalidität 25 DM
- ◆ dasselbe zzgl. 5 DM Krankenhaustagegeld und 5 DM Genesungsgeld 40 DM

Alle Versicherungssummen können neuerdings bis zum 30fachen erhöht werden (bisher zofach), bei entsprechender Erhöhung der Jahresprämie.

Die DHV-Flugunfallversicherung des DHV deckt zugleich das 24-Stunden-Risiko ab, also auch Unfälle im Straßenverkehr, am Arbeitsplatz und bei anderen Sportarten.

Die neuen Versicherungsprämien und die Verdreifachung gelten ab 1.1.1996. Die Versicherungsanträge für Neuabschlüsse und für Erhöhung der Versicherungssumme sind bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Infomet - Wettertelefon



Der Deutsche Wetterdienst hat als Serviceleistung für Piloten eine neue Telefonauskunft eingerichtet. Täglich von 7.00 bis 16.00 Uhr kann man über die Infomet-Nummern mündliche Auskünfte erhalten: Flugplatzwettermeldungen, Bodenwettermeldungen, Flugwettervorausagen und vor allem aktuelle Windwerte von einzelnen Meßstationen wie Zugspitze, Peißenberg, Wendelstein. Es erfolgt jedoch keine Wetterberatung. Im Gegensatz zu den 0190-Nummern der Segelflugwetterberichte bezahlt man nur die normalen Telefongebühren.

Infomet-Nummern:

Berlin-Tegel	030 - 41 01 36 63
Berlin - Schönefeld	030 - 60 91 37 02
Bremen	0421 - 5 37 21 64
Dresden	0351 - 58 50 41
Düsseldorf	0211 - 42 59 37
Frankfurt	069 - 69 03 23 31
Hamburg	040 - 50 05 04 77
Hannover	0511 - 9 73 96 25
Köln/Bonn	02203 - 40 25 58
Leipzig	0341 - 2 24 18 62
München	089 - 9 87 53 20
Münster/Osnabrück	02571 - 5 20 62
Nürnberg	0911 - 3 65 05 21
Stuttgart	0711 - 9 48 43 69



Harmonisierung der Technikvorschriften in Österreich und Deutschland

Parallel zu den Arbeiten an der Harmonisierung der deutsch-österreichischen Ausbildung wurden die Grundlagen für die Harmonisierung der Technikvorschriften beider Länder gelegt. In der DHV-Geschäftsstelle trafen sich Sepp Himberger und Markus Villinger vom ÖAeC und Peter Jansen und Klaus Tänzler vom DHV und einigten sich auf grundlegende Positionen für die weiteren Verhandlungen. So wollen Österreich und Deutschland ihre Standards für die Geräteprüfungen aufeinander abstimmen, der Qualitätsmaßstab soll die optimale Flugsicherheit sein.

An eigene und andere anerkannte Prüfstellen werden entsprechend der EG-Richtlinie für Persönliche Schutzausrüstung hohe Ansprüche gestellt (Richtlinientext: »Technische Kompetenz und berufliche Integrität des Personals, Unabhängigkeit der Führungskräfte und des technischen Personals von allen Kreisen, Gruppen oder Personen, die direkt oder indirekt interessiert sind«).

Man war sich einig, daß die Piloten über die Eigenschaften ihrer Geräte informiert sein müssen und eine differenzierte Klasseneinteilung erforderlich ist. Und speziell für die Hersteller wichtig sind die gemeinsamen Standpunkte zu Wirtschaftlichkeit, Transparenz, Änderungsverfahren, Gleichbehandlung, Betriebsort und Anerkennung ausländischer Prüfungen.

Wenn man sich auch in den Details einigt, werden künftig DHV und ÖAeC die vom jeweils anderen Verband nach den gemeinsamen Standards geprüften Muster ohne weitere Prüfung zulassen.

Alpeneinweisung integriert

Die seit vielen Jahren bestehende Anerkennung der deutschen Scheine in Österreich ist weiterhin rechtsgültig, zusätzliche Bedingungen - eine solche wäre die Alpeneinweisung - würden eine Änderung der Anerkennungsvereinbarung zwischen Deutschland und Österreich bedeuten. Bei der Zusammenkunft der beiden Ministerien und des ÖAeC und DHV am 14. Juli 1995 waren sich alle Teilnehmer darin einig, daß die bestehende Anerkennung bis zum Inkrafttreten der harmonisierten Ausbildung unberührt bleibt.

Im Zuge der Harmonisierung wird die »Alpeneinweisung« in der deutschen Ausbildung noch deutlicher herausgearbeitet. Bereits in der bisherigen deutschen Ausbildung wird der Pilot theoretisch und praktisch in alpines Fliegen eingewiesen.

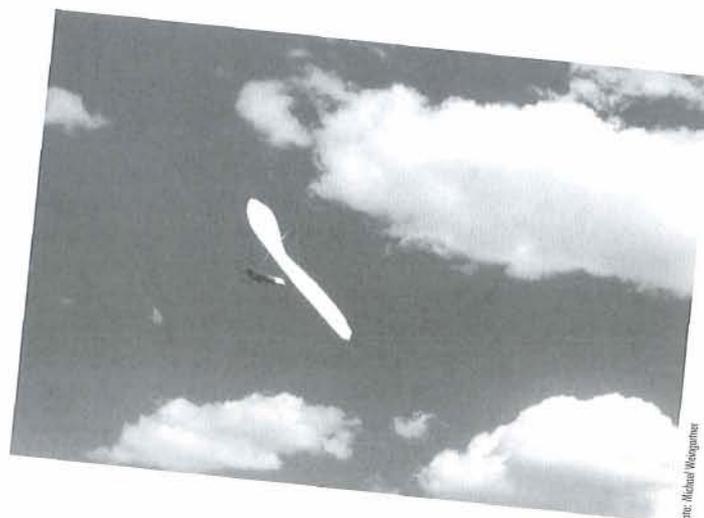


Foto: Michael Weggenier

Streckenflugpokal

Klarstellung zur Ausschreibung im Info Nr. 82: Flüge bei zentralen Wettbewerben können im Streckenflugpokal gewertet werden, wenn sie korrekt nach den Regeln des Streckenflugpokals dokumentiert sind.

IKARUS läßt grüßen

In einem Leitartikel für den Deutschen Sportbund zum Thema »Sport und Umwelt: Konfliktreiche Kooperation« runzelt der Grünen-Fraktionsvorsitzende im Bundestag, Joschka Fischer, sehr energisch die Stirn über gesundheits- und umweltschädliche Sportaktivitäten – soweit erwartungsgemäß. Überraschend dann die Nennung von drei positiven Beispielen, eines davon, daß »die Paraglider und Drachenflieger den Einfluß ihrer Künste auf die Vogelwelt untersuchen«.

Und in FOCUS 38/1995 über »die fünfzig besten Sportarten« lauten die letzten Sätze: »Jetzt hat der Deutsche Hängegleiterverband von der Wildbiologischen Gesellschaft München eine Studie erstellen lassen. Das Ergebnis fast dreijähriger Forschung kommt den Himmelsstürmern gut zupaß: In drei viertel aller Begegnungen lassen sich Gemen durch den Anblick der bunten Segel nicht aus der Ruhe bringen. Noch gelassener die Reaktionen in Gebieten mit starkem Flugverkehr. 95% der Tiere äsen auch angesichts eines Hängegleiters seelenruhig weiter«.

Fluggebiete im PC

Wohin zum Fliegen, wenn's nicht immer das gleiche Fluggebiet sein soll? Anstatt in der Fachliteratur zu stöbern, haben Besitzer eines PC neue Möglichkeiten. Inzwischen gibt es auf dem Markt einige Anbieter von Fluggelände-Software. In der Regel haben alle Programme eine Suchfunktion nach verschiedenen Kriterien, beispielsweise nach Ländern, Regionen, Startrichtungen und Höhendifferenzen. Zudem bieten sie Erweiterungsmöglichkeiten zum selbständigen Aktualisieren und Erweitern der Datenbank.

Das Programm »Fluggebiete 1.1« von Stefan Kusche besitzt alle diese Möglichkeiten. Es ist komfortabel aufgebaut und erleichtert das Suchen und Finden von geeigneten Startplätzen. Darüber hinaus werden durch das Feld »Zusatzinfo« weitere wichtige Informationen über das Gebiet und die nähere Region gegeben. Die Basisversion ist mit 50 Fluggebieten ausgestattet und sehr detailliert. Systemvoraussetzung: 386er Prozessor und Windows ab 3.1. Zu beziehen für 49 DM bei Stefan Kusche, Sauerlacher Straße 66, 82515 Wolfartshausen. Fax 08171-72446.

Eine weitere interessante Alternative ist das Programm »Flyguide« von Matthias Trimpop. Der Vorteil von »Flyguide« ist die Darstellung verschiedener Übersichtskarten zur besseren Orientierung. Durch Anklicken der auf der Karte markierten Startplätze im Koordinatensystem erhält der Benutzer auf einer Maske die gewünschten Daten über das Fluggebiet. Über 400 Gelände wurden bisher aufgenommen, teilweise jedoch mit etwas dünner Information. Das angenehme Arbeiten mit dem Kartenprogramm setzt jedoch einen leistungsstarken Rechner voraus, ein 486er sollte es schon sein. Die Installationsdisketten sind für 90 DM zu beziehen bei Matthias Trimpop, Hulterkamp 16, 47807 Krefeld.

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.

Packerlehrgänge

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

17. Februar '96

18. Februar '96

30. März '96

31. März '96

20. April '96

21. April '96

Die Teilnahme ist kostenlos.

Interessenten melden sich bitte frühzeitig bei der Geschäftsstelle.

Fotowettbewerb

Unsere Aufforderung im Info 82 hatte ein erfreuliches Ergebnis. Viele Info-Leser haben gute Bilder vom Gleitschirm- und Drachenfliegen geschickt. Wir werden die besten Fotos nach und nach, passend zu den Artikeln, abdrucken. Hier ein kleiner Vorgeschmack in schwarz-weiß und die Siegerliste:

Drachen

1. Michael Schnabel
2. Christian Loth
3. Jan Röpenak

Gleitschirm

1. Hélène Irschik
2. Clemens Suerbaum
3. Andreas Fiol

Die Siegerbilder



Runder Tisch »Sport und Natur«

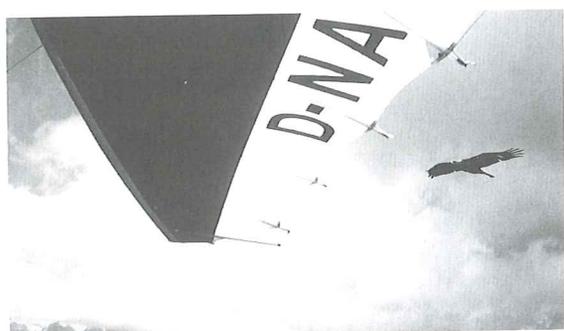
Das Thema brodelt an vielen Stellen, die Bundesregierung will in dieser Wahlperiode das Naturschutzgesetz novellieren, auch auf internationaler Ebene ist mit Verschärfungen der Naturschutzbestimmungen zu rechnen.

Der Deutsche Sportbund hat deshalb zusammen mit dem Fachinstitut »Sport mit Einsicht e.V.« zu einem »Runden Tisch Sport und Natur« eingeladen. Im geschlossenen Kreis haben Fachleute aus Ministerien und Naturschutzbehörden, Landesplaner und Landschaftsarchitekten und Vertreter von Natursportverbänden den Themenkreis diskutiert, für den DHV und das Kuratorium Sport und Natur hat Peter Janssen teilgenommen. Die zu Beginn des zweitägigen Symposiums sehr unterschiedlichen Standpunkte konnten Schritt um Schritt zusammengeführt werden und man gelangte zu einem gemeinsamen Abschlußpapier, der »Bodenheimer Erklärung«. Auszüge:



»Pauschale Handlungsweisen zur Vermeidung und Lösung konkreter Konflikte zwischen Sport und Naturschutz sind wenig erfolgversprechend. Erforderlich sind statt dessen differenzierte Lösungsstrategien, die die Sportart, die jeweilige Form der Ausübung sowie die örtliche und regionale Situation berücksichtigen. Umweltpädagogische Maßnahmen sind ein wichtiger, aber alleine nicht hinreichender Lösungsansatz. Sinnvoller ist in der Regel ihre Kombination mit Maßnahmen zur Lenkung und Konzentration von Sportaktivitäten und - wo es sich nicht vermeiden läßt - auch mit behördlichen Auflagen.

Zur sachgerechten Beurteilung von Konflikten zwischen Sport und Natur sind ausreichende wissenschaftliche Grundlagen notwendig. Entsprechende Grundlagenuntersuchungen sind daher zu fördern. Neu entwickelte Lösungsstrategien sollten in Modellprojekten unter realistischen Rahmenbedingungen erprobt werden.«



Adler-Untersuchung der Allianz

Der Versicherungskonzern Allianz hat einen Ableger, die »Allianz-Stiftung«, die viele Millionen DM für Naturschutzprojekte ausgibt. Ein neues Projekt ist eine Adler-Untersuchung, bei der die Nationalparkverwaltung Berchtesgaden auf Kosten der Allianz den Einfluß von Drachen- und Gleitschirmfliegern auf Adler erforschen und - wie bei der Wildbiologischen Studie IKARUS UND DIE WILDTIERE - Konfliktlösungen vorschlagen will. Der DHV wird fachlich an der Forschungsarbeit beteiligt.

Neuer Verein im DHV

Wir begrüßen herzlich:

**Thermik-Flieger Unterland,
Flying Turtles**
Gerd Schäffer, Haldenweg
22, 74239 Hardthausen.

DHV in Zahlen

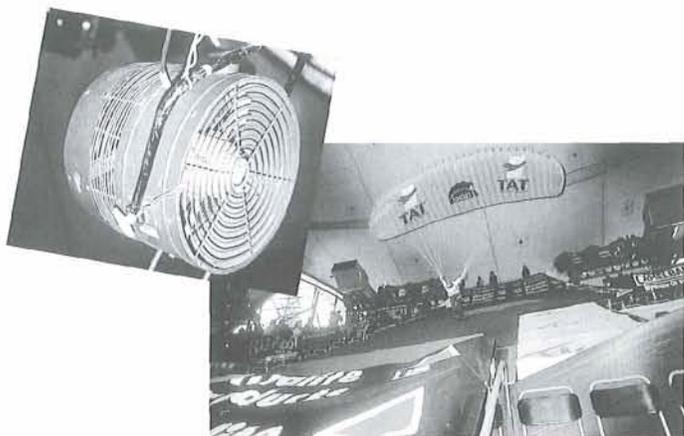
Stand: 1.10.1995 (Stand: 1.10.1994)

Mitglieder	31846	(31871)
weiblich	3015	(3044)
männlich	28831	(28827)
Vereinsmitglieder	13675	(12087)
Einzelmitglieder	18171	(19784)
Vereine	293	(284)
Piloten⁽¹⁾	37056	
Hängegleiten gesamt	16550	(15501)
Gleitsegeln gesamt	21631	(19100)
Hängegleiterschlepp	4421	(3933)
Hängegleiterwindenfahrer	1733	(1318)
Hängegleiter-UL-Schlepp	717	(590)
Gleitsegelschlepp	3632	(2982)
Gleitsegelwindenfahrer	984	(641)
Flugfunk	4782	(3531)
Fluglehrer	438	(449)
Hängegleiten	287	(274)
Gleitsegeln	256	(241)
Flugschulen	104	(103)
Hängegleiten gesamt	65	(67)
Gleitsegeln gesamt	69	(71)
Hängegleiterwindenschlepp	42	(38)
Hängegleiter-UL-Schlepp	9	(10)
Gleitsegelwindenschlepp	41	(37)
Fluggelände⁽²⁾	510	(183)
Hängegleiten	476	(177)
Gleitsegeln	453	(163)
Musterzulassungen (Gütesiegel)	1155	(1030)
Hängegleiter	307	(293)
Hängegleitergurtzeuge	102	(99)
Hängegleiterrettungsgeräte	42	(40)
Gleitsegel	415	(378)
Gleitsegelgurtzeuge	152	(138)
Gleitsegelrettungsgeräte	59	(48)
Startwinden	14	(12)
Schleppgeschirre	25	(22)
Hersteller⁽³⁾	39	(25)

(1) Inhaber von Luftfahrerscheinen oder Befähigungsnachweisen des DHV oder DAeC.

(2) Erlaubnis nach §25LuftVG vom DHV erteilt oder verlängert.

(3) Vom DHV als Herstellerbetrieb für Luftsportgerät anerkannt.



Gleitschirmfliegen in der Halle

Erstmals in Deutschland gab es in einer geschlossenen Halle Gleitschirmflüge zu sehen. Anlässlich der »TREND SPORT '95«, einer Ausstellung moderner Sportarten in der Münchner Olympia-Halle, wurde unter großem Interesse von TV und Presse die »1. Internationale Paragliding Meisterschaft« durchgeführt. Ausgewählte Toppiloten wie der Weltmeister Stephan Stieglaier, Weltcupsieger Hans Bollinger, Weltcupsiegerin Claire Bernier und der Deutsche Meister Toni Bender kämpften beim Punktlandewettbewerb ums Preisgeld. Sieger wurde nach mehreren Durchgängen der Italiener Jimmy Pacher.

Sportzeugenausbildung

Die Anerkennung von Rekorden oder sonstigen sportlichen Bestleistungen im Flugsport scheidet oft an den fehlenden Unterschriften anerkannter Sportzeugen. Der DHV bietet deswegen die Möglichkeit zur Erlangung des Sportzeugenausweises an.

Interessierte Vereine, Flugschulen oder sonstige Interessentengruppen können sich zwecks Terminvereinbarung direkt mit den Ausbildern in Verbindung setzen: Charlie Jöst, Tel. 06203/62940, Fax 660428, und Rudl Bürger, Tel. + Fax 08032/8134.

Klarstellung zur Gemeinnützigkeit

Die Oberfinanzdirektion Frankfurt am Main hatte eine Rundverfügung veröffentlicht, daß »Drachenflugvereine« nicht als gemeinnützig behandelt werden können. In einem späteren Zusatz hat die Oberfinanzdirektion darauf hingewiesen, daß damit nur »das Steigenlassen von Fessel- und Lenkdrachen« gemeint ist. Hängegleiter- und Gleitsegelvereine können damit weiterhin die steuerliche Gemeinnützigkeit beanspruchen.



Neues Buch über Flugmeteorologie

Die Sicherheit des Fliegens hängt vom Wettergeschehen ab. Das Lehrbuch »Moderne Flugmeteorologie« richtet sich vor allem an Motorflugpiloten, bietet aber auch für Drachen- und Gleitschirmflieger sehr viel Wissenswertes. Der Autor geht auch auf die Wettereinflüsse in niedrigen Höhen ein und hilft dadurch, die oft komplizierten Wetterabläufe und Geschehnisse in den für uns wichtigen Bereichen besser zu verstehen.

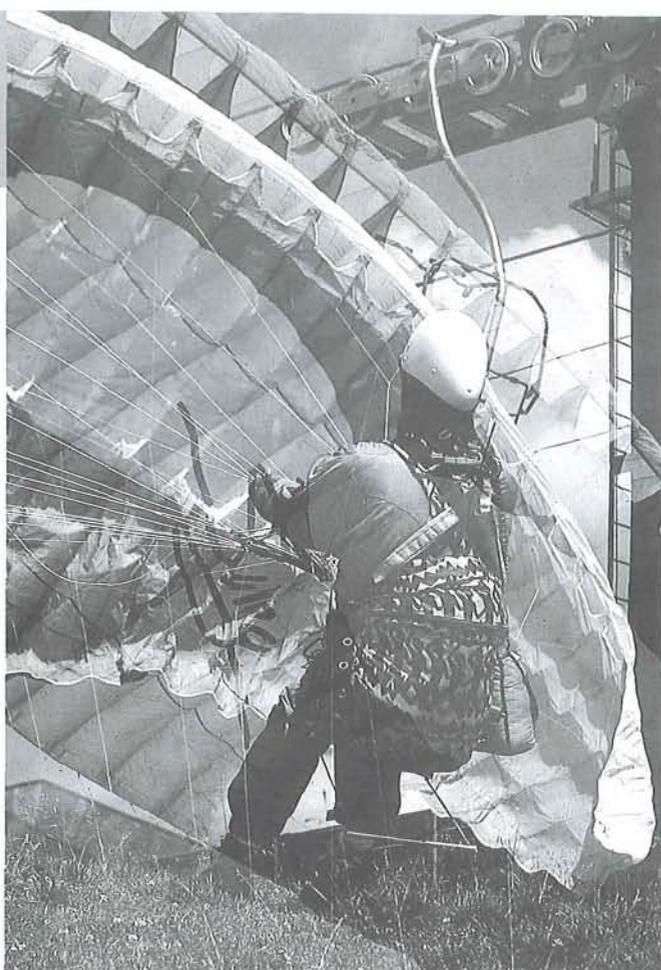
Moderne Flugmeteorologie, Manfred Reiber, Verlag Harri Deutsch, ISBN 3-8171-1392-7, 171 Seiten, 34 DM.



Betriebsausflug des DHV, natürlich in ein Fluggebiet, Rofan am Achensee. Die Fotos: Auf dem Rofanspitz, Mitarbeiterin Regina Glas beim Start und nach der Landung.



Foto: Clemens Suckow/Fotowettbewerb



Bahnauskünfte

Betriebszeiten, Flugmöglichkeiten, evtl. auch Wind und Wetterverhältnisse, sind unter den Telefonnummern der Bergbahnen zu erfahren:

Alpspitzbahn	Nesselwang	08361/771
Arbersesselbahn	Eisenstein	09925/245
Bayerische Zugspitzbahn	Garmisch-Partenk.	08821/7970
Berchtesgadener Bergbahn	Schönau am Königsee	08652/5007/8
Bergener Hochfölln-Seilbahn	Bergen	08662/8511
Blombergbahn	Bad Tölz	08041/3726
Brauneck Bergbahn	Lenggries	08042/8910
Fellhornbahn	Oberstdorf	08322/7050
Feuerberg-Lifte	Lohr am Main	09701/391
Geisskopf-Bahn	Unterbreitenau, Bischofsmais	09920/231
Grünten-Seilbahn	Rettenberg	08321/9019
Herzogstandbahn	Kochel am See	08851/855
Hochgratbahn	Leutkirch	08386/8222
Hochplattenbahn	Marquartstein	08641/7216
Hochriesbahn	Grainbach-Samerberg	08032/8404
Hörnerbahn	Bolsterlang	08326/9091
Hörnle Schwebbahn	Bad Kohlgrub	08845/592
Hohenbogenbahn	Neukirchen b. Hl.Blut	09947/464/1078
Hündle-Sesselbahn	Oberstaufen	08386/2720
Imbergbahn	Oberstaufen	08386/8166
Kampenwandseilbahn	Aschau	08052/4411
Karwendelbahn	Mittenwald	08823/8480
Kleinwalsertaler Bergbahn	Riezlern	08329/5274-0
Kreuzeckbahn	Garmisch-Partenkirchen	08821/2610
Laber Bergbahn	Oberammergau	08822/4770
Mittagbahn	Immenstadt	08323/6149
Sesselbahn	Mittenwald	08823/3006
Nebelhornbahn	Oberstdorf	08322/1092
Obersalzbergbahn	Berchtesgaden	08652/5533
Pfrontener Bergbahn	Pfronten-Steinach	08363/392
Predigtstuhlbahn	Bad Reichenhall	08651/2127
Seilbahn Reiteralpe	Schneizlreuth	08651/63011
Tegelbergbahn	Schwangau	08362/1018
Unternberg-Bahn-Lifte	Ruhpolding	08663/5960
Wallbergbahn	Rottach-Egern	08022/24086
Wank Bahn	Garmisch-Partenkirchen	08821/71617

Revisionszeiten der Bayerischen Seilbahnen

Alpspitz-/Hochalmbahn	Garmisch-Partenk.	bis 15.12.95 ²⁾
Alpspitzbahn	Nesselwang	bis 22.12.95
Bayer. Zugspitze/Eibsee-Seilbahn	Garmisch-Partenk.	bis 17.11.95
Berchtesgadener Bergbahn	Schönau	bis 22.12.95 ¹⁾
Bergener Hochfölln-Seilbahn	Bergen	bis 23.12.95 ¹⁾
Brauneck-Bergbahn	Lenggries	bis 01.12.95
Breitenbergbahn	Pfronten-Steinbach	bis 15.12.95
Fellhornbahn	Oberstdorf	bis 15.12.95
Hochgratbahn	Oberstaufen	bis 23.12.95 ¹⁾
Hochriesbahn	Grainbach-Samerberg	bis 24.11.95
Karwendelbahn	Mittenwald	bis 24.12.95
Kreuzeckbahn	Garmisch-Partenk.	bis 08.12.95
Lbiser-Bergbahn	Oberammergau	bis 24.12.95
Nebelhornbahn	Oberstdorf	bis 15.12.95 ²⁾
Rauschbergbahn	Ruhpolding	bis 22.12.95
Tegelbergbahn	Schwangau	bis 20.12.95 ²⁾
Wallbergbahn	Rottach-Egern	bis 08.12.95

¹⁾ Bei ausreichender Schneelage/schönem Wetter an Wochenenden in Betrieb

²⁾ Verschiebungen je nach Schneelage bzw. Wetterlage möglich

Nähere Auskünfte bei den jeweiligen Bergbahnen

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1996

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)
60,- DM ohne SB
Nur Gleitsegel:
40,- DM bei 500 DM SB
50,- DM ohne SB

Deckungssumme: 2,5 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 bei Invalidität.

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

reduziert!

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
55,- DM

reduziert!

Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
25,- DM

reduziert!

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

reduziert!

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.

Boden-Unfall für Startleiter

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

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Geländehaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Startwindenhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM
pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Startwindenhaftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

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

Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Passagierhaftpflicht, Luftfahrzeug-Verkehrs-Rechtsschutz, Boden-Unfall für Mitglieder-vereine und Boden-Unfall für Veranstalter.



EIN GUTES
FLUGJAHR 1996





Oliver Rössel



Peter Hensold



Roland Würgler



Helmut Denz

Helmut Denz

Dieses Jahr hatte ich mir vorgenommen, mit der alten Gewohnheit zu brechen und das gute alte mechanische Vario nicht mehr als Sicherheit mitzunehmen, sondern rein auf die kleine leichte »Vollelektronik« zu setzen. Der Reinfall kam gleich am ersten Tag in St. André: Obwohl die Batterieanzeige vor dem Start noch 15 Stunden Reserve zeigte, war nach knapp einer Stunde der Saft aus. Meine alte Einschätzung war wieder bestätigt: Ein elektronisches Vario braucht zwingend eine manuelle Umschaltmöglichkeit auf eine Reservebatterie. Klar, der letzte Flug hatte an einem warmen Tag in niedriger Höhe stattgefunden, für den die Reserveanzeige sicher gestimmt hätte. Bei den jetzt viel tieferen Temperaturen in großer Höhe brach jedoch die Spannung zusammen.

Dieser Reinfall bescherte mir jedoch eine völlig neue Erkenntnis. Obwohl ich das Gelände hervorragend kenne, traute ich mich nicht, in die unwirtlichen Regionen weiterzufliegen, und dachte, ich versuch' mal, wenigstens wieder zurückzukommen. Ich wußte, daß man in Hangnähe sehr gut ohne Vario fliegen kann, indem man einfach beobachtet, wie man zur Hangkontur steigt. Aber in großer Höhe über Grund ohne Vario - das erschien mir bisher immer unweigerlich zum Absaufen verdammt.

Doch ich kam bald drauf, auch hier kann man ohne Vario ganz gut steigen: Man nimmt sich einen Bergrücken als Bezugskontur und beobachtet das dahinter liegende Gelände. Wie ein Eiskunstläufer bei der Pirouette fixiert man diesen Punkt während der Kreisbewegung. Wenn man dort immer tieferen Einblick in die Landschaft hinter dem Bergrücken erhält, steigt man, wenn dagegen immer mehr Einblick verloren geht, ist Sinken angesagt.

Nach einiger Zeit dieses Fliegens traute ich mich sogar, geradeaus zu fliegen und einen neuen Bart zu suchen. Es klappte prompt und ich stieg wieder bis zur Wolkenbasis. Ich bemerkte bei dieser Fliegerei, daß man viel mehr Aufmerksamkeit für die Umgebung entwickelt, als wenn man immer wieder auf das Vario schaut. Ich flog an diesem Tag noch einen kleinen Rundkurs und amüsierte mich prächtig - auch ohne

Vario! Als ich später das Barogramm anschaute, stellte ich praktisch keinen Unterschied zwischen dem Flug mit und ohne Vario fest.

Bei vielen nachfolgenden Flügen habe ich auch mit Vario diese Art der Steigorientierung angewandt. Ich meine, sie unterstützt (zusätzlich zur Akustik) besser den Blick für die Thermikentwicklung, als wenn man häufig zur Kontrolle auf's Vario schaut. Leider versagt das Verfahren im Flachland, da es hier meist keine ausreichend hohe Geländestrukturen gibt, die man aus großer Höhe gegeneinander vergleichen könnte.

Peter Hensold

1995 bin ich so wenig geflogen wie seit fünf Jahren nicht mehr. Aber genau deshalb haben mir die wenigen Flüge meistens in Wettkämpfen besonders Spaß gemacht. Und Vergnügen ist in meinen Augen der wichtigste Aspekt um sicher und erfolgreich fliegen zu können. Das Wettkampffliegen hat sich 1995 zu einer hochsportlichen und sehr professionellen Szene entwickelt. Im Paragliding-Worldcup allein wurden ca. 2.000 km an Wettbewerbsaufgaben gestellt und auch geflogen. Diese Saison war fliegerisch das interessanteste Jahr seit Beginn meiner Wettkampfteilnahme 1991 und hat mir viele weite und schöne Flüge beschert. Fünf Punkte werden im kommenden Jahr '96 für mich im Vordergrund stehen:

Erstens werde ich meine Fitness verbessern müssen um auch bei solch langen Flügen wie in Piedrahita/Spanien von über 7 Stunden bis zum Schluß die Konzentration halten zu können.

Zweitens möchte ich mich mehr um meine Ausrüstung kümmern und besser vorbereitet in die Wettkämpfe gehen, um nicht wieder zum Beispiel am Startplatz nach Kameras betteln oder ein neues Speedsystem knoten zu müssen.

Drittens liegt mir die Öffentlichkeitsarbeit für unseren Sport sehr am Herzen, denn ich denke, die Berichterstattung im Fernsehen und Zeitungen ist wertvolle Lobbyarbeit für unseren Sport, egal ob Genuß-Strecken oder Wettkampffliegerei.

Viertens möchte ich natürlich ein er-

folgreiches Jahr 1996 durchfliegen und fünftens last but not least viel Spaß an unserer faszinierenden Sportart haben, die nun seit über 7 Jahren mein Leben bestimmt.

Oliver Rössel

Ein hektischer Tag beginnt!

Im Betrieb Streß. Schönstes Wetter und um 11.30 Uhr sollte man am Startplatz stehen. Geschafft, 11.45 Uhr am Nebelhorn-Gipfel. Ein Teil der Piloten ist schon in der Luft. Der Wind wechselt von Ost bis West. Ich entscheide mich für Ost. Fünf Minuten später bin ich startklar. Rückenwind! Seufz! Er kommt schon noch einmal von vorne. Denkste! Er stabilisiert sich auf West. Genervt raffte ich den Schirm zusammen. Am Weststartplatz knalle ich den Fetzen auf den Boden, gehe ein paar Schritte zurück und nutze die aufkommende Ablösung. Lege mir den Schirm zurecht, kontrolliere flüchtig die Leinen, ziehe das Gerät auf, lasse noch mal einen Blick über die Kappe schweifen und stoße mich vom Boden ab.

Beim Reinhocken ins Gurtzeug bemerkte ich mit Schrecken, daß sich mein Variohalter samt Vario mit dem Beschleunigungssystem verstrickt hat und den Schirm auf der betroffenen Seite voll beschleunigt!

Einlanden wäre im alpinen Gelände nur unter größtem Risiko möglich.

Ich hatte Glück, die Luft war nur mäßig turbulent. So konnte ich mich durch Zerstören des Variohalters unter vielen Schweißperlen befreien.

Die letzten Jahre war ich für meine vielen Flugstunden verhältnismäßig selten in kritischen Situationen. Davon sind mindestens 75 % dieser Situationen von mir selbst durch Unkonzentriertheit und Leichtsinn hervorgerufen worden. Bei unserem Sport können solche Fehler, die manchmal durch Verkettung verschiedener Faktoren entstehen, zu schweren Verletzungen bzw. zum Tod führen.

Roland Würzler

Vor der vergangenen Flugsaison '95 steckte ich mir Ziele, wie die Teilnahme

an der Weltmeisterschaft in Japan und die persönliche Leistungssteigerung im Gleitschirmwettkampf auf Topniveau. Ich bin dann in Japan und beim Weltcup in Gstaad abgestürzt, mit Gott sei Dank nur kleinen Verletzungen, wie ein gebrochener Mittelfußknochen und einer gebrochenen Rippe. Resultatmäßig hatte ich mit und nach Japan einen »zünftigen« Taucher. Aber übers Jahr gesehen, erholte ich mich dann leistungsmäßig wieder recht gut und flog sogar besser als letztes Jahr, erreichte aber meine Ziele nicht - statt dessen darf ich weiterhin gesund fliegen!

Abstürze kann man immer mit Erklärungen wie plötzlich schlechten Windverhältnissen oder ganz einfach Pech begründen, aber am Schluß bleibt es trotzdem immer ein Pilotenfehler! Fliegen ist keine Glückssache, bei der es auf Glück oder Pech ankommt. Wetter, Flugmaterial und Flugkönnen müssen dermaßen stimmig sein, damit die Sicherheit gewährleistet ist. Gerade im Wettkampf, wo man unter persönlichem Leistungsdruck steht, ist diesbezüglich eine hohe Disziplin notwendig. Diese ist heute immer noch besonders gefragt, weil viele Wettkampfveranstalter noch keine Verantwortung bezüglich der Sicherheit übernehmen wollen.

Darum ist mein Ziel für die nächste Saison, so souverän wie Hausi Bollinger zu fliegen. Er nimmt oft während dem Wettkampf Leistungsnachteile zugunsten der Sicherheit in Kauf, wie zum Beispiel ein Lee großräumig zu umfliegen oder außerhalb des dichten Startpulkers vor dem luftgestarteten Race to Goal mit schwächeren Steigwerten Vorlieb zu nehmen, macht diese aber durch sein Können während des Laufs wieder mehr als wett!

Stefan Bocks

Sonnenaufgang in der Wüste, glutroter Sand. Die Blicke verlieren sich in einem Lichtspiel aus Farben, Formen und Schatten. Warmer Wind läßt Sandkörner in Wellen die Dünen aufwärts rieseln, um am Grat eine sanfte Sandfahne entstehen zu lassen.

Die Stille der unberührten Weite wird durch ein kurzes Rascheln unterbrochen. Kein Gedanke über Aerodyna-

mik kann mich aus diesem Traum reißen. Vergessen ist das Gefühl für Zeit und Schwerkraft. Was bedeuten in diesem Augenblick Kilometer oder Punkte.

Jetzt bin ich wieder in den Alpen, es ist Herbst und ich versuche die letzten Thermikreste in diesem Jahr einzusammeln. Jede Startüberhöhung läßt mich auf den nächsten Berg schielen und ich spüre den Drang, wieder auf Kilometerjagd zu gehen.

Jobst Baeumer

Im vergangenen Jahr hat sich bei mir durch eine Menge von Wettbewerbsterminen und normaler Arbeit die Situation eingestellt, daß ich zum reinen Just-for-fun Fliegen gar nicht mehr gekommen bin. Darüber war ich zunächst enttäuscht, da ich in den vergangenen Jahren oft die schönsten und vor allem die entspannten Flüge außerhalb des Wettbewerbstrubels gemacht hatte. Sollte das nun nicht mehr möglich sein?

Die Anfänge meiner Wettbewerbsfliegerei waren sehr aufregend, aber auch sehr anstrengend und aufreibend. Erst nachdem sich ein gewisses Vertrauen in die eigene Leistungsstärke aufgebaut hatte, habe ich angefangen wirklich wahrzunehmen, was während des Wettbewerbs mit mir und um mich herum passiert. Mit der diesjährigen Saison fing es erstmalig an, daß ich auch während eines Durchgangs trotz Zeit-, Kilometer- und Plazierungsstreß wieder Spaß am Fliegen hatte. Klingt vielleicht ein bißchen verrückt, ich bin jedoch davon überzeugt, daß es vielen so geht.

Ganz besonders ist mir dies während der WM in Spanien aufgefallen. Ich konnte mir, nachdem die Aufgaben gestellt wurden, ein Bild von dem anstehenden Flug machen und hatte während der 3- bis 5-stündigen Flugzeit nichts im Kopf außer dem Flug. Dadurch war plötzlich sehr viel Ruhe und Sicherheit vorhanden, um alle Details wahrzunehmen und klare und richtige Entscheidungen zu treffen. Und was fast automatisch folgen mußte, ich hatte wieder großen Spaß am Fliegen.

Sicher ist es keine neue Weisheit, daß man erst dann wirklich gut in seinem Sport wird, wenn man sich der Sa-

che ganz hingibt und den Alltag für eine kurze Zeit außen vor läßt, aber es war ein ganz großes Erlebnis für mich.

Mir scheint dies sogar eine Entwicklung zu sein, die so oder ähnlich jeder durchlaufen muß, wenn für ihn der Hausberg zu klein geworden ist und er die Ziele langsam höher steckt.

Wolfgang Lengauer

Aus den Fehlern anderer lernen? Das finde ich schon sehr schwierig! Tips von anderen Piloten beherzigen? Noch schwieriger!

Beispielsweise Jo Bathmanns Tip vom letzten Jahr »Außenlandungen möglichst vermeiden«, ich hab's versucht, doch das Ergebnis meiner Bemühungen waren Außenlandungen wie kaum zuvor und meine Geliebte war mit Rückholaktionen voll beschäftigt. (Ich glaub', sie liebt mich aber trotzdem noch).

Ich hab' aber einen anderen Tip für den geneigten Leser: Es ist der Streckenfliegervirusanstecktip!

Laß Dich anstecken von diesem Virus, so wie ich mich hab' anstecken lassen. Im Gegensatz zu anderen Infektionskrankheiten hat die Streckenfliegerviruskrankheit nichts Bedrohliches an sich.

Bist Du erst einmal richtig angesteckt und die Erkrankung voll im Blühen, kann Dich dies zu neuen Weiten, zu neuen Dimensionen Deines Flugsports führen. (Es kann natürlich auch sein, daß Du erstmals ernüchert feststellst, welch großer Unterschied darin besteht, ob man den Wendepunkt sieht und meint »ich war dort« oder ob man in den Fotosektor einfliegt, um einwandfrei zu dokumentieren.)

Nach dem ersten Kontakt mit dem Virus bis zum Ausbruch der Streckenfliegerviruskrankheit, also in der Inkubationszeit kannst Du schon erstaunt folgende Veränderungen in Deinem Verhalten feststellen:

Du studierst plötzlich alle möglichen Landkarten, schmökertest in alten Drachenfliegerzeitungen nach möglichen Wendepunkten, liest Streckenflugberichte, Statistiken (wo geht's wann am besten), Wetteranalysen und XC-Erlebnisberichte der Streckenflieger-Cracks,

Stefan Bocks



Jobst Baeumer

Willi Schierle





Thomas Friedrich

Du planst neue noch nie geflogene Strecken und in Gedanken hast du sie auch schon erfolgreich beendet.

Du bemerkst, wie interessant die Ausschreibung zum Streckenflugpokal doch ist, den Code Sportif ziehst Du bei Gelegenheit auch gleich rein und die Streckenflugformulare liegen schon vor Dir.

Deiner näheren Umgebung bleibt das Ganze natürlich nicht verborgen, man registriert erstaunt Deine fast täglichen telefonischen Wetteranfragen, Deine Unruhe, sobald die ersten Cumuli am Himmel stehen, selbst interessanteste Gespräche unterbrichst Du abrupt, um nur ja nicht den aktuellen Wetterbericht zu verpassen.

Doch während andere Krankheiten meist mit Schmerzen, Fieber, Bettlägerigkeit und anderen Unpäßlichkeiten einhergehen, ist die Krankheit des Streckenfliegervirusangesteckten häufig mit einem Hoch der Gefühle verbunden, die Sinne werden verwöhnt wie von noch nie erlebten Ereignissen, Du lernst Gegenden kennen, die Du nie vorher gesehen hast, selbst Außenlandungen können Dir Begegnungen bringen, die Dein Leben bereichern. (Laut Peter Achmüller mußt du allerdings vor der Landung Deinen Schatten über den gedeckten Kaffeetisch wandern lassen.)

Jedoch eine kleine Warnung! Ich habe beobachtet, daß, einmal erkrankt, kaum noch eine Rettung oder Heilung möglich ist.

Da nützt dann selbst langjährig Infizierten keine Rücktrittsankündigung zum Ende der Streckensaison - im nächsten Frühjahr sind alle Vorsätze vergessen.

Frag doch den Jo Bathmann - obwohl selbst Mediziner und im Umgang mit Viren und Krankheiten wohlvertraut - hat er es doch nicht geschafft, dem Virus Paroli zu bieten. Im Gegenteil, anscheinend war gerade bei ihm die Virulenz des Erregers besonders groß und man darf gespannt sein, ob sein schon fast unanständiger Rekord von 1057 Punkten ausreicht für die Genesung.

Die Viren scheinen ein gewisses Suchtpotential bei den Piloten freizusetzen und damit ist jeder Therapieversuch schon im Ansatz zum Scheitern verurteilt.

Außerdem, glaubt man der Statistik,



Wolfgang
Lengauer



Malte Bernhardt

so haben dieses Jahr wesentlich mehr Streckenflieger am Deutschen Streckenflugpokal teilgenommen als all die Jahre zuvor. Die Viren greifen also bereits epidemisch um sich und es liegt nur an Dir, ob Du bereit zur Ansteckung und damit zum Aufbruch bist.

Dazu ein Spruch von Hermann Hesse: »Kaum sind wir heimisch einem Lebenskreise und traulich eingewohnt, so droht Erschlaffen. Nur wer bereit zu Aufbruch ist und Reise, mag lähmender Gewöhnung sich entrafen.«

Willi Schierle

Bis Mitte Juli '95 oft das Ziel vor Augen abgesoffen. Manchmal fehlte nur eine Kleinigkeit, eine Abschirmung verhinderte den letzten km - oder war ich nur zu langsam? Dies verleitete dazu, bei gar nicht so tollem Wetter immer wieder große Strecken zu versuchen, Ergebnis siehe oben.

Ende Juli im Wallis war ich dann vorsichtiger. Um überhaupt einmal ins Ziel zu kommen, wurden die Aufgaben nach dem gefühlsmäßig bei dem herrschenden Wetter möglichen und nicht nach gewünschtem Ergebnis gestellt und auch öfter vollendet.

Die besten Wetterlagen sind dann hauptsächlich in einer Woche aufgetreten, die letzten 3 waren die Hammertage. Durch die vielen langen Flüge vorher war ich am letzten davon - vielleicht dem besten - so ausgelaugt, daß ich vorzeitig umdrehte.

Folgerung: Es hat wenig Sinn, etwas erzwingen zu wollen, nach eigener Verfassung und Wetter entscheiden, sich nicht durch »Wünsche« verleiten lassen. Bei weniger guten Bedingungen sich eher schonen, durch mehr körperliche Fitness die Grenze der Belastbarkeit hinausschieben. Erst wenn alles zusammenpaßt, kann man die erhofften Tage richtig und mit Genuß nutzen.

Thomas Friedrich

Beim Rückblick auf die letzte Flugsaison bin ich froh, auf keine größeren negativen Erfahrungen zurückblicken zu müssen. Natürlich gab es einige kleinere Ausfälle beim Material, wie Leinen-

verhänger oder ein abgestürztes Vario und unangenehme Situationen in verschiedenen Leebärten, die einem ein mulmiges Gefühl erzeugten.

Für das kommende Jahr werde ich sicher einiges anders handhaben. Die ersten Flugversuche im Frühjahr fallen bestimmt nicht mehr mit dem ersten Wettkampf zusammen, und die Utensilien am Gurtzeug sind besser integriert.

Der morgendliche Check, ob alles im Packsack ist und nichts vergessen wurde, hat mir einigen Ärger erspart und wird auch künftig zum Ritual bei einem Wettkampf dazugehören. Denn mit dünnen Handschuhen kann es in den Fingern schnell kalt werden. Zu warm war ich noch nie angezogen.

Noch eines zum Abschluß: Man kann nicht oft genug seinen oder andere Schirme aufziehen und damit am Boden spielen. Denn nur so bekommt man das richtige Gefühl für einen Schirm, speziell für den Start.

Malte Bernhardt

Es ist vor allem eine Erkenntnis, die ich aus den letzten Jahren zumindest für mich selber gewonnen habe: Ein wesentlicher Grund, der über Erfolg oder Mißerfolg eines Fluges entscheidet, ist im mentalen Bereich zu suchen.

Natürlich sollten Fehler bei der Flugvorbereitung soweit wie möglich ausgegrenzt werden, egal ob es sich um unsere Ausrüstung (besonders ärgerlich, weil vermeidbar), Fitness, Kartenstudium (beides Faulheit) oder Wetteranalyse (da gibt es wenigstens manchmal eine Entschuldigung) handelt.

Mit Beharrlichkeit und Ruhe auf den bei jedem Flug obligatorischen Fast-Ab-sauer zu reagieren, dabei variabel und lernfähig zu sein, ist das richtige Rezept zum Erreichen des Ziels. Durch die Gewißheit, möglichst viele der denkbaren Unwägbarkeiten umgangen zu haben, wird der Kopf frei für das richtige Kalkulieren der nun einmal vorhandenen Restrisiken.

Sollte es doch wieder mal zum vorzeitigen Ende eines Fluges gekommen sein, helfen mir zwei Dinge: Konstruktive Selbstkritik und die uralte, dem Flugspaß dienende Weisheit: Der Flug war das Ziel!

Mein Wunsch für 1996? Ganz einfach: Die Wetteranalyse und Zähigkeit von Jo, die Coolness von Carsten, kombiniert mit der Intuition von Toni, das wärs!

Corinna Schwiegershausen

September '95, Liga in Ungarn, Funk-spruch Hans Bausenwein: »Frigga für Hans, Du kannst weiter Richtung Ziel fahren, bin wieder an der Basis, ca. 30 km vorm Goal.« Der Glückspilz, denke ich, die ich nach schlappen 15 von 120 km schon am Boden stehe und frustriert zusammenpacke. Nach einigen Stunden Rücktramperei und Drachenholen, treffe ich wieder am Headquarter ein, fast zeitgleich mit Hans und Frigga. Ich frage mich, ob es Hans und die anderen Piloten eigentlich zu schätzen wissen, was einige »freiwillige« Helferinnen - Zitat Richard: »Petra, Du fährst jetzt runter ins Ziel, wir haben noch keinen Zeitnehmer.« - Jahr für Jahr tun. Viele von ihnen sind mittlerweile perfekte Boden-Navigatoren, ausgerüstet mit Karten, Funk, Mobiltelefon, manche gar mit GPS. Aus eigener Erfahrung weiß ich, wieviel entspannter und konzentrierter ich fliegen kann, wenn mein »Bodenteam« dabei ist; auch die Liga-Asse danken ihren Frauen und Freundinnen deren Einsatz oft mit Spitzenleistungen.

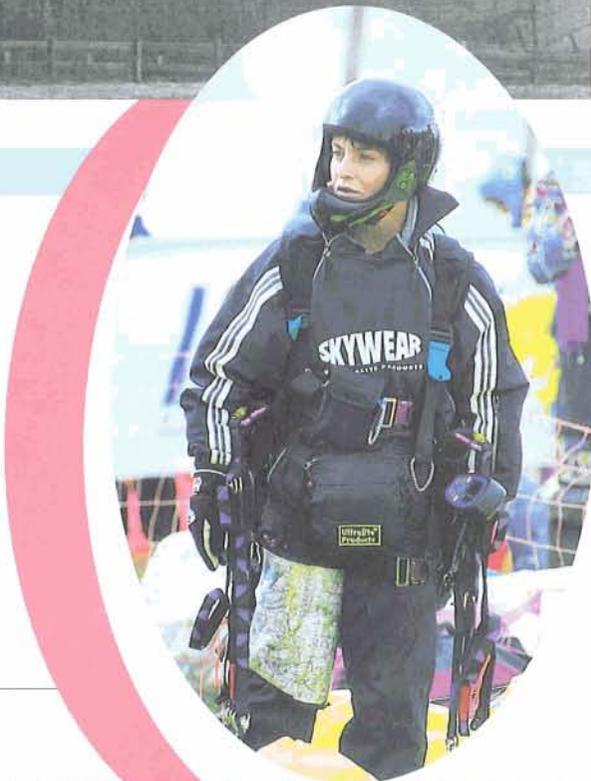
Ob im Wettbewerb oder beim Freifliegen, wenn der angestrebte Erfolg mal ausbleibt, fällt es schwer, seine Enttäuschung nicht an der Person auszulassen, die einem am nächsten steht. Ich habe in dieser Saison bei insgesamt elf nationalen und internationalen Wettbewerben viele Hochs und Tiefs durchlebt. Stimmungsretter war oftmals ein gut organisiertes Rahmenprogramm für Piloten und deren Freunde, Familien und Helfer.

Beim Canungra-Classic-Wettbewerb in Australien kann sich bei der alljährlichen Pilotenversteigerung jeder seinen Favoriten kaufen - naja, bei Steve Moyes und den Duncans würds schon recht teuer - und kann bei einer guten Plazierung »seines« Piloten viel Geld gewinnen. Ein Beispiel, wie man auch ohne kostenaufwendige Shows einen Wettbewerb sowohl für die Teilnehmer

Moritz Matschoss



Iris Thoma



Corinna Schwiengershausen

als auch das Publikum spannend und interessant gestalten kann. Beim diesjährigen Bogong-Cup wurden sogar erfolgreich die Grundstückseigentümer, auf deren Feldern man außergelandet war, ins Geschehen integriert. Jeder Pilot wurde mit Aussicht auf ein Vario ermuntert, den Landbesitzer als Landzeugen zu gewinnen und ihn so an einer Tombola teilhaben zu lassen, bei der an die »Wettbewerbsgeschädigten« gestiftete Sachpreise verteilt wurden. Als wir Frauen Wochen später im selben Gelände unsere Vor-Weltmeisterschaft flogen, hättet Ihr mal die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft erleben sollen, mit der wir von vielen Anwohnern nach Außenlandungen bedacht wurden. Interessiert wurden wir nach der Tagesaufgabe und unserem Abschneiden gefragt, denn man kannte ja inzwischen schon die Regeln des Sports.

Dieser Wettbewerb wurde für mich zu etwas Besonderem, weil ich zum ersten Mal erfuhr, wie erfolgreich ein funktionierendes Team fliegen kann. Der Veranstalter erlaubte internationale Teams, weil viel Pilotinnen die einzigen Teilnehmer ihrer Nation waren. So fand ich mich wenig später bei den »Wild Things« wieder, einer amerikanisch-neuseeländisch-ungarisch-englisch-deutschen Verbindung, die außerdem von unserem australischen Fahrer und freiwilligen Helfer Brian sowie von Attila, dem Ungarn, tatkräftig unterstützt wurde. Am Ende bestätigte sich, was ich schon von Tomas Suchanek bei unseren Rekordflügen gelernt hatte: »It's all a game«, und je mehr Spaß man beim Fliegen und miteinander hat, desto wahrscheinlicher wird der Erfolg.

Iris Thoma

Es gibt eine Frage, die mir schon mehrmals gestellt wurde: Warum nehmen so wenige Frauen am Gleitschirm-Wettkampfsport teil?

Es war schon immer so, daß wir, wenn ich mit meinem Freund beim Fliegen war, gewetteifert haben. Wir haben uns gegenseitig zum Streckenfliegen ermuntert.

Ganz wichtig im Vorfeld war, daß wir fast jedes Wochenende in ein anderes Fluggebiet gefahren sind, einfach um

was Neues zu sehen und zu erleben. Denn am »Hausberg« ist es ja längst keine Kunst mehr, sich im Hausbart hochzuschrauben und dann stundenlang über'm Startberg herumzufliegen.

Durch die vielen neuen Fluggebiete lernten wir schnell, uns auf die jeweiligen Gegebenheiten eines neuen Fluggebiets einzustellen, und vor allem, worauf es bei der Thermiksuche ankommt.

Und wenn man mal so richtig hoch über'm Startberg ist, was bleibt einem dann noch für eine andere Möglichkeit, als wegzufiegen, ein Tal zu queren und wieder Anschluß zu finden am nächsten Berg? Was kann schon viel passieren, außer daß man absäuft und dann eben wieder zum Ausgangspunkt zurücktrampen muß?

Gelingt es aber, einmal eine richtige Strecke zu fliegen, ein gestecktes Ziel, und seien es nur 10 Kilometer, zu erreichen, was gibt es dann noch Schöneres.

Um wieder auf mein eigentliches Thema zurückzukommen: Ich denke, mit ein Grund für die geringe Anzahl von Frauen im Wettkampfgeschehen ist, daß viele Frauen nicht den Mut haben, das Gewohnte, das Vertraute ihres Hausbergs zu verlassen und einfach mal drauflos zu fliegen. Es muß ja nicht alleine und auf eigene Faust sein! Schnappt Euch Euren Freund oder Eure Freundin, tut Euch zusammen und dann geht's los!

Ihr glaubt nicht, wie sehr man sich über eine geschaffte Strecke freuen kann, und erst recht, wenn man beim Wettkampf nach 4 - 5 Stunden konzentriertem Flug ins Ziel fliegt.

Moritz Matschoss

Es hat offensichtlich auch Vorteile, wenn man allmählich anfängt, als Flieger älter zu werden: Man erlebt nach und nach auch Situationen, die nur ganz selten vorkommen. Dazu zwei Beispiele aus der Flugsaison '95.

Normalerweise ist die Donauebene zwischen Regensburg und Vilshofen bei Hochdruckeinfluß thermisch relativ schlecht. Anders war's Anfang Mai '95: Selbst in Absaufsituationen hat man aus Bodenhöhe wieder zur Basis (etwa 2.200) aufdrehen können, und das bei nur etwa 2/8 und kleinen Quellwolken.

Ein tolles Erlebnis, einmal dort zu fliegen, wo man sonst mit dem Drachen nicht drüber kommt, z.B. auch über den eigenen Wohn- und Arbeitsplatz. An diesem Tag war es absolut richtig, sich ohne Umweg mit Wind über die Donauebene treiben zu lassen. Falsch war leider dann am Abend über Österreich der Entschluß, einen Nullschieber zu verlassen. Statt schnell an die angestrebte gutaussehende Abrißkante zu kommen, bin ich dadurch schnell am (zwar auch gut aussehenden) Boden gesessen.

Lehrreich war auch ein Tag im April an der Dolada in den Dolomiten. Am Startplatz wechselnde Windrichtungen, dazwischen immer wieder gut startbare Phasen, also sicher keine typische Leevalze. Einer der mitwartenden Piloten ist dann noch auf den Bergkamm hinter uns geklettert und hat berichtet, daß dort oben nur schwacher, höchstens einmal 15 km/h starker Rückenwind sei. Insgesamt also Bedingungen, unter denen wir Mittelgebirgspiloten (während günstiger Phasen) starten. Wir haben es dann doch bleiben lassen, weil ein später heraufgekommener Pilot berichtet hat, daß im (anfangs ruhigen) Tal inzwischen kräftiger Wind aufgekommen ist (von dem wir allerdings oben nichts gemerkt haben), und weil gebirgserfahrene Piloten auch nicht gestartet sind. Beim Runterfahren ist uns dann ganz anders geworden: Je weiter talabwärts, desto kräftiger haben böige Fallwinde vom Berg ins Tal geblasen. Nicht nur Äste, sondern die ganzen Bäume haben sich gebogen. Unvorstellbar, wir wären da in der Luft gewesen; so große Pampers, wie wir da gebraucht hätten, die gibt es gar nicht.

Eines von vielen Beispielen, daß man die Verhältnisse im Mittelgebirge mit denen in den Alpen nicht immer vergleichen kann.

Torsten Hahne

Das Wallis und die Schweizer Hochalpen sind unter Streckenfliegern berühmt und berüchtigt. Berühmt für die kräftige Thermik, die hochreichenden Aufwinde und die phantastischen Streckenflugmöglichkeiten. Berüchtigt wegen der brutalen Turbulenzen, der gnadenlosen Abwinde und der teilwei-

se unkalkulierbaren Talwinde.

Diese Talwinde folgen einer Reihe von komplizierten Gesetzmäßigkeiten in Abhängigkeit von Sonnenstand, Jahreszeit, Uhrzeit, Höhenwind usw. Für den Piloten, der sich mit der Problematik etwas auseinandersetzt, bleiben diese Windsysteme allerdings nicht unbedingt ein »Buch mit sieben Siegeln«. Ganz im Gegenteil. Mit der Zeit lernt man mit den wechselnden Talwinden zu fliegen und die Konvergenzen zu nutzen.

Am Landeplatz in Fiesch allerdings wird die ganze Sache wirklich kompliziert. Bei nördlichen Winden und später am Abend treffen hier drei Talwinde aufeinander und messen ihre Kräfte. Welcher Wind die Oberhand behält, ist nicht immer vorherzusehen, und der kräftige Wind am Landeplatz kann innerhalb von Sekunden schlagartig seine Richtung ändern.

Ein Müllkübel am Rande des Abbauplatzes ist immer voll mit verbogenen und gebrochenen Trapez- und Flügelrohren. Wie die gebleichten Gebeine abgestürzter Vögel geben sie ein stilles Zeugnis über die Gefährlichkeit des Landeplatzes ab. Auch mir war die Gefahr der wechselnden Winde durchaus bewußt. Besonders da wir recht kräftigen Nord-West-Wind hatten. Aber grau ist halt immer alle Theorie.

Nach einem schönen Flug komme ich um kurz nach fünf Uhr über dem Landeplatz in Fiesch an. Aus ungefähr 250 Meter Höhe beobachte ich aufmerksam den Windsack, um das Kräfteressen der Talwinde zu beurteilen. Ein Drachen befindet sich gerade im Landeanflug. Plötzlich beschleunigt er stark, wird über eine Fläche ausgehebelt und kommt schließlich zum Stillstand. Gleich einem Vogel ohne Knochen fällt der Drachen wie ein Gleitschirm in sich zusammen. Obwohl ich wegen der Höhe keine Details erkennen kann weiß ich, daß da unten der Killerwind im Gange ist und gerade ein neues Opfer gefunden hat. Mit meiner restlichen Höhe wäre es nun kein Problem einen günstigeren Landeplatz im Fieschertal, in Laax oder in Niederwald anzufiegen. Dort könnte ich mir relativ sicher sein, daß ein Talwind aus einer Richtung dominiert und eine ruhige Landung möglich ist.

Doch nach dem langen Flug habe ich mir in den Kopf gesetzt, unbedingt in Fiesch zu landen. Hier sind Landezeugen, meine Freunde warten mit kühlen Getränken und mein Auto ist auch hier geparkt. Und wer will schon nach so einem Flug allein am Boden stehen. Es gibt schließlich soviel zu erzählen.

Meine Theorie war, in Landeplatzmitte den Landeanflug bis kurz über den Boden quer zum Wind durchzuführen, also quasi im Queranflug zu bleiben. Erst ganz zum Schluß, wenn ich mir sicher sein könnte, daß der Wind sich nicht mehr ändert, würde ich gegen den Wind drehen und stehend landen. Soweit die Theorie. In der Praxis kommt es erstens anders und zweitens als man denkt.

Just in dem Moment, als ich in den Queranflug gehen möchte, beschleunigt die Kappe stark und schießt nach vorne. Der Landeplatz rast unter mir hinweg. Ich kann den Schirm gerade noch abfangen. Aus dem Augenwinkel sehe ich, daß der Windsack sich wie ein Kreisel dreht. Ein Eindrehen gegen den Wind - er kommt nun offensichtlich von hinten - ist nicht mehr möglich. Mit hoher Geschwindigkeit springt mich der Boden an. Mitlaufen ist da nicht mehr drin. Ich ziehe mein Fahrwerk ein, lande auf meinem Rückenprotektor und ziehe eine 30 Meter lange Schleifspur durch die Feuchtwiese. Glück gehabt. Alles ist noch an mir dran. Barograph und Photoapparat sind glücklicherweise auch heil geblieben. Mein Selbstbewußtsein ist jedoch etwas angeknackst. So gut war meine Idee mit dem Queranflug dann wohl doch nicht. Fazit: Bei bestimmten Wetterlagen (z.B. Bise oder starken Nordwind in der Höhe) und zu bestimmten Uhrzeiten (Übergang Bergwind zu Talwind) ist der Hauptlandeplatz in Fiesch, zumindest für meine Verhältnisse, unlandbar.

Man sollte im Allgemeinen nie versuchen, wider besseren Wissens eine Landung zu erzwingen. Da helfen alle »schlau«-Ideen nichts. Die Naturgewalten sind immer stärker. Gefahr erkannt, Gefahr gebannt. Aber eben nur dann, wenn man auch die richtigen Konsequenzen ergreift. Für mich heißt das, daß ich das nächste mal auf jeden Fall einen sicheren Landeplatz ansteuern werde, egal ob ich dann alleine am

Boden stehe, mir meine Landezeugen erst zu suchen habe oder eine halbe Stunde zu Fuß gehen muß.

Flugerlebnisse austauschen und feiern kann man auch noch später am Abend. Im Krankenhaus aber kommt bestimmt nicht die richtige Stimmung auf. Wir können manchmal mit den Naturgewalten fliegen. Niemals gegen sie.

Stephan Stieglair

1994 beim Weltcup in Grindelwald hatte ich einen schweren Unfall, das Lee ging bis zum Boden oder man könnte auch annehmen, daß die Leinen länger waren als das Lee. Da lag ich nun in Interlaken im Krankenhaus, mein Bett war genau am Fenster, und ich konnte beobachten, wie alle anderen Piloten oben am Berg vorbeiflogen und ich nicht. Da man im Krankenhaus viel Zeit zum Nachdenken hat fragte ich mich, wie konnte das passieren, oder mußte das passieren?

Mit ein Grund ist sicher, daß die Vernunft vieler Piloten ausgeschaltet und die Bereitschaft, ein höheres Risiko einzugehen sehr hoch ist. Manchmal kommt mir das wirklich wie im Kindergarten vor. Wettbewerbe sollten vom Veranstalter sicherer gemacht werden und die Piloten sollten sich selbst öfter fragen: »Wieso fliege ich?«. Ich fliege, weil ich es liebe, das unbeschwerte Gefühl der Freiheit in der Luft zu genießen. Wenn das nicht mehr gegeben ist, dann lande ich. Dies ist mein Grundsatz für privates, streßfreies Fliegen. Auch kommt es mir vor, wenn ich Berichte lese und immer wieder die Rede von Gewittern und Abstürzen ist, daß man den Eindruck hat, daß die Wettbewerbsszene nur aus lebensmüden Spinne- rnen besteht. Sollten wir doch Vorbilder für unseren so schönen Sport sein!

Weiter habe ich aus meinem Unfall gelernt wie wichtig es ist, in puncto Sicherheit gutes Gurtzeug zu haben, egal wie häßlich es aussehen mag.

Ina Koroll

Streckenfliegen ist für alle, die von Montag bis Freitag volle Leistung bei der Arbeit bringen müssen, schon ein

ziemlicher Streß. Zu diesem Wochenende im Juli kam noch die Geburtstagsfeier meines Vaters. Hin- und hergerissen zwischen Fliegengehen und Brave-Tochter-sein, fahre ich am Samstag also von München nach Stuttgart und verbringe den Tag total nervös mit meiner Familie. Am Abend Rückfahrt nach München. Ein Telefonat mit meinem Freund bestätigt die böse Vorahnung: Super Streckenflugtag verpaßt! Mist. Aber morgen ist Sonntag und dann werde ich angreifen.

Sonntag 6.00 Uhr aufstehen und an die Schmittenhöhe nach Zell am See fahren. Auf der Straße wimmelt es von Urlaubern und Sonntagsfahrern, ich werde immer nervöser und das mit leerem Magen. Um halb 10 Uhr Ankunft in Zell, schnell noch etwas frühstücken und dann hochfahren mit der Gondel. Oben angekommen treffen wir noch mehrere von unserem Club und alle fragen mich, was ich denn gestern so geflogen bin. Startmeldung ausfüllen und die Ausrüstung herrichten. Dann die böse Entdeckung. Ich habe beim Verladen des Gleitschirmpacksackes meine LCD-Anzeige am Bräuniger-Barograph zerstört. Mit ein paar netten Worten kann ich meinen Freund davon überzeugen, mir sein Ersatz-Vario zu leihen. Das zeigt allerdings auf beiden Batterien nur noch sehr wenig Kapazität an. Nun gut, besser als nichts.

Die ersten Drachen drehen schon auf, jetzt aber dann los. Start 11.30 Uhr, Einstiegsbart finden und Höhe machen. Ich habe noch etwas Probleme, das Vario abzulesen, weil ich es schlecht montiert habe, aber Hauptsache es piepst! Die Basis ist schnell erreicht, jetzt nur noch rausfliegen zur Straßenkreuzung nach Fürth. Foto gemacht und schnell wieder zurück in Richtung Startplatz und Höhe machen. Ich bin nicht die einzige, die ihren Startpunkt im Tal hat. Vor und hinter mir fliegen noch andere in Richtung Talmitte. Zurück am Berg versuche ich wieder, einen Bart zu finden, aber irgendwie scheint das etwas schwierig zu werden. Es läßt sich einfach kein Steigen finden. Ich verliere nicht nur laufend Höhe, zu allem Unglück hat jetzt auch das Vario seinen Geist aufgegeben. Nun ist fast die ganze Höhe dahin und ich muß den Landeplatz anfliegen. Mit mir saufen noch ein

Stephan
Stieglair



Ina Koroll



Torsten Hahne

paar andere Flieger ab, aber für mich ist dies nur ein schwacher Trost.

Es ist 12.30 Uhr und ich stehe am Boden. Hammertag! Vielleicht bin ich zu früh gestartet, ohne Maximalhöhe zum Startfoto geflogen und habe mich zurück am Berg bei der Thermiksuche zu blöd angestellt. So ein Mist. Schnell packe ich meinen Schirm zusammen. Ich bin voll entschlossen, den Rest des Tages nicht den anderen beim Fliegen zuzuschauen. Ich fahre noch einmal hoch. Vorher noch schnell neue Batterien gekauft, stehe ich um 14.00 Uhr zum zweiten Start an diesem Tage bereit. Die anderen Streckenflieger sind schon über alle Berge. Ich will mein 74 km flaches Dreieck noch einmal probieren. Für dieses Dreieck brauche ich mit Startfoto vielleicht 5 Stunden, dann wäre es 19.00 Uhr, bis ich wieder in Fürth wäre. Also ist schnelles Fliegen angesagt. Start. Einstiegsbart gefunden.

Die Basis ist jetzt höher. Gut. Also gleich raus und nocheinmal das Startfoto machen. Diesmal komme ich viel höher wieder am Berg an und habe schnell wieder Höhe gemacht. Jetzt Photo Schmittenhöhe Bergstation und wieder Basishöhe machen. Immer wieder schaue ich auf die Uhr, ich muß schnell fliegen, sonst geht die Sonne unter bevor ich mein Ziel erreicht habe. Nach der Talquerung am Paß Thurn kommen mir zwei Freunde entgegen. Ich muß noch meine Wende anfliegen und die brauchen nur noch zurückfliegen. Zweite Wende am Wildkogel im Kasten, jetzt aber schnell zurück. Geschlossene Aufgaben fliege ich am liebsten.

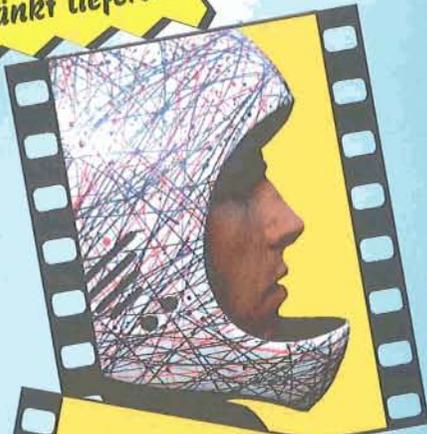
Wenn ich zum Schluß den Landeplatz und das Auto erreichen muß, kann ich mehr Ehrgeiz entwickeln. Bei Zielflügen denke ich bei jedem Kilometer, daß ich das alles später wieder zurücktrampen muß. Jetzt noch die letzte Schwierigkeit

des Tages: Paß Thurn. Nach der Querung schiebt mich der dort schon recht stark gewordene Nordwind hin und her. Der gefundene Bart läßt sich nur schwer zentrieren, aber es geht hoch. Ich gewinne immer mehr an Höhe und beobachte die Wolken. Die Wolkenstraße, die ich beim Hinflug noch nutzen konnte, hat sich aufgelöst. Oh Mann, hoffentlich komme ich noch nach Fürth. Ich fliege ins Blaue und es trägt. Um 18.00 Uhr mache ich mein Zielphoto in Fürth und lande nach nur 4 Stunden überglücklich.

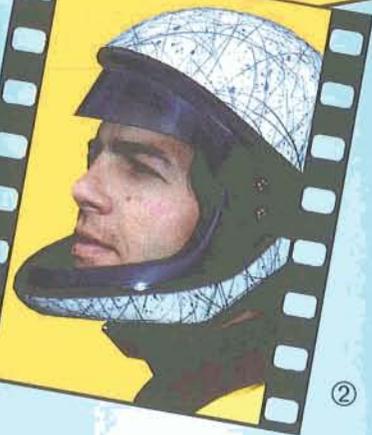
Drum mein Tip an alle Flieger: Nach einem Direktflug zum Landeplatz nicht gleich den Kopf hängen lassen. Niemals aufgeben. Nach einem Absauser ist ein guter Streckenflugtag immer noch für eine kleine Aufgabe zu nutzen.

endlich uneingeschränkt lieferbar

①



②



Schutzengel mit Prüfung

Die Flughelm – Prüfnorm EN 966 ist in Kürze bindend. Andere Sporthelmnormen sind für Drachen- und GS-Helme dann wertlos. Unsere Helme Typ Angel und Rochelt entsprechen schon heute den strengen Flughelm-Sicherheitsvorschriften und sind „Made in Germany“.

① Rochelt Integral

Bewährter Flughelm aus hochwertigem GFK mit Kevlarverstärkung im patentierten Preßverfahren hergestellt. Jetzt nochmals gewichtsreduziert mit weiter verbesserter Innenausstattung. Erkundigen Sie sich nach den neuen Farben!

② Angel Integral

Superleichter Gleitschirmhelm, bei dem Hörfähigkeit und Gesichtsfeld nicht eingeschränkt sind. High-Tec-Bauweise mit Polycarbon, zähelastischem Thermoplasten und hochfestem EPS-Schaum. Mit Blendschutz und austauschbarer Innenausstattung in 5 Größen. Dekor in 5 Farben.

Rochelt Integral aus GFK-Kevlar, 600 g	DM 295,-
Rochelt Air aus 100% Kevlar, 750 g (Ausl.Mod.)	DM 339,-
Rochelt Carbon Air, Kevlar-Epoxyd, Carbon-Randwülste, 520 g	DM 428,-
Angel Integral, 550 g	DM 239,-
Angel Pick Up (ohne Kinnbügel), 395 g	DM 178,-

Helme mit kleinen Schönheitsfehlern preisreduziert im Shop erhältlich!



Pagodenburgstr. 8, 81247 München, ☎ 089-811 65 28, Fax -814 41 07
Schweiz: CHARLY Flugsport AG, 9496 Balzers, ☎ 075 384-2364, Fax -2855

Toni Bender



Toni Bender

Erfahrungen Positiv:

Es gibt inzwischen tatsächlich Wettbewerbsveranstalter, die Durchgänge annullieren, noch bevor sie gefährlich werden.

Während eines World-Cup-Events mit wenig einsichtigen Verantwortlichen, gingen viele der Toppiloten freiwillig landen, als sie von einer Kaltfront verfolgt wurden.

Die verbesserte Leistungsfähigkeit der Schirmgeneration '95, speziell bei höherer Geschwindigkeit, vergrößert den Aktionsradius beträchtlich. Kritische Leegebiete können viel öfter überflogen werden; der Spielraum für taktische Entscheidungen wächst.

Die neue Erfahrung für mich ist die positive Tatsache, daß man Wettbewerbe gewinnen kann, auch wenn man wesentlich weniger riskant fliegt, als ein Teil der Konkurrenz.

Weniger Positiv:

Einige Fluggelände in Deutschland lassen nur Drachen- oder Gleitschirmstarts zu, obwohl die Gegebenheiten gefahrlos beides ermöglichen würden. Für mich als Drachen- und Schirmpilot ist oft nur schwer verständlich, daß ich bei der Wahl des Fluggerätes statt der meteorologischen Verhältnisse lokale Clubpolitik beachten muß. In einem anderen deutschen Fluggebiet haben ört-

liche Fluglehrer das Monopol auf doppel-sitzige Flüge. Andere Tandempiloten dürfen dort, selbst wenn sie alle erforderlichen Voraussetzungen erfüllen, nicht einmal mit ihrer Freundin starten.

Solche Regeln finde ich besonders traurig, wenn ich daran denke, welche Freiheiten unser Verband in den letzten Jahren für uns erkämpft hat.

Im Ausland gibt es für unseren Sport den Begriff Vol Libre - Freies Fliegen. Er gilt für Drachen, Gleitschirme, Starrflügler, Einsitzer und Doppelsitzer. Vielleicht sollten wir ihn einführen - 1996.

Jo Bathmann

Das »Bräunigergramm« eignet sich in der neuen PC-Software von Gergits ausgezeichnet, um mit Lust und Freude die Flüge der Saison noch einmal »nachzufliegen«. Unter Windows gleitet die Maus durch den Flug und gibt Details in einem Fenster bekannt. Hier einer jener Flüge, bei denen ich dazugelernt habe: Nach einer großartigen Saison in den Tauern, versuchte ich das etwas mickrige 135 km »Classic« (Deutschland-dreieck vom Hochfeltn aus) zu verbessern. Die Wetterlage am 3. August versprach Probleme für den letzten Schenkel des Dreiecks, für den Rückflug aus dem Pinzgau ins Achental, wo-

hin ich meinen Start - und Zielpunkt gelegt hatte.

Wir befanden uns östlich der Keilachse einer Omega-Wetterlage in einer nördlichen Höhenströmung. Das Konvergenzoptimum für thermischen Flug dürfte südlich des Alpenhauptkammes und vor allem weiter westwärts liegen.

Die Prognose für den Tag war durchaus gut, die Tendenz zur Abtrocknung war schwach, sollte sich aber leider bestätigen.

Der Pinzgau bei Nordwind

Start und erster Schenkel der alten »Classicroute« waren kein Problem. Im Lee des Hahnenkogels östlich von Zell am See bekam ich einige Schläge, die mich mahnten, besser nicht den Pinzgau auf der Schmittenhöhenseite im Norden zu passieren, sondern auf der Tauernseite mein Glück zu versuchen, zumal ich den Paß Thurn sowieso auf der Südseite hätte umgehen müssen. Also ab nach Süden zu den Drei Brüdern. Die waren noch blau (von der letzten Nacht?) und träumten gegen 13 Uhr noch von der Nachmittagssonne. Bekanntlich geht die Südseite des Pinzgaus erst am Nachmittag ab 15 Uhr, wer vor 14 Uhr nach Süden quert, riskiert einen Absauper, zumindest muß er mit Problemen rechnen.

Es war also noch zu früh am Nachmittag, als ich am Sunrise hängend zu den »Drei Brüdern« steuerte. Die Luft war glasklar, die zuvor schön markierten relativ flachen Cu trockneten nach Osten zu ab. Der Bodenwind hätte zwar voll auf die Brüder hin stehen müssen, aber einen Aufwind wollten sie nicht hergeben. Weiter westwärts liegt der Fuß des Imbachhornes, an dem man sich abends entlangschleichen kann, um noch den Landeplatz bei Fürth zu erreichen. Aber auch hier war trotz vermeintlicher Nordströmung kein Aufwind. Eine Außenlandung wurde fällig, noch dazu in der Kontrollzone des Flughafens Zell am See in stark verkabelter Landschaft.

Es ist unsichtbar, warm und stinkt zum Himmel. Was ist das? - Richtig, ein Rinderfuz! Der rettende Aufwind kam im Landeanflug über einer der zahlreichen Hochspannungsleitungen, unter der einige Kühe weideten. Zwei Bussarde umkreisten mich schimpfend in stinkender Luft. »Ich war's nicht«,

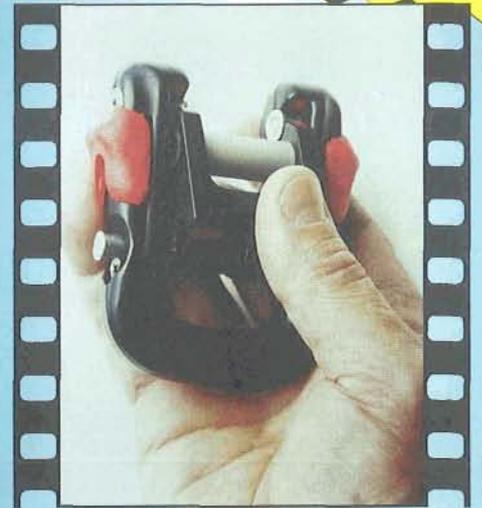
rief ich ihnen zu. Irgendwann hatten sie die Nase voll und ich folgte dem Gestank alleine bis zur Basis.

Der weitere Flug Richtung Krimml war wieder Routine und konnte im Halbschlaf abgefeiert werden.

Die Wildkogelfalle und die Nordpassage

Drei Passagen nach Norden in Richtung Kaiser hatten sich in der Vergangenheit bewährt: Die Wildkogel-, die Steinkogel-, und die Gerlospassage. Ich bevorzugte in den letzten Jahren die Steinkogelpassage. Am SW-Fuß des Steinkogels wird die Konvergenzströmung des nahen Talendes schon wirksam. Sollte die Passage des Kammes nach Norden nicht gelingen, bietet der im Talwind stehende nahe Rabenkogel die äußerst komfortable Möglichkeit, noch aus sehr niedriger Höhe wieder aufzusteigen und einen weiteren Versuch zu unternehmen. Doch jetzt galt es, mit höchster Aufmerksamkeit die Chance auf eine Thermikreihung abzuwarten, unter der ich schon früher öfters nach 16 Uhr gegen den Nordwind in Richtung Alpenrose und dann weiter über den Kaiser heimsegeln konnte. Der Nordwind hatte die stabilere Flachlandluft des Voralpenlandes ins Inntal und die weiteren Verzweigungen geschoben. Als »Bayerischer Wind« umspülte er kräftig Wild-, Stein- und Gernkogel. Viele Fliegerkameraden scheitern an der verhassten »Wildkogelfalle«, die am Ende einer verpatzten Querung des Paß Thurn in Richtung Westen zuschlägt. Es empfiehlt sich, den schwachen Bart zwischen Resterhöhe und Wildkogel so weit auszunutzen, daß man im Gleitflug notfalls den Paß des Steinkogels erreichen und dort wieder einsteigen kann. Wer den verpaßt hat, dem bietet der östliche abfallende Grat des Wildkogels, dort wo die Waldschneisen zusammenlaufen, eine letzte Möglichkeit, verpaßtes Zwischentanken nachzuholen. Der Leehammer (etwas für Turner) steht an der SW-Kante des Wildkogels im Bereich der Seilbahn, wenn er nicht gerade Luft holt und - wie so oft - Pause hat.

Der Wildkogel verengt den Oberpinzgau. Der Düseneffekt bewirkt eine Verstärkung und Anhebung des Talwindes, der an labilen Tagen u.a. in die Hauptkonvergenzzone der Region im Kreuz-



Praktisch und sicher

Quick-Out Schnelltrennarabiner sind nach mehrjähriger Erprobung jetzt vom DHV als Sicherheitselement anerkannt und für alle geeigneten Gurzeuge zugelassen.

Gleitschirmexperten wie Christoph Kirsch, Torsten Hahne, Ernst Strobel, Sepp Gschwendtner und Urs Haari empfehlen den Quick-Out-Karabiner und benützen Quick-Out-Karabiner auch privat.

Helmut Achatz, Leiter der Sicherheitstrainings am Achensee empfiehlt den Quick-Out, weil er **zusätzliche** Sicherheitsvorteile bietet und keine Nachteile gegenüber herkömmlichen Karabinern aufweist.

Vorteile im allgemeinen Gebrauch:

- schnelles Anlegen und Lösen
- 180° verdrehte Tragegurte ausgeschlossen

Zusätzliche Optionen in Notsituationen:

- Schnelltrennung bei Starkwindlandungen.
- Trennung unter Last bei Notlandungen möglich (in fließenden Gewässern oder am Baum hängend)
- Abtrennen des Gleitschirms nach Notschirmöffnungen für langsamen und pendelfreien Abstieg.
- Abtrennen des Gleitschirms bei steuerbaren Reservern.
- Trennung zweier verwickelter Schirme bei Luftzusammenstoßen.

Erste Rettung aus Lebensgefahr dokumentiert: Pilot flog in Hochspannungsleitung und konnte sich kurz vor Bodenberührung abtrennen.

Quick-Out Trennarabiner, Paar	DM 152,-
Trennsystem für Fußbeschleuniger (wirkt nach Auslösen des Quick-Out automatisch)	DM 39,-

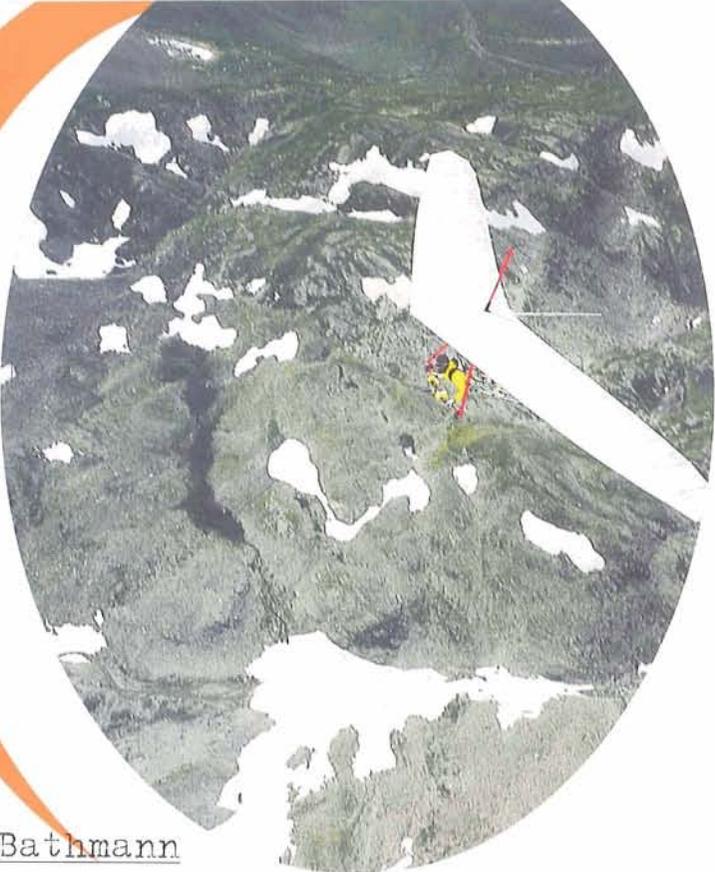
Coupon: Bitte schick mir den kostenlosen Finsterwalder Katalog 95/96.

Name

Str.

PLZ/Ort





Jo Bathmann

joch - Gerlosgebiet - zieht. Die Überentwicklungen dort und die wechselnden Abschattungen bestimmen u.a. die komplexen meteorologischen Vorgänge im Oberpinzgau.

Schon von weitem konnte man beobachten, wie sich immer wieder kurzlebige Cumuli über dem SW-Fuß des Steinkogels bildeten. Die erhofften Wolkenstraßen nach Norden waren leider nicht dabei. Bereits zwei Tage zuvor war ich nach dem dritten Anlauf an dieser Stelle gescheitert und nach Zell am See zurückgeflogen, um im Gasthof Schett zu übernachten bzw. Fliegerkameraden zu treffen, die noch nach Deutschland heimfahren würden.

Die kurzlebige Wolke, deren zerrissener Aufwind u.a. aus dem Lee vom Fuß des Steinkogels gespeist wurde, ließ sich nicht nutzen, um die nötige Höhe für die Steinkogelpassage nach Norden zu erreichen. Wider besseres Wissen versuchte ich es trotzdem und wurde mit ein paar kräftigen Ohrfeigen dafür bestraft. Der sonnenbeschienene Westhang produzierte nur kurze, pulsierende, fast horizontal im Gegenwind verwehte 50-Meter-Lifte, die mit 100-Meter Abwärtsspülungen vergolten wurden. Bilanz negativ, wie nicht anders erwartet. Das Spielchen ist bekannt: Auf zum Gegenhang, dem Ra-

benkogel, erneutes Aufdrehen zum zweiten Versuch etc. Für heute hatte ich genug. Ich suchte nach einer anderen Lösung. Weiter im Westen am Gerlospaß zeigte sich stärkere Konvergenzbewölkung. Ob die Gerlospassage so spät noch geht, wollte ich wissen. Knapp über der Gerlosplatte angekommen, begannen sich auch diese Wolken aufzulösen und der Blick auf die Uhr erklärte warum. Es war schon 18.00 Uhr. Zeit für den Rückweg zum Gasthof Schett Richtung Zell am See. 45 km lagen noch vor mir.

Umkehrthermik

Und jetzt beginnt die Umstellung der Flugtaktik, wie an dem »Bräuningergramm« gut zu erkennen ist: Die Steigwerte sind nur schwach, die Basis der Wolken sinkt leicht ab und wird nicht mehr erreicht. Auch das Speedogramm bekommt einen ganz anderen Charakter. Die Geschwindigkeit beim Kurbeln liegt im Bereich des geringsten Sinkens. Bei Talquerungen wird nur mit gering erhöhter Geschwindigkeit im Bereich des besten Gleitens geflogen.

In relativ niedriger Höhe fädelt ich mich in einen schwachen Aufwind über dem Nadelwald am Hang des Großen Finagl (gegenüber dem Wildkogel) ein und drehte endlose Kreise. Die Steigwerte lagen bei $1 \pm 1/2$ Meter.

Bis Hollersbach ging das so dahin. Jetzt wurde auch über dem Wald das Steigen schwächer. Ein kurzer Ausbruchversuch in Richtung Berggipfel wurde mit 300 Metern Höhenverlust bestraft. Lehrbücher werden nicht umsonst geschrieben.

Wölkchenbildungen mitten über dem Tal verkündeten die nächste Stufe der Umkehrthermik. In guter Korrelation zur Konvektionshöhe waren die hier angetroffenen Steigwerte, besonders über den leicht erkennbaren Feuchtbiotopen, deutlich höher und brachten mich komfortabel nach Zell am See. Nach über neun Stunden Flugzeit waren Hunger und Durst stärker als die Neugier, Umkehrthermik weiter auf ihre Streckenflugtauglichkeit zu testen. Vom Wolkenbild her dürfte sie aber noch für eine weitere Stunde gut gewesen sein, was bedeuten würde, daß eine Streckenflugplanung bei geeigneter Wetterlage künftig erst um 21.00 Uhr endet.

Dazu noch ein Tip für 1996

Wer das Leben als eine »Aneinanderreihung von sich vermindernenden Höhepunkten« versteht, der ist nie geflogen. Die Fliegerei hält immer neue, immer größere Höhepunkte und Erlebnisse bereit. Und das noch lange. Es gibt noch viel zu lernen.

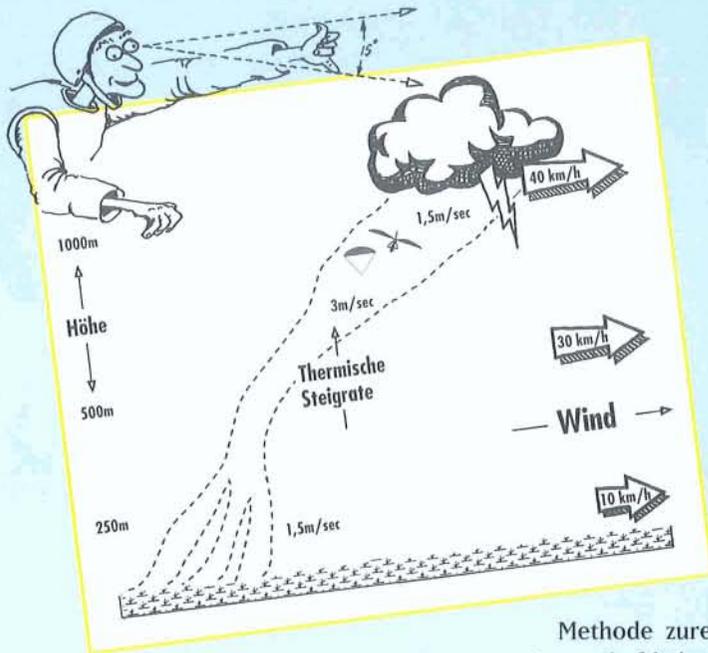
Wer sich bemüht, komplex in meteorologischen Zusammenhängen zu denken, der wird sich nicht nur erfolgreicher im Luftmeer bewegen, er wird auch am Boden ein Glücksgefühl empfinden, wenn er den Himmel betrachtet. Jede Wettererscheinung wird zum spannenden Schauspiel. Jeder kreisende Vogel wird wie gebannt verfolgt.

Wem es gelingt, sein Wissen und seine Erfahrungen so in die Flugplanung einzubinden, daß er mit der ersten nutzbaren Thermik aufsteigt und nach erlebnisreichen acht oder neun Stunden mit der letzten Thermik des Tages nach Hause segelt, dem sei ein Bad im Beifall der Freunde und im nahen See gegönnt. Ich hatte alles. Welch glückliche Momente, unvergeßlich! Im Wasser, auf dem Rücken schwimmend schlage ich die Augen auf und sehe Umkehrthermik über dem Tal: Neue, noch schönere Höhepunkte und Erlebnisse liegen vor mir!



DIE THEORIE DES THERMIK-SUCHENS

Von Mark »Forger« Stucky übersetzt aus Hang Gliding



In nicht-bergigen Gegenden haben viele von uns nur eine kurze Zeitspanne, um eine Thermik zu finden, bis wir uns schon wieder mit unserem erdgebundenen Schicksal abfinden müssen. Aber mit ein wenig Vorflugplanung können wir unsere Chancen vergrößern, diese schwer zu fassenden Thermikblasen zu finden.

An einem Thermik-Tag kann die Luft in einige verschiedene Schichten geteilt sein. In der Skizze kann man sehen, daß sich bei ungefähr 300 m über Grund schwache Thermikblasen zu einem Kern verbinden, der für Thermik-Kreise groß genug ist.

Nach einem typischen Schleppstart, aus 400 m, mag der Pilot vielleicht nur 2 Minuten haben, um sein »soaring-Ticket« zu finden. Das schmale Himmelsvolumen, das für die Thermiksuche zur Verfügung steht, ist sogar noch weiter reduziert, da es ja ein bestimmtes Landegebiet gibt, das in erreichbarer Nähe bleiben muß. Zu oft fliegen Piloten ziellos herum oder zielen direkt auf ein schwarzes Feld und hoffen auf ein piepsendes Vario. Man kann seine Suche effektiver gestalten, wenn man sich ein Bild davon macht, wie weit abwindige Thermik von ihrer Quelle bis zu dem Moment treibt, an dem sie Deine Höhe erreicht. Es ist schwierig, sich diese wechselnde horizontale Distanz richtig vorzustellen, deshalb schlage ich vor, daß Du Deinen Winkel zur auslösenden Thermikquelle abschätzt.

Dies mag als komplex erscheinen, da

sich sowohl Wind als auch Thermikgeschwindigkeit mit der Höhe ändern, aber mit etwas Vereinfachung kommen wir mit einer

Methode zurecht, die ohne einen wissenschaftlichen Rechner und Winkelmesser am Trapez auskommt. Die beigefügte Tabelle zeigt verschiedene Thermiktreibwinkel, die mit Bezug zur Horizontalen gemessen wurden. Wenn wir sie als Richtlinie benutzen, können wir sie nach Bedarf einsetzen. Beachte, daß die Thermik-aufstiegsrate die Eigensteigrate der Thermik ist, sie ist ungefähr 1m/sec schneller, als die Steigrate eines flach liegenden Gleiters, der in ihr kreist.

Um Winkel genau einzuschätzen, können wir einen alten Astronometrick anwenden. Während Du Deinen Arm ausgestreckt vor Dich hältst, halte Deine Hand vertikal mit ausgestrecktem Daumen und kleinem Finger in Form eines Hawaiianischen »Chaka«-Zeichens. Der Winkel von der Spitze Deines Daumens bis zum Ende Deines kleinen Fingers nimmt ungefähr 15 Grad ein. Du kannst 10 Grad abschätzen, wenn Du eine Faust machst oder 5 Grad, indem Du Deinen Zeige-, Mittel- und Ringfinger parallel zum Horizont hin ausstreckst. Wenn Du obige Kombinationen verwendest, ist es einfach, Winkel mit ausreichender Genauigkeit zu messen.

Thermischer Abdriftwinkel zum Horizont		
Durchschnittliche Thermiksteigwerte	Durchschnittliche Windgeschwindigkeit	
m/sek.	16km/h	32km/h
2	25°	13°
3	35°	20°
4	45°	25°
5	50°	30°

Nun laßt uns einen typischen Tag ansehen. Die erwartete Thermikstärke liegt bei 3m/sec. und die durchschnittliche Windgeschwindigkeit bei 25 km/h. Wenn wir die Tabelle benutzen, sehen wir, daß der Thermikneigungswinkel ungefähr 28 Grad sein wird. Mit anderen Worten, für jeden Meter, den die Thermik steigt, treibt sie 2 Meter windabwärts. Falls Du diesen Neigungswinkel erstaunlich findest, hat Dir diese Technik schon geholfen. Erinnerung Dich, daß Du keine Zeit verschwenden mußt, Dein Gehirn anzustrengen, genaue Winkel zu bestimmen. Ziele auf einen Kegel, der den erwarteten Winkel mit genug Raum für einen Irrtum abdeckt. Wenn man unser Beispiel benutzt, würde ich Winkel von 15 - 45 Grad abdecken.

Bei niedrigeren Höhen ist es am besten, diesen Kegel auf die vermutete Thermikquelle auszurichten. Bei höheren Höhen könntest Du es als besser erachten, Dich auf einen sich bildenden Cumulus zu beziehen. Wenn Du sogar das Glück hast, andere Drachen oder Vögel in einer Thermik ausfindig zu machen, dann richte den Kegel zu ihnen aus.

Ob Du bei Deiner Thermiksuche gegen den Wind oder mit dem Wind fliegen solltest, hängt hauptsächlich von Deiner Höhe und dem Ort Deines Landegebietes ab. Mit dem Wind zu fliegen, vergrößert normalerweise Deine Chancen, zufällig in einen Thermikschlauch zu gleiten. In jedem Fall solltest Du einen Weg entweder direkt gegen den Wind oder mit dem Wind wählen.

Diese Theorie funktioniert am besten bei säulenartiger Thermik, aber mit ihr können wir auch Thermikblasen finden. Diese Technik benötigt nur einige Minuten an Vorflugplanung und ich ermutige Euch, sie auszuprobieren.

HÖHENWIND

Der Wind in großen Höhen beeinflusst unser Wettergeschehen. **Manfred Kreipl** berichtet.

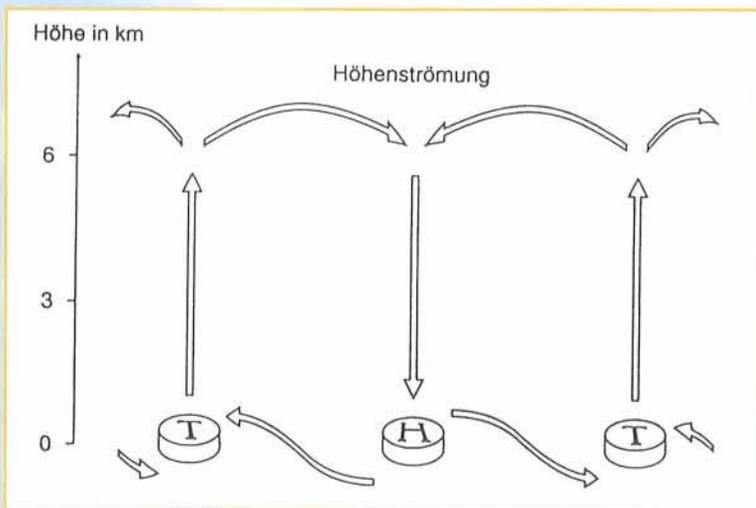


Abb.1, Strömungskreislauf Hoch-Tief, horizontal und vertikal

Das Wettergeschehen wird nicht nur von den bodennahen Luftmassen gestaltet. Auch in 5 und 10 km Höhe prallen Kaltluft und Warmluft aufeinander. Hier sind jedoch die Temperatur- und Luftdruckunterschiede erheblich ausgeprägter als in den bodennahen Schichten. Man denke nur an die unterschiedlich rasche Druckabnahme mit der Höhe in verschieden temperierten Luftmassen.

Folglich kommt es zu höchst kräftigen Luftströmungen mit teils erstaunlich hohen Windgeschwindigkeiten. Man kann oberhalb von 5 km Höhe Windgeschwindigkeiten von mehr als 300 km/h messen. Diese Strahlströme (jet streams) spielen bei der Flugpla-

nung in der internationalen Luftfahrt eine wichtige Rolle.

Die Höhenströmung ist der Motor für einen Luftkreislauf zwischen bodennaher Luft und der Luft in den Höhen der Troposphäre. Aus Tiefdruckgebieten aufwärts strömende Luft gelangt in die Höhenströmung, von der wiederum Luft in der im Hochdruckgebiet abwärts strömenden Luft in Bodennähe gelangt (Abb.1). In der Troposphäre (= Wetterschicht) besteht ein Temperaturgefälle vom Äquator zum Pol, dem ein polwärts gerichtetes Luftdruckgefälle entspricht. Unter Mitwirkung der ablenkenden Kraft der Erdrotation resultieren daraus im Mittel Westwinde; meist schwankt jedoch die Höhenströmung

zwischen Nordwest und Südwest. Dabei sind der westlichen zonalen Grundströmung (west-ost gerichtet) Wellen überlagert, die durch die Verteilung und Verlagerung von Warm- und Kaltluftmassen verursacht werden.

Ebenso beeinflusst das verschieden stark ausgeprägte Relief der Erdoberfläche die Höhenströmung bis in große Höhen. So wird beispielsweise eine Strömung, die quer über ein hohes und langgestrecktes Gebirge verläuft, auf der Leeseite nach rechts abgelenkt. Leeseitig bildet sich dabei ein Höhentrog, stromabwärts weitere Wellen (Abb.2 und 3). Das Gebirge übt auf diese Art und Weise eine Fernwirkung auf die Strömung und den Wetterablauf in entfernten Gebieten aus, da mit den Trögen (= Wellentälern) und Keilen (= Wellenberge) bestimmte Wettererscheinungen verbunden sind. Die Höhenträge sind dabei von Kaltluft- und die Höhenkeile von Warmluftmassen angefüllt. Durch dieses Mäandern der Höhenströmung und die Verlagerung der Druckgebilde in der Höhe findet ein großräumiger meridionaler Luftmassenaustausch (süd-nord bzw. nord-süd gerichtet) und damit auch ein Temperaturausgleich zwischen den polaren und äquatornahen Zonen statt.

Das Erkennen ist schwierig

Sicher weiß man aus dem Meteo-Unterricht noch mehr oder weniger genau, daß auf der Bodenwetterkarte auf der

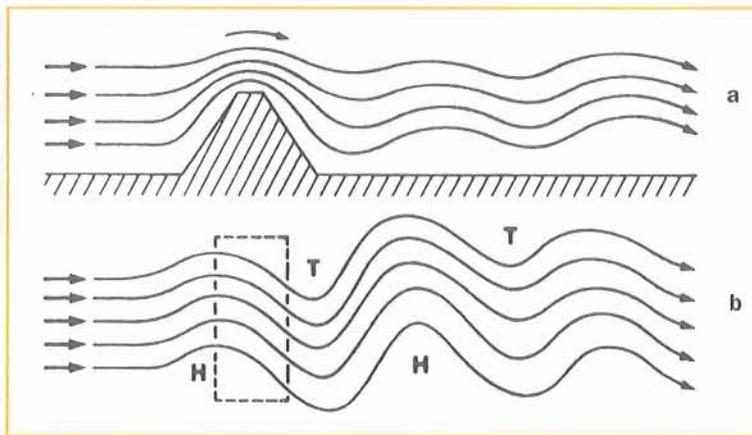


Abb.3, Gebirgseinfluß auf die Höhenströmung

- a) Vertikalabschnitt, Ausbildung von Leewellen
- b) Horizontalprojektion, Ausbildung von Tiefdruckrögen (T) und Hochdruckkeilen (H) in der Höhenwetterkarte

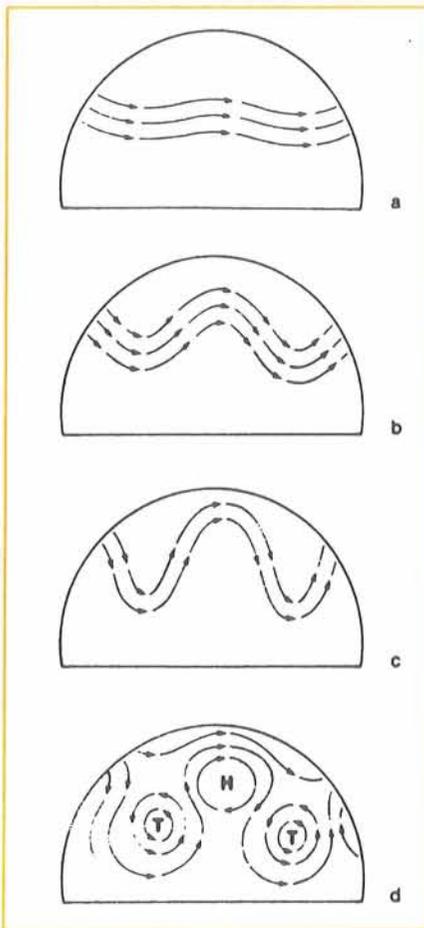


Abb.2, Strömungsarten und Entwicklung der Höhenströmung

- a) Starke westliche Grundströmung
- b) und c) Entwicklung langer Wellen
- d) Abschnürung von Höhentief und -hoch, schwache westliche Strömung

Nordhalbkugel ein Hoch im Uhrzeigersinn und ein Tief gegen den Uhrzeigersinn von den Winden umströmt wird, wobei die Reibungseinwirkung am Boden mehr eine Komponente zum Tief und aus dem Hoch heraus verursacht. Ebenso erinnert man sich, daß eine

Drängung der Isobaren starken Wind erkennen läßt und weit auseinanderliegende Isobaren schwachen Wind anzeigen. Aber wie ist es mit der Höhe? Welche Möglichkeiten der Erkennung gibt es?

In der Natur sind Kaltluft- und Warmluftmassen nicht deckungsgleich mit der Höhe, was bedeutet, daß Kaltluft am Boden nicht unbedingt mit Kaltluft in der Höhe einhergehen muß, ebenso wenig wie Warmluft am Boden mit Warmluft in der Höhe korrespondiert! Das heißt, daß Luftdruckgebilde eine geneigte Achse aufweisen. Diese Achse wird umso geneigter sein, je größer die Temperaturgegensätze über eine Entfernung vorhanden sind. Die Achse wird erst senkrecht stehen, wenn ein Druckgebilde dann vollständig aus einer einheitlichen Luftmasse besteht, also beispielsweise ein Tiefdruckgebiet vom Boden bis in große Höhe von Kaltluft angefüllt ist oder ein Hochdruckgebiet vom Boden bis zur Obergrenze der Wetterschicht nur aus Warmluft besteht.

Am Beispiel lernen

Betrachten wir ein Tief mit Warm- und Kaltfront, also unterschiedlichen Luftmassen und deren vorderste Begrenzungen. Auf der Bodenwetterkarte finden wir das Tiefzentrum nahe beim Treffpunkt der beiden Fronten, am Okklusionspunkt.

Hinter der Kaltfront besteht eine Kaltluftzufuhr, meist aus Nordwesten. In der Kaltluft ist die Druckabnahme mit zunehmender Höhe ausgeprägter

als in der Warmluft.

Wenn wir annehmen, daß wir vom gleichen Bodenluftdruck ausgehen, wird die Höhe irgendeiner Druckfläche (z.B. 500 hPa) in der Kaltluft tiefer sein als in der Warmluft. Daraus resultiert eine Veränderung des Isobarenfeldes. Ein Hochdruckgebiet am Boden (mit Kaltluft) kann in der Höhe zum Tiefdruckgebiet werden. Das Tiefzentrum verschiebt sich in der Höhe auf die Seite der Kaltluftzufuhr hin, und zwar so, daß sie sich auf der nördlichen Halbkugel um so mehr nach Nordwesten verschiebt, je höher man steigt.

Wie am Boden, so in der Höhe

Was für die Bodenwetterkarte gilt, kann man auch auf die Höhenwetterkarte übertragen. Auch hier stellt ein enger Isohypsenabstand kräftige Höhenwinde in dem betrachteten Druckniveau dar, während weit auseinanderliegend verlaufende Isohypsen schwache Höhenwinde bedeuten.

Generell gilt für die Höhe auch, daß ein Tief dem Uhrzeigersinn gegengesetzt und ein Hoch im Uhrzeigersinn umströmt werden und zwar stärker als in Bodennähe, da die Reibungswirkung der Erdoberfläche mit der Höhe markant nachgelassen hat bzw. nahezu ganz verschwunden ist.

Betrachtet man einmal Abb. 3, so gilt folgendes: Im Bereich des Gebirgshindernisses werden die Stromlinien zusammengedrängt, was gleichbedeutend mit Windzunahme an diesem Ort ist. Man kann das sogar noch weiter spin-

nen: Nehmen wir einmal an, daß ein Paßwind nach oben von einer Sperrschicht (= Inversion) begrenzt wird, weil z.B. Luft aus großer Höhe - im Hochdruckgebiet ein normaler Vorgang - absinkt und wärmer ankommt als die umgebende ruhende Luft. (Die absinkende Luft erwärmt sich deshalb, weil sie beim Absinken unter höheren Druck gerät und »verdichtet« wird, ähnlich wie bei einer Luftpumpe!) Das bedeutet, daß der Querschnitt verengt wird, was gleichbedeutend mit der Bildung einer Düse ist und daraus resultiert starker Wind! Erkennbar wäre dies an einer Temperaturzunahme knapp oberhalb des Passes, die wiederum einem Radiosondenaufstieg entnommen werden könnte (Abb. 4). In vergleichbarer Höhe ohne Paß wird man andere, geringere Winde feststellen können. Solch eine Inversion kann aber auch durch Warmluftzufuhr entstehen!

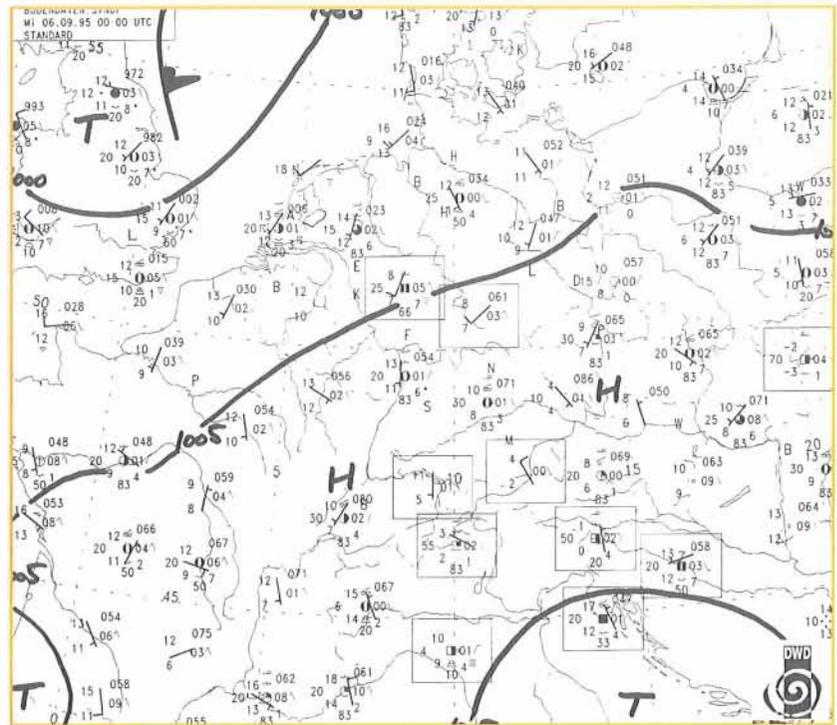


Abb.5, Bodenwetterkarte

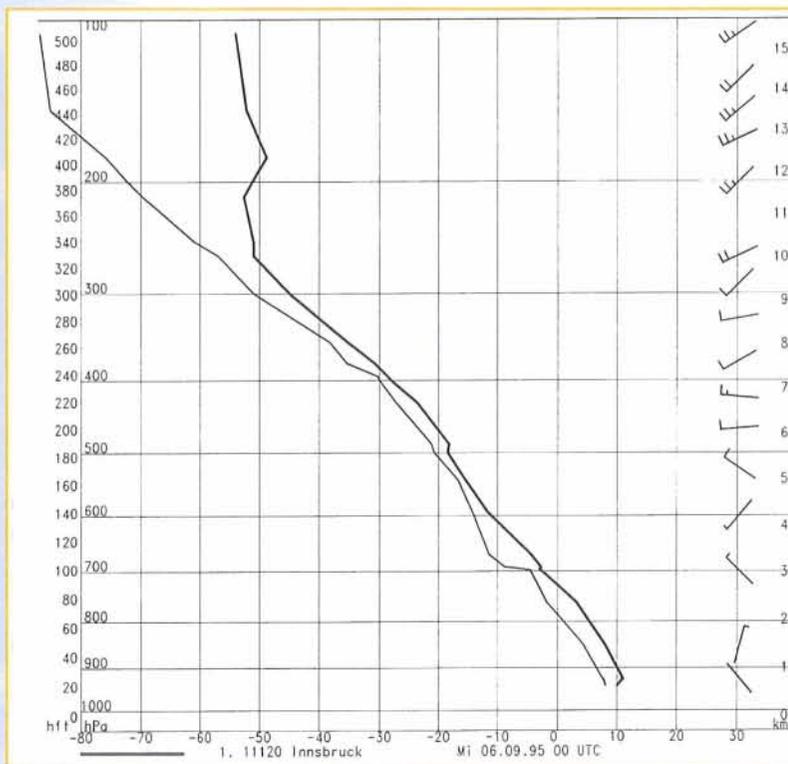


Abb.4, Radiosondenaufstieg am Beispiel von Innsbruck

Welche Wetterlagen »winden«?

Bei welchen Wetterlagen kann man, obwohl die Bodenwetterkarte eigentlich nur relativ wenig Wind (= großer

Abstand der Isobaren zueinander) erwarten läßt, in der Höhe stärkere Winde antreffen?

Leider läßt sich diese Frage nicht einheitlich beantworten. Hier müßte man Grundströmungen mit typischen

Großwetterlagen betrachten. Als typische Merkmale gelten (abgesehen von Lokalwindzirkulationen wie Berg- und Talwind, Land- und Seewind, Bora, Mistral, Bise, Gletscherwind und Föhn):

- Je größer die Temperaturunterschiede zwischen vorhandener Luftmasse und der sich nähernden Luftmasse ist, desto stärker wird der Windzuwachs mit der Höhe sein.
- Je enger beide zusammentreffen (= geringe Distanz zueinander), desto mehr wirkt sich dies aus.
- Labile Kaltluftmassen mit ihrem höheren Bewegungsimpuls bringen weiterhin stärkere Winde als stabile Warmluftmassen. Dafür ist bei letzteren die mittlere Geschwindigkeit bereits deutlich höher, auch wenn sie nicht turbulent ist!
- Inversionen trennen häufig den normalerweise stärkeren Oberwind (= Höhenwind) vom schwächeren Unterwind (reibungsbedingt).
- Wird eine solche Sperrschicht beseitigt, kann es zum Impulsaustausch mit der Höhe kommen und der kräftige Oberwind »durchschlagen«. Dies ist normalerweise bei jedem Thermiktag in Bodennähe zu beobachten, wenn nach der Beseitigung einer Bodeninversion der thermische Austausch mit der Höhe stattfindet. Dann nimmt der bo-

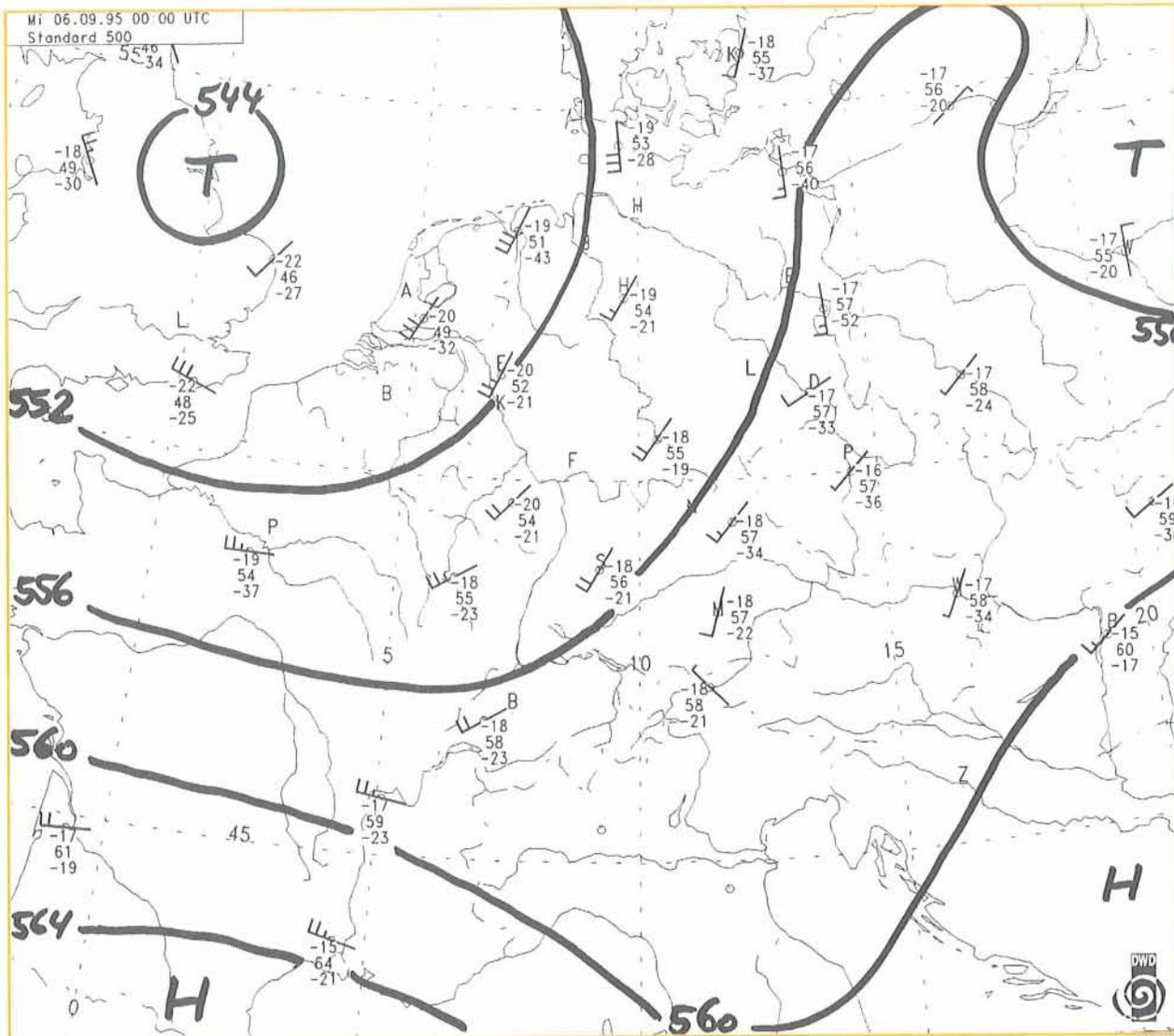


Abb.6, Höhenwetterkarte 500 hPa

dennahe Wind durch diesen Impulsaustausch zu und der Wind in der Höhe ab.
 → Zwischenhochdruckgebiete sind nicht hochreichend und weisen deshalb häufig noch stärkere Höhenwinde auf als »richtige« ortsfeste Hochdruckgebilde, die schwache Winde mit der Höhe aufweisen. Aber gerade bei letzteren sind dann die Lokalwindzirkulationen gegeben, die ihrerseits ganz schön heftig sein können!

Damit sind wir aber bereits bei einem weiteren Problem, dem der Lokaleffekte.

Oft sind Kleinigkeiten (1 bis 2 Grad fehlende Erwärmung) schuld daran, daß eine Inversion nicht aufgeheizt wird und kein Windaustausch mit höheren Schichten erfolgt, oder der Föhnsturm bricht - orographisch bedingt - in dem einen Tal durch und im benach-

barten nicht, in der Höhe stürmt es aber bei beiden! Wo gibt es Hinweise über die Höhenströmung?

Viele Möglichkeiten stehen dem Piloten zur Verfügung. Entweder man glaubt den Wetterfröschen, dann kann man die Angaben aus den Deltaflugwetter- und Segelflugwetterberichten entnehmen. Oder aber man ruft »Bergwinde« ab, da kann man dann durch Lokaleffekte ganz schön auf's Kreuz gelegt werden. Denn oft sind solche Windangaben nicht typisch für den Tag, weil vor Thermikbeginn gemeldet wurde oder die Windmessung wird an einer »unmöglichen«, für den Startplatz nicht repräsentativen Stelle ermittelt.

Dann gibt es die Möglichkeit, Höhenwetterkarten per Telefax abzurufen oder aber, mit Hilfe des Computers und einer (kostenpflichtigen) Lizenz Daten

aus der mail box der Wetterdienste zu schaufeln. Zuletzt könnte man auch einfach bei einem Meteorologen nach den Höhenwinden fragen!

Man kann auch üben, die per PC oder Telefax abgerufenen Wetterkarten zu interpretieren, gerade in der flugarmen Winterszeit. Dazu sollte man Abb. 5 und 6 einmal studieren. Dann wird man sehen, daß man die eingetragenen Bodenwinde von den Höhenwinden der gleichen Meßzeit nicht so ohneweiters »im Kopf« nachvollziehen hätte können!

Die Wolken, die Kün der des Wetters, zeigen uns häufig bereits die Höhenströmung oder deren Änderung an, aber das ist bereits wieder eine andere Geschichte!



SAINT-HILAIRE 1995

Jedes Jahr im September
wird ein kleiner französischer
Gebirgsort in der Nähe von
Grenoble zum Mittelpunkt der Welt
- zumindest für die europäischen

Drachen- und Gleitschirmflieger.
Ein Bericht von Charlie Jöst

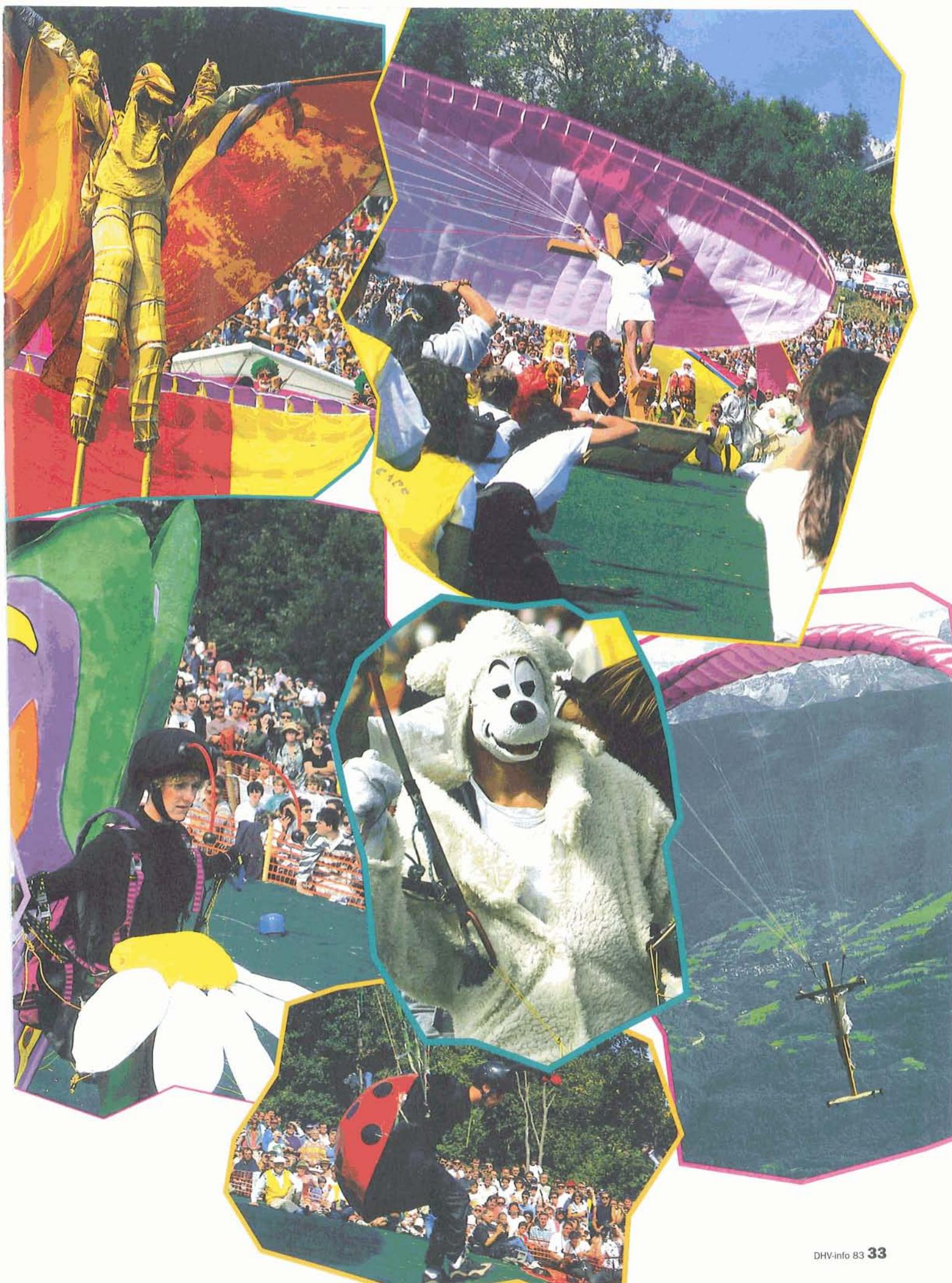


Schon aus einiger Entfernung fallen die großen weißen Zeltplanen auf. Die Organisatoren des «Coupe Icare» - des traditionellen Verkleidungswettbewerbes in Verbindung mit Messe und Filmfestival - haben aus dem Desaster des Vorjahres gelernt. 1994 war die Veranstaltung bei Dauerregen im wahrsten Sinne des Wortes »den Bach runtergegangen«. Man entschied sich für die nicht ganz billige Zeltlösung, um diese für die Region so wichtige Veranstaltung auch weiterhin für

Besucher und Aussteller attraktiv zu gestalten.

Und das Angebot konnte sich sehen lassen. Fast alle größeren Hersteller und Lieferanten, auch aus anderen Ländern, waren entweder selbst oder durch ihre Gebietsvertreter auf der Messe vertreten.

Einziger Wermutstropfen für die vielen Schlachtenbummler: Für jede Veranstaltung mußte Eintritt gezahlt werden, und auch das Parken gab es nicht mehr umsonst.



FLUGBÜRO B O R Y S

FLIEGERURLAUB!

Im Fliegercamp-Almunecar (Malaga/Spainien)
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



memory DAS VARIO mit Intelligenz

HASMER Electronic & Delta Instruments
Flugbuch V 1.1

Flug-Nr.
Fluggerät
Pilot...
Flugdatum
Land / St
Starthöhe
Landeshöhe
Höhendiff.
Wendepunkt
Landeort
Startzeit
Landezeit
Flugdauer
Strackeni
Flugstst.
Pokalpunkt



FUNKTIONEN:

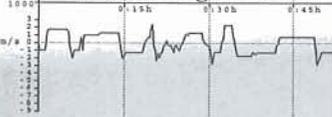
- LCD Analogvariometer +5 m/s
- Digitalvariometer +20 m/s (Integralvariometer)
- Integralzeit programmierbar
- 2 Höhenmesser
- Spitzenwertspeicher für Vario-Höhe
- 40 Maximalwertspeicher
- 15 Höhengpeicher
- Gesamtflugzeitspeicher
- Flugzähler
- Anschluß für Fahrtmesser
- Automatische Stoppuhr.
- Sink- und Steigakustik (Sinkton abschaltbar)
- Sinkalarm (programmierbar)
- Empfindlichkeit für Variometer programmierbar.
- Automatische Batteriekontrolle.
- Differenz - Barometer mit Tendenzanzeige.
- Extrem geringer Stromverbrauch
- Automatische Abschaltung.

DM 395,00

plus echtem Flugbuch für 200 Flüge, 70 Std. Barograph, PC Anschluß und Software für Flugauswertung.

DM 650,00

Feet reading available



WASMER DELTA INSTRUMENTS

D-79183 Waldkirch
Lärchenweg 10
Tel. 07681- 8187 Fax 07681- 4434

Dafür stimmte das Wetter und der Verkleidungswettbewerb »Coupe Icare« - für den allein sich der Besuch schon gelohnt hatte - ging ohne größere Zwischenfälle über die Bühne. Der Gigantismus der vergangenen Jahre - man denke an den riesigen Drachen, an den Fisch oder an das fliegende U-Boot - scheint überwunden, und viele Teilnehmer suchten wieder in originellen, im Detail aufwendigen Verkleidungen, ihr Glück.

Auffallend viele Fahrräder gab es zu sehen, allein, zu zweit und auch mal rückwärts den Berg hinab. Stoff für heiße Diskussionen lieferte dann eine der bisher originellsten - und vielleicht gewagtesten - Verkleidungen, ein Pilot ließ sich als gekreuzigter Jesus, an einem riesigen Kreuz hängend, von mehreren Helfern den Berg hinabrollen.

Während der Verkleidungswettbewerb wie gewohnt bunt und abwechslungsreich die Zuschauer in seinen Bann zog, erreichte der Filmwettbewerb nicht mehr die Attraktivität der vergangenen Jahre.

In der Masse der 54 eingereichten Videos leuchteten nur

ganz wenige originelle und sehenswerte Filme heraus.

Gründe dafür könnten sein, daß die Zuschauer anspruchsvoller und verwöhnter sind als früher, und daß einige Themen, die noch vor wenigen Jahren ihre Zuschauer gefunden hätten, ausgereizt sind.

Interessante Filme für verwöhnte Zuschauer kann man heute aber nicht mehr mit der kleinen Handicam im Urlaubsgepäck drehen. Gute Filme haben eine originelle Story und sind technisch ausgereift. Das kostet Geld.

Die Produktionskosten über den Verkauf der Videokassetten komplett wieder einzuspielen, ist sehr schwierig (Raubkopisten sollten daran denken, daß sie den Filmemachern das Geld entziehen, um weitere Projekte zu realisieren!). Bleibt also nur noch die Verwertung über die Sender oder ein

gutes Sponsoring. Beides ist in unserem Land extrem schwierig, denn unser Sport fand noch nie die besondere Beachtung in den Medien. Die Formel ist einfach: Keine Medien = keine Sponsoren.

So ist es nicht verwunderlich, daß die meisten der preisgekrönten Filme entweder in Verbindung mit dem Fernsehen oder mit Sponsoren entstanden sind. Bezeichnend auch, daß von den 10 Preisträgern nur 5 direkt mit unserem Sport zu tun haben, denn immer wieder kommen aus den Reihen der Fallschirmspringer die originellsten und meist auch verrücktesten Beiträge. Sie werden von den Medien gerne als Sensation angepriesen.

»Maman Les Cerfs-Volants« von Claude Delieuatraz (Schweiz) 16 Minuten

Ein kleiner Junge sieht bunte Lenkdrachen am Himmel und freundet sich mit dem erwachsenen Drachenlenker an. Gemeinsam starten sie ein Road-Movie der besonderen Art quer durch die Schweiz und lernen dabei alle Arten von Lenkdrachen kennen. Verträumte Bilder und eine einfühlsame Kamera trösten über einige Längen hinweg.

Bezug: Television Suisse Romande, CP 234, 1211 Geneve 8 Suisse,
Tel. 0041 0227089911 Fax 0041 0223289962

»Base Jump Made In USA« von Michele Radici (Italien) 14 Minuten

Base-Jumper (Fallschirmspringer) stürzen sich von allen möglichen (und unmöglichen) Gebäuden, Brücken etc. und laufen ständig Gefahr, von der Polizei geschnappt zu werden. Spannend erzählt und gut gefilmt.

Bezug: NO LIMITS WORLD Via Corridoni 11 - 20122 Milano
Tel. 0039 276023636 Fax 0039 276007174

»UP In The Sky« von Uli Wiesmeier (Deutschland) 6 Minuten

Verträumte Bilder vom Gleitschirmfliegen, ausgezeichnet in Szene gesetzt und gefilmt. Kurzweilig und auch mit Werbeeinblendungen sehenswert.

Bezug: UP-EUROPE Gut Mühleck, 82404 Sindelsdorf
Tel. 0885682413 Fax 0885682416

»With The Birdmen To The Himalayas« von Jon Ragne Bolstad (Norwegen) 25 Minuten

Titel hält nicht, was er verspricht. Drachen und Gleitschirmflieger wollen neue Höhenweltrekorde aufstellen und einen Fallschirmspringer aus dem Doppelsitzer abspringen lassen.

Schöne Bilder von Land und Leuten, wenig vom Fliegen und endlose Interviews mit den Teilnehmern (mit Untertiteln).

Bezug: Otto Baste - Gullstolsst. 242, 5062 Bones, Norway
Tel / Fax 0047 55120002

»La Seranne 95« von Gilles Santantonio (Frankreich) 15 Minuten

Routinier und Mehrfachgewinner Gilles Santantonio hat aus der Französischen Meisterschaft im Gleitschirmfliegen mit Musik und Bildern eine bunte Mischung aus Action, Gaudi und Harmonie gemacht. Der Film ist zwar in erster Linie auf die französische Szene zugeschnitten, erreicht jedoch auch unsere Pilotinnen und Piloten. Ein Weltkampfbereicht der besonderen Art, gewürzt mit den fantastischen Einlagen des französischen GS-Stars Sebastian Bourquin. Unbedingt sehenswert.

Bezug: CHINOOK PRODUCTIONS Villa Les Iris, 21 Allée Des Pierrottes
34170 Castelnau Le Lez Tel. 0033 67724692 Fax 0033 67721879

»Skysurfing« von Stephane Delhougne (Belgien) 21 Minuten

Schon wieder ein Film über Surfer (Fallschirmspringer mit Surfbrett) am Himmel. Gute Kameraarbeit, einige originelle Szenen, aber viele langatmige Interviews (in französischer Sprache) mit dem Hauptdarsteller. Wer Skysurfen schon mal gesehen hat, entdeckt nichts Neues.

Bezug: Pierre Deprez - R T B F Liege, Rue Du Presbytere, 4100 Seraing
Tel. 0032 41447311 Fax 0032 41370447

»Grenzschicht« von Charlie Jöst (Deutschland) 30 Minuten

Der Film zeigt die wichtigsten Untersuchungen an neuen Segelflugzeugen. Der Zuschauer ist Zeuge einer Flugleistungsvermessung und erlebt u.a. hautnah die Trudelerprobung. Interessant auch für Drachen- und Gleitschirmflieger, die den Leistungspolaren in den Werbebrotschüren mißtrauen.

Bezug: F & V Produktion Charlie Jöst, Ladenburger Str. 10 in 69198 Schriesheim
Tel. 06203 62940 Fax 06203 660428

»L'Inventeur En Liberté« von Anthony Bernard und John Wolf (Frankreich) 8 Minuten

Liebevolles Portrait über einen eigenwilligen Erfinder, der sich seinen Traum vom Fliegen mit ungewöhnlichen Motorantrieben an seinem Drachen verwirklicht hat. Interessant für alle UL-Begeisterten, denen die neuen UL-Entwicklungen nicht mehr dem Urgedanken des leichten Fliegens entsprechen.

Bezug: TF1 - ENTREPRISES Le Levant, 305 Avenue Le Jour Se Leve 92100 Boulogne
Tel. 0033 41411234

»Seton« von Stefano De Benedetti (Italien) 12 Minuten

Wer glaubt, schon alles gesehen zu haben, und wer glaubt, er (oder sie) könne keine Gänsehaut mehr bekommen, sollte sich diesen »Sprung« anschauen. Man kann darüber denken, wie man will, aber ein Freifall aus 1000 Metern Höhe in eine Höhle von 50 Metern Durchmesser und 300 Metern Tiefe, in der der Fallschirm erst unter der Kante geöffnet wird, geht an die Urinstinkte des Menschen. Gefilmt mit perfekter Kameraführung und unterlegt mit unvergesslicher Musik. Ein künstlerisch wertvoller Wahnsinn, der nicht zur Nachahmung empfohlen werden kann.

Bezug: NO LIMITS WORLD Via Corridoni 11 - 20122 Milano
Tel. 0039 276023636 Fax 0039 276007174

Sind Gerätechecks nötig?

Im Automobilsport, in der Formel 1, werden nach jedem Trainingstag von einem zwanzigköpfigen Mechanikerteam die Rennwagen völlig demontiert und wieder neu aufgebaut. Verschleißteile werden ersetzt, besonders beanspruchte Teile vorsorglich gewechselt. Auch an unseren Privatautos lassen die meisten die Kundendienste durchführen, die TÜV-Abnahme ist selbstverständlich.

Im Flugsport aber, wo Geräteversagen absolut lebensbedrohend sein kann, liegen manche Drachen und Gleitschirme monatelang im feuchten Keller oder in der Garage bis sie ungeprüft wieder eingesetzt werden, sogar Vielflieger reparieren an ihren Fluggeräten nur, wenn was kaputt gegangen ist. Auch in den vorgeschriebenen Gerätechecks sehen viele nur eine unnötige Ausgabe.

Wir haben einige namhafte Hersteller von Drachen und Gleitschirmen zu ihren Check-Erfahrungen befragt, die Antworten fassen wir zusammen.

Wie groß ist die Zahl der gecheckten Geräte, an denen etwas gewechselt oder repariert werden muß?

Drachen:

Bei nahezu allen Drachen muß etwas ausgetauscht werden.

Gleitschirm:

Bei Gleitschirmen ist nur jeder dritte bis fünfte nicht in Ordnung, der Zustand hängt hier sehr stark von der Beanspruchung und Pflege ab.

Wieviele der defekten Geräte wären lebensbedrohlich?

Drachen:

Bei bis zu 5% der Fluggeräte sind die Beschädigungen so gravierend, daß eine Benutzung sehr gefährlich ist.

Gleitschirm:

Die Probleme der Luftdurchlässigkeit sind bei neueren Schirmen kaum mehr ein Problem, bei älteren Geräten gibt es Bauserien bei denen bis 70% durchfallen! Manche Geräte haben gefährliche Leinenschäden.

Was ist hauptsächlich beschädigt?

Drachen:

Die Beschädigungen sind pro Gerätetyp verschieden, fast immer sind jedoch Verspannungsseile mangelhaft, Rohre eingedellt oder gebogen, Segellatten weitab von der ursprünglichen Profilform, Beschläge, Bolzen oder Muffen korriert.

Gleitschirm:

Außer den Beschichtungsbeschädigungen der Schirmflächen sind vor allem Leinen geschwächt, haben sich gedehnt oder sind geschrumpft. Häufig sind auch Leinenschlösser korriert, auch die Tragegurte haben Längenveränderungen. Die Bremsleinen haben Schwachstellen besonders am Knoten.

Was muß am häufigsten ausgetauscht werden?

Drachen:

Seile der Unterverspannung werden am meisten getauscht.

Gleitschirm:

Die Hauptbremsleinen gehören auf jeden Fall gewechselt, das sollte sogar jedes Jahr erfolgen. Sonst vor allem einzelne Leinen.

Was sind die Hauptgründe für die verschiedenen Mängel?

Drachen:

Die Rohre werden häufig bei schlechten Landungen gestaucht oder verbogen, mancher Pilot biegt sie dann noch zurück! Die Lagerung in feuchten Garagen, Kellern im »eigenen Saft« der Schutzhüllen begünstigt ebenso die Korrosion wie Salzwasser, häufig unter Schrumpfschläuchen.

Gleitschirm:

Vor allem Baumlandungen, Hängenbleiben beim Start, aber auch häufiger Windenschlepp verändern Leinenlängen. Die Lagerung darf nie feucht oder zu stark gepreßt erfolgen. Miteingepackter Sand usw. schmirgelt an der Beschichtung. In steinigem Gelände schadet jeder mißglückte Startversuch, ebenso jeder Aufprall der Vorderkante auf den Boden bei Abbrüchen oder nach Landungen.

Was Hersteller sonst noch sagen:

✗ Verbogene Segellatten bei Drachen beeinflussen nicht nur die Gerätesicherheit, sondern auch die Geräteleistung und das Flugverhalten. Dasselbe gilt für falsche Leinenlängen von Gleitschirmen.

✗ Gerätechecks sollen auf keinen Fall im Ausland gemacht werden, dort werden oft anders getrimmte Fluggeräte gleichen Namens verkauft, die nicht den Gütesiegelanforderungen entsprechen.

✗ Die Fluggeräte sollten nicht gerade in der Hauptflugsaison zum Check gebracht werden.

✗ Außer dem Fluggerät sind vor allem Rettungsgeräte in einem schlechten Zustand und würden sich durch Leinenüberwürfe, verklebte Bahnen und falsche Packung nicht öffnen!

✗ Ständige Übung ist vor allem beim Selbstpacken nötig, ein einmaliger Packerkurs reicht nicht.

Gleitsegel

Firma	Nachprüfung ohne Reparatur	Arbeitsstunde für Reparaturen	Geräteversand inkl. Verp. u. Porto	Zelle Austausch	Zellzwischenwand Austausch	Obersegelbahn Austausch	Untersegelbahn Austausch	Leinensatz komplett neu	Stammleinensatz neu	Tragegurte
Ailes de K Germany Sonnbach 8 83122 Samerberg	287,50	71,30	-	300.-	150.- ab 2 Stück 120.-	200.- ab 2 Stück 160.-	200.- ab 2 Stück 160.-	ca. 680.-	350.-	180.-
Delta Fly Forchenweg 37 71134 Aidlingen edel	280.-	85.-	5.-	320.- bis 390.- + Mat.	180.- bis 220.- + Mat.	160.- bis 210.- + Mat.	180.- bis 220.- + Mat.	760.- bis 820.-	180.- bis 215.-	140.- bis 195.-
Bullachbergweg 34a 87645 Schwangau Firebird Sky Sports Bullachbergweg 34a 87645 Schwangau	345.- mit Stammlein- wechsel 483.- 287,50 bis 345.-	85.-	-	400.- bis 475.-	210.- bis 280.-	210.- bis 280.-	210.- bis 280.-	500.- bis 660.-	180.- bis 215.-	140.- bis 195.-
Moskito Müllerstr.32 86971 Peiting	250.- mit Auswechseln A+B Stammleinen 290.-	60.-	-	400.- bis 475.-	210.- bis 280.-	210.- bis 280.-	210.- bis 280.-	500.- bis 660.-	230.-	185.-
Flight Design Sielmunger Str.65 70771 Leinfelden-Echterdingen	290.-	83.-	3.- bis 5.-	120.-	90.-	60.-	60.-	500.- bis 660.-	230.-	185.-
Ostermünchner Tölzer Str. 11 83677 Greiling	150.-	69.-	-	360.- + Mat.	180.- + Mat.	180.- + Mat.	60.-	450.-	90.-	110.-
Swing Badfeldring 25 82290 Landsberied	210.- bis 270.- + 70.- DHV-Leinen- fest	80.-	-	450.-	150.-	200.-	180.- + Mat.	726.- bis 800.-	90.-	110.-
UP-Europe Gut Mühleck 82404 Sindelsdorf	275.- bis 295.-	85.-	50.-	250.- bis 400.-	180.-	200.-	200.-	600.-	90.-	110.-
Aerosport Grafenstr.26 83098 Brannenburg	143.- bis 203.-	62,10 bis 75.-	3.- bis 5.-	460.-	287,50	70.- pro Segment	70.- pro Segment	700.- bis 885.-	200.-	150.-
				375.-	287,50		287,50	600.-	200.-	150.-
					300.-		287,50	700.- bis 885.-	260.-	198.-
							337,50	504.- bis 1010.-	130.- bis 390.-	198.-
								750.- bis 960.-	ab 200.-	60.- bis 85,70

Hängegleiter

Firma	Nachprüfung ohne Reparatur	Arbeitsstunde Segelreparatur	Arbeitsstunde sonstige Reparatur	Geräteversand inkl. Verp. u. Porto	Steuerbügelseitenrohr	Unterverspannung komplett	Kielrohr, komplett (ohne Beschläge)	Nasenplatte (ohne Beschläge)	Flügelrohr, außen
Finsterwalder Pagodenburgstr.8 81247 München	180.-	86.25	86.25						
Firebird Bullachbergweg 34a 87645 Schwangau	450.-	85.-	85.- in Spezialkarton	25.- bis 80.- mit Bahn 52.-	82.- bis 89.-	55.- bis 92.-	192.- bis 318.-	68.-	212.-
Guggenmos Füssenerstr.29 87600 Kaulbeuren	390.-	79.-35	79.35		65.- bis 138.-	235.-	420.- bis 510.-	48.-	275.- bis 290.-
Seedwings Falkenstr.28 89269 Vöhringen	300.-	85.-	75.-	100.-	90.-	223.-	340.-	17.-	280.-
Thalhofer Team Salzstr.6 72587 Römerstein bautek	180.- bis 250.-	80.-	80.-		117.-	298.-	408.-	28.-	282.-
Gewerbegebiet 54344 Kenn Wills Wing Steinstr.9	250.- bis 300.-	74.75	74.75	30.- unfrei	50.- bis 90.-	245.- bis 290.-	185.- bis 330.-	24.- bis 45.-	150.- bis 220.-
83064 Raubling UP-Europe Gut Mühleck	350.-	103.-	85.80	20.- Karton	88.55	342,70 bis 523,25	356,50	32,20	202,40
82404 Sindelsdorf	550.-	85.-	85.-	65.20	118,40	333.-	410.-	25,70	305,50
				30.- bis 150.- je nach Aufwand	76.- bis 165.-	101,76 bis 103,20	218,40 bis 259.-	12,88	140.- bis 381,60

DHV bietet an

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

BESTELLADRESSE
Deutscher
Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

DRACHENFLIEGEN

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



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

**DRACHENFLIEGEN
FÜR MEISTER**

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



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

**T-SHIRT FÜR
DRACHENFLIEGER**

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



**T-SHIRT FÜR
GLEITSCHIRMFLIEGER**
Grundfarbe Weiß,
buntes Gleitschirmmotiv,
Größen L, XL.
Preis DM 40,-
+ Versandkosten

**FLUGBUCH FÜR
DRACHENFLIEGER UND
GLEITSEGLER**

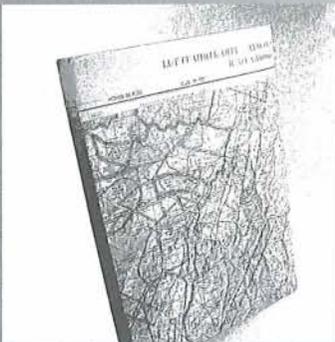
Rubriken: Flug Nr., Gerätetyp,
Datum, Ort, Höhendifferenz,
Flugdauer, Wetter, Wind,
Bemerkungen und Vorkom-
nisse, Fluglehrerbestätigung,
Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis DM 8,-
+ Versandkosten



RETTUNGSSCHNUR-SET
Bestehend aus 30 m Nylon-
Flechtschnur und 30 g Blei-
gewicht;
Preis DM 8,-
+ Versandkosten

DHV-POSTER

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



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

PRÜFUNGSFRAGEN (ohne Abbildung)

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

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.

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 4 DM je Sendung (also nicht je Gegenstand) und sind hinzuzurechnen. Die Mehrwertsteuer ist im Preis enthalten.

- Lehrbuch 48 DM
- Drachenfliegen
- Drachenfliegen für Meister
- Gleitschirmfliegen
- Gleitschirmfliegen für Meister
- Prüfungsfragen 24 DM
- A-Schein HG A-Schein GS
- Prüfungsfragen 20 DM
- B-Schein HG B-Schein GS
- Windenschlepp HG
- Windenschlepp GS
- Windenführer
- Prüfungsfragen Flugfunk 7 DM
- Prüfungsfragen auf Diskette 40 DM
- A-Schein HG A-Schein GS
- B-Schein HG B-Schein GS
- Flugbuch 8 DM
- ICAO-Karte 17 DM
- München Stuttgart
- Hamburg Frankfurt
- Hannover Nürnberg
- Berlin Rostock
- Rettungsschnur-Set 8 DM
- DHV-Poster 15 DM
(inkl. Versandkosten!)
- T-Shirt 40 DM
- HG Größe L HG Größe XL
- GS Größe L GS Größe XL
- Videofilm 40 DM
- Ikarus lebt
- Francis Rogallo
- Test
- Heiter bis wolkig
- Videofilm 30 DM
- Starten/Landen Drachen
- Starten/Landen Gleitschirm

VIDEO

+ film

ANZEIGE



IKARUS LEBT

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



-STARTEN

-STEUERN DHV-LEHRFILM FÜR DRACHENFLIEGEN

-LANDEN

STARTEN, STEuern, LANDEn

mit dem Drachen
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: 15 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.

NEU!

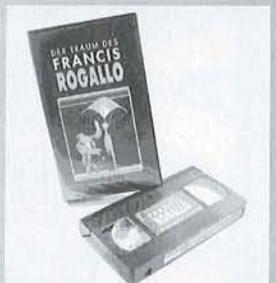
STARTEN, STEuern, LANDEn
mit dem Gleitschirm
Der DHV-Lehrfilm für die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan.
HERSTELLUNG: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
FILMDAUER: 20 Minuten. Zum Verkauf als VHS-Video.



-STARTEN

-STEUERN DHV-ÖAEC-LEHRFILM FÜR GLEITSCHIRMFLIEGEN

-LANDEN

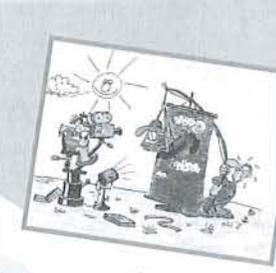


DER TRAUM DES FRANCIS ROGALLO

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.



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.



Auf vielfachen Wunsch neu aufgelegt

DRACHENFLIEGEN
HEITER BIS WOLKIG

DRACHENFLIEGEN HEITER BIS WOLKIG

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.
HERSTELLUNG: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen.
FILMDAUER: 25 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 Werktage (einschließlich Versand) nicht überschreiten. Der Entleiher haft für Schäden an den entlehnten Filmen. Jede Filmrolle kostet 50 DM Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle 40 DM, die 3. Rolle 30 DM, die 4. und jede weitere Rolle 20 DM. Alle Beträge gelten einschließlich Mehrwertsteuer.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Siehe Bestellformular. 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!

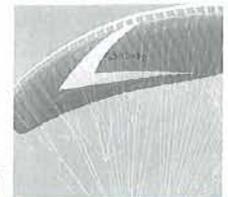
Musterzulassung
GS 01.404-95



GLEITSEGELMUSTER

G-SPORT L / FIREBIRD SKY SPORT

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 kg - 105 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)	
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig / kommt über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Rolldämpfung	gering	
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	mäßig	
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / gering	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	spät / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte	spät / deutlich steigend	
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg / Reaktion	hoch / geringe Flächentiefe	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	
HARTER KURVENWECHSEL		
Grad des Aufschaukelns	mäßig	
Reaktion	Frontstall	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Abreißverhalten	weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug, unruhig	
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	
TRUDELN		
Ausleitung	Nachdrehen 270°	
Reaktion	geringe seitliche Vorschießtendenz	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	
STELSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig	
Höhenverlust / Ausleitung	mäßig / selbständig	
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	
Höhenverlust	mäßig	
Ausleitung	selbständig	
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	
Landeverhalten	einfach	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		


GLEITSEGELMUSTER
GRAFFITY SPORT XL / FLY-MARKET
SENSOR XL / FLY-MARKET

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	1-2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	95 kg - 120 kg / 1	95 kg - 120 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)	ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	gleichmäßig, rasch, überschießt, muß abgebremst werden
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	mäßig
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich	hoch / durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	durchschnittlich / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutlich ansteigend	durchschnittlich / ansteigend
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg	hoch	hoch
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell	180° bis 360° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	hoch / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriss/hocher Steuerweg	unkompliziert
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	deutlich ansteigend/einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss	mäßiger Steuerweg, mäßig ansteigend
Öffnungsverhalten	durch Pumpen mit Bremse	einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss durch Gegenbremsen
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig	entleert nicht vollständig, unruhig
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	starke Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / -	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	- / -
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	-
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / langsam	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	- / -
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	-
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
Ausleitung	selbständig	selbständig
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	- / -
Öffnungsverhalten	-	-
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	kein Wegdrehen / -
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	mäßig / -
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
STEILSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / gering	durchschnittlich / mäßig
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	schwierig
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	durchschnittlich
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
		im B-Stall sehr unruhig



GLEITSEGELMUSTER

SENSOR L / FLY-MARKET

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 kg - 105 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	ja (Fußstrecker) / ja (Herstellerangabe)	
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / überschießt, muß abgebremst werden	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Rolldämpfung	durchschnittlich	
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	mäßig	
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / ansteigend	
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg	hoch	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° bis 360° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisierung / Steuerweg	selbständig, keine Tendenz zum Strömungsabriß/mäßiger Steuerweg	
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, Frontstall	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
Ausleitung	Nachdrehen 360°	
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
STEILSPIRALE		
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

BERICHTIGUNG ZU INFO 82

GS MUSTER	GÜTESIEGELNUMMER
Merak 29	GS 01-395-95
Geradeausflug	1-2
Merak 31	GS 01-396-95
Steilspirale	1-2
B-Leinenstall	1


GLEITSEGELMUSTER
G-SPORT XL / FIREBIRD SKY SPORT

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 kg - 110 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	ja (Fußbeschleuniger) / ja (Herstellerangabe)	
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / kommt über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		
	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	gering	hoch
Rolldämpfung	durchschnittlich	
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	mäßig	
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutlich steigend	
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg / Reaktion	hoch / große Flächentiefe	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
HARTER KURVENWECHSEL		
Grad des Aufschaukelns	hoch	
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Abreißverhalten	hart, weites rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug, unruhig, schwer zu halten	
Reaktion	starke Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	
TRUDELN		
Ausleitung	selbständig	
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
STEILSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / gering	
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / Nachdrehen 360°	
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	
Höhenverlust	mäßig	
Ausleitung	selbständig	
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	
Landeverhalten	einfach	



Foto: Christoph Kersch



GLEITSEGELMUSTER

A 5-26 SPORT / FLIGHT DESIGN

A 5-30 SPORT / FLIGHT DESIGN

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar	2 G / Brustgurt G
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	85 kg - 105 kg / 1	100 kg - 125 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger (ja)/Herstellerangabe (ja)	Fußbeschleuniger (ja) / Herstellerangabe (ja)
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig / kommt zügig über Piloten/ mit Impuls aufziehen	gleichmäßig/kommt über Piloten/mit Impuls aufziehen
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel
Starthandling Ingesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich hoch	hoch hoch
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich	hoch / durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	spät / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutlich ansteigend	spät / deutlich ansteigend
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg	hoch	hoch
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° bis 360° / mäßig schnell	180° bis 360° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	hoch / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert / mäßiger 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	durch Pumpen mit Bremse
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug,unruhig	entleert nicht vollständig, ruhig
Reaktion	starke 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	selbständig	selbständig
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz,einseitiges Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	90° bis 180° / schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, keinEinklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	- / -
Öffnungsverhalten	-	-
STEILSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering	leicht / gering
Ausleitung	Nachdrehen 180°	selbständig, Nachdrehen 180°
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf / < 4 sec	nimmt zögernd Fahrt auf / < 4 sec
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	durchschnittlich
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		


GLEITSEGELMUSTER
NOVA PHOCUS 131 / FINSTERWALDER
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	2 G / Brustgurte
Trimmsystem / Windentauglichkeit	100 kg - 150 kg / 1 oder 2
	Fußbeschleuniger (ja) / nein

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	1
Abhebegeschwindigkeit	mittel	2
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	1

GERADEAUSFLUG
UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch	1
Rolldämpfung	hoch		2

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	mäßig	2
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / gering	2

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	2
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / steigend	2

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg / Reaktion	hoch	1
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	2

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° bis 360° / mäßig schnell	2
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	2
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv, oder verzögert	2

HARTER KURVENWECHSEL

Grad des Aufschaukelns	hoch	1
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / -	1
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	1
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	1

FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Abreißverhalten	weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen	2
Verhalten nach Einleitung	Stallrosette-, entleert nicht vollständig, unruhig	2
Reaktion	starke Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	2
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	2
Öffnungsverhalten	-	2

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	2
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	2
Öffnungsverhalten	-	2

TRUDELN

Ausleitung	selbständig	2
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell	2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	2
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	2

STEILSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig	2
Höhenverlust / Ausleitung	- / Nachdrehen < 360°	2

B-LEINEN-STALL

Einleitung	leicht	1
Höhenverlust	mäßig	1
Ausleitung	selbständig	1

LANDUNG

Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	1
Landeverhalten	durchschnittlich	2

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT


Foto: Marko von Mühlendahl



GLEITSEGELMUSTER

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

NOVA PHILOU 29 / FINSTERWALDER

1-2/ frei kombinierbar
105 kg - 130 kg / 1
Fußbeschleuniger (ja) / Herstellerangabe (ja)

SENSOR M / FLY MARKET

2 / frei kombinierbar
70 kg - 90 kg / 1
Fußbeschleuniger (ja) / Herstellerangabe (ja)

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten
Abhebegeschwindigkeit mittel
Starthandling insgesamt einfach

gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten
mittel
durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

Trimmgeschwindigkeit durchschnittlich
Rolldämpfung durchschnittlich

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT
gering durchschnittlich
durchschnittlich

KURVENHANDLING

Trudeltendenz gering
Steuerweg / Wendigkeit mäßig / durchschnittlich

mäßig
hoch / durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug spät / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte spät / deutlich ansteigend

durchschnittlich / nein
durchschnittlich / nicht ansteigend

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg hoch
Öffnungsverhalten selbständig schnell

hoch
selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit unter 90° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten selbständig schnell

180° bis 360°
mäßig / selbständig
selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

Stabilisierung / Steuerweg unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriß/hoher Steuerweg
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen deutlich ansteigend/einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten selbständig verzögert

unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriß / mäßiger Steuerweg
mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß
durch Pumpen mit Bremse

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Verhalten nach Einleitung entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug, unruhig
Reaktion mäßige Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit kein Wegdrehen / -
Höhenverlust / Stabilisierung mäßig / -
Öffnungsverhalten selbständig schnell

entleert nicht vollständig, unruhig
starke Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
90° bis 180° / schnell
mäßig / selbständig
selbständig impulsiv

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit - / -
Höhenverlust / Stabilisierung - / -
Öffnungsverhalten -

starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
90° bis 180° / schnell
mäßig / selbständig
selbständig schnell

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

Ausleitung selbständig
Reaktion mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit - / -
Höhenverlust / Stabilisierung - / -
Öffnungsverhalten -

selbständig
mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
- / -
- / -
-

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

Reaktion starke seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit - / -
Höhenverlust / Stabilisierung - / -
Öffnungsverhalten -

mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
kein Wegdrehen / -
- / -
-

STEILSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz leicht / gering
Ausleitung selbständig

durchschnittlich / mäßig
selbständig

B-LEINEN-STALL

Einleitung leicht
Ausleitung selbständig

leicht
selbständig

LANDUNG

Abfangzeitpunkt durchschnittlich
Landeverhalten einfach

durchschnittlich
einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



GLEITSEGELMUSTER		FREEE FUNIAC M / TURNPOINT FASTLINE		FREEE FUNIAC L / TURNPOINT FASTLINE	
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	1 / frei kombinierbar			1 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	70 kg - 105 kg / 1			90 kg - 115 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger (ja) / Herstellerangabe (ja)			Fußbeschleuniger (ja) / Herstellerangabe (ja)	
START					
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	1		gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	1
Abhebegeschwindigkeit	mittel			mittel	
Starthandling insgesamt	einfach			einfach	
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittl.		hoch	durchschnittlich	durchschnittlich
Rolldämpfung	hoch			hoch	
KURVENHANDLING					
Trudeltendenz	nicht vorhanden	1		nicht vorhanden	1
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich			hoch / durchschnittlich	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN					
Sackfluggrenze / Dauersackflug	spät / nein	1		spät / nein	1
Fullstallgrenze / Bremskräfte	spät / deutlich ansteigend			spät / deutlich ansteigend	
FRONTALES EINKLAPPEN					
Weg	hoch	1		hoch	1
Öffnungsverhalten	selbständig schnell			selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN					
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / langsam	1		unter 90° / mäßig schnell	1
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig			mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv			selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN					
Stabilisierung / Steuerweg	selbständig, keine Tendenz zum Strömungsabriss / hoher Steuerweg	1		selbständig, keine Tendenz zum Strömungsabriss / hoher Steuerweg	1
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	deutlich ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss			deutlich ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert			selbständig verzögert	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig			entleert nicht vollständig, unruhig	
Reaktion	geringe Vorschießtendenz, kein Einklappen	1		geringe Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -			- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -			- / -	
Öffnungsverhalten	-			-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Reaktion	geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen			geringe seitliche Vorschießtendenz	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	1		kein Wegdrehen / -	1
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -			- / -	
Öffnungsverhalten	-			-	
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT					
Ausleitung	Nachdrehen < 90°			selbständig	
Reaktion	geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1		geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -			- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -			- / -	
Öffnungsverhalten	-			-	
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG					
Reaktion	geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen			mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	1		- / -	1
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -			- / -	
Öffnungsverhalten	-			-	
STEILSPIRALE					
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / nicht vorhanden	1		leicht / nicht vorhanden	1
Ausleitung	selbständig			selbständig	
B-LEINEN-STALL					
Einleitung	leicht	1		leicht	1
Ausleitung	selbständig			selbständig	
LANDUNG					
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	1		durchschnittlich	1
Landeverhalten	einfach			durchschnittlich	

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

GLEITSEGELMUSTER

TECNO L / AILES DE K GERMANY

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2-3 G / Brustgurte	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	95 kg - 125 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	- / Herstellerangabe (ja)	
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	verzögert / bleibt hinten hängen	2
Abhebegeschwindigkeit	hoch	3
Starthandling insgesamt	anspruchsvoll	
GERADEAUSFLUG	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	gering	-
Rolldämpfung	durchschnittlich	
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	mäßig	2
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / gering	3
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	2
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / steigend	
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg / Reaktion	hoch / große Flächentiefe	2
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° bis 360° / mäßig schnell	2
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
HARTER KURVENWECHSEL		
Grad des Aufschaukelns	mäßig	
Reaktion	Einklappen Kurvenaußenseite	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / -	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Abreißverhalten	weich, geringes rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, deutliche Tendenz zum Wegdrehen	1
Reaktion	geringe Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	2
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	2
Öffnungsverhalten	-	
TRUDELN		
Ausleitung	Nachdrehen 180°	2
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	3
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	über 360° / schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
STIELSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	schwierig / mäßig	2
Höhenverlust / Ausleitung	mäßig / selbständig	3
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	-	2
Höhenverlust	-	
Ausleitung	-	3
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	1
Landeverhalten	einfach	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT	B-Stall nicht möglich	



Foto: Markus von Müllinghoff

GLEITSEGELMUSTER
ITV BI-MERAK 42 / AEROSPORT INT.
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	1-2 / frei kombinierbar
Trimmsystem / Windentauglichkeit	140 kg - 200 kg / 1 oder 2
	Trimmer (ja) / Herstellerangabe (ja)

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	mittel
Starthandling insgesamt	einfach

GERADEAUSFLUG

Trimmgeschwindigkeit	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Rolldämpfung	hoch	hoch
	durchschnittlich	

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	gering
Steuerweg / Wendigkeit	hoch / durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug	spät / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	spät / deutlich ansteigend

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg	hoch
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert / hoher Steuerweg
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	deutlich ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Verhalten nach Einleitung	enleert nicht vollständig, Rückwärtsflug, ruhig
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -
Öffnungsverhalten	-

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

Ausleitung	selbständig
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -
Öffnungsverhalten	-

STEILSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / gering
Ausleitung	selbständig

B-LEINEN-STALL

Einleitung	schwierig
Ausleitung	selbständig

LANDUNG

Abfangzeitpunkt	durchschnittlich
Landeverhalten	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT


Foto: Christian Pfeiffer



Musterzulassung
GS 01-418-95

G-SPORT M / FIREBIRD SKY SPORT AG

GLEITSEGELMUSTER

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2-3 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	70 kg - 90 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger (ja) / Herstelleangabe (ja)	
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit	mittel	
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	mäßig	
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / gering	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / steigend	
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg / Reaktion	hoch / mäßige Flächentiefe	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
HARTER KURVENWECHSEL		
Grad des Aufschaukelns	hoch	
Reaktion	Frontstall	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	
FULLSTALL (EINLEITUNG UND SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Abreißverhalten	weich, mäßiges rückwärtiges Abkippen	
Verhalten nach Einleitung	Rückwärtsflug, unruhig, schwer zu halten	
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
TRUDELN		
Ausleitung	selbständig	
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° bis 360° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
STEILSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering	
Höhenverlust / Ausleitung	hoch / nicht selbständig	
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	
Höhenverlust	mäßig	
Ausleitung	selbständig	
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	
Landeverhalten	durchschnittlich	

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

faszination
BRAUNIGER
FLUGELECTRONIC
des fliegens

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

Name:

Adresse:

.....

Drachen

Gleitschirm

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


GLEITSEGELMUSTER
ADVANCE EPSILON I 26 / SKYLINE FLIGHT GEAR
ITV MERAK 27 / AEROSPORT INTERNATIONAL

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	1-2 / frei kombinierbar	2 / frei kombinierbar
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	70 kg - 95 kg / 1	65 kg - 85 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger (ja) / Herstellerangabe (ja)	Fußbeschleuniger (ja) / Herstellerangabe (ja)
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	gleichmäßig, verzögert / bleibt hinten hängen
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	mäßig
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / hoch	mäßig / hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	durchschnittlich / nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / nicht ansteigend	durchschnittlich / deutlich ansteigend
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg	hoch	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell	180° bis 360° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	hoch / selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert / mäßiger Steuerweg	unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriss / geringer Steuerweg
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss	deutlich ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, Frontstall	starke Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	- / -
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	-
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, Frontstall
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	- / -
Öffnungsverhalten	-	-
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
Ausleitung	selbständig	selbständig, Nachdrehen 180°
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	- / -
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	- / -
Öffnungsverhalten	-	-
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	90° bis 180° / mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	hoch / selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
STEILSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering	durchschnittlich / mäßig
Ausleitung	selbständig, Nachdrehen 180°	Nachdrehen 180° - 360°
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf / < 4 sec	nimmt zögernd Fahrt auf / < 4 sec
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	durchschnittlich
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach

GLEITSEGMUSTER

ADVANCE OMEGA 3/26 / SKYLINE FLIGHT GEAR

ADVANCE EPSILON 32 / SKYLINE FLIGHT GEAR

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		3 G / Brustgurte		2 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		70 kg - 90 kg / 1		110 kg - 130 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit		Fußbeschleuniger (ja) / Herstellerangabe (ja)		Fußbeschleuniger (ja) / Herstellerangabe (ja)	
START					
Füllverhalten / Aufziehverhalten	verzögert / kommt über Piloten	2	gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	1	V
Abhebegeschwindigkeit	mittel	2	mittel	2	
Starthandling insgesamt	durchschnittlich		durchschnittlich		
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch	2	durchschnittlich	durchschnittlich
Rolldämpfung	hoch		2	durchschnittlich	
KURVENHANDLING					
Trudeltendenz	gering	2	gering	1	V
Steuerweg / Wendigkeit	gering / hoch	3	mäßig / hoch	2	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN					
Sackfluggrenze / Dauersackflug	früh / nein	2	spät / nein	1	
Fullstallgrenze / Bremskräfte	früh / deutlich ansteigend	3	spät / deutlich ansteigend	3	
FRONTALES EINKLAPPEN					
Weg	hoch	2	hoch	1	V
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	2	selbständig verzögert	2	
EINSEITIGES EINKLAPPEN					
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	über 360° / schnell	3	180° bis 360° / mäßig schnell	2	
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig		hoch / selbständig		
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert		selbständig verzögert		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN					
Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert / geringer Steuerweg	2	unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriß / mäßiger Steuerweg	1	V
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	mäßig ansteigend / anspruchsvoll, Grenze zum Strömungsabriß deutlich erkennbar	3	mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß	2	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell		selbständig verzögert		
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Verhalten nach Einleitung	Rückwärtsflug, unruhig	1	entleert nicht vollständig, unruhig	1	
Reaktion	starke Vorschießtendenz, kein Einklappen	1	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	1	V
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	2	- / -	2	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -		- / -		
Öffnungsverhalten	-		-		
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	1	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1	V
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180° bis 360° / schnell	3	- / -	2	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig		- / -		
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert		-		
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT					
Ausleitung	Nachdrehen 180°	1	selbständig, Nachdrehen 360°	1	
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1	geringe seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	2	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	2	- / -	2	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -		- / -		
Öffnungsverhalten	-		-		
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG					
Reaktion	einseitiges Einklappen	2	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1	V
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	über 360° / schnell	2	- / -	1	V
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	3	- / -	2	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert		-		
STEILSPIRALE					
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering	2	leicht / gering	1	V
Ausleitung	Nachdrehen 180° - 360°	2	selbständig	2	
B-LEINEN-STALL					
Einleitung	leicht	1	leicht	1	V
Ausleitung	selbständig	2	selbständig	2	
LANDUNG					
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	1	durchschnittlich	1	
Landeverhalten	durchschnittlich	2	einfach	2	

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**



HÄNGGLEITERMUSTER		KLASSIC 12 / AIRWAVE GERMANY		RACER 14 / GERLICH UND CO		
KATEGORIE	2-3			3		
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	85 kg - 120 kg / 1			110 kg - 130 kg / 1		
Gerätgewicht (ohne Packsack)	30 kg			32 kg		
Fläche (Herstellerangabe)	12,8 m ²			14 m ²		
Spannweite (Herstellerangabe)	8,9 m			10,2 m		
Doppelsegel (Herstellerangabe)	80 %			90 %		
Lattenzahl oben / unten	19 / 4			21 / 6		
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			stark hecklastig	stark hecklastig
Spiel Unterverspannung quer	10	0	2	3	34 cm	9 cm
Spiel Unterverspannung längs	0	0	3	3	4 cm	5 cm
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral			neutral	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel			mittel	mittel
GERADEAUSFLUG						
V min / V max km/h	30 / >80	34 / >80			30 km/h / 80 km/h	30 km/h / >80 km/h
Bügeldruckverlauf	linear zunehmend	linear zunehmend	2	2	progressiv zunehmend	progressiv zunehmend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering / mittel	gering / mittel			mittel / hoch	mittel / mittel - hoch
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren	kein Gieren			kein Gieren	kein Gieren
KURVENHANDLING						
Kraftaufwand für Einleiten	gering	mittel - hoch	2	2	gering - mittel	mittel - hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	mittel - hoch	2	2	gering - mittel	mittel - hoch
Rollzeit für Einleiten	kurz	mittel	3	3	kurz - mittel	mittel - lang
Rollzeit für Ausleiten	kurz	mittel			kurz - mittel	mittel - lang
Schräglage bei V min. sink	neutral	leicht zunehmend			neutral	leicht zunehmend
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS						
Geradeausflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos			problemlos	problemlos
Geradeausflug Bügel schnell vor	nickt deutlich ab	nickt deutlich ab			problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	2	2	problemlos	problemlos
Kurvenflug Bügel schnell vor	anspruchsvoll	anspruchsvoll	3	3	problemlos	problemlos
Provoziertes Trudeln	kein Trudeln	eine Umdrehung, instabil			nicht möglich	nicht möglich
LANDUNG						
Ausschwebestrecke	mittel	mittel			mittel	mittel
Moment des Stallens	einfach zu finden	einfach zu finden	2	2	einfach zu finden	einfach zu finden
V-Bereich des Stallens	mittel	mittel			mittel	mittel
Kraftaufwand beim Stallen	gering	gering			mittel	mittel
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT						

85/95

GÄSTEREGELUNG

Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr über die Allgemeine Anerkennung ausländischer Luftfahrerscheine für Luftsportgeräteführer nach 28 Abs. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

Nach 28 Abs. 1 und 2 LuftVZO... sind bzw. werden nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilte Erlaubnisse für Luftsportgeräteführer wie folgt anerkannt. Die Anerkennung ist formlos und zeitlich nicht befristet.

1. Die Allgemeine Erlaubnis erstreckt sich auf gültige Erlaubnisse/Ausweise für

- > Ultraleichtflugzeugführer
- > Sprungfallschirmführer/Fallschirmspringer, deren Inhaber ihren ständigen Wohnsitz im Ausland haben und deren Erlaubnis/Ausweis in einem Mitgliedstaat der EU oder der Schweiz ausgestellt wurde, und für
- > Hängegleiterführer / Deltapiloten,
- > Gleitsegelführer / Gleitschirmpiloten,

deren Inhaber ihren ständigen Wohnsitz im Ausland haben und eine von der Internationalen Luftsportorganisation FAI herausgegebene »International Pilot Proficiency Identification Card« (IPPI-Card) der Stufen IV oder V besitzen.

2. Die Anerkennung berechtigt zu Flügen nach Sichtflugregeln am Tage über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland mit Luftsportgeräten, die in dem Staat, der die Erlaubnis/Ausweis erteilt hat, eingetragen oder zugelassen sind oder ohne Eintragung oder Zulassung betrieben werden dürfen sowie mit Luftsportgeräten, die in der Bundesrepublik Deutschland zum Betrieb zugelassen sind. Die Bestimmungen des § 95 Abs. 2 LuftVZO bleiben hiervon unberührt.

3. Die Anerkennung ist auf eine nichtgewerbsmäßige und nichtberufsmäßige Betätigung als Luftsportgeräteführer der in der Erlaubnis/Ausweis vermerkten Art beschränkt. Fall-

schirmabsprünge dürfen auch bei Nacht durchgeführt werden. Inhaber einer IPPI-Card der Stufe IV dürfen keine Überlandflüge durchführen.

4. Nicht einbezogen in die Allgemeine Anerkennung sind
- > ausländische Erlaubnisse/Ausweise, deren Inhaber ihren ständigen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland haben,
 - > eingeschränkte Erlaubnisse/Ausweise für Ultraleichtflugzeugführer und Sprungfallschirmführer/Fallschirmspringer, Berechtigungen zur praktischen Ausbildung (Einweisungs-/Lehrberechtigungen),
 - > Schleppberechtigungen,
 - > Passagierflugberechtigungen.

5. Inhaber ausländischer Erlaubnisse/Ausweise für Luftsportgeräteführer, die in die Allgemeine Anerkennung nicht einbezogen sind, haben die Möglichkeit, eine »Anerkennung im Einzelfall« bei einem der beauftragten Luftsportverbände zu beantragen.

6. Die gegenseitigen Anerkennungen von in der Republik Österreich, der Schweiz und in der Bundesrepublik Deutschland erteilten Erlaubnissen für Hängegleiterführer/Deltapiloten und Gleitsegelführer/Gleitschirmpiloten bleiben unberührt.

7. Diese Regelung tritt am 1. September 1995 in Kraft.

Bonn, den 15. August 1995
Bundesministerium für Verkehr
i.A. Garbers

86/95

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegelgurtzeug Charly Primus und Charly Streamer

Die Gleitsegelgurtzeuge Charly Primus und Charly Streamer sind mit separaten Schleppschlaufen ausgestattet. Auf Grund der Anordnung der Schleppschlaufen ist eine Verwechslung mit der Hauptaufhängung denkbar. Die Schleppschlaufen waren bei dem festigkeitsgeprüften Mustergerät auch als Hauptaufhängung ausreichend stabil. Bei den serienmäßig ausgelieferten Geräten ist die Festigkeit nur für

den Schleppbetrieb ausreichend, jedoch nicht als Hauptaufhängung.

In Übereinstimmung mit der Firma Finsterwalder Drachenflug GmbH hat der DHV daher vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahme getroffen:

An allen Gleitsegelgurtzeugen der Muster Charly Primus und Charly Streamer sind die Schleppschlaufen mit einer dauerhaften Manschette mit folgender Aufschrift nachzurüsten: »Schleppschlaufe, nicht als Hauptaufhängung geeignet«.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (Nf-

GH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Die Manschetten sind bei der Firma Finsterwalder GmbH Charly Produkte, Am Osterösch 3, 87637 Seeg, Tel. 08364/1286, Fax 08364/8426 und jedem Charly-Produkte-Händler erhältlich.

Gmund, den 07. September 1995
Hannes Weininger
stv. Referatsleiter Technik

87/95

Lufttüchtigkeitsanweisung

Hängegleiter Laser

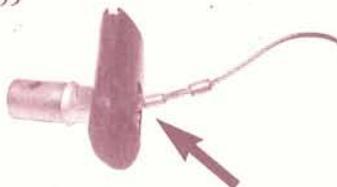
An einem Laser Baujahr 1992 riß die seitliche Unterverspannung im Flug. Der Pilot konnte das Rettungsgerät aktivieren und erlitt nur leichte Verletzungen. Bei der Untersuchung der beschädigten Verspannung ergab sich ein konstruktionsbedingter Vorschaden, der auch bei anderen Geräten des Musters Laser befürchtet werden muß.

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

1. Alle Hängegleiter des Musters Laser sind vor jedem Start vom Halter des Gerätes auf eine schadhafte seitliche Unterverspannung zu überprüfen. Der Bruch der Unterverspannung tritt auf am Befestigungspunkt der Verspannung an der Trapezbasis zwischen der Kausche und dem Nikopress-Nippel (siehe Foto).
2. Mangelhafte Unterverspannungen müssen vor der nächsten Benützung ausgetauscht werden.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NFGH) in Kraft.

Gmund, den 15. September 1995
Bernd Schmidler
Referatsleiter Technik



Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
01-306-95	Klassik 12	Airwave Germany 85 kg - 120 kg	2-3
01-307-95	Racer 14	Gerlich und Co. GmbH 110 kg - 130 kg	3

Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber zulässiges Gurtzeug zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
GS 01-405-95	Graffity Sport XL	Fly-market Flugsport-Zubehör frei kombinierbar	1-2 95 kg - 120 kg
GS 01-406-95	Sensor XL	Fly-market Flugsport-Zubehör frei kombinierbar	2 95 kg - 120 kg
GS 01-407-95	Sensor L	Fly-market Flugsport-Zubehör frei kombinierbar	2 80 kg - 105 kg
GS 01-408-95	G-Sport XL	Firebird Sky Sport frei kombinierbar	2 90 kg - 110 kg
GS 01-409-95	A 5-26 Sport	Flight Design Flugsportgeräte frei kombinierbar	2 85 kg - 105 kg
GS 01-410-95	A 5-30 Sport	Flight Design Flugsportgeräte Integral, Hero, Husky, Force, Montana, Turtle, Turtle II, Supine 2, High Definition, Perfect FM, Fashion Sport, Tigra, Perfect Klick, RX, North Action LX, Supersede, New Distance GS, Race, UP Action LX, Liga, Paratech Sup Air A 2, Sup Air Profeel Race,	2 G 100 kg-125 kg
GS 01-411-95	Nova Phocus 131	Finsterwalder Drachenflug Liga, Hero, Husky, Force, Turtle, Perfect FM, Fashion Sport, RX, Supersede, New Distance, UP Action LX, Paratech Sup Air A 2, Sup Air Profeel Race, Sup Air Race, Baudrier Plus, Charly Primus Pro,	2 G 100 kg - 150 kg
GS 01-412-95	Nova Philou 29	Finsterwalder Drachenflug frei kombinierbar	1-2 100 kg - 130 kg
GS 01-413-95	Sensor M	Fly-market Flugsport-Zubehör frei kombinierbar	2 70 kg - 95 kg
GS 01-414-95	freeX Funiac M	Turnpoint Fastline frei kombinierbar	1 70 kg - 105 kg
GS 01-415-95	freeX Funiac L	Turnpoint Fastline frei kombinierbar	1 90 kg - 115 kg

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Klasse
		Zulässiges Gurtzeug	zulässiges Startgewicht min.-max.
GS 01-416-95	Tecno L	Ailes de K Germany GmbH	2-3 G
		Supersede, Liga1, Turtle, Perfect FM, Fashion Sport, Force, Race, Integral, UP Action LX,	95 kg - 125 kg
GS 01-417-95	ITV Bi-Merak 42	Aerosport International GmbH	1-2
		frei kombinierbar	140 kg - 200 kg
GS 01-418-95	G-Sport M	Firebird Sky Sport AG	2-3
		frei kombinierbar	70 kg - 90 kg

Gleitsegelrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf. max.
GS 02-059-95	Paratech PS 1 XL	Aerosport Int.	130 kg 130 kg
GS 02-058-95	Paratech PS 1 L	Aerosport Int.	100 kg 100 kg

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer.	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
GS 03-152-95	Charly Primus Pro	Finsterwalder Drachenflug	100 kg

Weitere zugelassene Flugschulen

Name	Straße	PLZ Ort	GS	GSS	GSP	HG	HGS	HGP	ULS	F
Reinhold's Flugschule	Waldeckerstraße 13	34508 Willingen	●			●	●			●
Gleitsegelschule Schwäbische Alb	Reinhardtstraße 43	72649 Wolfschlügen	●		●					
Deltaschule Hochschwarzwald	Bräunlinger Straße 4	78199 Bräunlingen-Döggingen				●		●		
Skytec Drachen- und Gleitsegelzentrum / Gerhard Hölzenbein	Scheffelstraße 45	79102 Freiburg	●	●	●	●	●	●		●
1. Deutsche Tandem Gleitschirmschule	Alte Straße 55	82431 Kochel am See				●				●
Flugschule Kampenwand	Brandnerweg 14	83229 Aschau	●		●					●
Gleitsegel-Flugschule Nürnberg	In der Büg 30	90453 Nürnberg	●	●						●
Airsport GmbH Michael Fröhler	Zechenweg 6	93051 Regensburg	●	●	●	●	●	●		●
Drachenflugschule Kelheim	Nelkenstraße 15	93309 Kelheim				●				
Flugschule Sondershausen	Mittelstraße 15	99706 Sondershausen				●				●
Internationales Drachenflugzentrum Millau	Cabrières	F-12520 Aguessac				●				

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

Schleppwinden

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	zulässig für
05-014-95	PS 001	Airlift Schleppsysteme	HG 1- und 2- sitzig GS 1- und 2- sitzig

89/95

Weitere anerkannte Herstellerbetriebe

Hersteller	Produkte
Airlift Schleppsysteme Heinrich-Rinne-Str. 22, 31061 Alfeld / Leine Telefon: 05181/23383, Fax: 05181/23383	Winden
Arnulf E. Högner Ziegelbergweg 31, 87629 Füssen Telefon: 08362/6244, Fax: 08362/1588	Hängegleiter Gurtzeuge

90/95

Weitere Geländeerlaubnisse

Neue Erlaubnisse und Verlängerungen durch den DHV nach § 25 LuftVG

Gastpiloten werden gebeten, vor dem Fliegen mit dem Geländehalter Verbindung aufzunehmen.
Eine Liste der Vereinsadressen wurde im DHV-Info Nr. 80 veröffentlicht.

Gemeinde	Name Geländehalter	Bundesland	Startart	Höhendiff.	Geräteart
----------	-----------------------	------------	----------	------------	-----------

0

01474 Schönfeld	Triebenberg Ostsächsischer Fliegerclub	Sachsen	Schlepp	450	HG/GS
-----------------	---	---------	---------	-----	-------

03222 Kittlitz	Kittlitz HGV Phoenix Berlin	Brandenburg	Schlepp	150	HG/GS
----------------	--------------------------------	-------------	---------	-----	-------

3

34508 Willingen	Willingen-Ettelsberg Drachenfliegerclub Hochsauerland	Hessen	Hang	200	HG/GS
-----------------	--	--------	------	-----	-------

5

53804 Much	Waldgemeinde Salewski Niko	NRW	Schlepp	150	HG/GS
------------	-------------------------------	-----	---------	-----	-------

53804 Much	Köllerscheide Salewski Niko	NRW	Schlepp	150	HG/GS
------------	--------------------------------	-----	---------	-----	-------

6

64658 Seidenbach	Seidenbacher Eck Weise Heinz-Jürgen	Hessen	Hang	60	HG/GS
------------------	--	--------	------	----	-------

69488 Birkenau	Am Schützenkreuz Weise Heinz-Jürgen	Hessen	Schlepp	150	HG/GS
----------------	--	--------	---------	-----	-------

69488 Birkenau	Am Schützenkreuz Weise Heinz-Jürgen	Hessen	Hang	40	HG/GS
----------------	--	--------	------	----	-------

69488 Birkenau-Löhrbach	Skihng Schnorrenbach Flugschule PHOENIX	Hessen	Hang	50	HG/GS
-------------------------	--	--------	------	----	-------

7

71544 Däfern	Blumenäcker Flugschule Frank	Ba-Wü	Hang	35	HG/GS
--------------	---------------------------------	-------	------	----	-------

71554 Weissach i. T.	Kammerhof - Hofäcker Flugschule Frank	Ba-Wü	Hang	35	HG/GS
----------------------	--	-------	------	----	-------

71573 Allmersbach i. T.	Klappertscheute Flugschule Frank	Ba-Wü	Hang	40	HG/GS
-------------------------	-------------------------------------	-------	------	----	-------

Gemeinde	Name Geländehalter	Bundesland	Startart	Höhendiff.	Geräteart
----------	-----------------------	------------	----------	------------	-----------

73252 Schopfloch	Pfulb Rieger Alfons	Ba-Wü	Hang	55	GS
------------------	------------------------	-------	------	----	----

73312 Geislingen-Türkheim	Türkheim Drachenfliegerverein Geislingen	Ba-Wü	Hang	180	HG
---------------------------	---	-------	------	-----	----

74420 Oberrot	Stielberg Flugschule Frank	Ba-Wü	Hang	70	HG/GS
---------------	-------------------------------	-------	------	----	-------

74585 Rot am See	Hausäcker Drachen- und Gleitsegelschlepp Brettachgeier	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS
------------------	---	-------	---------	-----	-------

8

83098 Brannenburg	Kogel Flugschule für Hänggleiter und Gleitschirme Speidel	Bayern	Hang	270	HG/GS
-------------------	--	--------	------	-----	-------

83371 Buchberg	Buchberg AEROMAX Gleitsegelschule GmbH	Bayern	Hang	50	HG/GS
----------------	---	--------	------	----	-------

9

96337 Lauenhain	Lauenhain Gleitschirmverein Rennsteig	Bayern	Schlepp	150	GS
-----------------	--	--------	---------	-----	----

99706 Sondershausen	Dackstal Wippertaler Drachenflugverein Sondershausen	Thüringen	Hang	50	HG
---------------------	---	-----------	------	----	----

99706 Berka	Fitzberg Wippertaler Drachenflugverein Sondershausen	Thüringen	Hang	40	HG
-------------	---	-----------	------	----	----

99713 Straußberg	Feuerkuppe Wippertaler Drachenflugverein Sondershausen	Thüringen	Hang	180	HG/GS
------------------	---	-----------	------	-----	-------

Berichtigung

39114 Cracau	Ehlewiesen 1. Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenflieger Verein	Sachs.-Anh.	Schlepp	760	HG/GS
--------------	--	-------------	---------	-----	-------

39126 Magdeburg	Pattenpühle, Feddertitz, Nedlitz 1. Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenflieger Verein	Sachs.-Anh.		760	HG/GS
-----------------	--	-------------	--	-----	-------

39126 Magdeburg	Rosian, Buschbreite, Dreiruthen Rechts 1. Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenflieger Verein	Sachs.-Anh.		760	HG/GS
-----------------	--	-------------	--	-----	-------

39291 Stegelitz	Tryppenhna 1. Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenflieger Verein	Sachs.-Anh.	Schlepp	760	HG/GS
-----------------	--	-------------	---------	-----	-------

Herausgeber: Deutscher Hänggleiterverband 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 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 nimmt dann Kontakt auf.

Wer als Pilot oder Gerätehalter § 5 Luftverkehrs-Ordnung meldepflichtig ist, erhält zur Erleichterung seiner schriftlichen Unfallmeldung auf Wunsch ein Unfalldatenblatt zugestellt.



Windenschlepp mit Nova Phocus

Der Einsatz der Nova-Schlepphilfe erhöht die Sicherheitsreserven der Phocus-Baureihe im Windenschleppbetrieb deutlich. Die Schlepphilfe wurde vom DHV geprüft und zugelassen. Ein effektiver Einsatz dieser Schlepphilfe ist gewährleistet, wenn die Tragegurte mit zwei Umlenkrollen für das Speedsystem ausgestattet sind. Seit Frühjahr 1995 werden damit alle Nova-Schirme serienmäßig ausgestattet. Bei den Testflügen mit dem alten Nova-Speedsystem (Beschleuniger wird in D-Ring eingehängt) wurde festgestellt, daß die Zugkräfte des Schleppseils durch den fehlenden Flaschenzug nicht genügten, um die Schlepphilfe zu aktivieren. Die Firma Nova empfiehlt deshalb allen Windenschleppiloten für ihren Nova Phocus den Umbau der Tragegurte auf das neue Flaschenzug-Speedsystem, damit ein effektiver Einsatz der Schlepphilfe gewährleistet ist. Es ist für 139 DM bei Charly Produkte bzw. jedem Nova-Händler erhältlich.

Charly Produkte
Robert Kleinhans

Tödliche Unfälle

Ruhpolding - Am 30.7.1995 startete der 50-jährige Hängegleiterpilot Gerd Kober mit seinem Impuls 17 vom Startplatz Unternberg. Kurz nach dem Start wurde das Fluggerät von einer Windböe erfaßt, was zur Folge hatte, daß der Hängegleiter aus ca. 30 - 40 m Höhe über die linke Flügelseite abkippte und am Hang aufschlug. Der Pilot zog sich hierbei tödliche Verletzungen zu.

Samnaun/Schweiz - Aus nicht näher bekannter Ursache verunfallte der 38-jährige Hängegleiterpilot Werner Posselt bei der Landung in schwierigem Gelände tödlich. Er war am 9.7.1995 vom Laber/Oberammergau zu einem Streckenflug in Richtung Engadin gestartet. Nachdem ein erster Landeanflug nicht geklappt hatte, kam es beim zweiten Versuch zum Unfall.

La Grave/Frankreich - Der erfahrene B-Schein-Pilot Willi Waßmann ist mit seinem Gleitsegel Aerologic 51 am 4.8.1995 oberhalb von La Grave (Grenoble) tödlich verunglückt. Nach einem längeren Soaringflug im Hangaufwind versuchte der 57-jährige Pilot, einen Berg zu umfliegen. Hierbei kam er vermutlich in die Leeturbulenzen des Felsgrates. Nach mehreren unkontrollierten Pendelbewegungen kam es nach Zeugenangaben zu einer Felsberührung, woraufhin das Gleitsegel entlang der Felswand abstürzte.

Neustift/Österreich - Der 42-jährige Gleitsegelpilot Andreas Dickhoff-Haas zog sich tödliche Verletzungen zu, als er am 3.8.1995 an der Nord-West-Seite der Elferspitze im Stubaital abstürzte. Vermutlich aufgrund von Turbulenzen kam es zur Hindernisberührung, woraufhin der Pilot in felsiges Gelände stürzte.

Freiburg - Am 14.9.1995 verunfallte der sehr erfahrene Hängegleiterpilot Udo Enderlin tödlich. Der 52-jährige war bei idealen Flugbedingungen am Startplatz »Kandel« gestartet. Beim Anflug auf den Landeplatz klappten laut Zeugenaussagen in einer Flughöhe von ca. 50 - 80 m beide Flügel des Hängegleiters »Hölzenbein Epsilon« nach oben. Möglicherweise war eine Änderung am Gerät die Ursache.

Haldigrat/Schweiz - Zu einem folgenschweren Gleitsegel-Doppelsitzerunfall kam es am 8.10.1995. Während der Startphase klappte die rechte Schirmseite des Gleitsegels ein. Der Pilot war offensichtlich nicht in der Lage, den Start rechtzeitig abubrechen, das Fluggerät hob ab. Sekunden später stürzten Pilot und Passagier in einen steilen Hang und rutschten ca. 300 m über Gras und Geröll ab. Dabei zog sich der Passagier tödliche Verletzungen zu.



DRACHENFLIEGEN UND REISEN

Termine 1995/96:

Drachenflugsafaris mit Fluglehrer:

Lanzarote: Dezember 94 - Januar 95

14 Tage incl. Flug ab BRD, Appartement, Mietauto
ab **DM 1.689,-**

Schulung Drachenfliegen

tägl. kostenloser Schnuppertag

tägl. Praxis für Anfänger und Fortgeschrittene

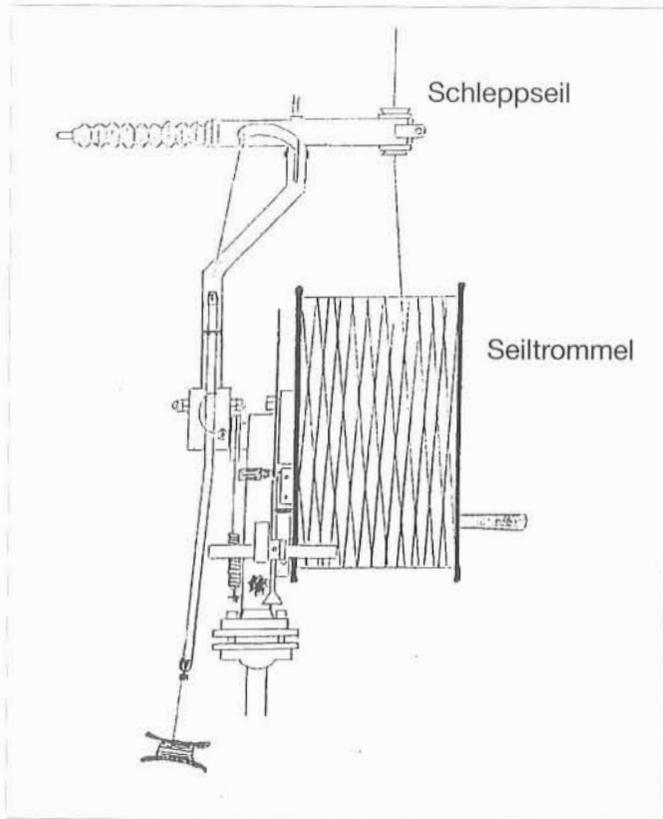
tägl. Windschlepp-Ausbildung

tägl. Tandemflug-Ausbildung

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

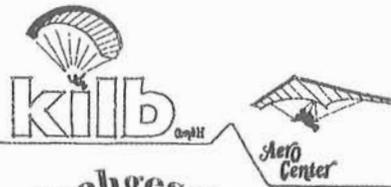


Richtiges Aufspulen des Schleppseils

Von Betreibern mobiler Abrollwinden wurden Sollbruchstellenrisse als Folge von Seileinklemmungen gemeldet. Seileinklemmungen entstehen, wenn beim Einziehen des Schleppseils nach dem Schleppvorgang Seillagen nebeneinander, anstatt diagonal lagenversetzt auf der Seiltrommel aufgespult werden. Dies kann zum unkontrollierten, ruckartigen Seilabgeben führen, das häufig mit einem Seilüberlauf („Seilsalat“) und Blockieren der Seiltrommel verbunden ist. Dabei zerreißt die Sollbruchstelle, ohne sie wäre der Pilot erheblich gefährdet.

Die Skizze zeigt das richtige Wickelbild. Das diagonal lagenversetzte Aufspulen verhindert Seileinklemmungen.

DHV-Informationsbüro Schlepp
Horst Barthelmes



Dein Fachgeschäft für

Gleitschirme

Drachen

Zubehör

im

Rhein-Main-Gebiet

Beratung

Schulung

Komplett-Angebote

Reiseorganisa-tion

Jeden 1. Donnerstag im Monat
FLIEGERSTAMMTISCH

Wir freuen uns auf Eu'ren Besuch !

KILB Aero-Center GmbH

Industriestr. 32

65439 Flörsheim - Weilbach

Tel + Fax 06145/34 302

Öffnungszeiten

Do 16.30 - 20.30 Uhr

Fr 14.00 - 18.00 Uhr

Sa 9.00 - 14.00 Uhr



gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

15.1.95 – Info Nr. 84
Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

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

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag!

Haftungsausschluss!

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

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 89, Check neu, DM 1.300,-
☎ 06201/1359.

Ikarus 390, 50-87 kg, DM 3.500,-
☎ 08032/8068.

Joker, Bj. 7/93, sehr guter Zustand, gelb/rot/weiß, Sting Gurtzeug, violett (8/93), 183 cm, Charly Rettungssystem (8/93), Vario Wasmer Plus, Helm Gr. M, VB DM 3.900,-
☎ 07033/31681.

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

1-2

Calypso 165, Bj. 90, guter Zustand, Räder, DM 1.900,-
☎ 089/663989.

Calypso 165, Bj. 89, guter Zustand, DM 1.700,-
☎ Gurtzeug Skyline, Bj. 93, Schirm Skyline Survive 34, DM 1.500,-
☎ Vario + Höhenmesser Brüdniger, DM 300,-
☎ Kompl. DM 3.200,-
☎ 08131/295249 (ab 18.00 Uhr) 089/853580.

Delta 16, Bj. 85, ohne Check, 1 Flügelrohr defekt, DM 500,-
☎ 2 Kniehänger, Helm u. Räder, VB. ☎ 089/6915093.

Delta 16, Bj. 86, mit Räder, Ersatztrapez, Vario Flip AV, Geschwindigkeitsmesser, Rettungssystem Parasail IV, Kevlar-Helm, Kniehänger-Liegegurt, kompl. DM 1.800,-
☎ 0711/562858.

Delta Super, Bj. 87, ohne Check, Räder, Parasail IV, Kniehänger, gegen Höchstgebot.
☎ 040/7018516.

Gyro 180, Bj. 12/87, Speedbar, Räder, Ersatzsteuerbügel, techn. u. opt. ok, Integrahelm Uvex Gr. M, VB DM 250,-
☎ 02361/493907.

Gyro 180, Bj. 87, Check bis Ende 1996, mit Speedbar, schwimmenden Querrohr, Rädern, Ersatzsteuerbügel u. Kniehänger, Techn. u. opt. ok. VB DM 1.200,-
☎ 0221/794448.

Gyro 180, Bj. 91, 1a-Zustand, Speedbar, Räder, Kettler Schlafsack, 170-185 cm u. Charly-Rettungssystem, neuw., VB DM 1.800,-
☎ 08341/81468.

Mars 150 D, pink/gelb, Check neu, mit Rädern, DM 1.300,-
☎ 07361/88598.

Mars 170, Bj. 89, Check bis 7/96, DM 1.100,-
☎ Kniehänger mit Parasail-Rettungsgerät, DM 400,-
☎ 09836/611.

Mars 170, Bj. 90, mit Speedbar, 82-122 kg, mit Schnapprüder u. Ersatzseitenbügel, Kniehänger, Check fällig, VB DM 900,-
☎ 0251/25295.

Nimbus 62/15, Bj. 12/89, 1a-Zustand, 5-Jahres-Check, DM 1.000,-
☎ 08032/89381.

Nimbus 62/15, Bj. 88, Kniehänger, Helm, Rettungsgerät Parasail 91, möglichst zusammen, VB DM 1.500,-
☎ 0561/775633.

Nimbus 62/15, Bj. 86, Räder, evtl. Helm u. Fahrtenmesser, VB DM 750,-
☎ 09131/21548.

Perlex, Bj. 7/95, Sondersegel, kurzer u. langer Packsack, div. Ersatzteile, Skyfloater-Aufhängung, VB DM 4.250,-
☎ 09402/930916 (abends), Fax 2201.

Perlex, Bj. 5/95, DM 3.900,-
☎ Rettung Charly Revolution II HG, Bj. 4/95, DM 750,-
☎ 0841/55747.

Spectrum 165, Bj. 4/94, guter Zustand,
☎ 09424/8554.

Sphinx D, Bj. 6/88, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.300,-
☎ u. Fax 07774/7106.

Supersport 143, Bj. 7/92, crashfrei, neuw., 2 Steuerbügel, VB DM 3.900,-
☎ 030/8837142 o. 08663/668.

Supersport 143, Bj. 95, incl. Gurtzeug Klafsky mit Sigma-Schirm, DM 6.800,-
☎ Evtl. auch einzeln. ☎ 07183/2583.

Supersport 153, Bj. 95, makelloser, neuw. Zustand, DM 6.500,-
☎ 07195/71343.

Supersport 163, Bj. 92, 1a-Zustand, VB DM 3.950,-
☎ 02395/1437 (ab 18.00 Uhr).

Supersport 163, Bj. 8/93, crashfrei, neuw. Zustand, pink/blau/lila/weiß, VB DM 4.600,-
☎ 02271/94020.

Supersport 163, Bj. 6/94, 1a-Zustand, OS weiß, US weiß/pink, mit Halbschalenrädern, VB DM 5250,-
☎ 06561/3337 (abends).

Supersport 163, Bj. 7/94, inkl. kompl. Ausrüstung für Transport u. Flug, guter Zustand, ☎ (in Luxemburg) 00/352/787368.

Uno, Bj. 86, Check neu, mit Kniehänger, Räder, DM 750,-
☎ 08191/399109 (ab 21.30 Uhr).

Uno, Bj. 89, pink/grün/weiß, Räder, Liegegurt, ohne Check, VB 1.000,-
☎ 06228/476.

Uno, Bj. 87, dunkelblau/weiß, Räder, Ersatzrohr, Check bis 12/95, DM 700,-
☎ 08823/4085.

Uno, Bj. 89, Check fällig, 1a-Zustand, weiß/mint/pink, mit 2 Steuerbügel-seitenrohren, DM 999,-
☎ Charly Pinguin Gurt Gr. 179 cm mit Charly Rettungsschirm u. 1 Charly Kniehänger, kompl. 999,-
☎ 0208/591669, Fax 57264.

Uno, Bj. 88, Speedbar, Räder, techn. u. opt. ok, kein Neon, VB DM ☎ 0551/484657, Fax 484679.

Uno, Bj. 12/91, pink/neongelb, guter Zustand, Räder, 2 Ersatztrapezrohre, Ersatzspeedbar, VB DM 1.500,-
☎ 06446/6596.

Uno, Bj. 87, Speedbar, Räder, 2 Trapezrohre, Kniehänger, Helm RA-FA Schirm PSRC, Check gegen Aufpreis, Brüdniger Höhenmesser Bj. 90, kompl. VB DM 2.000,-
☎ 0711/485939, F. 616520.

Uno piccolo, Bj. 90, Check neu, 2 Steuerbügel, VB DM 1.500,-
☎ 06151/719330 o. 712770.

Uno piccolo, Bj. 86, blau, Räder, Ersatzrohre, Kniehänger, crashfrei, sehr guter Zustand, DM 1.000,-
☎ 06174/61062 o. 964251.

Uno piccolo, Bj. 89, Check bis 12/96, sehr guter Zustand, Sonderfarben, 4 Ersatztrapezrohre, Räder, VB DM 1.500,-
☎ 06446/6596.

Uno piccolo, Bj. 90, Check bis März 97, 2 Steuerbügel, Kniehänger, Fallschirm, Räder, VB DM 1.300,-
☎ 06151/719330 o. 712770.

Uno piccolo, Bj. 87, Regenbogenfarben, Räder, ohne 5-Jahres-Check, mit Kniehänger und Fallschirm, DM 700,-
☎ 05221/32495.

Uno piccolo, Bj. 88, AK grau, Segel türkis, sehr guter Zustand, Check bis 7/96, 2 Ersatztrapezrohre, VB DM 1.600,-
☎ Vario Combi Air Plus, Bj. 92, neuw., DM 400,-
☎ Charly Rettungsgerät, Bj. 85, neu gepackt, DM 300,-
☎ 2 Kniehängergurtzeug, je DM 100,-
☎ 07664/2835, Fax 07634/500-29.

Uno piccolo, 5-Jahres-Check, VB DM 1.100,-
☎ 0208/423552.

Vektor, Bj. 8/93, Sonderfarben, AK neongelb, US schwarz/mintgrün/weiß, neuw., DM 5.000,-
☎ 02581/96649.

Vektor, Bj. 94, AK neongelb, US gelb/lila, Räder, 2 Seitenrohre, VB DM 5.500,-
☎ 040/70077140 (tags), 04161/3933 (abends).

Vektor, Bj. 7/95, neu, incl. Räder, DM 5.000,-
☎ 0711/818828.

Vektor, Bj. 4/93, neuw., weiß/pink, DM 4.900,-
☎ Charly Pinguin mit Rettung Parasail Vi Mittelteile, DM 900,-
☎ Uvex Kevlar Helm, DM 100,-
☎ 06105/33167.

Vektor, Bj. 5/95, crashfrei, sehr gepflegt, neuw., VB DM 5.000,-
☎ 04273/1562.

2

Competition 17, Bj. 5/91, VB DM 2.700,-
☎ Oder Tausch gegen Motorrad bis 50 PS mit Aufpreis. ☎ 09421/30605.

Funfex, Bj. 5/94, weiß/grau/rot, Räder, Ersatztrapez, Speedbar, VB DM 4.400,-
☎ Evtl. mit Gurtzeug. ☎ 089/9981030 (tags), 4271261 (abends).

Funfex, Bj. 8/87, schwarz/rot/gold, Räder, Speedbar, guter Zustand, DM 1.000,-
☎ 08022/74200.

gebrauchtmarkt

Funfex, Bj. 91, blau/weiß, guter crashfreier Zustand, Kurz- und Langpacksack, Ersatzsteuerbügelseitenrohr, Räder, VB DM 2.500,-. 91er Parasail Rettungsgerät mit Kniehänger, Leiter, Vario, Helm, VB DM 900,-. Auch einzeln. ☎ 09391/6378.

GT Top, Bj. 90, guter Zustand, VB DM 1.900,-. ☎ 07128/2620.

GT Top, Bj. 89, gelb/orange/weiß, 2 Trapez-Seitenrohre, Räder, Steinbach-Korplengunt, DM 1.500,-. ☎ 0711/847978.

GT Top, mit Minifly-Set, VB DM 5.800,-. ☎ 07145/7544 (abends).

Impuls, Hardware u. 6 neue Steuerbügel. ☎ 02542/1073.

Impuls, ☎ 0221/868026 (tags), 02206/6870 (priv.).

Impuls, Bj. 8/85, gecrasht, zum Ausschlichten, VB DM 200,-. Mehrere Steuerbügel, Varios, Räder, Transportleiter etc. ☎ 0241/25309.

Impuls, Bj. 92, lila/magenta, sehr guter Zustand, Räder, VB DM 2.100,-. ☎ 06227/62398.

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

Impuls, Bj. 87, gelb/blau, Check bis Ende 96, Rettungsschirm, Keller-Schürze, Räder, DM 1.700,-. ☎ 089/8507528.

Impuls, Bj. 6/86, multiblau, überwieg. Rohre 94 neu, Check bis 12/97 (DM 1.000,-), gr. Packsack neu, 2 Ersatztrapezrohre, Speedbar, Räder, VB DM 1.900,-. ☎ 0611/527821.

Impuls, Bj. 88, rot/grün, guter Zustand, Korplengunt, DM 2.300,-. ☎ 08161/41975.

Impuls 14, Bj. 88, sehr guter Zustand, pink/schwarz/pink, Räder, 2 Steuerbügel, DM 1.200,-. Korplengunt, Bj. 89, DM 250,-. ☎ 0821/436468 o. 030/4658902.

Impuls 14, Bj. 95, rot/gelb/rot, 1a-Zustand, aus erster Hand, Ersatztrapezseitenrohr, DM 3.950,-. ☎ 07344/6172.

Impuls 14, Bj. 92, lila/gelb/weiß, sehr guter Zustand, Räder, Ersatzbügel, Geschwindigkeitsmesser, DM 2.600,-. ☎ 08363/1468.

Impuls 14, Bj. 90, pink/lila, 5-Jahres-Check neu, incl. kompl. Ausrüstung (Räder, Kniehänger, Helm, Rettungsschirm, Ersatzrohre, Vario, Buch über Fluggebiete), DM 3.000,-. E. Rittger, Osnabrücker Straße 22, 10589 Berlin.

Impuls 14, Bj. 92, lila/pink/gelb, mit Ersatzsteuerbügel u. trapezecke, Kniehängergurtzeug, VB DM 2.200,-. ☎ 0711/886360.

Impuls IC, Bj. 90, AK neongelb, US gelb, 1994 neue Unterverspannung mit aerodynamischen Beschlagteilen neu, sehr guter Zustand, crashfrei, div. Einzelteile, VB DM 2.500,-. ☎ 08250/7001 (priv.), 08131/512-135 (dl).

Impuls IC, Bj. 92, Tali-Träger, Luftträger, Kangaroo-Gurt 180 cm, Schirm, Helm, Brüniger AV-Classic, alles neu. ☎ 08191/8190, Fax 80149.

K 2 144, guter Zustand, Check neu, DM 1.500,-. ☎ 089/6805987.

K 2 144, Bj. 2/91, blaue AK, pink/grün, kleines Trapez, VB DM 2.600,-. ☎ 06531/3563 o. 8002.

K 2 144, rot/weiß, DM 2.500,-. Woody Volley, neuw., ab 190 cm, DM 950,-. Aircotec Alibi Plus Vario, Höhe usw. (auch für GS geeignet), DM 450,-. ☎ 06341/960148 (ab 17.00 Uhr).

K 2 144 Firebird, Bj. 91, weiß mit lila Dreieck im Untersiegel, crashfrei, sehr guter Zustand, VB DM 3.000,-. ☎ 06203/180268.

K 4, Bj. 4/93, rote AK, weiß/rot, VB DM 4.300,-. ☎ 06531/3563 o. 8002.

K 4 Plus, Bj. 2/94, AK blau, US blau/grün, sehr gepf. Zustand, 2 Trapezrohre, ungebr. Packsack, VB DM 5.200,-. ☎ 02902/81-377 (tags), 75548.

Laser 12,8, Bj. 92, neuw., DM 4.000,-. ☎ u. Fax 0531/571221.

Lightfex, Bj. 93, Sonderdesign, Top-Zustand, VB. ☎ 09832/9912 (abends).

Lightfex, Bj. 10/93, Speedbar, Räder, neuw., VB DM 3.500,-. ☎ u. Fax 09904/426.

Milan, Bj. 93, DM 4.000,-. ☎ 09131/501229.

Milan, Bj. 9/92, neon/multicolor, 2 Ersatzsteuerbügel, crashfrei, DM 3.000,-. Gurtzeug Airwave Race 2, 180 cm, Bj. 94, incl. Parasail 5, DM 950,-. ☎ 07183/37106.

Moyes XS 15 B, Bj. 8/94, 75 - 140 kg, weiß/gelb/weiß, 1a-Zustand, crashfrei, VB DM 5.000,-. ☎ 09122/14282.

Quattro, incl. Räder u. Windsack, VB DM 290,-. ☎ 06633/6179.

Reflex CS, Bj. 94, AK weiß, US grau/gelb, DM 5.300,-. ☎ 06201/63372.

Reflex CS, Bj. 3/95, Sonderdesign, AK Ultralam-Gitter + Mylar/Sandwich, US C1 Logo weiß/blau, Al. zuzl. Aramid, Rahnogerverstärkt, Ersatzstbgl. DM 7.200,-. ☎ 02903/7672 (abends).

Reflex CS, Bj. 8/94, AK weiß, US grau/gelb, DM 5.700,-. ☎ 040/5708803 (kann in Bonn besichtigt werden).

Sport 167, Bj. 6/89, Check bis 7/97, weiß/blau/grün, guter Zustand, DM 2.800,-. ☎ 03621/454818 o. 036202/81250.

Nächstes Info Nr. 84 März 1996 Anzeigenschluß 15. Januar 1996

✂ Abtrennen oder Kopieren

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



Sport 167, Bj. 89, gelb/weiß, guter Zustand, Check neu, VB DM 1.600,-. ☎ 089/426510.

Sport 167, Bj. 89, sehr schöne Farben, sehr guter Zustand, Check bis 12/96, VB DM 1.500,-. ☎ 06227/62983.

Sport 167, Bj. 89, Check neu, sehr guter Zustand, 3 Ersatzbügel u. Prieler Racer 175-185 cm, mit Parasail-Schirm kompl., VB DM 3.500,-. Auch einzeln. ☎ 08052/1447 (abends).

Sport 167, ☎ 0221/868026 (tags), 02206/6870 (priv.).

Sting 154 XC, Bj. 6/94, neuw., DM 4.200,-. ☎ 08803/60182.

2-3

Blitz 155, Bj. 92/93, lila/grün/weiß, VB. ☎ 0681/41413 (abends).

Brazil 155, Bj. 7/93, spezielles Segeldesign, pink/grau, sehr guter Zustand, incl. Ersatzsteuerbügel, DM 4.700,-. ☎ u. Fax 0721/357111.

Brazil 155, Bj. 92, sehr gepflegt, Designer-Segel, crashfrei, VB DM 3.900,-. ☎ 08841/4277, Fax 2491.

Bullet Cut, Bj. 4/95, DM 6.000,-. ☎ 08052/1605 o. 08051/8278.

Compact Cobra, 3 Jahre alt, sehr guter Zustand, VB DM 1.700,-. ☎ 0921/45277, 09270/1680 (priv.).

Epsilon, Bj. 95, neuw., 90 - 115 kg, lila, DM 3.600,-. ☎ u. Fax 0861/8317 o. 69555.

K 3, Bj. 11/91, für schwere Piloten, VB DM 1.800,-. ☎ 02723/8823 (priv.), 8121 (dl.).

K 3, DM 1.500,-. Infos bei Michael Schrader, ☎ 07192/6583 (dl.) o. 1700 (priv.).

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

Klassik 13, Bj. 95, rot/gelb, neuw., VB DM 6.600,-. ☎ 0751/52006 o. 07584/920916.

Klassik 14, sehr guter Zustand, blau. ☎ 06083/28225.

Magic 166, Bj. 83, OS weiß, US weiß/rot gestreift, Mylar-Anströmkannte, crashfrei, Räder, Liegegurtzeug (Schlafsack), mit Brüggemann & Brand Rettungsschirm, 3 Ersatzsteuer-

erbügelrohre, alles in gutem Zustand, kompl. DM 600,-. Evtl. auch Vario Aerocom. ☎ 07586/5310.

Magic 166, Bj. 88, 5-Jahres-Check, VG + Mylaranströmkannte, rot, La-Mouette Liegegurt 182 cm, mit Kosteletzky Schirm, sehr guter Zustand, VB DM 1.150,-. ☎ 07644/6973.

Magic3-155, sehr guter Zustand, Check neu, DM 850,-. ☎ 089/6805987.

Merlin 148, Bj. 5/95, OS weiß, US lila/mint, neuw. Zustand, ☎ 07751/3433 o. 0731/724759.

Moyes GTR 148, Bj. 86, ohne Check, VB DM 400,-. ☎ 07195/4661 (abends).

Moyes GTR 148, Bj. 12/90, AK violett, US gelb/grün, OS weiß, VG, 1a-Zustand, Räder, VB DM 2.100,-. ☎ 089/6016036.

Moyes GTR 148, Bj. 90, Randbogen-spanner, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.000,-. ☎ 07332/3782 (abends), 0711/8108580 (tags).

Moyes Xtralite 164, Bj. 3/95, sehr guter Zustand, AK gelb, OS weiß, US violett/grün, VB DM 5.999,-. ☎ 09392/6530.

Pamir, Bj. 91, AK neongelb, OS weiß, US lila/hellgrau/naongelb, crashfrei, sehr guter Zustand, DM 2.700,-. ☎ 06531/3933, Fax 3027.

Pamir, Bj. 92, gelb/türkis, Turm u. Trapez gelb, sehr guter Zustand, gepflegt, VB DM 2.800,-. ☎ 06083/2654.

Pamir, Bj. 91, AK orange, OS orange-weiß, US orange-weiß, Räder, 2 Ersatz-Steuerbügel, neue Unterverspannung, VB DM 1.400,-. ☎ 069/306873.

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

Rapace 15, Bj. 88, mit VG, neuw., incl. Gurtzeug (Prieler) u. Schirm (Sollinger HRS), Ersatzsteuerbügel, kompl. DM 2.200,-. ☎ 06021/560140.

Santana SRC 14, Bj. 89, 5-Jahres-Check neu, weiß/blau/pink, Mylaranströmkannte, VB DM 2.350,-. Liegt beim Hersteller zum Probefliegen bereit, Bambis Delta-Technik Füssen. ☎ 09971/99109.

Sensor 610 E 144, Bj. 3/93, US gelb/flieder, VB DM 3.600,-. ☎ 06861/77223 o. 07602/1411.

Sensor 610 E 144, Bj. 94, sehr guter Zustand, DM 3.500,-. ☎ 07425/21394.

Sensor 610 E 144, Bj. 92, gepflegt, US pink, AS-Kante neongelb, OS weiß, 3 Res. Steuerbügel, Keller Karpfengurt 160 - 170 cm, mit Metamofosi Schirm, lfd. gepackt, Römer-Helm, d. rot, gebr. 55/65 - u. weiß, neu, Gr. 53/54, aus Nachlaß, kompl. VB DM 2.950,-. ☎ 05205/3400 (AB).

Sensor 610 E 144, Bj. 93, sehr guter Zustand, OS weiß, AK mint, US gelb/mint, VB DM 4.800,-. ☎ 0209/5980870.

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

Typhoon small S4+, Bj. 88, 5-Jahres-Check erforderlich, Segel weiß, Mylar, Trapez goldfarben, elox., VG, Speedbar, DM 500,-. Robert Deuring, Kilian Straße 6, 96231 Staffelstein.

Windfex, evtl. mit Gurtzeug, Parasail Rettungsgerät u. AOA-Vario, ☎ 089/14893206 (tags), 08151/28751 (abends).

3

AT 145, Bj. 6/93, sehr guter Zustand, schöne Farben, VB DM 3.800,-. ☎ 08362/5772 (ab 18.30 Uhr).

AT 158, Bj. 3/92, US pink/violett/weiß, EK neongelb, sehr guter Zustand, crashfrei, VB DM 2.200,-. ☎ 0611/507232.

AT 158, Bj. 92, US blauer Streifen, Check neu, VB DM 3.000,-. ☎ 089/6111527.

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

Blade 132, EK beige, US weiß/fliederf. Keil, Bj. 8/94, incl. 2 Steuerbügel, DM 4.999,99. ☎ 089/8413707.

Blade 141, Bj. 6/95, crashfrei, magenta/grau, VB DM 6.400,-. ☎ 07831/6997, Fax 82223.

Blade 153, Bj. 4/95, VB. ☎ 0208/423552.

Blade 153, Bj. 5/94, crashfrei, mint/grau, VB DM 6.500,-. ☎ 07831/82222, Fax 82223.

Bullet C 15, Bj. 90, guter Zustand, DM 1.900,-. ☎ 08326/1593 (ab 18.00 Uhr).

Classic Competition, Bj. 89, 15,5 qm, mit Räder, Kniehänger, kompl. VB DM 950,-. ☎ 06188/77432 (ab 17.00 Uhr).

Classic Competition, Bj. 6/95, crashfrei, neuw., VB DM 6.400,-. ☎ 07162/45704.

Desire 141, Bj. 7/94, 13 qm, 20 Flüge, crashfrei, schöne Farben, Pilotengewicht, 55 - 70 kg, Probeflug möglich, VB DM 6.100,-. ☎ 08362/38674 (ab 19.00 Uhr).

Desire 151, Bj. 7/95, WM-Draehen, VB. ☎ 08304/689 o. 0172/8303868.

Desire 151, Bj. 93, AK weiß, US rosa/lila, 1a-Zustand, VB DM 5.300,-. ☎ 089/76091382.

Desire 151, Bj. 3/95, AK weiß, Neuzustand, 1 Ersatzbügel, VB DM 6.990,-. Charly Rettung Bj. 94, neuw., VB DM 650,-. ☎ 035/4965109.

Foil 139 Combat 2, Bj. 93, mit Ersatzbügel, sehr schöne Farben, Charly Kniehänger, einschl. Gurttasche pink, Gr. S, Raum Frankfurt, Ulm o. Südschwarzwald. ☎ 069/525340.

Foil 139 Combat 2, Bj. 4/93, EK pink, S weiß, U-Verpannung, incl. 1 Steuerbügel, DM 2.699,-. ☎ 089/8413707.

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

Foil 152 Combat, Bj. 91, sehr guter Zustand, VB DM 3.600,-. Quick-Safe-Räder, DM 35,-. Alfa Pocket, Vario u. Höhenmesser, DM 150,-. ☎ u. Fax 0351/2361227.

Foil 152 Combat, Bj. 93, crashfrei, 1a-Zustand, DM 4.000,-. Flugfunk IC A 20 mit Zubehör, DM 600,-. ☎ 08745/7252 (dl., Frank).

Foil 152 Combat, Bj. 6/93, lange Sleeves, sehr guter Zustand, US lila, OS weiß, DM 3.500,-. ☎ 06201/182911.

Foil 152 Combat, Bj. 6/93, AK weiß, Segel lila/weiß, lange Sleeves, 1a-Zustand, DM 3.300,-. ☎ 06227/62983.

Haftungsausschluß!

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

Foil 152 Combat, Bj. 92, guter Zustand, AK weiß, US türkis, lange Sleeves, DM 3.000,-. ☎ 08731/1039, Fax 60164.

Foil 152 Combat, Bj. 92, AK lila, Segel pink/grün, 1 Steuerbügel, VB DM 2.600,-. ☎ 05381/5890.

Foil 160 B Racer, Bj. 88, Check bis 4/96, Räder, DM 900,-. ☎ 089/6915093.

Laser 14, Bj. 8/91, VB DM 1.500,-. ☎ 08241/3780 o. 089/41444047.

Laser 14, Bj. 91, AK gelb, OS/US weiß, Lattentasche schwarz, VB DM 1.600,-. Vario Bräuniger P III incl. Speedsensor, VB DM 370,-. ☎ 07551/4674 (abends).

Magic IV177 Fullrace B, Bj. 88, für schwere Piloten, guter Zustand, DM 700,-. ☎ 02962/5763 (abends).

Merlin 133, Bj. 94, crashfrei, DM 4.900,-. ☎ 08234/2388, Fax 4805.

Milan Racer, Bj. 5/94, neuw., weiß/silbergrau/lila, VB DM 5.300,-. Caddy XC-Gurt, 94, silbergrau/pink, mit Metamorfosi-Schirm (auch einzeln), VB DM 1.250,-. Bräuniger AV Competition, mit Speedsensor und neuester Software, VB DM 999,-. ☎ 07081/8172.

Milan Racer, Bj. 10/93, Klappbasis, 2 Ersatzbügel, 2-Jahres-Check, VB DM 4.800,-. ☎ 07231/17989, 396227 (tags).

Milan Racer, Bj. 94, sehr guter Zustand, VB DM 4.600,-. ☎ 08032/8938.

Milan Racer, Bj. 7/93, sehr guter Zustand, OS weiß, AK neongelb, US violett-pink-türkis, DM 4.800,-. ☎ 06827/1858.

Milan Racer, Bj. 4/93, Klappbasis, VB DM 4.200,-. ☎ 089/9036707.

Moyes XS 155 Race Aus., Bj. 91, weiß/blau, guter Zustand, VB DM 2.900,-. ☎ 08630/461.

Haftungsausschluß!

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

Moyes XS 155 Race Aus., Bj. 93, Designersiegel, sehr gepflegt. ☎ 08822/1274, Fax 3872.

Moyes XS 155 Race Aus., Bj. 91, DM 2.900,-. ☎ 02251/71446 (abends) o. 0228/573123 (tags).

Moyes XS 169 Australia, Bj. 93, DM 6.000,-. Owens Valley 8000, DM 500,-. ☎ 07841/1505 (abends).

Moyes XS 169 Australia, Bj. 1/93, 1a-Zustand, für Piloten über 90 kg. ☎ 08639/1294, nach 17.00 Uhr 08724/1035.

New Wave, Bj. 89, guter Zustand, Räder, Ersatzrohre, VB DM 1.100,-. ☎ 08105/24827.

RamAir 154, Bj. 4/95, OS weiß, US violett/magenta, Leichtpacksack, neuw., VB DM 6.400,-. ☎ 08374/5823-13 o. 0831/13811 (ab 18.00 Uhr).

RamAir 154, Bj. 1/95, CX Packsack, 1 Ersatztrapezrohr, crashfrei, VB DM 6.900,-. ☎ 07531/79514.

RamAir 154, Bj. 2/95, neuw., ohne Crash, US leuchtgrün, AK weiß, Räder, Ersatztrapez, XL-Packsack, VB DM 7.000,-. ☎ 0991/5799.

RamAir 154, Bj. 2/95, US leuchtgrün, AK weiß, neuw., Räder, Ersatztrapez u. XC-Packsack, VB DM 7.000,-. ☎ 0991/5799.

RamAir 154, Bj. 3/94, AK pink, US blau, neuw., VB DM 5.800,-. ☎ 08151/6321.

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

RamAir 154, Bj. 95, AK u. OS weiß, US orange mit VW-Design, crashfrei, Topzustand, DM 6.000,-. ☎ 06191/45745 (bis 18.00 Uhr).

Reflex, Bj. 93, OS weiß, US weiß/mint, Ligagürt, VB DM 3.900,-. ☎ 07304/3559.

Reflex, Bj. 94, AK weiß, US rot/grau, crashfrei, VB DM 6.400,-. ☎ 07162/45704.

Reflex, Bj. 5/95, crashfrei, VB DM 7.200,-. Gurtzeug, Charly-Highlight, 170 - 175 cm, Bj. 4/95, Packtasche, VB DM 1.250,-. ☎ 09963/2575.

Reflex, 3 Jahre alt, schöne Farben, sehr guter Zustand, DM 4.300,-. ☎ 089/8562391.

Rumour 14,5, Bj. 90, Check neu, AK violett, OS weiß, US gelb, DM 1.800,-. ☎ 05223/75878.

Saphir 17, Bj. 86, sehr guter Zustand, schöne Farben, DM 500,-. ☎ 00711/282502.

Saphir 17, Bj. 87, Topzustand, Check 97, extrastarke Segel, OS pink + multicolor. VB DM 700,-. ☎ 06196/62619 (18.00 - 20.00).

Saphir 17, Bj. 87, mit Liegegurt u. integr. Rettungsgerät, guter Zustand, VB DM 1.000,-. 0711/775098 (tags), 473996 (abends).

Sensor 510 B-E, Bj. 91, crashfrei, im Tausch gegen Finstervaldler-Gerät Perfex oder Funfex - Preisausgleich. ☎ 07652/5745.

Sensor 611, Bj. 5/94, crashfrei, 1a-Zustand, 75 - 105 kg, AK gelb, US magenta/blau, VB DM 5.800,-. ☎ 0841/980414.

Sensor 611, Bj. 93, OS weiß, AK grün, US violett, guter Zustand, VB DM 3.800,-. Robert Lebeda, Lanbersbergstraße 87, 73230 Kirschheim.

Spot, 5-Jahres-Check, DM 399,-. ☎ 08322/3410.

Vega MX, Bj. 91, linkes Flügelrohr getrasht, viele Ersatz- und Neuteile, DM 450,-. Keller-Karpfengurt pink, 1a-Zustand, Bj. 91, ohne Rettung, DM 120,-. ☎ 089/3596706 (abends), 450916-0 (tags).

Xtralite 137, Bj. 12/94, sehr guter Zustand, OS weiß, US flieder, DM 6.000,-. ☎ 07161/41793.

Xtralite 147, Bj. 12/94, DM 6.900,-. ☎ 06083/28225.

Xtralite 147, Bj. 2/94, AS/OS weiß, US schwarz/gelb, Zustand top, VB DM 5.600,-. ☎ 089/426540.

Xtralite 147, Bj. 4/95, US dunkelblau, OS weiß, AS weiß, neuw., VB DM 6.000,-. ☎ 089/426510.

Xtralite 147, Bj. 1/95, AS durchsichtig weiß, OS weiß, US blau/grau, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 5.200,-. ☎ 069/306873.

Xtralite 147, Bj. 4/94, sehr guter Zustand, VB DM 4.700,-. ☎ 08041/71357.

Xtralite 147, Bj. 4/94, flieder/lila/weiß, VB DM 5.990,-. ☎ 08042/8527 o. 8793 (Andi).

Zephir (CX), Bj. 90, DM 1.200,-. Tall Dachträger, DM 250,-. Keller Karpfengurt, DM 250,-. Parasailschirm, DM 200,-. Knuth Vario-Höhenm. DM 100,-. Kompl. DM 1.500,-. ☎ 0521/491984.

Zephir (CX), Bj. 91, Check neu, 1a-Zustand, VB DM 1.400,-. 06094/631.

Zephir (CX), Bj. 88, Check neu, Ersatzteile, ☎ 07231/561254.

Zephir (CX), Bj. 90, ohne 5-Jahres-Check, DM 800,-. ☎ 08122/15309 (ab 20.00 Uhr).

Zephir (CX), Check 5/94, Gurt mit Fallschirm, Parasail 003 II, Räder, 2 Steuerbügel, Wasmer Vario reparaturbedürftig, DM 1.190,-. ☎ 07232/71168.

Zephir (CX), Bj. 87, Topzustand, OS pink, AK blau, US multicolor, VB DM 1.900,-. ☎ 06196/62619 (18.00 - 20.00 Uhr).

Zephir (CX), Bj. 89, AK pink, US gelb, crashfrei, Check bis 8/97, VB DM 1.500,-.

Zephir (CX), Bj. 91, VB DM 1.400,-. ☎ 06094/631.

Gleitsegel

1

Black Magic 22, Bj. 91, grün/violett, B-Stall, Check bis 10/97, guter Zustand, DM 500,-. ☎ 089/3171212, Fax 3174047.

Black Magic 24, Bj. 90, pink/gelb, B-Leinen, Gurtzeug R Bull, Helm, VB. ☎ 0231/424860.

Black Magic 24, Bj. 7/91, B-Stall-tauglich, pink/blau, Packsack, DM 600,-. ☎ 07051/6960.

Black Magic 27, Bj. 6/91, 80 - 120 kg, neuw., Check neu, mich Packsack, VB. ☎ 08092/32312.

Black Magic 27, Bj. 912, Vonblon Diagonal, DM 500,-. ☎ 07623/47749.

Magic Cloud 24, Bj. 8/92, türkis/gelb, mit neuen Stammleinen u. 2-Jahres-Check, Gurtzeug Perche, Bj. 8/92, neuw., gr. Packsack, älteres Rettungsgerät, DM 1.450,-. ☎ 089/581796 o. 572244.

Magic Cloud 24, Bj. 91, gelb/blau, 2-Jahres-Check, sehr guter Zustand, neuw., ☎ 08106/31155.

Magic Cloud 27, Bj. 92, Gurtzeug Perche, pink/gelb, Rettungsgerät Oscar 16, Packsack, Vario, guter Zustand, VB DM 1.700,-. ☎ 06133/59007 (abends), Fax 50135.

Magic Cloud 27, Bj. 92, 75 - 110 kg, neue Aramid-Leinen, Gurtzeug Vonblon u. Rettung R1 Firebird, DM 1.500,-. ☎ 07352/2326 o. 06721/48106 (Wolfgang).

Magic Cloud 27, Bj. 92/93, kompl. mit Rettungssystem Columbus 16 u. Gurtzeug, Helm, DM 1.750,-. ☎ 02802/3164, Fax 6537.

Magic Cloud 27, Bj. 7/93, neue Leinen, Gurtzeug Fashion Integral, Bj. dto. Rettungssystem Oscar 18, Bj. dto. Helm, VB DM 1.800,-. ☎ 0911/3939680.

Trend 19, Bj. 90, guter Zustand, VB. ☎ 0511/2834825.

Trend 21, Bj. 91, lila/pink, gepflegter Zustand, evtl. mit Sitzgurt Supair, DM 1.000,-. Evtl. Brüniger Vario Basis, ☎ 06093/1418.

Trend 21, Bj. 91, guter Zustand, violett, 65 - 120 kg, evtl. mit Gurtzeug, DM 990,-. ☎ 07361/502368 (tags) o. 68446 (abends).

XC 11 (Jaguar), Bj. 10/90, guter Zustand, Soaring-Light-Gurt, Rettungsgerät u. Brüniger Alto Vario P II. ☎ 0571/710427.

1-2

Asterope 25, Bj. 94, DM 1.450,-. ☎ 06086/970492.

Asterope 27, Bj. 93, mandarin, Check neu, DM 1.400,-. ☎ 06086/970492 (abends).

Athlete Neo 9,5, Bj. 91, sehr guter Zustand, DM 950,-. ☎ 07541/34409.

Athlete Neo 11,5, Bj. 91, 70 - 100 kg, B-Leinen, violett, VB DM 500,-. ☎ 089/4470997.

Athlete Neo 11,5, Bj. 91, 75 - 95 kg, grün, Neuzustand. ☎ 06190/8527.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 4/91,

GZ 6+, guter Zustand, mit Packsack u. evtl. Gurtzeug Vonblon Diagonal, kompl. DM 800,-. ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Dimension 27 Modell 91, violett/gelb/pink, 2-Jahres-Check neu, Gurtzeug Perche Fashion Fly 2, Reserve Pro Design, Vario Brüniger P 3, Perche Overall, Rückenprotektor, Helm, Kopfhülle, Packsack, DM 2.500,-. ☎ 07422/54511 o. 0161/2740139.

Discus 1000/80, Bj. 9/94, neuw., VB DM 2.900,-. Gurtzeug Paratech A1 mit GfK-Protektor u. Minitex Rettungsgerät, neuw., DM 1.000,-. ☎ 07941/62768.

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug, Packsack, Rettungsgerät Sigma Minitex, VB DM 2.200,-. ☎ 07042/940481 (ab 18.00 Uhr).

Dream 90/24, Bj. 91, 75 - 100 kg, 2-Jahres-Check neu, 3 Pkt.-Auhg., kompl. mit Gurtzeug, Packsack, Rettungsgerät Mayday Plus, Vario Brüniger Alto P III, Fliegeroverall Gr. 50, DM 1.900,-. ☎ 0721/518129.

Grafity Large, Bj. 10/94, 1a-Zustand, DM 2.500,-. ☎ 08376/1468.

Grafity Large, Bj. 11/94, neuw., lila, VB DM 2.500,-. ☎ 07553/6393.

Grafity Large, Bj. 7/94, lila, neuw., VB DM 3.200,-. ☎ 06207/3551 (abends).

Grafity Large, neuw., VB DM 3.000,-. Gurtzeug Perfect Integral mit Rettungsgerät Oskar 18, neuw., VB DM 900,-. ☎ 089/6881467.

Grafity Large, Bj. 7/93, lila/pink, VB DM 2.700,-. Rettung Columbus 16 (Doppelkoppe) mit Gurtzeug Vonblon Ligo-Integralgurt, VB DM 1.000,-. Uvex-Integralhelm Medium, VB DM 200,-. Schuhe Meindl Superfun (Gore-Tex), Gr. 45, VB DM 150,-. Brüniger Vario Basis, VB DM 280,-. Perche Overall, Gr. L, VB DM 190,-. Alles in tadellosem u. neuwertigem Zustand. ☎ 0751/552670 o. 805-118.

Grafity Medium, neuw., VB DM 3.000,-. Gurtzeug Perfect Integral mit Rettungsgerät Oskar 18, neuw., VB DM 900,-. ☎ 089/6881467.

Grafity Medium, Bj. 10/93, Leinen-check, magenta, Gurtzeug Perche 10/92, Rettungsgerät Amigo, Packrucksack mit Tragsystem, Helm, VB DM 4.000,-. ☎ 089/587412 o. 08032/7121.



Graflity Medium, Bj. 9/94, neuw., mit Gurtzeug Fashion Sport, Rettungsgerät Columbus 14, Packsack, Helm, VB DM 4.200,-. ☎ 06471/30416 (abends).

Korat 21 c, Bj. 90, pink, 70 - 125 kg, Check bis 96, DM 1.750,-. Gurtzeug Skyline Distance X, DM 210,-. Rettungsgerät Sigma Minirex 82, DM 460,-. Schleppklinke Koch, DM 110,-. Vario gh AV 5000, DM 175,-. Helm, Gr. 53 - 61, DM 95,-. Kompl. DM 2.800,-. ☎ 030/5418794 (priv., ab 18.00 Uhr).

P 22/25, Bj. 4/94, kompl. mit Gurtzeug Paratech oder einzeln, VB. ☎ 05202/4604.

P 22/25, Bj. 9/93, neuw., violett/gelb, Gurtzeug Siting Bull, Rettungsgerät Second Chance, Helm, Vario P II, VB DM 3.900,-. Auch einzeln. ☎ 0761/4522736 o. 07665/40578.

Solution 23, Bj. 91, Check neu, Gurtzeug, 1a-Zustand, DM 500,-. ☎ 08042/1583.

1-2 G

Boogie M, Bj. 95, neuw., Gurtzeug, Helm, Sigma Minirex, Vario, DM 4.000,-. ☎ 0711/246402.

P 21/23, Bj. 93, 1a-Zustand, 60 - 80 kg, mit Gurtzeug Modular Standard und Rettungsgerät Oskar 16, Bj. 93, VB DM 3.500,-. ☎ 06580/8599.

P 21/23, Bj. 93, neuer Check auf Wunsch, kompl. mit R-Gerät, Packsack u. Gurtzeug, alles sehr guter Zustand, VB ☎ 0981/9700318 (abends), Fax 9700319.

P 21/23, Bj. 92, 65 kg, 1a-Zustand, Check fällig, DM 1.650,-. ☎ 07159/6307.

P 21/23, Bj. 9/93, Check neu, Gurtzeug Modular Standard, VB DM 2.850,-. ☎ 08191/6960.

P 21/27, Bj. 92, Check 2/95, kompl. mit Gurtzeug u. Rettungsgerät, VB DM 2.900,-. ☎ 089/4308478.

P 21/27, Bj. 94, Gurtzeug Paratech Modular, Speedsystem, Rettungsgerät Charly, Packsack, VB DM 3.000,-. ☎ 030/9756984 o. 0171/4317067.

P 21/27, Bj. 9/92, violett/gelb, VB DM 1.350,-. ☎ 0821/888185 (abends), 720390 (tags) oder 0172/8593550.

P 21/27, Bj. 92, Check bis 11/96, Basic Gurtzeug, Charly-Rettung, Flytech Vario, alles neuw., kompl., DM 2.600,-. ☎ 08652/8629.

P 21/27, Bj. 93, 1a-Zustand, 75 - 100 kg, mit Gurtzeug Modular Standard und Rettungsgerät Oskar 18, Bj. 93, VB DM 4.000,-. ☎ 06580/8599.

P 21/29, Bj. 93, neuw., mit Speedsystem, Gurtzeug Paratech Modular, Rettungsgerät, Packsack, VB DM 3.900,-. ☎ 06206/75700, Fax 75008.

1G

Comanche 26, Bj. 2/92, 65 - 100 kg, Check u. Leinen 3/95 neu, VB DM 1.200,-. ☎ 07145/7606.

Comanche 26, Bj. 92, pink, Gurtzeug Siting Bull, Check bis 97, sehr guter Zustand, VB DM 2.200,-. ☎ 06237/59257.

Nova Philou 26, Bj. 4/95, violett, DM 3.400,-. ☎ 08041/3173.

2

A4-25, Bj. 93, gelb/grün, guter gepflegter Zustand, VB DM 2.450,-. ☎ 06021/12389.

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. 10/94, neuw., 60 - 90 kg, VB DM 2.800,-. ☎ 07361/79475.

Advance Alpha 25, Bj. 92, orange/pink, Rettungsgerät Amigo P1, Gurtzeug Sup Air, VB DM 3.700,-. Volker Lange, Rappeneckstraße 1, 79183 Waldkirch.

Advance Alpha 25, Bj. 92, pink/rot, mit Gurtzeug, Packsack, Helm, Rettungsgerät u. Vario, guter Zustand, kompl. VB DM 1.300,-. ☎ 040/47175141 o. 4606135.

Advance Alpha 25, Bj. 92, grau/orange, guter Zustand, kompl. mit Gurtzeug Supair u. Reserve Amigo. VB DM 2.000,-. ☎ 0761/75143.

Advance Epsilon 29, Bj. 94, weiß/tila, kompl. mit Gurtzeug Husky, R-Gerät Skyline Survive 34, Bj. 92, Vario Bräuniger P II, alles neuw., VB DM 5.700,-. ☎ 089/652625.

Apache II 26, Bj. 6/93, 75 - 110 kg, li-la/weiß, Check u. Stammlinien neu, guter Zustand, DM 2.200,-. ☎ 06331/97633 (ab 20.30 Uhr).

Über 10 000 Vermittlungen innerhalb 3 Jahren! Wollen Sie auch dabei sein? ☎ 080 22/72 13

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.

Wenn Sie kaufen wollen:
Erhalten Sie kostenlos unsere aktuelle Angebotsliste für den gewünschten Gerätetyp!

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

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 61a - 83703 Gmund - Fax 080 22/749 95

Apache II 26, Bj. 93, Leinen neu, Packsack, DM 1.700,-; Gurtzeug Vonblon Liga, DM 250,-; Rettungsgürt Firebird R1, DM 350,-; Kompl. DM 2.200,-; ☎ 0731/3989141 (tags, Manfred Pfösch), 07305/4622 (ab 18.00 Uhr).

Apache II 26, Bj. 93, neues Kreuzgurtzeug, Rettung Charly 96, Fly-Helm, kompl. DM 3.650,-; Auch einzeln. ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Apache II 26, Bj. 93, lila/weiß, Gurtzeug Sitting Bull Lite, DM 2.500,-; ☎ 07247/4942, 0721/813703.

Apache II 26, Bj. 5/95, lila/weiß, mit Packsack, neuw. Zustand, VB DM 1.950,-; ☎ 07392/8623.

Apache II 29, Bj. 93, lila/weiß, incl. Packsack, Gurtzeug Sitting Bull, 1a-Zustand, VB DM 2.800,-; ☎ 02306/84604.

Apollo 27, Bj. 92, pink mit Seitenstreifen, Gurtzeug u. 2-Jahres-Check, VB DM 1.600,-; ☎ 05137/75120.

Apollo 27, Bj. 92, Check 8/94, orange/multicolor, DM 1.300,-; ☎ 0911/895/3535 o. 09128/16044.

Apollo 27, Bj. 93, kompl. mit Sitzgurt, Rettung, Packsack, Helm (alles in Farbe lila), neuw., DM 2.800,-; ☎ 09003/680.

Apollo 27, Bj. 7/92, 2-Jahres-Check 1/95, Gurtzeug, Packsack, Rettungsgürt u. Vario Alto PIII, kompl. DM 2.500,-; ☎ u. Fax 02641/27401.

Apollo medium 24, Bj. 7/92, weiß, 2-Jahres-Check, Gurtzeug Airbulle, Reserve Minirex 110, VB DM 2.500,-; Alles sehr guter Zustand. ☎ 07255/6039.

Bliss Large, Bj. 10/92, lila, 2-Jahres-Check, Leinen neu, Gurtzeug Perche Perfekt u. Rettungsgürt Columbus, Vario P2, VB DM 2.990,-; ☎ 07183/37348.

Bliss Large, Bj. 10/92, mit neuen HIMA-Höchstleinen, 65 - 85 kg, VB DM 2.200,-; ☎ 02333/89244.

Bliss Large, Bj. 93, Sonderfarbe lila/weiß, Leinen neu, mit Fußbeschleuniger, Vonblon-Liga-Integral-Sitzgurt mit integr. Rettungsschirm Champion 34, kompl. DM 2.990,-; ☎ 0201/7103095.

Bliss Medium, Bj. 3/93, lila/türkis, 2-Jahres-Check u. Leinen neu, Gurtzeug Perche Perfekt, Packsack, Rettungsgürt, Helm, DM 3.700,-; ☎ 06227/55519, Fax 55610.

Bliss Medium, Bj. 9/93, lila, VB DM 2.500,-; ☎ 0831/24355.

Comet CX 19, Bj. 91, Check u. Leinen neu, Gurtzeug, 1a-Zustand, DM 500,-; ☎ 08042/1417.

Compact 33, Bj. 4/94 (Zweitschirm), DM 3.200,-; ☎ 089/6923333 (tags).

Compact 33, Modell 1/95, gelb mit grün/lila, sehr guter Zustand, VB DM 4.000,-; ☎ 0841/390813.

Compact 33, Bj. 5/93, incl. Speedsystem, 2-Jahres-Check neu, sehr guter Zustand, VB DM 3.400,-; ☎ 0521/433031.

Compact 33, Bj. 3/94, 1a-Zustand, DM 3.100,-; ☎ 0841/55747.

Compact 33, Bj. 6/95, incl. Speedsystem, neues Design, neu, DM 4.290,-; ☎ 0214/68836.

Compact 33, neuw., Sitzgurt Firebird Pro Comfort, Reserve Charly Second Chance, Vario Bräuniger Alto Vario P2, VB. ☎ 09553/369 (dl.).

Compact 35 D, blau/pink, 90 - 110 kg, Speedsystem, VB DM 3.300,-; ☎ 08651/4884 (tags), 5723 (abends).

Condor SP 10, Bj. 89, neuw. Zustand, VB DM 500,-; ☎ 06028/3566.

Condor SP 10, Bj. 89, neuw., pink/weiß, VB DM 550,-; ☎ 08031/72898 (ab 18.00 Uhr).

Cyclod 40 Biplace, Sonderfarbe, sehr guter Zustand, DM 3.700,-; ☎ 08303/440.

Cyclod 40 Mono, Sonderfarbe, sehr guter Zustand, DM 3.700,-; ☎ 08303/440.

Dimension 24/91, Bj. 92, guter Zustand, pink/gelb/blau, 55 - 80 kg, Check bis 5/97, VB DM 3.500,-; ☎ 07841/23346.

Discus 2000/70, Bj. 9/93, Check neu, lila, gepflegt, 60 - 85 kg, VB DM 2.990,-; ☎ 08153/4737.

Discus 2000/90, mit Gurtzeug Skyline Distance X mit Kreuzversp., Rettungsschirm Skyline, Flytec 3030 P mit PC Software, Schuhe Meindl Super Fun, Gr. 44, Packsack Comet groß, Bj. 93, 2-Jahres-Check 9/95, sehr guter Zustand, kompl. ☎ u. Fax 08678/74210.

EQ Sport 24, Bj. 90, pink/gelb, guter Zustand, mit Gurtzeug Perche Fashion Fly, Packsack, DM 1.100,-; ☎ 07621/63460.

EQ Sport 26, Check 96, Leinen neu, guter Zustand, DM 790,-; ☎ 0621/4815080 o. 3817229 (dl.).

EQ Sport 26, Bj. 91, guter Zustand, DM 500,-; ☎ 02351/61155.

EQ Sport 26, Bj. 9/92, sehr guter Zustand, mit Helm u. Gurt, DM 690,-; ☎ 0214/68836.

EQ Sport 26, Bj. 6/91, kompl. mit Gurtzeug, Rückenprotector, Rettungsgürt, Vario, Helm, Hose u. Schleppklinge, nur kompl., VB DM 1.200,-; ☎ u. Fax 06131/35405.

freeX Frantic L, Bj. 6/95, weiß/orange, neuw., DM 4.250,-; ☎ u. Fax 07551/63193 (abends).

freeX Frantic L, rot/weiß, sehr guter Zustand, VB DM 4.000,-; ☎ 089/7901896.

freeX Frantic M, Bj. 5/95, neuw., gelb/lila, DM 3.900,-; ☎ 08102/6540.

freeX Frantic M, Bj. 4/95, weiß/orange, DM 4.200,-; ☎ 07121/490111 o. 07129/5330.

freeX Frantic M, Bj. 4/95, 80 - 110 kg, VB DM 4.200,-; ☎ 07121/490111.

freeX Frantic M, Bj. 2/95, lila/grün, 1a-Zustand, VB DM 4.000,-; ☎ 08042/2781.

freeX Frantic M, Bj. 2/95, lila, DM 3.300,-; ☎ 06201/182911.

G-Sport-L, Bj. 7/95, weiß/lila, incl. Packsack u. Beschleuniger, DM 3.600,-; ☎ 08224/90155.

G-Sport-L, Bj. 7/95, 80 - 105 kg, neu, VB DM 4.500,-; ☎ 07675/382, Fax 1560.

Genair 24, Bj. 90, Erstflug 5/93, Check 8/96, sehr guter Zustand, kompl. mit Gurtzeug u. Rettungsgürt, DM 1.600,-; ☎ 07158/62862.

Harley Elite, Bj. 90, kompl. mit Sitzgurt u. Rettungsschirm, VB DM 1.000,-; ☎ 08856/4987.

Karat 23 c, Bj. 92, Check neu, VB DM 1.950,-; ☎ 02302/85310.

Marlin 23, Bj. 12/93, kompl. mit Gurtzeug Edel Force u. Rettungssystem Oskar 18 neu, VB DM 2.500,-; ☎ 02351/81768 (abends).

Marlin 29, Bj. 94, lila/weiß, neuw., DM 2.850,-; ☎ 0671/44139.

Marlin 29, Bj. 4/95, DM 2.950,-; Rettung Charly 118, DM 730,-; Bräuniger AV Basis, DM 390,-; Alles neuw.! ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Marlin 29, Bj. 94, lila/weiß, neuw., DM 2.900,-; ☎ 07153/49333 o. 07153/41664.

Marlin 29, Bj. 4/94, lila/weiß, DM 1.990,-; ☎ 0214/540297 (Büro) o. 02174/60604.

Master 10, Bj. 88, sehr geringes Packvol., kompl. mit Gurtzeug, Sack u. Vario, VB DM 250,-; ☎ 08651/2693.

Maui 26, Bj. 93, Check neu, mit Gurtzeug, Retter, Vario mit Speedsensor, Helm, kompl. VB 3.400,-; ☎ 08061/92983.

Maui 28, Bj. 94, 1a-Zustand, Check neu, Gurtzeug Charly Rodeo, DM 2.800,-; Auch einzeln. ☎ 08161/83606.

Nova Phocus 29, Bj. 1/95, gelb, evtl. mit Gurtzeug, DM 3.000,-; ☎ u. Fax 0821/469817.

Nova Phocus 29, Bj. 7/94, türkis/blau, VB DM 3.200,-; ☎ 07331/81809.

Nova Phocus 29, Bj. 10/94, türkis/blau, 90 - 120 kg, DM 3.400,-; ☎ 06147/2267.

P 22/28, Bj. 93, incl. Gurtzeug, Modular u. Rettung Minirex, VB DM 3.200,-; ☎ 08063/5585.

P 22/28, Bj. 9/93, sehr guter Zustand, Paratech Gurt u. integr. Rettungsgürt, Rückenprotector aus Kevlar, Sitzbrettverlängerung, Airbag etc., VB DM 3.800,-; ☎ 0221/174427, Fax 171221.

P 22/28, Bj. 5/93, lila/gelb, Modular, Minirex-Schirm 110, Bräuniger Vario, Helm, Paratech-Kombi, Hanvog-Stiefel 45, alles neuw., DM 3.700,-; ☎ 08651/64464.

P 22/28, Bj. 7/93, Check neu, 1a-Zustand, Fußbeschleuniger, 65 - 90 kg, lila, DM 2.500,-; ☎ 07254/4287.

P 40 Biplace, Bj. 93, DM 2.600,-; ☎ 0911/4720361.

P 40/26, Bj. 10/92, pink, guter Zustand, mit Check, 80 - 105 kg, VB DM 2.000,-; ☎ 07682/1493.

P 40/26, Bj. 6/93, Check bis 3/97, VB DM 1.750,-; ☎ 0821/720390 (tags), 888185 (abends).

P 40/26, Bj. 6/93, Check bis 3/97, VB DM 1.750,-; ☎ 0821/720390 (tags), 888185 (abends).

P 40/29, Bj. 3/93, 80 - 120 kg, 2-Jahres-Check, Rettung Minirex 110, keine Notöffnung, kompl. DM 2.400,-; ☎ 07631/73958 o. 791113.

P 40/29, Bj. 10/93, violett/weiß, DM 2.800,-; ☎ 03447/311564.

P 40/29, Bj. 10/93, sehr guter Zustand, 90 - 130 kg, DM 2.000,-; ☎ 07361/79475.

P 40/29, 2-Jahres-Check 1/95, neue Traggurte mit u. ohne Trimmer, DM 2.000,-; ☎ 0621/734703.

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

Phocus 26, Bj. 1/95, sehr guter Zustand, 70 - 100 kg, DM 3.000,-; ☎ 07361/79475.

Phocus 26, grün/gelb, neuw., DM 3.800,-; ☎ 089/8144379.

Phocus 26, grün-gelb, neuw., ☎ 089/8144379.

Phocus 26, Bj. 10/94, neuw., VB DM 3.500,-; ☎ 07732/56747.

Phocus 26, Bj. 7/94, guter Zustand, gelb/grün, DM 3.900,-; ☎ 07364/7387.

Phocus 26, Bj. 6/95, neuw., 70 - 100 kg, DM 3.500,-; ☎ 07361/79475.

Phocus 26, Bj. 5/95, pink/violett, 75 - 100 kg, VB DM 3.900,-; ☎ 07328/4423 (ab 19.00 Uhr).

Phocus 26, Bj. 7/94, VB. ☎ 07171/76175.

Phocus 26, Bj. 12/94, 1a-Zustand, DM 3.450,-; Vario Bräuniger, DM 190,-; ☎ 07123/31656.

Phönix 28, violett/pink, Check 4/94, windtauglich, 1a-Zustand, Husky Komfort-GS-Gurtzeug, sehr guter Zustand, incl. Rückenprotector, 2 Gurttaschen, Beschleunigungssystem u. Nova-Packsack, evtl. mit Revolution II Rettungsgürt. ☎ (0)89/793266.

Sensor I, 2 Monate alt, VB DM 3.900,-; ☎ 08666/8641.

Sensor I, Bj. 8/95, lila, neu, 75 - 105 kg, DM 3.900,-; ☎ 07665/4796.

Sensor I, Bj. 5/95, lila-Design, VB DM 3.900,-; ☎ 0041/73237039.

Sensor XL, Bj. 7/95, VB DM 4.100,-; ☎ 08334/552.

Sensor XL neu, VB DM 4.300,-; ☎ 08663/41266, Fax 5675.



Space 24, Bj. 93, Check neu, lila/weiß, DM 1.900,-. ☎ 08039/3837.

Space 24, Bj. 11/92, türkis, mit Check, sehr guter Zustand, Fußbeschleuniger u. Rucksack, VB DM 2.500,-. ☎ 0911/7593352.

Space 24, Bj. 11/92, türkis, mit Check, sehr guter Zustand, Fußbeschleuniger u. Rucksack, VB DM 2.500,-. ☎ 0911/7593352.

Space 24, Bj. 12/92, 75 - 95 kg, Check bis 11/96, VB DM 2.300,-. ☎ 07533/6251.

Space 27, Bj. 3/94, weiß, Rainbow-Design, VB DM 2.990,-. ☎ 07159/44105.

Space 27, Bj. 93, türkis, DM 2.200,-. ☎ 09208/9549.

Stellar 33 mit Speeds-, Bj. 8/93, lila/weiß, Ta-Zustand, Check neu, kompl. mit Gurtzeug Skyline Distance X, DM 2.600,-. ☎ 08841/8130.

Stellar 33 mit Speeds-, Bj. 92, dicke Leinen, pink, DM 1.700,-. ☎ 089/5707674/713729.

Stellar 35, Bj. 93, ab 90 kg, violett/weiß, DM 2.000,-. ☎ 05604/6742.

Super Space M, Bj. 5/95, neuw., DM 4.300,-. Firebird Vest, DM 750,-. ☎ 04104/3259, Fax 80175.

Synto 27, Bj. 5/94, grün, VB DM 3.333,-. ☎ 08861/71925.

Taboo 28, Bj. 92, Check 3/92, guter Zustand, DM 1.200,-. ☎ 0211/451204.

Twist 25, Bj. 11/90, Check bis Ende 96, mit Rettung u. Gurtzeug, kompl. VB DM 1.650,-. ☎ 0761/80269 (ab 18.00 Uhr).

Twist 28, Bj. 90, 60 - 110 kg, VB DM 1.200,-. Rettungsschirm Perche Oscar 18, Bj. 93, unbenutzt, VB DM 500,-. Sitzgurt Vonblon Diagonal, Bj. 90, VB DM 100,-. ☎ 089/4487805.

Twist 28, Bj. 91, mit Gurtzeug Flip incl. Rettungsgerät, DM 950,-. ☎ 08841/4671 (ab 18.00 Uhr).

Twist 28, Bj. 90, Gurtzeug, Pucksack, Rettungsgerät sowie Turbo 11 Zeller (Übung), kompl. DM 600,-. ☎ 08860/1340.

Twist 28, Bj. 91, Check bis Ende 96, mit Gurtzeug, DM 450,-. Vario P 2, DM 200,-. Rettung R2, DM 400,-. Gleitschirmstiefel, neuw., DM 150,-. ☎ 07391/2056.

Twist 28, Bj. 90, lila/weiß/pink, mit Gurtzeug u. Pucksack, VB DM 550,-. ☎ u. Fax 06202/22455.

Vision L, Bj. 9/94, lila/weiß, Ta-Zustand, incl. Pucksack, Speedsystem u. Innensack, VB DM 3.600,-. ☎ u. Fax 089/351792-0 (Mo. - Fr.) o. ☎ u. Fax 08023/722 (Sa. u. So. Stefan).

Vision L, Bj. 95, blau/weiß, sehr guter Zustand, VB DM 4.100,-. Gurtzeug Supersede + Charly Rettungsschirm, VB. ☎ u. Fax. 06202/4111 o. 08686/8589.

Vision L, Bj. 9/94, neuw., blau/weiß, Speed, Pucksack, incl. DM 3.400,-. ☎ 06773/418, Fax 7349.

Vision L, Bj. 6/94, lila/weiß, VB DM 2.100,-. ☎ 08821/58497.

Vision L, Bj. 9/94, blau/weiß, Speed + Pucksack, kompl. DM 3.400,-. ☎ 06773/418, Fax 7349.

Vision L, Bj. 2/95, blau/weiß, neuw., VB DM 3.900,-. Evtl. mit Gurtzeug Supersede, ☎ 06202/4111 o. 08686/8589.

Vision L, Bj. 7/94, guter Zustand, Pucksack, VB DM 3.200,-. ☎ 08781/1398.

Vision L, Bj. 7/94, DM 2.900,-. ☎ 07551/64285.

Vision L, Bj. 4/95, DM 3.800,-. ☎ 02302/85310.

Vision L, Bj. 94, violett, guter Zustand, DM 3.200,-. ☎ 08026/1352.

Vision L, Bj. 5/95, lila, DM 3.490,-. ☎ 02739/6118.

Vision L, Bj. 6/94, blau, VB DM 3.400,-. ☎ 0561/14047.

Vision L, eingeflogen 5/95, DM 4.000,-. Edel Gurtzeug + Rettung RS 3, DM 700,-. Vario Wasmer, DM 300,-. Pucksack, DM 200,-. ☎ 07327/6893.

Vision L, Bj. 7/94, sehr guter Zustand, DM 3.300,-. ☎ 09128/5124 o. 089/337720 o. 09851/3597.

Vision M, Bj. 9/94, lila/weiß, DM 3.900,-. ☎ 07334/5593 (ab 19.00 Uhr).

Vision M, Bj. 10/94, pink, DM 3.800,-. ☎ 07621/591150.

Vision M, Bj. 11/94, sehr guter Zustand, blau/weiß, DM 3.800,-. ☎ 0731/66053.

Vision M, Bj. 10/94, lila, DM 3.500,-. ☎ 0761/25057.

Vision M, Bj. 7/94, Pucksack, Rettung Flight Design, Vonblon Diagonal, DM 5.000,-. Auch einzeln. ☎ 0201/578070.

Vision M, Bj. 94, 75 - 110 kg, lila/weiß, DM 3.200,-. ☎ 06146/5444.

Vision M, Bj. 94, pink/weiß, Pucksack + Speed, DM 3.600,-. ☎ 08031/59841.

Vision M, Bj. 5/94, lila/weiß, neuw., DM 3.900,-. ☎ 07153/28757.

Vision M, Bj. 7/94, pink, VB DM 4.000,-. ☎ 08847/6214.

Vision M, Bj. 5/95, magenta, Pucksack, DM 4.300,-. ☎ 08236/1409, Fax 1781.

Vision M, Bj. 8/94, neuw., VB DM 3.550,-. Minitex Rettung, Bj. 91, VB DM 355,-. Charly Gurtzeug Husky, Bj. 93, VB DM 350,-. Kompl. DM 3.800,-. ☎ 0821/461645.

Vision S, Bj. Ende 94, neuw., lila, DM 3.290,-. ☎ 02739/6118.

Vision S, Bj. 11/94, sehr guter Zustand, blau/weiß, DM 3.600,-. ☎ 0731/66053.

Vision S, Bj. 95, neu, VB DM 4.000,-. ☎ 08686/288.

X 3, Bj. 87, mit Gurt, neuw. DM 200,-. ☎ 08631/7592.

Zenith 26, Bj. 6/91, kompl. mit Rettung u. Gurtzeug, VB DM 2.000,-. ☎ 0521/429586.

Zenith 26, Bj. 91, pink/lila, Speedsystem, Gurtzeug Vonblon Liga,

Rettungsgerät Charly 96, Vario Afro Pocket, VB DM 2.200,-. ☎ 08042/4995 o. 09191/60657.

Zenith 26, Bj. 7/90, pink/gelb, mit Trimmer, DM 1.200,-. Sitzgurtz Air Bulle Swing Dynamic, evtl. mit Charly Rettungsgerät, Probeflug mögl. VB. ☎ 07385/517.

Zenith 26, Bj. 92, 70 - 100 kg, pink/lila, sehr guter Zustand, Beschleunigersystem, extra großer Pucksack, VB DM 1.300,-. ☎ 07971/8292.

Zenith 26, 2-Jahres-Check, sehr guter Zustand, mit Charly 96, Skyline Distance X, VB DM 2.800,-. ☎ 05032/94040.

Zenith 28, Bj. 91, pink/lila, Speedsystem, 2-Jahres-Check, Pucksack, neuw., DM 1.500,-. Evtl. sonst. Zubeh. erhäht. ☎ 08374/5608.

Zenith 28, Bj. 91, Speedsystem, neuw., pink/lila, Pucksack, VB DM 1.500,-. ☎ 08374/5608.

2-3

Advance Omega III/29, Bj. 4/95, weiß/pink, VB DM 4.500,-. ☎ 07321/61796 (ab 17.00 Uhr).

Advance Omega III/29, neuw., VB DM 4.950,-. ☎ 07324/2525.

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, weiß/violett, neuw., VB DM 4.900,-. ☎ 07328/6798.

Advance Omega III/29, Bj. 12/94, 90 - 105 kg, VB DM 4.300,-. ☎ 07424/4863.

Aerologic 51, Bj. 10/93, Skyline Gurtzeug, DM 1.900,-. ☎ 08662/8293, Fax 3181.

Aerologic 51, Bj. 2/93, Leinen neu, Ta-Zustand, VB DM 1.900,-. ☎ 08233/9442.

Aerologic 51, Bj. 7/93, sehr guter Zustand, weiß mit Design, DM 2.300,-. ☎ 08373/8566.

Aerologic 51, Bj. 7/92, violett, Zweitgerät, sehr guter Zustand, VB DM 1.750,-. Evtl. mit Gurt Paratech Modular. ☎ 07631/4546 (ab 18.00 Uhr).

Aerologic 51, Bj. 7/93, sehr guter Zustand, DM 1.850,-. ☎ 08662/8353.

Aerologic 55, neuw., mint, DM 2.200,-. ☎ u. Fax 08861/68493.

Aerologic 55, Bj. 94, weiß, VB DM 4.000,-. ☎ 09624/1555 (ab 18.00 Uhr).

Aerologic 55, Bj. 4/94, neues Design, weiß, HMA-Leinen, DM 2.900,-. ☎ 0821/499706.

Aerologic 55, Bj. 93, neonorange, Leinen 94 neu, VB DM 2.600,-. Gurtzeug Perche Perfekt Integral, Bj. 93, Schleppklinke, Helm, etc., auch einzeln. ☎ 0221/661455 (ab 18.00 Uhr).

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.

Aerologic 55, Bj. 7/95, Sonderfarben, OW weiß, US lila, mit Sonderdesign, HMA Leinen 1,8 mm, mit Beschleuniger u. Bergsteigerucksack, neuw., DM 3.700,-. ☎ 08224/90155.

Aerologic 55, Bj. 6/93, Leinaneck 3/94, Gurtzeug Perche Perfekt + Reserve, alles 6/93, nur kompl., VB DM 3.400,-. ☎ 06861/77223 o. 07602/1411.

Apollo 22, Bj. 92, pink mit Muster, sehr gepflegter Zustand, Pucksack, Gurtzeug u. Rettung, kompl. VB DM 1.850,-. Perche Integrahelm, VB DM 120,-. Meindl Superfun, Gr. 41 - 42, VB DM 170,-. ☎ 0751/552670 o. 805-118.

B3 29, Bj. 8/94, gelb, VB DM 3.550,-. ☎ 08294/1353 o. 08238/60113.

B3-26, Bj. 4/94, lila, VB DM 2.290,-. ☎ 08294/1353 o. 08238/60113.

Barracuda 25, lila, ☎ 089/3618642 o. 0712/8114656.

Barracuda 28, Bj. 2/95, DM 2.300,-. ☎ 0271/6224.

Barracuda 28, Bj. 94, VB DM 2.000,-. ☎ 07426/2712.

Barracuda 31, Bj. 94, mit Pucksack, VB DM 2.000,-. Gurtzeug EdelForce, DM 200,-. ☎ 07426/2712.

CX II 23, Bj. 11/94, Check und Leinen neu, guter Zustand, VB DM 1.400,-. ☎ 08021/8755.

Duck 10, Bj. 89, 75 - 110 kg, mit Gurtzeug, guter Zustand, ohne Check, DM 600,-. ☎ 07304/42631.

Finesse I 1/2 Jahre alt, 85 - 115 kg, guter Zustand, DM 2.300,-. ☎ 08238/2000 o. 0171/2316748.

Finesse, Bj. 7/94, guter Zustand, VB DM 4.250,-. ☎ 0931/67669.

Finesse, Bj. 3/94, gelb/pink, Pucksack neu, sehr guter Zustand, VB DM 3.500,-. ☎ 0761/892758 (ab 20.00 Uhr).

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.

Genair 26, Bj. 90, 2-Jahres-Check neu (bis 9/97), gelb/pink mit blauen Streifen, Packsack, guter Zustand, VB DM 1.300,-. ☎ 09281/42210, Fax 18272.

Genesis M, Bj. 6/95, weiß/pink, mit Gurtzeug Charly Husky, mit Rettungsgerät Charly, VB DM 5.800,-. Auch einzeln. ☎ 06151/58901.

Genesis M, Bj. 5/95, 70 - 95 kg, weiß/lila, VB. Vario Bräuniger P II, VB. ☎ 06151/424981.

Genesis M, Bj. 4/95, weiß, VB DM 3.900,-. ☎ 0041/73237039.

Genesis M, Bj. 5/95, neuw. VB. ☎ 08367/629 (abends).

Katana 55, Bj. 93, Gurtzeug Delta Fly, Bj. 94, Minitex 110, Sigma, Bj. 90, Klinke, Fa. Koch, Bj. 93, VB. ☎ 06147/8491.

Katana 55, Bj. 5/94, lila/weiß, sehr guter Zustand, VB DM 2.900,-. ☎ 09261/95312.

Katana 55, Bj. 8/93, sehr guter Zustand, DM 2.500,-. Koch-Schleppklinke, DM 50,-. ☎ 05731/860903.

Phantom 45/II, Bj. 92, 2-Jahres-Check, gegen Höchstgebot. ☎ u. Fax 08022/7340.

Prisma 29, Bj. 7/92, sehr guter Zustand, Check neu, DM 1.790,-. Evtl. auch mit Gurttasche. ☎ 07123/31656.

Spirit FXC 25, Bj. 91, Check u. B-Leinen neu, guter Zustand, VB DM 1.400,-. ☎ 0831/63387.

Sting 28, 1 Jahr alt, blau/weiß, DM 2.700,-. Gurtzeug Husky (Charly), DM 250,-. Vario Charly Lexus, DM 200,-. ☎ 06083/2654.

2-3G

Corrado Challenger 25, 85 - 110 kg, lila/gelb, 2. Check im Mai 97, VB DM 1.900,-. Gurtzeug Soaring Light Plus, 1 Jahr alt, DM 300,-. ☎ 08652/64266.

Genair 224, Bj. 5/91, guter Zustand, gelb/rot/blau, 2-Jahres-Check, VB DM 600,-. ☎ 07022/36349.

Spydair 44, Bj. 93, pink, 1a-Zustand, DM 1.900,-. ☎ 06792/46471.

2E

Zenith 23, Vonblon-Liga Retter in sehr gutem Zustand. ☎ 089/2710823.

Zenith 23, Bj. 90, guter Zustand, gelb/pink, incl. Gurtzeug Swing Samba u. Retter Minitex 110 u. Vario Bräuniger LCD, VB DM 1.300,-. ☎ 08321/89807.

2G

Apache 23, Bj. 9/92, incl. Gurtzeug, Rettung u. Vario Bräuniger Alto, VB DM 2.400,-. ☎ 08157/3433.

Apache 23, Bj. 6/92, Gurtzeug, Rettung, Vario, Helm, Schirm, neuw., VB DM 2.400,-. ☎ 08157/3433 (priv.), 08152/700484 (dl.).

Apache 26, Bj. 7/92, 2-Jahres-Check, VB DM 800,-. Evtl. mit Gurtzeug u. Rettungssystem. ☎ 08023/213.

Apache 26, Bj. 92, neuw., Gurtzeug Sittling Bull, Check 6/96, DM 1.450,-. ☎ 089/463899.

Apache 26, Bj. 7/92, Check 5/94, Leinen neu, kompl. mit Gurtzeug Sittling Bull u. Packsack, DM 1.350,-. ☎ 06031/92844.

Apache 26, Bj. Ende 92, Check u. Leinen neu, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung Second Chance, Rucksack u. Vario P II Bräuniger, alles guter Zustand, nur kompl. DM 2.500,-. ☎ 07127/22670.

Apache 26, Bj. 92, lila, 2-Jahres-Check, Gurtzeug Sittling Bull Light, integrierte Rettung Flight Design, Packsack, guter Zustand, VB DM 1.300,-. ☎ 07533/808-207 o. 07531/72721 (abends).

Apache 29, Bj. 93, zitronengelb, Check bis 9/96, Gurtzeug Vonblon Diagonal, Rettungsschirm Firebird R2, kompl. DM 1.990,-. Evtl. mit Bräuniger Alto Vario P2, DM 300,-. ☎ 089/1784582 (Uwe Sasse).

Apache 29, Bj. 11/92, lila/weiß, kompl. mit Gurtzeug UP-PA 3, Packsack, Check u. Leinen neu 11/94, sehr gepflegt, VB DM 2.200,-. ☎ 07151/21993.

Apache 29, Bj. 10/92, DM 700,-. ☎ 0271/6224.

Apollo 30, Bj. 3/93, neu, gelb, 90 - 120 kg, Packsack, DM 2.800,-. Evtl. mit Rettungsgerät, VB. ☎ 0228/940-124 (dl.) o. 327656 (priv.).

Brizair 28, Bj. 91, 2-Jahres-Check bis 7/97, Gurtzeug Airbulle, VB DM 1.800,-. Bitte schriftlich an: Markus Schmidt, Alzmannsberg 10, 95478 Kemnath. Bitte ☎-Nr. angeben, Rückruf möglich!

Brizair 28, Bj. 5/92, B-Leinen, Check neu, Gurt, Packsack, Rettungsgerät Sigma Minitex, VB DM 2.200,-. ☎ 07351/21379.

Dream A3 26, Bj. 92, grün/gelb, 1a-Zustand, Gurtzeug Supina 2, Rettungsgerät Charly Second Chance, VB DM 2.800,-. ☎ 0711/7846643.

Flyair 1000, Bj. 2/92, Gurt Primo mit Fußbeschleuniger, Rettungsschirm, LCD-Vario, Packsack, 1a-Zustand, DM 2.000,-. ☎ 08084/2630.

Synto 30, Bj. 95, lila, DM 4.000,-. ☎ u. Fax 08861/68493.

3

Advance Omega III/32, Bj. 8/95, Sonderfarbe, Topzustand, VB DM 5.400,-. ☎ 09402/930916 (abends).

Aero 27, DM 300,-. ☎ 09131/501229.

Aerologic 47, Bj. 91, kompl. mit Rettungsgerät Charly, Gurtzeug u. Packsack von Perche u. Schleppklinke, Leinensatz 2. Jahr, gegen Gebot. ☎ 09371/5852.

Aerologic 47, Bj. 1/93, türkis/gelb, VB DM 1.500,-. ☎ 07321/61796 (ab 17.00 Uhr).

Energy I, Bj. 5/95, weiß/lila, neuw., VB DM 3.800,-. ☎ 089/1575934 (ab 17.00 Uhr).

Energy I, Bj. 5/95, weiß/lila, sehr guter Zustand, VB DM 4.200,-. ☎ 08669/37459.

Energy M, Bj. 7/95, türkis/weiß, 70 - 90 kg, VB DM 3.900,-. ☎ 08023/213.

Energy M, Bj. 5/95, gelb/rot, neuw., VB DM 3.700,-. ☎ 089/1575934 (ab 17.00 Uhr).

Energy XL, Bj. 6/92, blau/türkis/pink, guter Zustand, für schwere Piloten, VB DM 2.500,-. ☎ 07652/6195 o. 1667 (ab 19.00 Uhr).

F1-24, Bj. 89, DM 400,-. ☎ 09131/501229.

Katana 51, Erstflug 2/94, 1,0 Leinen, DM 1.600,-. ☎ 08821/82392.

Katana 51, Check neu, guter Zustand, gr. Packsack, VB DM 1.499,-. ☎ 02202/41461 (priv.) o. 149-2524 (bis 16.00 Uhr).

Kendo I, neuw., VB DM 2.000,-. ☎ 06392/839/3553.

Kendo I, Bj. 8/94, weiß/rot, crashfrei, gepflegt, DM 3.250,-. ☎ u. Fax 07551/63193 (abends).

Kendo M, Bj. 94, 70 - 85 kg, Check neu, sehr schnell, DM 1.790,-. ☎ 0271/382332, Fax 381506.

Kendo M, Bj. 4/95, Sonderfarbe weiß/türkis, VB DM 2.900,-. ☎ 08651/3417 (AB, rufe zurück.)

Minoa 33, neuw., pink/lila/weiß, VB DM 4.900,-. ☎ 08145/782 (ab 17.00 Uhr).

Paratech P5 27, DM 2.900,-. ☎ 08303/440.

Prisma 26, Bj. 10/94, sehr guter Zustand, VB DM 1.800,-. ☎ 02202/83084.

Racer 23, Bj. 92, Wettkampfleinen, guter Zustand, DM 1.800,-. ☎ 08303/440.

Racer 23, Bj. 5/94, weiß, VB DM 2.200,-. ☎ 07031/878984.

Sphinx 29, Bj. 9/93, weiß/grün, 1a-Zustand, evtl. mit Trimmer, DM 1.900,-. ☎ 08652/3565.

Sphinx 29, Bj. 3/94, blau/weiß, VB DM 3.500,-. ☎ 089/6709096.

Sphinx 29, Bj. 7/94, DM 2.400,-. ☎ 08621/7425.

ZX X-large, Bj. 5/91, Charly Gurtzeug Protekt + Rettungsschirm SC 118 (Passiv), neu, umgerüstet, Vario Bräuniger LCD II, kompl. DM 2.100,-. ☎ 08862/8950.

ZX X-large, Bj. 94, mit Gurtzeug SubAir + Revolution 2, DM 2.900,-. ☎ 07551/2739.

3G

Flash 51, GS 7/91, lindgrün, VB DM 600,-. ☎ 089/8114102.

Ninja 30, Bj. 91, neuw., mit Gurtzeug u. Charly 96, VB DM 1.200,-. ☎ 08631/7592.

Gemischt

Prieler Racer Integral, 170 cm, 55 kg, dunkelblau/violett, Brustcontainer, DM 250,-. ☎ 089/6016036.

Metamorfosi, GS 86, 1a-Zustand, keine Notöffnung, DM 150,-. ☎ 089/6016036.

Gleitschirmpacksack, neuw., DM 100,-. Vario Afro Cross Country 8000, DM 300,-. ☎ 089/426510.

Charly Highlight, 175 - 190 cm, alle Extras, mit allem Zubehör, sehr guter Zustand, DM 990,-. ☎ 02173/71858 o. 0172/2407931.

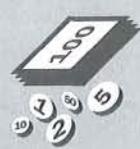
Vario Micro Panel III, Modell 94, 95er Software, mit allem Zubehör, DM 900,-. ☎ 02173/71858 o. 0172/2407931.

Perche Jet-Helm, pink mit Perche-Graffiti-Dekor, Gr. L = 59 - 60, neuw., VB DM 99,-. ☎ 02224/3445.

Gurtzeug Charly High Light, 175 - 190 cm, alle Extras, Bj. 94, neuw., mit allem Zubehör, DM 990,-. ☎ 02173/71858 o. 0172/2407931.

Carly Pinguin, 175 cm, DM 350,-. ☎ 06201/63372.

Tausche P40/26, Bj. gegen 29qm Schirm, P40 bevorzugt. Evtl. mit Wertausgleich. ☎ 05242/37531.



Bräuniger Alto Vario Basis, Bj. 93, mit GS-Halterung, DM 350,-. ☎ 07344/8756 o. 0731/6023153.

Reisepartner(in) mit mögl. viel Zeit von beurlaubten Lehrern gesucht. Campingbus, GS-Sonderpilot, offen für weltweite Ziele. Auch Nichtflieger willkommen. Gruppe? H. Giese, Liebrechtstraße 1, 30519 Hannover.

Gleitsegelgurt Paratech Modular mit RS Sigma 29, Bj. 10/93, sehr guter Zustand, DM 900,-. ☎ 07361/79475.

Gurtzeug Tigra mit Rettung Columbus 18, Bj. 95, sowie Vario Basis SP mit Garantie. ☎ 08334/552.

Gleitschirmmagazin, Hefte 1/91 bis 9/94 u. weitere Einzelhefte abzugeben. ☎ 0521/103114.

Gleitsegelgurtzeug Vonblon Liga, lila/grün/gelb, guter Zustand, VB DM 290,-. ☎ 069/841788.

Vario Flytec 3020, DM 500,-. ☎ 089/403452.

GS-Gurt Charly Edel Flip, mit Kreuzgurtzeug, Bj. 90, sehr guter Zustand, gepflegt, DM 120,-. Incl. Schraubcontainer. ☎ 07841/25069.

Vario Flytec 3010, Rettungsgerät Firebird R2, Sitzgurt Charly Paratech Gleitschirm, ☎ 07633/981545.

Abrollwinder T+D mit Wickelmotor, DM 2.400,-. ☎ 02692/8288.

Gurtzeug Perche Tigra, 1 Monat, VB DM 750,-. Rettungsgerät Columbus 18, Doppelkappe, VB DM 800,-. Alto Micro Panel 3 mit sämtl. Zubehör, VB DM 850,-. ☎ 08666/8641.

Vonblon-Diagonal-Einsteiger-Gurtzeug, mit Karabinern, ca. 3 Jahre alt, sehr guter Zustand, VB DM 250,-. ☎ 0231/412578.

Vario Skybox Maxx mit FAI-Barograph, Ladegerät 220V/12V u. Druckerkebel, VB DM 700,-. ☎ 07321/61796 (ab 17.00 Uhr).

Flugfunk IC A 20, mit Zubehör, DM 600,-. ☎ 08741/6841.

Hai-Fronteinstigerschürze, Charly Rettungssystem, Helm, Gr. 178 cm, Vario, kompl. DM 999,-. ☎ 08322/3410.

Prieler Spaghetti Racer, 175 - 180 cm, DM 350,-. ☎ 06201/182911.

Flugfunkgeräte Delkom A/2960 + Ladegerät u. Akku, Paarweise o. Stück, o DM 498,-. ☎ 0861/69555 o. 0861/8317, Fax 8317.

Rettungsgerät Sigma Minitex 110, neuw., VB. ☎ 08024/91364 (ab 20.00 Uhr).

Hanweg GS-Schuhe, Gr. 38, neu, DM 170,-. Skyriider Vario, neu, DM 150,-. Charly Flip Gurtzeug, DM 200,-. Helm Protec, Gr. M/L, DM 70,-. ☎ 07761/6933 (abends).

Gurtzeug Charly Rodeo, DM 300,-. Oder Tausch gegen Barograph o.ä. Rettungsweste Marinepool für Überswassertraining. ☎ 08161/83606.

Sup Air Race Gurt, lila/weiß, incl. Second Chance 96, incl. Schnellkarabiner, VB DM 1.100,-. ☎ 09402/930916 (abends).

Vario Bräuniger Alto Classic, fahrikneu incl. Fahrtemesser u. Lithiumzelle, kompl. DM 800,-. ☎ 07305/4622 (abends), 0731/3989141 (tags, Manfred Plösch).

Gurtzeug Prieler Racer Slider, rot, 175 - 180 cm, Funk-, 2 Foto- und Messertasche etc. Rucksack, VB DM 790,-. ☎ 089/3617646 (ab 17.00 Uhr).

Gurtzeug Sup Air incl. wahlweiser Kreuzverspannung u. Beinstrecker. Wallberg-80-Punktetaste, 4 Punkte abgeknipst, für DM 120,-. ☎ 08020/7340.

Rettungsgerät Sigma Minitex 110, keine Notöffnung, Bj. 91, VB DM 450,-. Charly Gurtzeug neuw., Bj. 91, VB DM 350,-. ☎ 09861/87865 (zwischen 17.00 u. 18.00 Uhr).

2-m-Handy, Akku, Ladegerät, Zubehör, neu, DM 370,-. Headset mit Vox, neu, DM 90,-. ☎ 02242/80938.

Integral Gurtzeug Airwave Race 2, neuw., sehr guter Zustand, ca. 180 cm, VB DM 880,-. ☎ 0711/6070425.

Gurtzeug Vonblon Liga Integral, mit Rettungsschirm u. Rückenprotector, VB DM 1.250,-. ☎ 0931/67669.

Gurtzeug PPP, 160 - 175 cm, Fronteinstieg, verstellbare Liegeposition im Flug, guter Zustand, DM 300,-. ☎ 0711/3161279.

Minitex 110, Rettungsgerät nicht gebraucht, auf Wunsch neu gepackt, DM 450,-. ☎ 08021/8755.

Karpfengurt, 170 - 180 cm, mit Rettungssystem (neu gepackt), VB DM 340,-. ☎ 0221/794448.

Schuhe Meindl Superfun, Goretex, Gr. 9, neuw., ☎ 06151/144078 o. 148941.

Tausche DHV-Info 68-83 gegen Flasche Jack Daniels + Porto. ☎ 05509/1482.

Headset f. Yaesu o.ä. m. PTT-Schalter am Helm f. DM 60,-. Tausche Surfaustrüstung, Board Aquata 305, 2 Segel, Gabelbaum, m. Schnellversch. 2, 2-teil. Mast, Sitztrapez u.ä. gg. Intermediate-Drahten, evtl. mit Wertausgleich. ☎ 0561/103658.

Bräuniger Alto Vario Basis, Bj. 93, mit GS-Halterung, DM 350,-. el. 07344/8756 o. 0731/6023193.

Gurtzeug Skyline Distance, Charly Rettung SC 118, Bj. 91, VB DM 930,-. ☎ 0561/826641 o. 089/528469.

Rettungsschirm Charly 96 für GS, Bj. 91, neuw., neu gepackt, keine Notöffnung, DM 500,-. ☎ 06063/2395 (abends).

Rettung Charly 96, keine Öffnung, DM 400,-. Vario Bräuniger P 3, gelb, Werkcheck 5/95, DM 420,-. ☎ 0731/61316.

2-Meter Amateur-Handfunkgerät, Icom IC-25, DM 350,-. Vario Flytec digitale Anzeige, Steigakustik, DM 250,-. ☎ 08041/75665.

Integralhelm Uvex-Nightmare, neu, Gr. S, sehr leicht, VB DM 180,-. Fliegeruhr Casio Altimeter, mit Höhenmesser, Barometer, Thermometer u.v.m., VB DM 220,-. Mit Garantie. ☎ 0911/617072.

Gurtzeug Vonblon Diagonal, Bj. 8/91, VB DM 130,-. ☎ 06192/22927.

Charly Pinguin bis 170 cm, neu, silbergrau mit pink Taschen u. Streifen, sowie Aerocom Vario/Höhenmesser. ☎ 08022/67764 o. 5492.

Drachengurtzeug Sting, 180 cm, neuw., VB DM 680,-. ☎ 06392/839/3553.

Vario Wasmer Cockpit mit Fahrtemesser, VB DM 600,-. ☎ 06392/839/3553.

Bräuniger Alto Vario Competition mit Schlepptasche und PC-Graph-Window, DM 1.150,-. Kompaß von Flytec (elektronisch), DM 190,-. ☎ 08621/7425.

Flugfunk Icom IC-A 20 MK2, DM 800,-. ☎ 07022/61694.

Ersatzteile für Zephir CX, kompl. Segellatten mit Kächer, Seitenrohr mitte, hinten rechts u. Endstück, Kielrohrende, Spreizlatte, Mylar-Einlage u. defektes Segel. ☎ 06151/895331.

Flugfunk Icom A 20, neuw., DM 790,-. ☎ 069/701630.

Hängegleiter Gurtssystem Skyline Contest Zip Vario + Rettungsschirm für Größe 185 cm, neuw., gelb/violett, VB DM 1.290,-. ☎ 08651/67135.

Gleitschirmstiefel Meindl Superfun, Gr. 11, neuw., incl. Imprägnierspray, DM 150,-.

Woodey Valley Gurtzeug mit Charly RS, Größe 165 - 170 cm, Bj. 93, VB DM 1.500,-. ☎ 07162/45704.

Gurtzeug Firebird Pro Comfort, VB. ☎ 0511/2834825.

Gurtzeug Pro Design, Protector, VB. ☎ 0511/2834825.

Ersatzteile für Supersport 167 Competition (8/89), ein Seitenrohr u. Kielrohr defekt, z.B. Ersatzsteuerbügel, Segellatten, Packsack usw., Integralgurt Delta Fly, Rettungsschirm Parasail IV. ☎ 07159/5562.

Vario Bräuniger Basis SP, Drachenhalterung, Gleitschirmhalterung neu, Speedmesser, Tasche, VB DM 490,-. ☎ 02295/6014 (abends).

Bräuniger Basis SP, Bj. 95, mit Garantie, DM 430,-. ☎ 06147/2267.

Barograph Fa. Luft, Type 8025.00, Maße ca. 135 x 95 x 60 mm. ☎ 0731/68208 o. Fax 0731/62649.

2 Pinguin Gurte, 1 Rademacher Schirm, 1 Charly Schirm, 2 Kevlar Helme, Bräuniger LCD III, Wasmer Combi Vario, 1 Toli Träger, 1 Kennwood Funkgerät + Zubehör, ☎ 0221/868026 (tags), 02206/6870 (priv.).

Charly-Pinguin-Gurt, mit Charly Schirm, Bj. 89, neuw., VB DM 700,-. Keller-Gurt mit Schirm, VB DM 400,-. Bräuniger Alto Vario DX mit Fahrtemesser, Temperatur, Zeit, 2 Höhenmesser, Vario, VB DM 500,-. ☎ 06251/56323.

Hängegleitgurtzeug Charly Kniehänger, Bj. 92, neuw., neonrot, incl. Einhängekarabiner Stubai 5000, DM 200,-. ☎ 07724/1552.

Rettungsgerät Firebird R2, neuw., VB DM 450,-. Barograph Bräuniger Alto Print, FAI zugel. VB DM 200,-. Integralhelm Kevlar, Gr. 58 - 60 mit Helmset u. Akkustivario, VB DM 300,-. ☎ 08041/71357.

Flytec Vario 3005, DM 380,-. GFK-Kevlar Rückenprotector, DM 50,-. 4 Gurtzeugkarabiner o DM 10,-. ☎ 08841/4671 (ab 18.00 Uhr).

Integral Charly Pinguin, 180 - 185 cm, rot/blau/metallic, Bj. 88, guter Zustand, DM 350,-. ☎ 02065/81960.

Wasmer Vario Plus, neuw., VB. ☎ 02248/1084.

Vario Afro, Micro Panel 3 mit Gleitschirm u. Drachenhalterung, VB DM 700,-. ☎ 089/587412 o. 08032/7121.

APCO-Airbag-Gurtzeug, neuw., gegen Gebot. H. Giese, Liebrechtstraße 1, 30519 Hannover.

Gurtzeug UP Action LX, Bj. 6/95, DM 650,-. Bräuniger Vario Basis, 1/2 Jahr alt, DM 410,-. ☎ 0214/68836.

Raum Nürnberg und Umgebung, GS-Fliegerinnen u. -Flieger gesucht, unverkrampft, jung o. junggeblieben. Wir (1 x w / 2 x m) freuen uns auf Euch. ☎ 0911/289088.

Vario Bräuniger Competition, neu, VB DM 950,-. ☎ 08666/6193.

Vario Ball M 50, mit Barograph, Halterung für Basis u. Steuerbügel, DM 300,-. ☎ 07751/3433 o. 0731/724759.

Worldcup-Finale in St. André, Aufnahmen aus den Lüften, VHS 50 min. Cassette, DM 35,-. ☎ 0911/4720361.

Charly Second Chance 96, keine Öffnung, neuer Container, DM 450,-. ☎ 089/463899.

Gurtzeug Sting, Fronteinstieg, Parasail Rettungsschirm, Gr. ca. 165 - 175 cm, sehr guter Zustand, VB DM 550,-. Bräuniger LCD 2, guter Zustand, VB DM 450,-. ☎ 09181/9837.

Gurtzeug Charly Integral, Gütesiegel 1988, guter Zustand, 170 - 185 cm, Größe verstellbar, rot, DM 230,-. ☎ 02371/5456.

2-m-Handfunkgerät, klein, leicht, großer u. kleiner Akku, FM 140-150 MHz, DM 270,-. ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Prieler Karpfengurt, Gr. M, zitronengelb, neuw., DM 350,-. ☎ 089/7609444.

DHV-Info 12/88 - 9/95, VB. ☎ 08031/72898 (ab 18.00 Uhr).

gebrauchtmarkt

Brüniger AV Competition, mit Flügelradensensor, neueste Software für Soalfahrer, DM 800,-. ☎ 089/6111527.

Für Dekorationszwecke: Glidzillo, Bj. 87, ohne Gütesiegel, komplett. Glidzillo, Bj. 86, ohne Gütesiegel zerlegt, für Dekoration, Teiletäger oder aus 2 mach 1. Zusammen DM 600,-. ☎ 0721/890731.

Gurtzeug Charly Pinguin, 7/89, Gr. 186 cm, VB DM 450,-. Brüniger Vario LCD III, neuw., VB DM 350,-. Uvex Integral-Helm, Gr. L, VB DM 150,-. Rettungsschirm Rademacher PSR I, keine Notöffnung, VB DM 250,-. ☎ 05295/1734.

Integralgurt Skyline-Contest-ZV, 8/92, Gr. 178 cm, 85 kg, incl. Rettungsschirm, Extras, Top-Zustand. VB DM 1.250,-. ☎ 07136/22223.

Vario-Afro-Micro-Panel 3, incl. IR km/h-Sensor, Halterung, Druckerdatenkal, LCD-Anzeige, Speicher, Baro, Sinkalarm, incl. Schutztasche, VB DM 1.000,-. ☎ 05326/85970.

Sammlung Drachenfliegermagazine sowie einige DHV-Infos und Ausgaben der Zeitschrift Gleitschirm zu verk. GS-Rettungsgerät Charly-Second-Chance 84, DM 380,-. Gleitschirmrucksack, neuw., mit Rückenpolster, DM 130,-. ☎ 0228/327656 (priv.) o. 940-1242 (dl.).

Tausche LCD-VII mit Barograph neu gegen Ball M 50. ☎ 02632-43400/46613.

Stat. Doppeltrommel-Winde, Eigenbau, DHV-Zulassung für alle Schleppverfahren, Kadett-Motor, 2 x Delcom-Flugfunk, VB DM 13.500,-. ☎ 030/7225691.

Brüniger Alto Vario DX, VB DM 450,-. Neu überholt, sehr guter Zustand, incl. 2 x Batterien, Drachenhalterung u. Flügelradensensor. ☎ 06432/83489 (nur So u. So), Fax 83861.

Rettungsschirm Charly Revolution HG mit Wirbel, DM 790,-. ☎ 02632/46613 o. 43400.

HG-Gurtzeug Madreiter Integral, lila/schwarz, 170 - 180 cm, guter Zustand, mit Parasail IV, DM 800,-. Ohne Schirm DM 400,-. ☎ 07161/41793.

Ersatzteile für Moyes XS 155 Australia, Flügelrohre, Querrohre, Turm, neue Basis, neue Unterverspannung, Steuerbügelrohre, 2 Original-Packsäcke u.s.w. (ohne Segel), nur kompl., DM 350,- bei Abholung. ☎ 05502/3764 (ab 19.00 Uhr).

Brüniger LCD VII mit Speed, eingeb. Akku, VB DM 700,-. ☎ 07304/3559.

Stat. Adelwarthwinde, 2. Lock gelb/pink, JNP 5/95 überholt, guter Zustand, teilweise neue Teile, incl. Zubehör u. evtl. Moped, VB. ☎ 0172/3609629 o. 036691/53415.

Fahrsensor für Flytec o. Brüniger Vario, neu, DM 125,-. ☎ 09141/5515.

Tausche HP AT 158 gegen Impuls 17 (DM 2.300,-) Möglichst mit weißem Segel. ☎ 08652/2645, Fax 66872.

Gesucht

Axis 13 oder AT 145 oder Ramair 146 oder TRX 140. ☎ 08821/71958.

Hallo Gleitschirmflieger! Wir haben uns am 3. Okt. 1994 am Parkplatz der Hochgrat-Seilbahn und am Sonntag, 15.10.1995 auf dem Parkplatz in Andelsbuch getroffen. Du hattest beim Langlauf einen Unfall und es ging Dir nicht besonders gut. Würde Dich gerne wiedersehen. Ruf mich doch mal an. ☎ 07305/3831.

Hängegleiter K4/K4 Plus, bis DM 4.000 / DM 4.500,-. ☎ 0221/794448.

Funfex als Ersatzteillager gesucht. ☎ 05341/267771 (AB).

Suche stationäre Trammelwinde, evtl. auch reparaturbedürftig.

Brüniger AV Competition bzw. Flytec 3030 mit Speed-Sensor. ☎ 0228/327656 (priv.) o. 940-1242 (dl.).

Gleitschirmfluggelände (Naturstart, kein Windschlepp) im Großraum Köln/Bonn/Aachen/Koblenz. ☎ 0228/327656 (priv.) o. 940-1242 (dl.).

Spezielle Video- u. Fotokamera-Halterung für Gleitschirm-Flugaufnahmen sowie Sammlung der Zeitschrift Gleitschirm, Poster, in- und ausländischer GS-Literatur, auch Tausch gegen Sammlung der Zeitschrift Drachenfliegermagazin. ☎ 0228/327656 (priv.) o. 940-1242 (dl.).

Ball-Cockpit M 50, ☎ 02632-43400/46613.

Hängegleiter-Doppelsitzer-ausrüstung, ☎ 0761/289677.

Gebrauchtes Gurtzeug, Vonblon Integral, ☎ 069/841788.

Xenon 26, ☎ 05651/60772.

Funfex als Ersatzteillager, ☎ 05341/267771.

Kurzpacksack für Funfex, auch Tausch gegen neuen Längsack mögl. ☎ 04122/52000, 0171/7348916.

Phocus 131 oder Philou 29, ☎ 06094/631.

Verloren! Segellatten Uno, am 11.8.95 Drachenlandwiese in Bossano. Weiße u. rote Spitzen. Belohnung! ☎ 07071/87097.

Motortauglichen Schirm für 130 - 140 kg. ☎ 06094/631.

Zum Saisonbeginn 96 Gebrauchter, Kategorie 2, für 110 kg, bis ca. DM 2.000,-. ☎ 02542/1073.

Neuwertiger Omega III/29, ☎ 07561/4902.

Gefunden

Pocket-Windmesser, Wer mir sagen kann wann und wo er es verloren hat, soll mich anrufen. ☎ D-0911/406657 o. 52 (AB)



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 _____



Arbeitgeber als Förder

Die LAUBAG ist der größte Braunkohle-Abbaubetrieb. Über 28.000 Mitarbeiter zählt die Firma. Zu ihnen zählen über 1.000 Azubis.

Im Rahmen eines Förderprogramms werden den Lehrlingen auch verschiedene Freizeitaktivitäten angeboten, die Konzernleitung hat sich im Frühjahr 1995 entschlossen, auch Gleitschirmfliegen in dieses Programm mit aufzunehmen. Auf Firmenkosten wurden vier komplette Gleitschirmausrüstungen samt Doppeltrommelwinde und Zubehör angeschafft. Die bereits bestehende Gleitschirmschule kümmert sich um die fachgerechte Ausbildung der interessierten Azubis.

Leider fehlte noch ein geeigneter Übungshang. Kurze Rede, langer Sinn. Mit Hilfe eines modernen Abraumbaggers wurde kurzerhand ein 60 Meter Übungsberg aus Abraummaterial aufgeschüttet und begrünt. Für das Aufschütten benötigte der »Baggerriese« einen Tag.

Robert Kleinhans

Keine Prüfungsangst

Ich habe am 10. Juli 1995 mit dem Gleitschirmfliegen angefangen. Aufgrund der superguten Flugbedingungen und der kompetenten Betreuung seitens meiner Flugschule war ich in der Lage, mich für die Prüfung am 10./11. August anzumelden.

Tage vor der Prüfung - und auch bis kurz davor - machten Schauergeschichten über »abgespacete« Prüfer die Runde. Komischerweise konnten die Erzähler meistens nicht aus eigenen Erfahrungen berichten, sondern gaben nur Gehörtes weiter.

Ich für meine Person empfand die Prüfungsvorbereitungen sowie die gesamte Durchführung als äußerst realistisch und kompetent. Auf diesem Wege nochmals meinen herzlichsten Dank an alle Beteiligten.

Für kommende Piloten, die die Prüfung noch vor sich haben, kann ich nur empfehlen: Laßt Euch nicht nervös machen und bildet Euch Eure Meinung selbst.

Peter Schmidt

Gaukler, Fakir, Schlangentänzerin

Der Vereinspokalwettbewerb wurde durch starken Wind beeinträchtigt. Nachdem Sonntagnachmittag die Windgeschwindigkeiten allmählich zurückgingen, konnten die letzten Wertungsflüge stattfinden. Bürgermeister Horst Kochendorfer überreichte die Pokale, Sieger wurde Björn Berle vor Gunter Rentschler und Klaus Haßfeld. Am Samstagabend dann das große Spektakulum, mit Gauklergruppe »Nimulus«, Fakir und Schlangentänzerin. Lange dauerte es, bis spät in der Nacht die Lichter im Festzelt ausgingen. Kegelbahn, Glücksrad, Pferdekutsche, Schätzfrage, auch Airbrushmalerei und Tandemfliegerei trugen zum guten Gelingen der Veranstaltung bei. Danke an alle.

Gleitschirmclub Kraichtal
Werner Schmidt



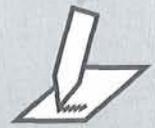
Die Flugschule Ulm hat ein Sicherheitstraining am Hallstätter See organisiert. Die Teilnehmer waren nach Kursende übereinstimmend der Meinung: Ein Sicherheitstraining ist eigentlich ein Muß!

Helmut Maier

Volleyball-Nationalmannschaft geflogen

An einem spielfreien Tag war die deutsche Damen-Volleyballquipe zur Regeneration auf Schloßgut Bullachberg zu Gast. Die Athletinnen versuchten sich auch in den Luftsportarten Drachenfliegen, Gleitschirmfliegen und Ballonfahren. Die Lehrer des Luftsport- und Freizeitentrums Aktiv unternahmen mit den Sportlerinnen, die ihr Herz in der kurzen Zeit bereits an diese Sportart verloren hatten, auch noch Tandemflüge mit Gleitschirm und Drachen vom nahegelegenen Tegelberg.

Richard Roth



Vorstandsarbeit

Bereits 11 Monate nach der Gründung des Gleitschirm- und Drachenflieger-Clubs »Ostwindfreunde« mußten in der diesjährigen Jahreshauptversammlung Vorstandswahlen angesetzt werden.

Die bisherigen Vorstandsmitglieder Karin Kirst (Schriftführerin) und Guido Scholz (Vorsitzender) sind nach Bayern verzogen und können sich somit nicht mehr unmittelbar um die Angelegenheiten des Vereins kümmern, Lambert Stäp-gens (Kassenwart) stellte sein Amt nach vollzogener Gründungsphase zur Verfügung.

Der Verein dankte den ausscheidenden Vorständen ausdrücklich für ihre hervorragende und erfolgreiche Arbeit vor allem im Zusammenhang mit der Vereinsgründung und der Geländezulassung.

Die Neuwahlen ergaben folgende Vorstandszusammensetzung:

Vorsitzender: Gerhard Rosenbaum
Stellvertreter: Alf Raddatz (wie bisher)
Kassenwart: Manfred Albracht
Schriftführer: Hans Josef Roggendorf

Mit der Neuwahl hat sich auch die Vereinsadresse geändert: Gerhard Rosenbau, Stoltenhoffstraße 12, 52249 Eschweiler, Tel. 02403/22870, Fax 34440.

Ostwindfreunde
Hans Josef Roggendorf



Startvorbereitung in Bassano. Wegen tiefer Wolkendecke und fehlender Bodensicht war kein Start möglich. Zufällig sehen wir einen Gleitschirmflieger, der die Wartezeit auf ganz besondere Art nutzt.

Peter Hueber



Die Sieger v.l.n.r.: Birgit Kienast, Ernst Eisele, Birgit Mauch, Alfred Bitzer, Beate Schlaps, Lorenz Datz.

Chancen für Anfänger

Seine 7. Clubmeisterschaft richtete der 1. Parafly Club Schwaben wieder im bewährten Fluggebiet Andelsbuch aus. In drei Durchgängen konnten die angereisten Mitglieder ihr Können beweisen, wobei die Aufgaben wie immer so gestellt waren, daß auch Anfänger mit Schulschirm eine Chance hatten. Besonders hoch bewertet wurde die saubere Landung im Zielkreis oder auf dem Punkt. Flüge mit Außenlandung brachten keine Punkte.

Am Ende des Tages zeigte sich, daß mit einer Ausnahme nicht die alten Hasen vorne lagen, sondern ein neues Clubmitglied. Pokale und Preise erhielten Lorenz Datz, Alfred Bitzer und Ernst Eisele und bei den Damen Birgit Kienast, Birgit Mauch und Beate Schlaps.

Der Club bedankt sich sehr bei den Sponsoren für die gestifteten Preise und bei den Organisatoren und Helfern, ohne die solche Veranstaltungen nicht möglich sind.

1. Parafly Club Schwaben
Wolfgang von Brunn

Zum Brief »Unfallpilot gesucht « Info 82

Keine Behinderung

In dem Artikel sucht Frau Christa Knott einen Gleitschirm-piloten, welcher ihrer Aussage nach an ihrem Unfall vom 2. Juli in Zams, Landeplatz Venet, schuldig sei. Ich war an diesem Mittag am Landeplatz und beobachtete den Vorfall mit weiteren Vereinsmitgliedern des DHC-Aalen. Allerdings schreie die Darstellung von Frau Knott nach einer Richtigstellung:

Richtig ist, daß der GS-Pilot aus einer Höhe von ca. 300 m auf 100 m (jeweils über Landeplatz) abspiralte. Dies geschah meiner Meinung deshalb, da beide, Frau Knott und der GS-Pilot in 300 m auf etwa gleicher Höhe waren und der GS-Pilot zeigen wollte, daß er vor Frau Knott landen will. In der Höhe von ca. 100 m ging der GS-Pilot in Position und setzte seinen Landeanflug in korrekter Weise fort (Position-Gegen-Quer-Endanflug). Der GS-Pilot landete am Rand des Landeplatzes in unmittelbarer Nähe des Abbauplatzes um dem nachfolgenden HG mit Frau Knott Platz zu lassen. Weiterhin drehte der GS-Pilot sich am Boden stehend um und blieb an seinem Platz stehen (mit am Boden liegenden Schirm), um dem landenden HG zu zeigen, daß er ungestört einlanden kann.

Zu diesem Zeitpunkt befand sich Frau Knott gerade im Queranflug. Dieser Queranflug fand meiner Meinung viel zu langsam statt, da am Landeplatz in Zams normalerweise starker Bodenwind mit Turbulenzen herrscht. Bei der folgenden Linkskurve in den Endanflug rutschte der Laser auf Grund der zu geringen Fahrt über die linke Fläche, streifte mit dieser den Boden und schlug mit dem Trapezeck am Boden auf. Der Aufschlag ging alles in allem recht glimpflich ab.

Zu der Pilotin gingen ich, ein weiterer Zeuge und der GS-Pilot um ihr zu helfen. Der GS-Pilot fragte Frau Knott sogar, ob sie sich behindert gefühlt hätte, was sie damals ausdrücklich verneinte. Es stellte sich recht schnell heraus, daß die Hand gebrochen war. Frau Knott wurde von uns ins Krankenhaus Zams gebracht. Dort warteten wir sogar noch, bis sie zur Behandlung aufgenommen wurde (ca. 1 1/2 Stunden).

Ich weiß nicht, ob sich der GS-Pilot meldet, allerdings sollte er sich nicht unnötig den Kopf zerbrechen und vielleicht ein schlechtes Gewissen bekommen, wenn er den Artikel im Info liest. Frau Knott konnte ohne Behinderung landen, die Ursachen für ihren Crash lagen alleine bei ihr.

Gerald Franke

Termine '96

Am Samstag, den 24.2.1996 ab 19.00 Uhr ist im Vereinslokal Koppelstein in Lahnstein/Süd Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen. Der Vereinsausflug geht vom 25.5. bis 1.6.1996. Es können auch Nichtmitglieder mitfahren.

Info und Anmeldung beim 1. Vorsitzenden Werner Schmitt, Tel. 06773/418 oder Fax 7349. 1996 finden unsere Stammtische wieder am 1. Montag im Monat ab 19.30 Uhr im Hotel Koppelstein La./Süd statt.

*Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Werner Schmitt*



Fliegerhochzeit

Wenn Flieger heiraten, ist das Wetter oft leider auch nicht besser, als wenn man zum Fliegen gehen will. Wenn die Trauzeugen aber auch Piloten sind und ihre Fluggeräte trotz Regen aufbauen, kommt die Braut trotzdem trocken zur Kirche. Das Brautpaar Marija und Michael Eitrich bedankt sich dafür herzlich bei Michael Deugler und Michael Rutta.

Michael Eitrich

Wetterkunde-Kalender '96

Der Kalender der Deutschen Meteorologischen Gesellschaft hat im kommenden Jahr die Flugwetterkunde als Schwerpunktthema. Die 13 Fotos sind auch für Hartgesottene eine Augenweide.

Der Reiz dieses Kalenders - ich beziehe ihn seit Jahren - liegt nicht zuletzt an den kurzen, prägnanten Infos auf der Bildrückseite. Da wird Wetterkunde zum Anfassen geboten. Einziger Nachteil: Man muß sich ranhalten!

Der 95er Kalender war schon Anfang des Jahres vergriffen. Erstmals gibt es den Inhalt auch auf CD-Rom. Bestellungen sind an die Deutsche Meteorologische Gesellschaft, c/o Institut für Meteorologie der Freien Universität Berlin, Karl-Heinrich-Becker-Weg 6 - 10, 12165 Berlin, zu richten.

Ingo Westerboer



Foto: Peter Stamm



Hochries in der Hand der Hexen

Die Wettervorhersagen waren vernichtend: Gewitter mit Sturmböen und Hagel. Dennoch trafen sich morgens um 10.00 Uhr 26 Pilotinnen bei der Flugschule Hochries um den alljährlichen »Flying Witches Cup« von der Hochries auszufliegen. Dank der geballten »Hexenkraft« wurde dieser Tag wider allen Voraussagen, zu einem der besten Flugtage dieser Saison.

Zu den bisherigen Gruppen X (Hexen in der A-Schein-Ausbildung und A-Schein-Pilotinnen mit wenig Flugerfahrung) und Y (erfahrene A-Schein-Pilotinnen und B-Schein-Pilotinnen) kam dieses Jahr noch die Gruppe Z (Hexen im Tandem) dazu. Aufgaben waren wieder Schätzen der Flugzeit, Bojenfliegen und Ziellandung.

Siegerin der Gleitschirmgruppe wurde von 5 Pilotinnen Silke Marxt, ganz knapp gefolgt von Petra Kreuz auf dem 2. Platz und Andrea Kern auf dem 3. Platz.

In der Drachen-Tandemgruppe starteten 5 Teilnehmerinnen: 1. Lisi Ranhartstetter mit Pilot Rudl Bürger, 2. Gitti Vogt mit Rudi Kutz, 3. Rebecca Obermeier mit Pilot Jogi Obermeier.

In der X-Gruppe starteten 8 Hexen mit dem Drachen:

1. Marion Vetter, 2. Vera Brolich, 3. Katharina Spöttl.

Die Drachenfliegerinnen der Y-Gruppe waren ebenfalls zu acht am Start: 1. Rosi Schwarz, 2. Karin Dörfeld, 3. Astrid Zetter.

Die »Flying Witches« bedanken sich bei den vielen unermüdlichen Helfern und den Sponsoren, die tolle Preise zur Verfügung stellten: Sügro, Fa. Skyline, Fa. Finsterwalder, Fa. Fly and more (Wills Wing), Fa. Ailes de K und Althof Drachenfliegerclub.

Der »Flying Witches Cup« versteht sich nicht als tierisch ernster Wettbewerb, sondern als Meeting for Fun.

Helene Mayer

Wetter via Videotext

Ich wohne in Böblingen. In das Kabelnetz Böblingen/Sindelfingen speist die Telekom das Schweizer Fernsehen DRS ein. Als »alter (Videotext)-Zapper« sind mir dort die Seiten 750 ff. aufgefallen:

Es handelt sich hier um spezielle Aviatik-Seiten. Das Angebot beinhaltet die allgemeine Flugwetterprognose, das Segelflugwetter, GAFOR und TAF, NOTAM, KOSIF und METAR. Nachdem meine Neugier geweckt war, begann ich mit Hilfe von Fachliteratur die dort verschlüsselten Wetterinformationen zu lesen.

Insbesondere die METAR-Seite 758 benutze ich inzwischen für die Flugplanung: Bei diesen Flugplatzwetter-Daten sind Flugplätze in der Alpenregion aufgeführt. Anhand dieser Information läßt sich sehr genau einschätzen, welches Wetter im anvisierten Fluggebiet herrscht (natürlich nur, wenn dies in der Nähe eines der Flughafens liegt).

Aron Carl

Die Leiden eines Schleppiloten oder Meilenstein im Flachland-Drachenflug

Heute könnte ich heulen: Warum bin ich nur UL-Schleppilot geworden, wo Motorfliegen mir wie ein Verbrechen vorkommt an Tagen wie diesem, an dem sogar Scheunentore in die Luft gehen und ich tausendmal lieber im Drachen von Aufwind zu Aufwind gleite? Meine Chance war gestern, als Pepe schleppen mußte. Aber bei viel zu spätem Start und abtrocknender Luftmasse schaffe ich gerade mal schlappe 45 km, bin trotzdem stolz, weil mir an der Elbe zweimal der Wiederaufstieg aus 200 Metern glückt, während Arno bei frühem Abflug den 100-km-Zielflug nach

Magdeburg nur haarscharf verfehlt und Andreas, alias »Fritze«, an der Wahl seiner Dreieck-Wendepunkte auf dem dritten Schenkel scheitert. Sein Landezeug in Zollchow versteht als Modellflieger etwas von Aufwinden und berichtet, daß die Gegend als Absauffalle bekannt ist, weil hier thermisch wenig abgeht. Dabei hätte er mich vorher fragen sollen. Seit zwei Jahren liegt mein 100-km-Havelland-Dreieck ausgefeilt in der Schublade, und jede seiner Teilstrecken bin ich schon einmal geflogen, aber niemals ganz herumgekommen.

Nach der Außenlandung vom Vortag zeigt Andreas Interesse daran und notiert für heute die Wendepunkte: Bhf Schönhäuser Damm, Glöwen Bhf und die Kirche von Nackel, zusammen 108 km Strecke und größtes FAI-Dreieck, das jemals im norddeutschen Flachland gewagt wurde. Start ist diesmal nicht in Segeletz, sondern auf dem Dreieckschenkel im traditionsreichen Fliegerdorf Stölln, das seit gestern wieder, wie jedes Jahr am ersten August-Wochenende, sein Lilienthalfest feiert.

Als ich um 11 Uhr meinen fliegenden Gartenstuhl aus der Flugzeughalle in Kyritz ziehe, tränen mir die Augen. Der Himmel zeigt überall superschöne weiße Farbtupfer, deren Basis noch auf 2000 Meter ansteigen soll, und die Segelflieger hängen schon unter den Wolken. Beim Start in den leichten Südostwind fühle ich sofort, daß die Luft »brennt«. Das wird ein Hammertag. Reinhard von der Motorflugschule hört mich beim Abflug im Funk und wünscht mir gutes Gleiten. Wenn er wüßte, daß ich heute statt gleiten schleppen muß!

Andreas macht sich gerade fertig, als ich in Stölln lande. Den Einstiegsbart knackt er bereits in 350 Metern, dreht auf

und verschwindet bald am Horizont. Ich muß aufpassen, denn die Luft brodeln in dem hügeligen Gelände überall. Dementsprechend hart sind die Schlepps und oft schleudert mich die Thermik brutal in die Trapezecken. Das sind Momente, in denen ich Norddeutschland hasse, weil es hier keine ordentlichen Flugberge gibt. Nur deshalb muß ich diesen fliegenden Staubsauger bedienen, obwohl ich viel lieber »richtig« fliegen würde. Aber heute bin ich dran, es ist nicht zu ändern, denn vor drei

Tagen hat uns Peter verwöhnt, als Andreas seine 243 km nach Görlitz schafft und ich mit immerhin 112 km meinen alten Flugplatz Reinsdorf erreiche, von dem mir 1991 der erste große »DDR«-Flug über 130 km geglückt ist.

In Stölln fliegen jetzt die Kornhalme hoch, ein richtiger »Dust-Devil« zieht über den Platz. Mit allen Kräften halte ich das Trike am Trapez, während es hinten den eingehängten Drachenflieger erwischt und am Boden

überschlägt. Zum Glück läuft alles glimpflich ab.

Dann ist Windstille. Henry, der Superstarter mit den langen Beinen, legt einen Fehlstart hin. Unfaßbar! Dafür sieht er beim zweiten Start den Storch in 200 m, klinkt aus und dreht gemeinsam mit ihm hoch, Klasse!

Der Pechvogel des Tages ist Mike. Ich schleppe ihn in den besten Bart dieses Sonntags, wir kreisen uns am Seil in Nullkommanichts auf 500 m hoch, er klinkt und findet den Aufwind nicht wieder. In deftigem Saufen landen er fast gleichzeitig mit mir und ist so frustriert, daß ihn keiner mehr zu einem weiteren Start überreden kann, schade. Zwei Stunden später kommt Wolfgang überraschend herunter. Er wollte auch auf Dreieck-Kurs, war bis zur Basis gestiegen, traute sich aber nicht vom Platz weg, weil ihm plötzlich das Sinken so stark vorkam. Man mag es nicht glauben! Um halb sieben, als es schon keiner mehr für möglich hält, denn die Cumuli haben sich bereits aufgelöst, schwebt tatsächlich Andreas herein. Hat er oder hat er nicht? Erlösende Mitteilung: Nach fünf Stunden Flugzeit: Das Dreieck ist geschafft, wunderbar! Nun ist endlich bewiesen, daß auch in Brandenburg große geschlossene Flugaufgaben möglich sind. Glückwunsch Andreas! Und ich wäre so gerne mitgeflogen.

Claus Gerhard



Foto: Oliver Barthelme



Wintermeeting

Vom Samstag, den 13. bis Freitag, den 19.1.1996, findet in Dorfgastein ein Winterwettbewerb für Drachen- und Gleitschirmflieger statt. Skifahren und Zeitflüge werden von einem bunten Rahmenprogramm begleitet. Auskünfte und Anmeldungen bekommt man von den Dorfgasteiner Bergbahnen. Tel. 0043/6433/2230. A - 5632 Dorfgastein 109.

Dorfgasteiner Bergbahnen

Fliegende Kartoffeln

Diesmal ließ uns das Wetter nicht im Stich und so konnten wir unser 2. Fun-Turnier am Neunerkopf im Tannheimer Tal austragen. Die gestellte Aufgabe war, eine Flugzeit möglichst nahe der Schätzzeit zu erlangen, eine Kartoffel im Landeanflug in einen umgedrehten Regenschirm zu werfen und eine Punktlandung zu schaffen. Dies versuchten 29 Flugfreunde, mehr oder weniger erfolgreich.

Die Rangliste: 1. Jürgen Gaudera, 2. Peter Felk, 3. Bernhard Saum. Beste Dame wurde Gabi Schlosser auf dem hervorragenden 10. Gesamtplatz.

Flugfreunde Ulm/Donautal
Peter Felk

Gut unterstützt

Wir haben bei uns im Kirbachtal eine probeweise Neuzulassung nur für die Interessengemeinschaft bekommen. Und immer wieder höre ich: »Der DHV unterstützt Euch nicht! Die sind weit fort!« und ähnliche Kommentare.

Da muß ich mal etwas richtig stellen! Der DHV als geländezulassende »Behörde« kann nicht anders reagieren als das Landratsamt oder andere staatliche Stellen. Alles geht seinen Instanzenweg. Der DHV als »Verband« hat mir sehr viel Unterstützung auf meine oft unsachlichen Fragen gegeben und Wege gewiesen, die man noch gehen könnte. Deshalb ist es gut zu wissen, daß der Verband DHV uns nach wie vor sehr gut unterstützt; man muß halt nur anrufen und fragen!

Sonja Heidler

Gleitschirm-Pokalfliegen in Hütten

Bei sonnigem, warmen Herbstwetter stellten sich 30 Piloten aus dem Alb-Donau-Kreis am Flughafen Hütten der Aufgabe eines Zeit- und Zielfliegens. Das schöne Wetter lockte zahlreiche Zuschauer an, um diesen Wettbewerb zu verfolgen. Die Gewinner der Pokale wurden in zwei Durchgängen ermittelt. Der zweite Durchgang gestaltete sich erwartungsgemäß sehr spannend, da die Piloten in umgekehrter Reihenfolge ihrer Platzierung aus dem ersten Durchgang starteten.

Der Wettbewerb endete um ca. 15 Uhr mit folgenden Gewinnern: 1. Thomas Ramminger, 2. Thomas Neuner, 3. Oliver Paulheim, 4. Ralf Eder, 5. Hermann Wegerer.

Der erste Sieger erhielt zusätzlich einen großen Wanderpokal, der von unserem Fliegerkamerad Johannes Rehm gestiftet wurde.

Für die Bewirtung der Piloten und Gäste sorgte der SSV Hütten. Im Namen aller Piloten bedanke ich mich bei der Flugschule Ulm, Ernst Unfried, für die gelungene Veranstaltung und hoffe auf das 8. Mal 1996.

Heinz Schwer

Zum Brief »Gelungene Werbung« Info 82

Unabhängiger Verein

Informationen über den Verein »Die Remstaler« erhält man nur von den unten genannten Personen und nicht über die Flugschule. Wir wollen damit nur vermeiden, daß wir in irgendwelche Zusammenhänge oder Abhängigkeiten mit irgendeiner Flugschule gebracht werden. Als Verein sind wir neutral und unabhängig und das wollen wir auch bleiben. Hier die Ansprechpartner:

1. Vorsitzender, Lothar Schweizer, Ginsterweg 26, 71384 Weinstadt, Tel. 07151/609337.
2. Vorsitzender, Wolfgang Juhnke, Kaiserstraße 3, 73650 Winterbach, Tel. 07181/42400.
Pressereferent, Wolfgang Deuschle, Karl-Baisch-Straße 14, 71384 Weinstadt, Tel. 07151/68534.

Die Remstaler
Wolfgang Deuschle

Ökologischer Fliegerwein

Auch in diesem Jahr haben wieder einige Piloten in den Weinbergen ihres Winzers an der Mosel gearbeitet, um »ihren« Fliegerwein zu ernten.

Nähere Auskünfte über den Fliegerwein »Wing-Over«, »B-Stall«, »Aufwind«, den Fliegersekt und die handgebogenen und bemalten »Gegenwindgläser« bekommt man von Anne Damm und Berthold Schorn, Emser Straße 25, 56076 Koblenz, Tel. 0261/703363.



Anne Damm

Zum Brief »DIN/ISO 9000« Info 81

Gut für Hersteller

ISO 9000 wäre vielleicht schon einmal erwähnenswert in Bezug auf die Herstellung und Wartung von Drachen oder Gleitschirmen, wenn man es inhaltlich richtig anpackt. Der Artikel von Herrn Bloß verwirrt unwissende Leser. Der Reihe nach:

- Falsch ist, daß die ISO 9000 eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme ist. Es geht ihr vielmehr darum, vorhandenes Personal und vorhandene Ressourcen (Werkzeug, Fahrzeuge, Maschinen etc.) effektiver einzusetzen. Daß dadurch unter Umständen Kapazitäten frei werden, die zur Erweiterung des Personalbestandes dienen, soll dabei nicht abgestritten werden.

- Falsch ist, daß die Anfänge aus England kommen. In den Ländern der aufgehenden Sonne wie Japan und China ist die Organisation der Arbeitsabläufe zu Optimierung und Fehlerminimierung seit Jahrzehnten Teil der Arbeitsplanung in größeren Betrieben. Nicht umsonst hat sich die Qualität der japanischen Autos so verbessert, um nur ein Beispiel zu nennen.

- Falsch ist, daß die ISO 9000 nicht zur Qualitätsverbesserung führt. Daß England im Produktqualitätsvergleich Europas an drittletzter Stelle steht, liegt sicherlich unter anderem am hohen Qualitätsstandard der übrigen europäischen Länder.

- Richtig ist, daß die ISO 9000-Zertifizierung eine wiederkehrende Prüfung ist, die Kosten verursacht. Ich gehe aber einmal davon aus, daß Herr Bloß mit seinem Pkw auch alle 2 Jahre zum TÜV fährt und diese Untersuchung zahlt. Sollte der Wagen des Herrn Bloß jedoch 20 Jahre alt sein, so würde ich trotz TÜV-Stempel nicht uneingeschränktes Vertrauen in die Qualität seines Fahrzeuges haben.

- Richtig ist, daß man mit einer ISO 9000-Zertifizierung werben kann. Wenn Herr Bloß seinen 20 Jahre alten Pkw verkaufen möchte, so kann er dies bestimmt besser, wenn er einen frischen TÜV-Stempel hat.

Die Aufgaben des DHV sind, so denke ich, jedem Mitglied klar. Daß das Niveau der Qualitätsprüfungen hoch ist, davon kann sich jeder überzeugen. Die Erkenntnisse des DHV fließen in vielen Bereichen immer wieder ein; wir lesen jeden Monat davon. Dies sind jedoch alles Dinge des DHV, die nichts mit der ISO 9000 zu tun haben.

Die ISO 9000 regelt Arbeitsabläufe zur Optimierung und Qualitätsverbesserung, sei es in der Fertigung, der Wartung und Inspektion oder in der Dienstleistung. Jeder Betrieb muß für sich ergründen, ob für ihn eine Zertifizierung von Nutzen ist. Es kann auch schon von Nutzen sein, sich mit der ISO 9000 zu beschäftigen - ohne eine Zertifizierung. Daß auch bei dieser Zertifizierung Schindluder getrieben wird, kann niemals generell ausgeschlossen werden. Dennoch sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit nicht so in Frage gestellt werden.

Andreas Trost

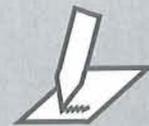
Herbstschau

Wir hatten für 2 Tage die Möglichkeit, unseren Verein auf dem Messestand der Schwäbischen Zeitung (SZ), einer

breiteren Öffentlichkeit zu präsentieren. Erwartungsgemäß war das Zielpublikum dieser regionalen Verbraucherausstellung nicht dasjenige, das sich in erster Linie für unseren Flugsport interessiert. Dennoch waren von unseren am Stand tätigen Mitgliedern immer wieder Fragen von interessierten »Fußgängern« zu beantworten. Auch der eine oder andere Flieger, meistens waren diese überrascht, uns hier zu finden, kam vorbei und nutzte die Gelegenheit, sich nach Clubs, Schulen usw. zu erkundigen. Hier konnten wir in aller Regel mit den entsprechenden DHV-Infos zu Diensten sein. In unserer Videoecke liefen den ganzen Tag über Videofilme, größtenteils solche aus der DHV-Sammlung, in erster Linie die unterhaltsamen. Aber auch die drei Teile von »Harmonie und Technik« wurden mit Interesse verfolgt. Die Möglichkeit, in unserem Pantoffelkino eine Verschnaufpause einzulegen, wurde gerne genutzt.

1 x täglich, während der sogenannten »Stunde der Drachenflieger«, gab es ein Interview der SZ mit Vertretern aus unserem Verein. Auf der zuvor an die Standbesucher verteilten Rätselkarten wurden Fragen zum Thema Drachenfliegen gestellt. Die aufmerksamen Zuhörer bekamen die Antworten aus dem Interview heraus beantwortet. Zum Abschluß der Drachenfliegerstunde fand dann die Verlosung der von





uns zur Verfügung gestellten Preise statt. Die Befragung durch den quirligen Moderator mit Entertainerqualitäten war offensichtlich so interessant und die Sachpreise, insbesondere unser Vereins-T-Shirt und die Drachenflugposter, so begehrt, daß die Besucher gerne bereit waren, ein halbes Stündchen auf dem Messestand zu verweilen.

Alles in allem können wir rückblickend sagen, daß sich der Einsatz gelohnt hat, für unseren Verein, aber auch für die Drachen- und Gleitschirmfliegerei insgesamt. Irgendwelche Verkaufserfolge zu erzielen, war nicht angesagt, aber allein die Tatsache, daß d'schwoaba erbach und daß unser Flugport überhaupt Thema waren, erscheint uns als Erfolg. So druckten unsere Gastgeber, die SZ, im redaktionellen Teil ihrer Samstagausgabe, einen 3spaltigen Bericht. Dessen Titelzeile, aber auch der Inhalt, ist sehr erfreulich, da er sich von der sonst üblichen Berichterstattung abhebt.

d'schwoaba erbach

Michael Funk

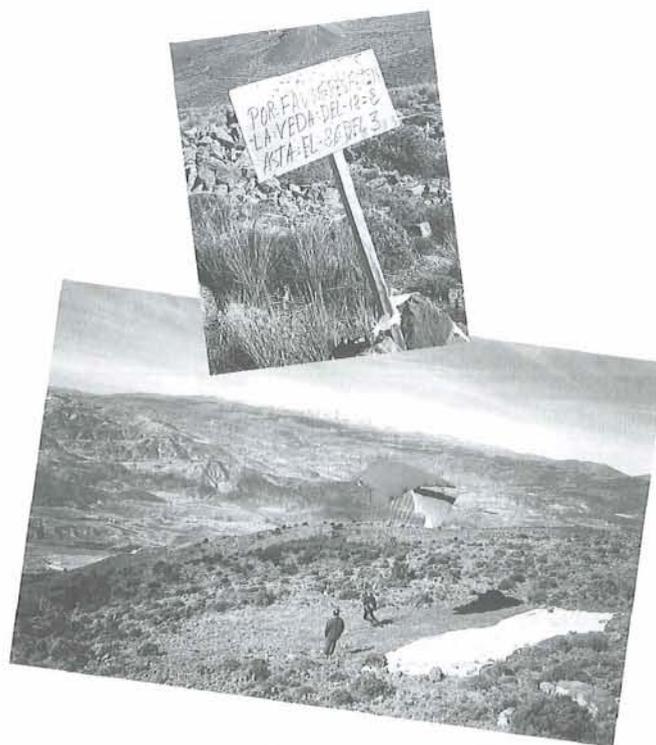
Mitgliedschaft im Landschaftspflegeverband

In Bayern gibt es zwischenzeitlich 40 Landschaftspflegeverbände. Diese sind bei den einzelnen Landratsämtern angesiedelt. Meistens ist der Landrat der Vorstand und die Bürgermeister der umliegenden Gemeinden stellvertretend für die Gemeinden Mitglieder. Außerdem können Vereine und Einzelpersonen Mitglieder werden.

Der Gleitschirmclub Ratisbona ist auf mein Betreiben hin seit 2 Jahren Mitglied im Landschaftspflegeverband Regensburg. Durch diese Mitgliedschaft konnten gute Kontakte zum Landrat und zu den Bürgermeistern hergestellt werden. Auch beteiligten wir uns an Landschaftspflegemaßnahmen des Verbandes (hauptsächlich in der Umgebung unserer Fluggebiete). Der Jahresbeitrag für Vereine beträgt 100.- DM. Die Pflegemaßnahmen sind immer wieder Grund für positive Presseartikel.

Gleitschirmclub Ratisbona

Hubert Traubinger



Spanien

Start- und Landeplätze dürfen auch an der Costa de Almeria/Südspanien, nur mit Genehmigung der Gemeinden und Privatgrundbesitzern benutzt werden.

Aber der verantwortliche Betreiber der Plätze wird nicht kontaktiert, örtliche Gegebenheiten und Hinweisschilder werden aufgrund sprachlicher Barrieren ignoriert (z.B. Hinweise auf Brut- und Jagdzeiten, Aufforstungen, Feuergefahr oder Rettungsmöglichkeiten) und andere Sportarten, z.B. Modellflieger, werden behindert. Hinweise auf die Kontaktperson werden abgerissen oder unbrauchbar gemacht, Windfahnen entwendet.

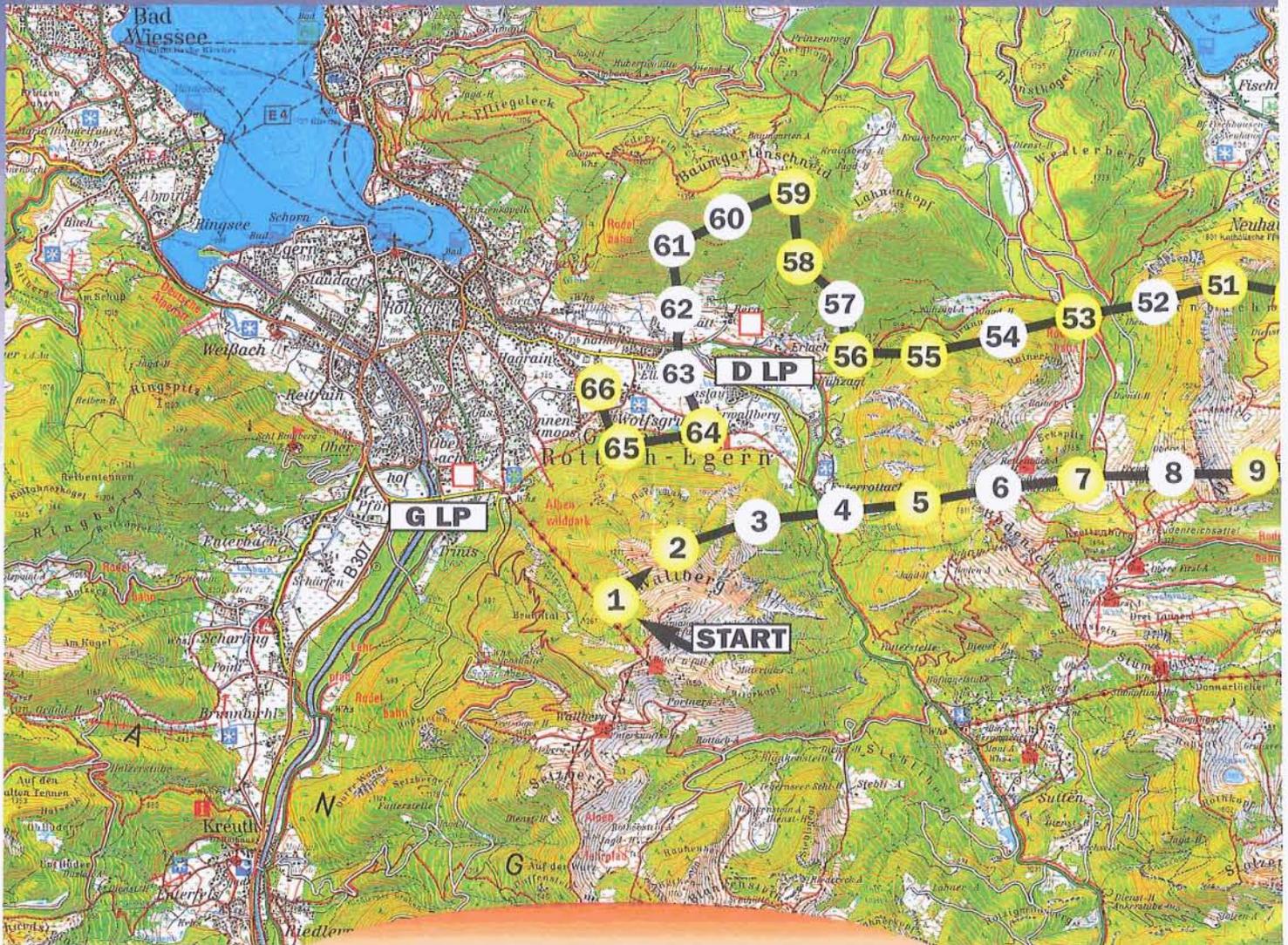
Die Autorisierung für Start- und Landeplätze ist auch in der Provinz Almeria an Auflagen der Gemeinden oder privaten Grundbesitzer gebunden, örtliche Gesetze und Bestimmungen sind einzuhalten. Der Naturschutz ist zu beachten und es ist im Sinne der Umweltschutzbestimmungen zu handeln. Eine Bevollmächtigung zum Betrieb der Start- und Landeplätze wird nur an Personen erteilt, die diese Bestimmungen einhalten und den Behörden durch korrektes Verhalten bekannt und vertraut sind. Nichtbeachtung der Auflagen kann zum Entzug der Genehmigung und zu Flugverbot führen.

Wir bitten daher alle Piloten und Gruppen, die das Gebiet der Costa de Almeria befliegen wollen, Kontakt mit uns aufzunehmen, um das Befliegen der Region zu ermöglichen. Anschrift: Playa Serena, Pueblo Andaluz No. 62, 04740 Roquetas de Mar/Almeria, Tel. u. Fax: 003450/950-33 34 77.

Fly & Bike

Karl-Heinz Baumgärtner und Monika Helbig

FLIEGERÄRGE



SPIELREGELN

- 1 Na - Na - wer wird denn bei Rückenwind starten! Zurück zum Start.
- 2 Super zentriert - gleich weiter bis Feld 4.
- 3 Hast Du den Anschlag in der Talstation nicht gelesen? Die Bodenschneid soll man nicht mehr unter Grathöhe anfliegen! Zurück bis 3.
- 7 Du kommst prima hoch an, gleich nochmal würfeln.
- 9 Der Bart lässt sich gar nicht so leicht zentrieren, setze 1x aus.
- 11 Vorsicht! Du kommst in die starke Talwinddüse von Norden! Schnell zurück auf 10.
- 12 Hier steht nahezu immer ein guter Bart, das bringt Zeit, also weiter auf 14.
- 13 Dreh' soweit auf wie möglich, setze dafür einmal aus.
- 16 Super, wie Du die Wolkenstraße verfolgst, gleich weiter auf 18.
- 19 Das mögen die Segelflieger aber gar nicht, wenn man so tief über ihr Start- und Landegelände fliegt, also zurück bis 14!
- 20 Aufsoaren im Talwind kostet seine Zeit. 1x aussetzen.
- 22 Bei Talwind kommst Du voll ins Lee! Also zurück bis 18.
- 24 Du hast den Seebergbart voll erwischt! Wenn er da ist, ist er monsterrmäßig, also gleich nochmal würfeln.
- 27 So tief kann man den Vogelsang nur bei starkem W-Talwind anfliegen, aber nicht heute, an diesem windschwachen Tag für einen Zielrück. Jetzt wird es mühsam, setze 2x aus.
- 28 Wendepunktfotos kosten Zeit, 1x aussetzen.
- 29 Du bist der König im Zentrieren! Weiter bis 31.
- 32 Wenn Du neue Batterien im Vario hättest, würde es jetzt piepsen. Setze 1x aus.
- 33 Siehst Du die Seile der Wendelsteinbahn nicht, weil Du so tief fliegst? Konzentriere Dich auf 34.
- 37 Wer so toll aufdreht wie Du, ist schnell weiter auf 41.
- 40 Für Tiefflieger ist der Geitauer Buckel die letzte Rettung. Zäh und viel Segelflugverkehr. 2x aussetzen.
- 42 Gerettet! Aber noch nicht ganz. Setze 1x aus.
- 43 Da steht der Talwind voll drauf, da geht's locker weiter auf 44.
- 44 Hey man, noch nie was von gleicher Drehrichtung gehört? Jetzt wärs du beinahe mit einem Fliegerkollegen zusammengerauscht! Schnell zurück auf 44.
- 45 Du wirst wohl müde? Dieses wilde Flugmanöver in der Turbulenz hättest Du Dir sparen können, die Hände gehören immer an die Basis bzw. an die Steuergriffe! Zurück auf 47.
- 50 Jetzt nicht hudeh! Fast wärs Du zu tief angekommen. Setze zum Konzentrieren 1x aus.
- 51 Der Talwind steht hier super an, würfle gleich nochmal.
- 52 Du fliegst schön hoch (für Tiefflieger gibt's hier keine Landeplätze) Rücke weiter auf 57.
- 53 Überlege Dir gut die weitere Flugrichtung, setze dafür 1x aus.
- 55 Optimal hast Du bis zur Wolke aufgedreht, da kannst Du gleich bis 63 weiterfliegen.
- 59 Wie kannst Du nur auf diese Seite fliegen? Am Nachmittag mag zwar

REDICH NICHT



die Sonne noch draufscheinen, trotzdem verursacht der Talwind hier ein Turbo-Lee, da gibt es nur noch die Rettung Landeplatz Cafe Kreuz-abgesoffen, ausgeschieden.

66 Diese Talseite ist wegen des Talwindes unsinnig, wenigstens kommst Du über dem Grat an. Setze 2x aus.

64 Auch so tief hast Du noch eine Chance, Soaren kostet aber Zeit, 1x aussetzen

48 Prima angeflogen, der Talwind steht voll drauf, gleich weiter bis 66.

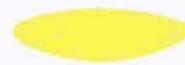
66 Ganz gleich was man gewürfelt hat, hier wird gestoppt.

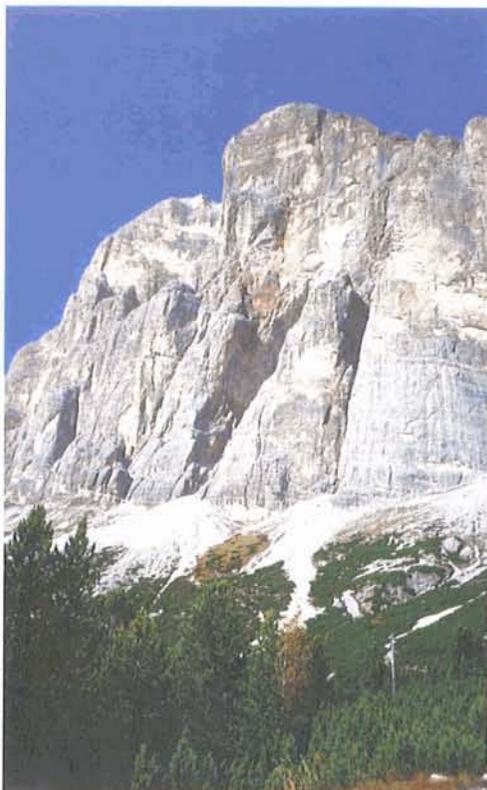
Jetzt heißt es, sich auf den Landeanflug zu konzentrieren. Für den jeweiligen Landeplatz kreisen Gleitschirmflieger so lange, bis sie eine 1,3 oder 6 gewürfelt haben, Drachenflieger brauchen eine 2,4 oder 5.

Wer zuerst den richtigen Landeplatz erreicht hat, ist Sieger. Rauswerfen gibt es weder im Spiel noch beim wirklichen Fliegen. Ihr braucht nur noch einen Würfel, viel Spaß!

- D LP = Drachenlandeplatz
- G LP = Gleitschirmlandeplatz
- N LP = Notlandeplatz

Spielsteine ausschneiden





*Die Roo im Tal südward der Tafel.
in 2000 / 2001*



Statt am Wandfuß



Mandrel geht's vor der Wand

Paragliding



Mendelweg geht's nah dran



Bis zur Gipfelhöhe erreicht ist

Viele von uns haben vor Jahren das Gleitschirmfliegen mit dem Hintergedanken angefangen, sich beim Bergsteigen den mühsamen Abstieg zu ersparen. Einer der führenden Hersteller der Anfangszeit nannte seinen

Schirm »Randonneuse«, die Bergfreundin. Heute sind es nur noch wenige, die ihr Fluggerät auf den Gipfel schleppen, um dann ins Tal zu fliegen.

Die meisten hat das Flugfieber gepackt, nur noch Kilometer und Stunden zählen, vor allem hat das Gewicht von damals tragerefreundlichen 7 - 8 kg bis auf 20 kg für die heutige Ausrüstung zugenommen, was natürlich jeden Fußmarsch verleidet. Die Geräte sind aber nicht nur schwerer geworden, sondern auch viel leistungsstärker. Heute kann man ein paar Minuten an den Wand-

fuß einer sonnigen Südwand gehen, sein Fluggerät aufziehen und bis über Gipfelhöhe aufsteigen. Am besten eignet sich dazu der Herbst, im Frühjahr und Sommer wird man vermutlich zur Kanonenkugel.

Sollte man sich durch einen schönen runden Gipfel zum Topland verführen lassen, sollte der Wind auch einen Wiederstart zulassen, sonst hat man das, was man zu Beginn der »Bergsteigerfliegerei« ersetzen wollte, den Abstiegs-hatscher.

Sepp Gschwendtner



Ein gi

Unterwegs mit
Helmut Denz
auf einem
197-km-FAI-Dreieck

»Sie haben doch einen Dachständer! Fahren Sie Richtung Barcelonnette, können sie mich mit dem Drachen mitnehmen?« frage ich, während ich mein Gerät in Maljasset am Oberlauf des Ubaye abbaue. »Ja schon, wir haben aber nichts zum Befestigen.« »Kein Problem«, sage ich lächelnd, ziehe mein Tramp-Set (zwei Spannbänder) aus dem Gurtzeug und baue in Windeseile ab. Bald sitze ich im Auto und schwärme den Leuten von der herrlichen Bergwelt aus der Vogelperspektive vor, von meinem Versuch, ein Dreieck über 190 km zu fliegen und daß ich nach dem zweiten Wendepunkt hier abgesessen bin.

Dies war das Ende einer Serie von Erkundungsflügen 1992 und '93, die mir im Massiv du Parpaillon phantastische

nen einzusteigen, als sie sich schon gegen den Nordwind in Richtung des Kessels hinter dem Cheval Blanc vorkämpften. Der Wind war für sie jedoch zu stark - sie mußten umdrehen, um nicht auf der Crête zu landen, während ich kurz danach gerade noch darüber huschte. Manchmal hat ein Drachen doch noch Vorteile!

Danach ging es schnell wie üblich über den Carton zum Tête de L'Estrop, wo ich den zweiten und letzten Hänger des Tages plazierte: Da ich im Nordwind an der vorgelagerten Pyramide nicht über den Gipfel kam, flog ich tief in den Kessel unter dem eindrucksvollen Tête hinein - und wurde fürchterlich heruntergespült. Ein zweites Mal flog ich nun reumütig zurück und stieg von ganz un-

prächtige Rückholaktion auslösen würde. »Wenn's schief geht, habe ich Pech gehabt - und Ralf erst recht!« dachte ich.

Und es ging nicht schief, obwohl ich ein Gebiet von ca. 25 km fast ohne Wolkenentwicklung durchfliegen mußte! Am Tête de la Mazelière machte ich die Ausgangshöhe, um das einzige zerfetzte Wölkchen östlich vom Méale anzufliegen, das mir einen genauso zerfetzten Höhengewinn ermöglichte, mit dem ich mich gerade noch über den Sattel südöstlich vom Pic de Chabrière ins Lee des Col de Var stürzte. Im Blauen fand ich einen schwachen 1-Meter-Bart, in dem ich gerade so hoch stieg, um die verlockende Wolkenentwicklung in den Dreitausendern vor dem Pic de la Front Sancte zu erreichen. Es ging dort zügig, aber beeindruckend voran, da sich die Berge trotz der Basis von fast 4000 m immer vor mir wie eine Mauer auftürmten, in die ich förmlich hineinfliegen mußte.

Den zweiten Wendepunkt hatte ich um 17.15 Uhr umrundet, fast eine Stunde früher als vor zwei Jahren, und ich flog nun an den Gipfeln wieder zurück nach Süden, diesmal auf der Seite des Ubaye-Hochtals.

Und jetzt setze ich zur Querung des einsamen Tals an, in bequemen 3800 m Höhe, die Gedanken spazieren durch die Erkundungsflüge und die Absaufepisode, und dann dieses überwältigende Bergpanorama. Das erscheint alles so phantastisch, daß mir die Glückstränen über die Wangen rollen. Es ist eine der Schönheiten unserer Fliegerei, daß wir da oben unseren Emotionen freien Lauf lassen können. Mein Dokumentationsfilm hat noch genügend Reserve, so daß ich versuche, ein klein wenig dieses Glücksgefühls in profanen Bildern festzuhalten. Dann rufe ich mich zurück in die Notwendigkeiten meiner Situation mit dem Gedanken »hör auf mit dem Quatsch, schau daß du zurück kommst!«

Es sieht immer noch gut aus auf meinem Kurs, der Brec de Chambeyron liefert zwar nicht den früher schon erlebten 8-Meter-Bart aber doch 3 m, die ich bis 3800 m ausfliege, um zum Tête de la Courbe und von dort zum Tête de Siguret zu fliegen. Auch hier stimmt die Zeit noch, um 18.15 Uhr kann ich's noch schaffen. Doch jetzt sehe ich an der

oßer Flug

Flugeindrücke verschafften und Möglichkeiten für ein sehr großes FAI-Dreieck mit dem bekannten ersten Wendepunkt bei La Bréole eröffnet hatten. Für diese Dreiecksrouten erschien mir das Wetter viel häufiger geeignet, als wenn der erste Wendepunkt durch die flachen Berge Richtung Le Caire angefliegen werden muß, was ich auch schon öfter versucht hatte.

Diese Absaufperiode geht mir nun durch den Kopf, als am 3.8.95 gegen 17.30 Uhr Maljasset tief unter mir liegt. Ich weiß, ich bin gut in der Zeit, 3 Stunden für die letzten 70 km erscheinen mir noch ausreichend.

Bei angesagtem leichtem Nordwestwind hatte ich vor dem Start die alten Wendepunkte rausgekrämt und angemeldet. Trotz Absaufer nach dem gestrigen Frühstart war ich doch wieder um 12.20 Uhr gestartet, als mir die ersten Gleitsegel weit draußen über Moriez einen Bart angestrichen hatten. Mit dem Startpunkt im Fotoapparat war ich auch schon bald am Gipfel von Cote Longue und suchte einige Zeit, ohne richtig hochzukommen. Etwas zermürbt war ich, als die ersten zwei Gleitsegel ankamen und ca. 1 km hinter mir wegstiegen. Schließlich überwand ich meinen Stolz und flog zurück, um unter ih-

ten hoch, diesmal dem gräßlich turbulenten Leebart trotzend, bis in sichere Höhe über den Gipfel. Als ich den nächsten Bart erreicht hatte, sah ich unter der Vorpyramide Thomas und Lucas einsteigen. Jetzt aber nichts wie los, um den Frühstartvorteil nicht zu vergeben.

Im Delphinflug mit nur wenig Kreisen ging's zur Dormillouse und dort in einem guten 5-Meter-Bart zur Basis. Ab da mußte ich nun in die wolkenlose Ebene bei La Bréole abfliegen. Ich bedauerte, daß ich nicht der Wolkenstraße folgen konnte, die etwas früher abgezweigt war und zu weit im Südwesten stand. Wie ein Geschenk des Himmels bildete sich aber nun ein kleines Wölkchen gerade vor La Bréole, das mir vor und nach dem Wendepunktphoto etwas Höhengewinn bescherte und von dem aus ich direkt zum Cirque de Morgon fliegen konnte.

Jetzt kam die Entscheidung: Sollte ich wie früher der Ubaye-Kette folgen und östlich Barcelonnette nach Norden abzweigen oder die direkte Route quer durch die Berge nach Nordosten wählen? Ralf, ein Freund vom Campingplatz hatte seine Rückholdienste angeboten. Mit dieser mentalen Hilfestellung entschied ich mich für den direkten Weg, der im Absaufall eine mittel-

Südkette von Barcelonnette auf dem weiteren Flugkurs nur noch einzelne zerfallende Wolken und dann die Ursache dafür: Von Westen schiebt sich ein Cirrenwand herein, die alles abschattet. Erst viel weiter südlich auf dem weiteren Flugkurs stehen noch einige Wolken.

Während ich auf dem langen Gleitflug über das Ubaye-Tal peinlich genau versuche, die Sollfahrtakustik zum Schweigen zu bringen, um möglichst hoch in der abschaffenden Luftmasse anzukommen, werden meine Hoffnungen bescheiden: »Wenigstens noch über den Col d'Allos, damit die Rückholaktion minimal bleibt!«

Die Luft auf der anderen Talseite ist so schlaff, wie sie aussieht: Nur einen müden Meter kann ich bis auf 3200 m auskreisen - dann wage ich den Sprung über das Bachelard-Tal, in dem wenig einladende kleine Hangwiesen heraufgrinsen, als wollten sie mich zu einem zweifelhaften Stelldichein locken. Mit wenigen Metern Reserve quere ich den Sattel auf die Südseite der Allos-Kette, wohl wissend, daß in dem gräßlichen Canyon, der sich nun vor mir öffnet, zwar nicht in Sicht, aber sicher im Gleitbereich eine andere Hangwiese mit Hütte liegt, an der ich früher schon einmal Hanglandung geübt hatte.

Die Cirren haben die Sonneneinstrahlung fast aufgefressen und auf meinem weiteren Flugkurs fallen alle Wolken zusammen. Wieder kreise ich mühsam einen knappen Meter aus und erreiche 3000 m. »Wenn schon nicht ins Ziel, so doch so weit wie möglich zurücksegeln«, denke ich, als ich um 19.30 Uhr vom Gipfel eines Mont Pelat-Ausläufers den langen Gleitflug zur Roche Cline antrete und wieder das Sollfahrtspielchen treibe.

Roche Cline ist eine zuverlässige Spielgefährtin: Auch ohne Sonneneinstrahlung hebt sie mich zwar mühsam aber immerhin bis 2800 m, bis ich mich in meiner Verzweigung entschließe abzuliegen. Feuchtetetzen stehen in der

Talmitte, ich fliege unter ihnen mit vermindertem Sinken und erreiche den Laupon. Hier ist es schon richtig finster vor lauter Cirren und Dunst. Auch er haut mich nochmal auf 2400 m, bis ich abfliegen muß.

Nun geht der schon oft erlebte Psychothriller los: Schaffe ich es hoch genug zum Puy de Rent? Weht wieder der berühmte Südwind, der mich schon so oft an dessen Fuß auf die Landwiese zwang? Es ist schon 20.10 Uhr, als ich im Funk höre »Helmut, tu me recois?«. »Endlich!«, denke ich und antworte: »Christine, ich bin bei Thorame Haute und habe beide Wendepunkte, drück mir die Daumen, daß ich zurückkomme!« »Wir drücken alle die Daumen«, höre ich, und unglaublich aber wahr, kurz darauf fliege ich in leichtes Steigen ein, das mich in einigen Kreisen wieder 100 m hebt.

Das Glück scheint auf meiner Seite, ich fliege immer in Nullschiebern oder vermindertem Sinken, der Puy de Rent steigt nicht bedrohlich schnell vor mir auf, sondern ich komme ihm beharrlich näher und dann merke ich es: Ein leichter Rückenwind schiebt mich hinein, er trägt. Hurra! Ich komme zwar nur bis auf die Gipfelhöhe aber das reicht um durch die Taldüse zur Crête des Serres zu gelangen, die bei dem leichten NW-Wind ebenfalls trägt. Bald ist das Zielfoto im Kasten und ich kann mir nicht verkneifen, einen meiner Hurra-Jauchzer auch bei gedrückter Mikrofontaste loszuwerden. Am Landeplatz steht unter anderem Lucas, mein Startzeuge. Ich jauchze: »Geschafft, phantastisch war der Flug«. Ich muß es immer wieder loswerden. Schnell noch Landemeldung und Fotos, bevor es dunkel wird. Dann helfen mir alle beim Abbauen und es

geht zurück zum Campingplatz, um den Flug zu begießen.

Am nächsten Tag messe ich die genau Strecke aus: 197 km. Das ist doch Weltrekord? Ich habe Jim Lee's Rekord noch mit 193 km abgespeichert. Der Rest des Urlaubs ersäuft im nachmittäglichen Dauerregen, ebenso der Versuch einer Wiederholung und Vergrößerung des Flugs.

Zu Hause lese ich, daß Jim Lee's Rekord auf 196 km steht. Jetzt wird's spannend - was wird die Auswertung der Akaflieg ergeben? Sie liegt inzwischen offiziell vor: Alle Wendepunkte laut Fotos korrekt umrundet, Strecke nach Polarkoordinaten 197,5 km. Es fehlen 600 m zum offiziellen FAI-Weltrekord, da hierfür der alte Rekord um 1% überboten werden muß. Soll ich mich nun ärgern? Warum habe ich nicht? Nein, dazu war er viel zu schön, der Flug.

FLUGDATEN
Tag: 3.8.95
Startzeit: 12.20 Uhr
Landezeit: 20.30 Uhr
Startpunkt: Kreisverkehr St. André
1. Wendepunkt: Straßen-Y 1 km S
La Bréole
2. Wendepunkt: Cabane Neuve de
la Blanche
Aufgabe: FAI-Dreieck
Strecke: 197,5 km
Drachen: Moyes Xtralite 147





Wind-Schlepphilfe

Das Problem bei mittlerweile relativ vielen Gleitsegeln moderner Bauart ist das Aufziehen des Gleitsegels ohne Wind beim Windschlepp. Es dauert oft sehr lange Zeit, bis die Kappe einwandfrei gefüllt ist und flugfertig über dem Piloten steht. Häufig bleibt die Kappe hinter dem Piloten hängen und verursacht, bei nur oberflächlichem Kontrollblick und zu frühem Startkommando, die Einleitung des Sackflugs schon in der Startphase. Hinzu kommt, daß viele Windschleppiloten einen zu kurzen Startlauf durchführen und oft zu früh vom Windenführer angeschleppt werden.

Es sind also meist Piloten- und/oder Windenführerfehler, die zu Sackflugunfällen beim Windschlepp führen. Aber es gibt auch Gleitsegel, die ohne eine zusätzliche technische Maßnahme

für den Windschlepp nur bedingt tauglich oder sogar ungeeignet wären. Deshalb haben findige Hersteller für ihre speziellen Problemlöser eine einfache, aber wirkungsvolle Konstruktion entwickelt.

Funktion und Wirkungsweise

Die Winden-Schlepphilfe wird in den Beschleuniger am Tragegurt eingehängt und verkürzt durch ein Umlenksystem am Karabinerhaken die A-Tragegurte. Wenn die Schleppklinge durch die Zugkraft des Schleppseils nach vorne gezogen wird, entsteht bereits beim Aufziehvorgang eine Vorbeschleunigung des Gleitsegels. Es läßt sich leichter aufstellen, bleibt nicht hinter dem Piloten hängen und kommt schneller über den Piloten.

Während des Windschlepps fliegt das Gleitsegel etwas schneller als üblich, was aber keinen Einfluß auf die Ausklinkhöhe hat.

Nach dem Ausklinken des Schleppseils wird die Winden-Schlepphilfe de-

aktiviert. Die während des Schlepps nach vorn in Richtung des Schleppseils gezogene Schleppklinge wird nach dem Seilausklinken zum Piloten zurückgezogen und das Beschleunigersystem wird entlastet. Das Gleitsegel fliegt dann unbeschleunigt weiter.

Horst Barthelmes

Wichtig

Bei der Benutzung von Windenschlepphilfen muß das Gleitsegel genau gegen den Wind aufgezo-gen werden. Seitenwind erschwert das Unterlaufen und Korrigieren der Kappe.

Die Windenschlepphilfen müssen für das jeweilige Gleitsegelmuster vom DHV zugelassen sein und werden dadurch Bestandteil der Musterzulassung (Gütesiegel).

DEUTSCHE STRECKENFLUGPOKAL

Bericht von Rudl Bürger

Jo Bathmann und Torsten Hahne siegen mit neuen Rekordmarken. Die Drachen- und Gleitschirmflieger dokumentieren im Rahmen des »Deutschen Streckenflugpokals« mehr als 43.000 Streckenkilometer, das heißt, mehr als einmal um die Erde. Über 200 Teilnehmer erzielten in fast allen Bereichen neue Bestmarken und steigern die Vorjahresergebnisse gewaltig.

Das Streckenflugjahr 1995 läßt sich am ehesten so charakterisieren: Es ging zwar nicht sehr oft, aber wenn es ging, dann gewaltig. Begann die Saison am ersten Mai-Wochenende noch sehr vielversprechend und erbrachte im gesamten Mai mit insgesamt 187 Flügen ein überaus positives Ergebnis, so war die Herrlichkeit im Juni bereits wieder vorbei und erst der letzte Tag im Juni leitete einen guten Streckenmonat Juli (134 Flüge) ein, ehe sich der Saisonausklang in Fiesch abspielte. Der »Zug der Lemminge« nach Südfrankreich fiel diesmal ins Wasser, frühe Überentwicklungen verhinderten jegliche Streckendokumentationen mit einer Ausnahme: Helmut Denz erflieg mit einem 197,5 km FAI-Dreieck eine neue Weltbestleistung.

Beim Leistungsvergleich der beiden Luftsportarten setzte sich die Tendenz der vergangenen Jahre fort, die Leistungssteigerung (ermittelt anhand der durchschnittlich erfliegenen Punktzahl der 10 bestplatzierten Piloten) ist bei den Gleitse-

geln größer als bei den Drachen. Erflogen die Gleitsegelpiloten vor 3 Jahren gerade einmal 33% der Punkte der Drachen, so waren es nach 49,5% (1993) und 62% (1994) in diesem Jahr bereits 71,5%.

Wurden im vergangenen Jahr nur 35% der Flüge in Deutschland gestartet, so waren es in der Saison '95 mehr als die Hälfte der Flüge, die »Deutschlandpunkte« brachten. Die am stärksten frequentierten Gebiete bei den Gleitschirmpiloten waren der Wallberg, Fiesch, die Emberger Alm, das Nebelhorn und die Schmittenhöhe; die Drachenflieger punkteten am häufigsten von der Emberger Alm, vom Hochfelln, Fiesch, Laber, Rauschberg und der Schmittenhöhe.

Drachen

Überlegener Sieger des Streckenflugpokals 1995 wurde der alte Streckenfuchs Jo Bathmann. Vom Hochfelln und der Schmittenhöhe erflieg Jo ein Ergebnis erstmals jenseits der 1000-Punkte-Grenze: Die neue Bestmarke ist 1057 Punkte. Seine Vereinskollegen Reinhold Dreier und Malte Bernhardt, fast ausschließlich mit FAI-Dreiecken von ihrem Hausberg, dem Rauschberg, vervollständigen als 2. und 3. den Totalerfolg der Ruhpoldinger Mannschaft.

Lediglich Wolfgang Lengauer aus Aschau gelang es, bei seiner ersten Teilnahme am Streckenflugpokal sich mit seinem

ENDERGEBNIS

HER



4. Platz in die »Ruhpoldinger Streckenmeisterschaft« einzumischen, denn auf Platz 5 folgt mit Peter Waldmann bereits der nächste Ruhpoldinger.

Bester Flachlandpilot mit der gleichen Platzierung wie im vergangenen Jahr wurde Gerd Langwald mit dem 6. Platz mit Flügen aus der Winde in Kirchdorf-Bahrenborstel.

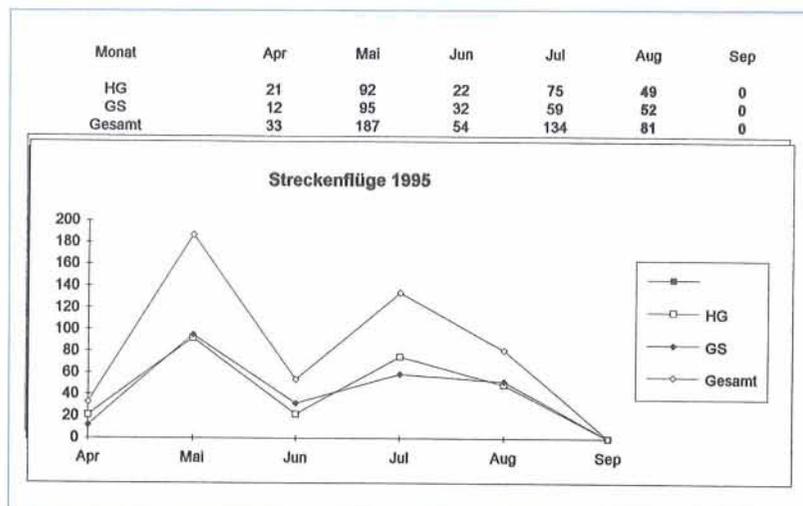
Die Plätze 7-10 von Martin Storz bis Peter Achmüller trennen ganze 3 Punkte und schließen mit Platz 9 die Gewinnerin der Damen- und Juniorenwertung Corinna Schwiegershausen mit 647 Punkten ein. Sie konnte ihre Bestmarke vom vergangenen Jahr (325) fast verdoppeln und landete nunmehr bereits den zweiten Doppelerfolg. Eine Warnung an alle Damen der »Knochenlosen-Konkurrenz«: Corinna geht mittlerweile auch mit dem Schirm auf Strecke, allerdings waren ihre Flüge in diesem Jahr noch nicht reif für eine Wertung.

Mit Tilman Hoss und Moritz Matschoss liegen ebenfalls

zwei weitere Junioren mit den Plätzen 16 und 18 sehr weit vorn. Auf Platz 2 und 3 der Damenwertung liegen Anja Kohlrusch und Hedy Heckel mit allerdings jeweils nur 2 Flügen.

Es erübrigt sich zu berichten, daß den Mannschaftstitel mit neuer Rekordzahl und Riesenvorsprung der DC Bavaria Ruhpolding gewonnen hat. Auf Platz 2 der DFC Hochries-Samerberg vor dem Werksteam von MBB und der unglücklichen Familie Matschoss alias DFC Regental, die nur mit 2 Punkten am »Stockerl« vorbeiflogen. Vater Til wird sich von den Söhnen Florian und Moritz wohl Vorwürfe gefallen lassen müssen, warum er nicht mehr Punkte zur Mannschaftsleistung beigetragen hat.

In nüchternen Zahlen die Streckenflugstatistik (Daten 1994 in Klammern): 114 (88) Piloten dokumentierten 265 (215) Flüge, wobei 7 (9) mit mehr als 300 Punkten und 58 (24) mit mehr als 200 Punkten gewertet wurden. 21 (12) Mannschaften nah-



men teil. Aus der Winde/UL-Schlepp wurden 41 (36) Flüge gestartet. Es wurden 38 (25) FAI- Dreiecke , 75 (35) flache Dreiecke, 18 (14) Zielrück, 22 (22) Zielflüge und 112 (119) Flüge mit freier Strecke dokumentiert.

Gleitschirm

Überragender Pilot 1995 war Torsten Hahne. Er setzte sich von Anfang an mit Flügen vom Wallberg - darunter mit 199 Punkten der punktbeste Deutschlandflug, ein Zielflug nach Taxenbach mit einer Wende am Gerlossteinhaus - an die Spitze der Konkurrenz und gab sie bis zum Schluß nicht mehr ab. In Fiesch baute er seine Führung mit zwei FAI-Dreiecken über 123,7km mit dem Start- und Zielpunkt Ritzinger Alpe sowie den Wendepunkten Rinderhütte/Leukerbad und Hohe Saas Bergstation aus. Das fast identische Dreieck erflog auch der zweitplatzierte Willi Schierle und punktete zusätzlich in Fiesch mit einem 110,5 FAI-Dreieck mit Start- und Zielpunkt Ritzinger Alpe sowie den Wendepunkten Goppenstein BV und Hohe Saas. Genau dieses Dreieck flog auch Oliver Rössel, der auf dem 3. Platz landete. Die Entscheidung über die ersten Plätze wurde also wieder in Fiesch gefällt, ohne einen Flug nach Saas Fee war diesmal kein Platz auf dem »Stockerl« zu gewinnen.

Waren es vor 2 Jahren noch im wesentlichen Zielflüge, die über die ersten Plätze entschieden, so führt an FAI-Dreiecken mit dem Wertungsfaktor 2 kein Weg mehr vorbei. Auf dem undankbaren 4. Platz diesmal Sepp Gschwendtner. Selbst eine Leistungssteigerung von 30 Punkten gegenüber dem Vorjahr bedeutete ein Abrutschen in der Plazierung. Dies zeigt deutlich die Leistungssteigerung in diesem Jahr. So wurde die Bestleistung 1994 von Stefan Bocks (533) um 160 Punkte übertroffen, das sind 30 % Steigerung.

Die Damenwertung gewann in diesem Jahr Ina Koroll mit 319 (277) Punkten vor Babsi Lacrouts, die allerdings verletzungsbedingt nur 2 Flüge dokumentieren konnte, sowie der Vorjahressiegerin Gabi Messmer. Daniela Anke, deren 169,6 km Zielflug in Piedrahita vom 20.7. leider wegen eines fehlenden Barogramms nicht gewertet werden konnte, er wäre mit 254 der punktbeste Flug der gesamten Konkurrenz gewesen, wurde 4., dann 5. Sonja Link.

Enttäuschend die Punktzahlen der Junioren in diesem Jahr.

Trotz erstmals ausgesetzter Geldprämie für den Sieger waren Teilnahme (3) und Ergebnis ausgesprochen schwach. Es siegte auf dem Gesamtplatz 42 Rolf Lindel mit 206 Punkten vor Thomas Kreuzer (184) und Rainer Krumm (162). Die Siegespunktzahl von Oliver Rössel im vergangenen Jahr hatte 427 Punkte betragen.

In der Mannschaftswertung führte diesmal wieder nichts an den Tegernseer Piloten vorbei. In der Besetzung Torsten Hahne, Sepp Gschwendtner und Richard Brandl erzielten sie mit 1678 Punkten eine neue Bestmarke und lägen bei einer gemeinsamen Wertung mit den Drachenfliegern auf Platz 3. Auf den 2. Platz flogen die Oberstdorfer GS-Flieger mit Oliver Rössel,

Wilfried Isenburg und Peter Geg. Lagen sie im vergangenen Jahre noch fast 600 Punkte hinter der Spitze, sind es in diesem Jahr nur etwas mehr als 200. Zwei weitere Mannschaften der Tegernseer folgen auf Platz 3 und 4.

Bemerkenswert der Platz 17 in der Gesamtkonkurrenz: Burkhard Martens absolvierte 2 seiner 3 Flüge als flache Dreiecke an der Emberger Alm im Doppelsitzer mit einem Passagier. Ratlos wälzte ich die Sportordnung und Ausschreibung, fand jedoch keinen Verstoß. Gemäß Beschluß des Sportausschusses wird es auch im kommenden Jahr keine spezielle Doppelsitzer-Wertung geben, die Flüge werden wie einsitzige Flüge gewertet.

13 (11) Mannschaften nahmen insgesamt teil, 90 (79) Piloten dokumentierten 253 (242) Flüge , wovon 8 (1) mehr als 200 und 126 (54) mehr als 100 Punkte erbrachten. Aus der Winde wurden lediglich 6 (2) Flüge gestartet. Die Aufgabenverteilung im einzelnen: 20 (9) FAI-Dreiecke, 83 (45) flache Dreiecke, 16 (23) Zielrückkehrflüge, 62 (52) Zielflüge und 72 (111) Flüge mit freier Strecke.

Es fällt schwer, bei den gezeigten Leistungen in diesem Jahr einige besonders hervorzuheben. Es sind bestimmt nicht immer die punktbesten Flüge auch die spektakulärsten Flüge, so ist ein Flug quer durch das ostdeutsche Flachland mit der Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen anders zu beurteilen, als ein punktgleicher Flug in den Rennstrecken der Berge. Hinter den ganzen 550 dokumentierten Flügen stehen jedoch jeweils die persönlichen Flug- und Erfolgserlebnisse des einzelnen Piloten, die der Auswerter durch grandiose Luftbilder und glückliche Gesichter nach dem Ausfüllen der Landemeldung oftmals nachempfinden kann. Diesen Erfolgserlebnissen stehen aber mit Sicherheit ebensoviele unvollendete Versuche gegenüber. Es zeigt eine wachsende sportliche Einstellung der teilnehmenden Piloten, daß es in den vergangenen 3 Jahren keine Proteste gegen die Wertung der eigenen Flüge oder die eines Konkurrenten gab, zudem werden die Dokumentationen in ihrer Qualität zunehmend besser.

ENDERGEBNIS

Gleitschirmflüge 1995

Datum	Name Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
01.07.1995	Echle Claus	A5	△	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	Kreuzer Thomas	Finesse	△	Emberger Alm	44,3	78
01.07.1995	Loos Karl-Heinz	Challenger	△	Emberger Alm	88,6	155
01.07.1995	Brenner Rainer	Omega	ZF	Iseler	40,4	61
01.07.1995	Bader Reinhold	Sphinx	ZF	Ochsenalpe	41,2	62
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	Martens Burkhard	UP Gm57	△	Rauschberg	52,6	92
01.07.1995	Isenburg Wilfried	Xenon	△	Rauschberg	52,6	92
01.07.1995	Vischer Klaus	Kendo	△	Rauschberg	52,6	92
01.07.1995	Koroll Ina	Energy	FS	Schmittenhöhe	37,6	38
01.07.1995	Hahne Torsten	Energy	△	Schmittenhöhe	132,2	231
01.07.1995	Mühlhuber Thomas	Kendo	FSagB	Vogelsang	94,5	95
01.07.1995	Buchert Jörg	Minoa	ZFagB	Wallberg	90,7	136
01.07.1995	Grauer Ralf	Kendo	FSagB	Wallberg	90,2	90
07.07.1995	Müller Achim	Kendo	FSagB	Fiesch	72	72
07.07.1995	Wieczorek Peter	Minoa	FS	Kössen	32,6	33
07.07.1995	Bocks Stefan	UP Proto	ZF	Sulzberg	128,9	193
07.07.1995	Gschwendtner Sepp	Free X	ZFagB	Wallberg	119,5	179
08.07.1995	Mühlhuber Thomas	Kendo	ZFagB	Schmittenhöhe	96,4	145
08.07.1995	Isenburg Wilfried	Xenon	△	Wildkogel	83,8	147
09.07.1995	Messmer Franz	Flex	△	Schmittenhöhe	82,5	144
09.07.1995	Koroll Ina	Energy	△	Schmittenhöhe	74	130
09.07.1995	Huber Pit	Flex	△	Schmittenhöhe	82,5	144
11.07.1995	Rössel Oliver	Omega	△	Nebelhorn	86,5	173
15.07.1995	Lindel Rolf	Omega	FS	Dischingen WS	26	26
20.07.1995	Kölz Andreas	Challenger	FS	Fiesch	59,4	59
20.07.1995	Müller Achim	Kendo	△	Fiesch	60,1	105
20.07.1995	Hirth Franz	Genesis	△	Schmittenhöhe	72	126
21.07.1995	Schierle Willi	Omega	FSagB	Nebelhorn	102,6	103
22.07.1995	Staudacher Robert	Energy	ZFagB	Predigtstuhl	26,2	39
24.07.1995	Siegel Torsten	Energy	△	Fiesch	71	124
24.07.1995	Müller Achim	Kendo	△	Fiesch	83,8	147
24.07.1995	Messmer Franz	Flex	△	Fiesch	77,4	135
25.07.1995	Bausenwein Hans	Merak 31	△	Fiesch	58,7	103
25.07.1995	Siegel Torsten	Energy	FS	Fiesch	89,6	90
25.07.1995	Schierle Willi	Omega	△	Fiesch	98,3	172
26.07.1995	Lindel Rolf	Omega	△	Emberger Alm	38,1	67
26.07.1995	Hermes Arno	Kendo	ZF	Fiesch	44,8	67
26.07.1995	Geg Peter	Energy	△	Nebelhorn	75,5	151
29.07.1995	Krumm Rainer	Stellar	△	Fiesch	56	98
29.07.1995	Helz Winfried	Omega	△	Fiesch	59,5	104
29.07.1995	Brandl Richard	Rainbow	△	Fiesch	78,1	137
29.07.1995	Isenburg Wilfried	Xenon	△	Fiesch	92,3	162
29.07.1995	Hahne Torsten	Energy	△	Fiesch	117,1	205
29.07.1995	Schierle Willi	Omega	△	Fiesch	98,3	172
29.07.1995	Hübner Bernd	Fiber	△	Fiesch	78,1	137
29.07.1995	Traut Stefan	Minoa	△	Fiesch	92,6	162
29.07.1995	Gschwendtner Sepp	Free X	△	Fiesch	104,3	183
29.07.1995	Messmer Franz	Flex	△	Fiesch	98,3	172
29.07.1995	Plenagl Johann	Xenon	△	Fiesch	78,1	137
29.07.1995	Huber Pit	Flex	△	Fiesch	78,1	137
29.07.1995	Vischer Claus	Kendo	△	Fiesch	92,6	162
31.07.1995	Staudacher Robert	Energy	FS	Breiteckalm	54	54
31.07.1995	Braun Thorsten	Finesse	ZF	Elau	84,6	127

Datum	Name Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
31.07.1995	Ehrenfried Kai	Frantic	FS	Emberger Alm	52,4	52
31.07.1995	Krumm Rainer	Stellar	ZR	Fiesch	36,8	64
31.07.1995	Becker Ludwig	P40	ZF	Emberger Alm	13,5	20
01.08.1995	Staudacher Robert	Energy	ZR	Breiteckalm	69,8	122
01.08.1995	Riedmann Andreas	Contest	FSagB	Emberger Alm	50,8	51
01.08.1995	Blum Christian	Minoa	ZFagB	Emberger Alm	94,9	142
01.08.1995	Schierle Willi	Omega	△	Fiesch	112,1	196
01.08.1995	Sachsenheimer Peter	Navajo	△	Fiesch	53,2	93
01.08.1995	Vischer Claus	Kendo	ZFagB	Fiesch	45,4	68
03.08.1995	Münchmeyer Dietreich	Racer	FS	Beilrode FP	80,7	81
03.08.1995	Riedmann Andreas	Contest	△	Emberger Alm	64,7	113
03.08.1995	Kreuzer Thomas	Finesse	ZFagB	Emberger Alm	52,4	79
03.08.1995	Hahne Torsten	Energy	△	Fiesch	110,5	221
03.08.1995	Brandl Richard	Rainbow	△	Fiesch	98,1	172
03.08.1995	Lang Klaus D.	Contest	△	Fiesch	91,4	160
03.08.1995	Schierle Willi	Omega	△	Fiesch	110,5	221
03.08.1995	Gschwendtner Sepp	Free X	△	Fiesch	98,9	173
03.08.1995	Cronenberg Wolfgang	Omega	△	Fiesch	77,4	135
03.08.1995	Blaich Reiner	UP Proto	△	Emberger Alm	87,8	154
04.08.1995	Hahne Torsten	Energy	△	Fiesch	123,7	247
04.08.1995	Brandl Richard	Rainbow	△	Fiesch	98,1	172
04.08.1995	Kolz Andreas	Challenger	FSagB	Fiesch	80,2	80
04.08.1995	Lang Klaus D.	Contest	△	Fiesch	60,4	106
04.08.1995	Schierle Willi	Omega	△	Fiesch	122,4	245
04.08.1995	Baden Helmut	Compact	ZF	Fiesch	23,7	36
04.08.1995	Post Thomas	P5	△	Fiesch	52,9	93
04.08.1995	Sachsenheimer Peter	Navajo	△	Fiesch	61,2	107
04.08.1995	Vischer Claus	Kendo	△	Fiesch	98,3	172
04.08.1995	Rössel Oliver	Omega	△	Fiesch	110,5	221
04.08.1995	Dajek Uli	Katana	△	Fiesch	52,9	93
04.08.1995	Richers Kai	Compact	△	Fiesch	52,9	93
05.08.1995	Wilske Michael	Sphinx	FS	Asch/Blaubeuren	35,8	36
05.08.1995	Münchmeyer Dietreich	Racer	ZF	Beilrode FP	31,4	47
05.08.1995	Blum Christian	Minoa	△	Emberger Alm	87,8	154
05.08.1995	Ehrenfried Kai	Frantic	△	Emberger Alm	51	89
05.08.1995	Helz Winfried	Omega	FSagB	Fiesch	94,1	94
05.08.1995	Hahne Torsten	Energy	△	Fiesch	123,7	247
05.08.1995	Kolz Andreas	Challenger	FSagB	Fiesch	69,6	70
05.08.1995	Link Sonja	Compact	ZFagB	Fiesch	34,6	52
05.08.1995	Cronenberg Wolfgang	Omega	ZFagB	Fiesch	116,4	175
05.08.1995	Vischer Claus	Kendo	ZFagB	Fiesch	93,2	140
05.08.1995	Schmid Richard	Compact	△	Schmittenhöhe	50,4	88
05.08.1995	Balzer Götz	Aerologic	△	Emberger Alm	66,6	117
05.08.1995	Richers Kai	Compact	FS	Fiesch	36,2	36
05.08.1995	Blaich Reiner	UP Proto	FSagB	Emberger Alm	114	114
05.08.1995	Martens Burkhard	UP Pickup	△	Emberger Alm	64,6	113
06.08.1995	Münchmeyer Dietreich	Racer	FS	Beilrode FP	84,4	84
06.08.1995	Sturm Johannes	Sphinx	ZF	Wallberg	29,8	45
06.08.1995	Martens Burkhard	UP Pickup	△	Emberger Alm	88,5	155
09.08.1995	Scholz Guido	Prisma	FS	St. Andre	55,7	56
10.08.1995	Post Thomas	P5	FSagB	Fiesch	25,7	26
10.08.1995	Kreuzer Thomas	Finesse	△	Fiesch	60,2	105
10.08.1995	Müller Hans Jürgen	Kendo	△	Fiesch	52,7	92
10.08.1995	Richers Kai	Compact	△	Fiesch	40,7	71
11.08.1995	Appel Armin	Omega	FSagB	Emberger Alm	45	45
12.08.1995	Münchmeyer Dietreich	Racer	FS	Beilrode FP	44,4	44
15.08.1995	Harich Armin	Finesse	ZF	Arnsberg (Rhön)	78,8	118



Foto: Michael Wiegand

Drachenflüge 1995

Datum	Name Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	Km	Punkte
01.07.1995	Holz Sascha	HP-AT	ZF	Blauen	112,6	169
01.07.1995	Matschoss Moritz	K4	△	Emberger Alm	122,9	215
01.07.1995	Matschoss Florian	Xtralite	△	Emberger Alm	122,9	215
01.07.1995	Rud Raimund	Blade	△	Hochries	89,7	179
01.07.1995	Rehak Haxl	Ikarus Imag.	ZF	Hochries	49,5	74
01.07.1995	Ramsauer Sebastian	Ikarus Imagine	ZF	Hochries	49,5	74
01.07.1995	Pelhe Markus	Ikarus 1000	FSagB	Hochries	61,2	61
01.07.1995	Moldehnke Hans	Xtralite	ZF	Hochries	45,7	69
01.07.1995	Ludwig Gerhard	Xtralite	FSagB	Hochries	83,8	84
01.07.1995	Konrad Konny	Blade	FSagB	Hochries	74,4	74
01.07.1995	Günther Manfred	HP-AT	ZF	Hochries	45,7	69
01.07.1995	Achmüller Peter	Xtralite	FSagB	Hochries	110,8	111
01.07.1995	Trömer Christoph	Foil	FS	Hörpel	55,8	56
01.07.1995	Hasenfus Gerhard	Vega MX II	ZF	Loffenau	43,5	65
01.07.1995	Günther Harald	Bullet-Cut	△	Schmittenhöhe	103,4	181
01.07.1995	Escher Alexander	Klassik	△	Schmittenhöhe	102	179
01.07.1995	Bathmann Jo	Sunrise	△	Schmittenhöhe	182,4	319
01.07.1995	Rösch Achim	Reflex C1	FSagB	Seissen FP	67,6	68
01.07.1995	Hertling Steffen	Reflex C	FSagB	Seissen FP	67,6	68
01.07.1995	Schumann Kurt	Merlin	ZFagB	Yeneiberg	146,3	219
05.07.1995	Otterpohl Bernd	Milan Racer	FS	Bahrenborstel	101	101
07.07.1995	Kaiser Martin	Reflex C	FS	Fiesch	63	63
07.07.1995	Ludwig Gerhard	Xtralite	FSagB	Hochfelln	76	76
08.07.1995	Lengauer Wolfgang	Bullet-Cut	ZR	Fulseeck	140,8	246
08.07.1995	Mayer Reinhard	Ramair	FSagB	Hochfelln	115,6	116
08.07.1995	Hoffmann Gundram	Blade	FSagB	Hochfelln	87,2	87
08.07.1995	Ludwig Gerhard	Xtralite	FSagB	Hochfelln	77,6	78
08.07.1995	Djamarani Andre	Laser	FSagB	Laber	100,7	101
08.07.1995	Voltz Elmar	Ram Air	FS	Neumagen	100	100
08.07.1995	Kind Peter	Xtralite	△	Schmittenhöhe	134,1	235
08.07.1995	Jung Martin	Zephir	FSagB	Wank	104,4	104

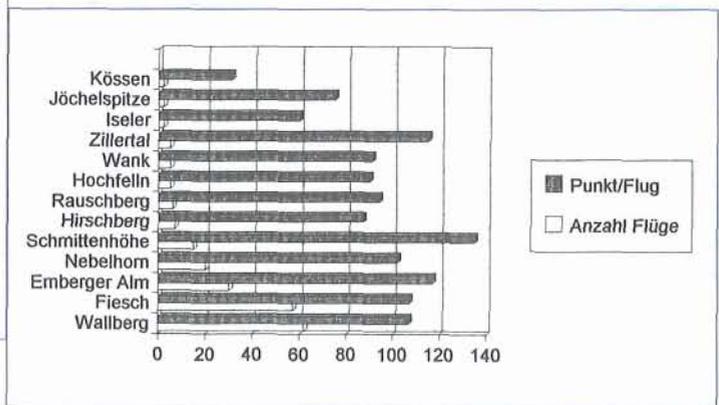
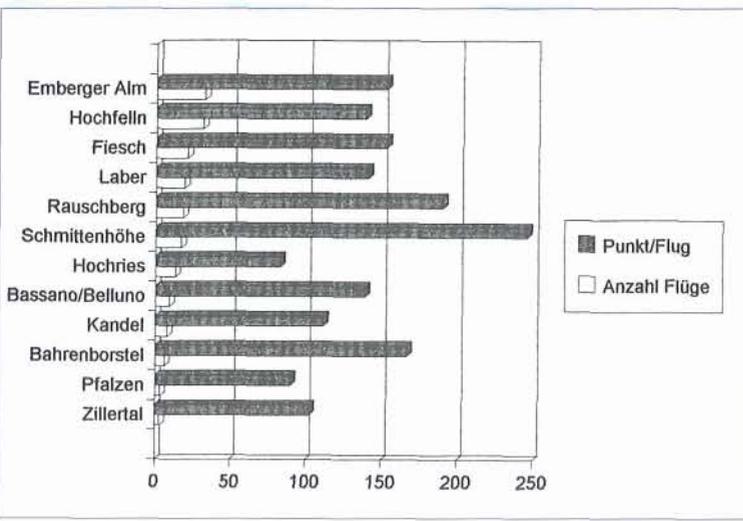
Datum	Name Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	Km	Punkte
09.07.1995	Dürnegger Lenz	XS	△	Hochfelln	89,9	180
09.07.1995	Schwiegerhausen Corinna	Xtralite	ZR	Hochfelln	100,8	176
09.07.1995	Ludwig Gerhard	Xtralite	ZR	Hochfelln	100,8	176
09.07.1995	Hoffmann Gundram	Blade	ZR	Hochfelln	100,8	176
09.07.1995	Bausenwein Hans	Xtralite	ZR	Hochfelln	100,8	176
09.07.1995	Mayer Reinhard	Ramair	FSagB	Hochfelln	119,8	120
09.07.1995	Rackl Walter	Desire	FSagB	Hochfelln	117,1	117
09.07.1995	Mages Peter	Desire	FSagB	Hochfelln	70,6	71
09.07.1995	Pongratz Werner	Ram Air	ZR	Kaitersberg	47,6	83
09.07.1995	Martin Josef	Laser	FS	Laber	107,3	107
09.07.1995	Djamarani Andre	Laser	FSagB	Laber	91	91
09.07.1995	Schnieder Michael	HP-AT	△	Nebelhorn	37,9	66
09.07.1995	Waldmann Peter	HP-AT	△	Rauschberg	125,8	252
09.07.1995	Dreier Reinhold	Xtralite	△	Rauschberg	125,8	252
09.07.1995	Kind Peter	Xtralite	△	Schmittenhöhe	148,5	260
09.07.1995	Günther Harald	Bullet-Cut	△	Schmittenhöhe	167,8	294
09.07.1995	Fischer Sybille	Xtralite	ZR	Schmittenhöhe	69,4	121
09.07.1995	Escher Alexander	Klassik	△	Schmittenhöhe	167,8	294
09.07.1995	Bathmann Jo	Sunrise	△	Schmittenhöhe	201,1	352
10.07.1995	Schuhmann Karl	K4	FSagB	Hochfelln	92,8	93
19.07.1995	Wöhrle Roland	Blade	△	Fiesch	106,1	186
20.07.1995	Heckel Hedy	Sunrise	△	Emberger Alm	88,6	155
20.07.1995	Wackes Jörg	Foil	△	Fiesch	106,5	186
21.07.1995	Rackl Walter	Desire	△	Hochfelln	67,6	135
22.07.1995	Rackl Walter	Desire	△	Hochfelln	92,2	194
22.07.1995	Achmüller Peter	Xtralite	FS	Hochries	56,8	57
22.07.1995	Schnieder Michael	HP-AT	△	Nebelhorn	73,1	146
22.07.1995	Allmannshofer Max	Xtralite	△	Schmittenhöhe	95,8	168
23.07.1995	Otterpohl Bernd	Milan Racer	FS	Bahrenborstel	134,4	202
23.07.1995	Serner Michael	K2	FS	Neuhausen	51	51
23.07.1995	Baudendistel Arno	Foil	FS	Segeletz	79,2	79

△ = 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

ENDERGEBNIS

Datum	Name Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
25.07.1995	Hoss Tilman	Foil	△	Fiesch	102,2	179
28.07.1995	Kastl Karin	Bullet Cut	FS	Puerto Penanegra	54	54
29.07.1995	Herold Ernst	Milan Racer	FS	Bahrenborstel	88	88
29.07.1995	Gräper H.-Joachim	Milan Racer	FS	Bahrenborstel	88	88
29.07.1995	Wöhrle Roland	Blade	△	Fiesch	106,1	186
29.07.1995	Kohlrausch Anja	Xtralite	△	Fiesch	91	159
29.07.1995	Axthammer Kurt	Foil	△	Fiesch	53	93
29.07.1995	Storz Martin	Bullet Cut	ZF	Puerto Penanegra	165,6	248
30.07.1995	Fritz Lorenz	Laminar	FSagB	Böhming	150	150
30.07.1995	Vogel Karl-Heinz	Xtralite	FS	Kulmbach FP	74	74
01.08.1995	Justen Hermann	Milan Racer	△	Emberger Alm	88,6	155
01.08.1995	Ehrenfried Kai	Reflex	ZR	Emberger Alm	98,8	173
01.08.1995	Richter Ian	Reflex	△	Fiesch	102,2	179
01.08.1995	Kohlrausch Anja	Xtralite	△	Fiesch	142,7	250
01.08.1995	Achmüller Peter	Xtralite	△	Fiesch	142,7	250
03.08.1995	Schwigershausen Corinna	Xtralite	△	Emberger Alm	146,3	256
03.08.1995	Justen Hermann	Milan Racer	△	Emberger Alm	146,7	257
03.08.1995	Moldehnke Hans	Xtralite	△	Fiesch	53	93
03.08.1995	Haustein Christoph	HP-AT	△	Fiesch	105,6	185
03.08.1995	Friebe Günter	Xtralite	△	Fiesch	106,1	186
03.08.1995	Achmüller Peter	Xtralite	△	Fiesch	107,1	187
03.08.1995	Becker Andreas	RamAir	FS	Segeletz	244	244
04.08.1995	Wöhrle Roland	Blade	△	Fiesch	152,9	268
04.08.1995	Panduritsch Joachim	Blade	△	Fiesch	91	159
04.08.1995	Ludwig Gerhard	Xtralite	△	Fiesch	105,6	185
04.08.1995	Hoffmann Gundram	Blade	△	Fiesch	96,9	170
04.08.1995	Achmüller Peter	Xtralite	△	Fiesch	129	258
04.08.1995	Becher Thomas	Blade	FSagB	Hochfelln	92,7	93
04.08.1995	Cuolt Joachim	GTR	△	Kandel	51,4	103
05.08.1995	Saal Christian	Bullet Cut	△	Emberger Alm	109,9	192
05.08.1995	Matschoss Florian	Xtralite	△	Emberger Alm	121,8	213
05.08.1995	Justen Hermann	Milan Racer	△	Emberger Alm	109,9	192
05.08.1995	Ludwig Gerhard	Xtralite	△	Fiesch	111,7	195

Datum	Name Vorname	Gerät	Aufgabe	Startplatz	km	Punkte
05.08.1995	Hoffmann Gundram	Blade	△	Fiesch	111,7	195
05.08.1995	Achmüller Peter	Xtralite	△	Fiesch	158,4	277
05.08.1995	Bathmann Jo	Sunrise	△	Hochfelln	160,4	321
05.08.1995	Rackl Walter	Desire	△	Hochfelln	113,7	227
05.08.1995	Schuhmann Karl	K4	△	Hochfelln	89,9	180
05.08.1995	Becher Thomas	Blade	FSagB	Hochfelln	96,9	97
05.08.1995	Dreier Reinhold	Xtralite	△	Schmittenhöhe	167,8	294
05.08.1995	Baudendistel Arno	Foil	FS	Stöln FP	94,1	94
06.08.1995	Ehrenfried Kai	Reflex	FSagB	Emberger Alm	115,6	116
06.08.1995	Huith Jürgen	K4	FSagB	Laber	114	114
06.08.1995	Becker Andreas	RamAir	FAI	Stöln	108,4	217
08.08.1995	Langwald Gerd	Merlin	ZF	Bahrenborstel	158,1	237
11.08.1995	Storz Martin	Bullet Cut	FS	Puerto Penanegra	101,4	101
13.08.1995	Serner Michael	K2	ZF	Neuhausen	37	55
17.08.1995	Schmidt Ralph	Xtralite	△	Hörpel	65	130
17.08.1995	Becker Andreas	RamAir	FSagB	Saarmund	157,2	157
18.08.1995	Piezunka Volker	Zephir CX	ZF	Parchim	52,8	79
23.08.1995	Kind Peter	Xtralite	FSagB	Hochfelln	68,8	69
30.07.1995	Weber Bernd	UP Speed	FS	Seissen FP	144	144
03.08.1995	Denz Helmut	Xtralite	△	St. Andre	197,5	395
05.08.1995	Postulat Dirk	Merlin	ZR	Emberger Alm	107,2	188
12.08.1995	Zipfel Christoph	K4	FS	Piedrahita	59,8	60
15.08.1995	Zipfel Christoph	K4	FS	Piedrahita	80,4	80
24.07.1995	Jäger Hubert	K4	FS	Laragne	57,8	58
30.07.1995	Hoyer Bernd	Milan Racer	FS	Parchim FP	71,8	72
09.08.1995	Wilms Helmut	Xtralite	△	Hörpel	65	130
17.08.1995	Wilms Helmut	Xtralite	FSagB	Hörpel	51	51
01.08.1995	Schmitt Ralf	Xtralite	△	Emberger Alm	64,6	113
23.07.1995	Gerhard Claus	HP AT	FS	Segeletz	59	59
03.08.1995	Gerhard Claus	HP AT	FS	Segeletz	112	112
08.08.1995	Gerhard Claus	HP AT	FS	Segeletz	101	101





Endergebnis GS

Platz	Name, Vorname	Gerät	Verein	1. Flug	2. Flug	3. Flug	D/J	Gesamt
1	Hahne Torsten	Energy	DGCTT	247	247	199		693
2	Schierle Willi	Omega	GSC Hohenlohe	143	245	221		609
3	Rössel Oliver	Omega	Oberstdorfer GSF	159	173	221		553
4	Gschwendner Sepp	Free X	DGCTT	173	179	183		535
5	Leschinski Frank	Rainbow	Condor Schwäbisch Hall	155	192	167		514
6	Bocks Stefan	UP	Imntaler GSC	145	173	193		511
7	Straub Andreas	Minoa		175	153	169		497
8	Isenburg Wilfried	Xenon	Oberstdorfer GSF	147	162	159		468
9	Brandl Richard	Rainbow	DGCTT	106	172	172		450
10	Geg Peter	Edel Energy	Oberstdorfer GSF	147	151	151		449

Endergebnis HG

Platz	Flug-Nrn.	Name, Vorname	Verein	Gerät	1. Flug	2. Flug	3. Flug	D/J	Gesamt
1	122	Bathmann Jo	DCB Ruhpolding	Sunrise	384	321	352		1057
2	240	Dreier Reinhold	DCB Ruhpolding	Xtralite	294	252	252		798
3	161	Bernhardt Malte	DCB Ruhpolding	Sunrise	257	257	257		771
4	7	Lengauer Wolfgang	DFCA Kampenwand	Bullet Cut	263	246	248		757
5	152	Waldmann Peter	DCB Ruhpolding	HP-AT	228	252	252		732
6	3	Langwald Gerd	Kirchdorf-Bahrenborstel	Merlin	197	242	237		676
7	264	Storz Martin		Bullet-Cut	300	101	248		649
8	69	Schumann Kurt		Merlin 133	219	159	270		648
9	9	Schwiegershausen Corinna	1.Odenwälder DFC	Xtralite	256	176	215	D/J	647
10	6	Achmüller Peter	DFC Hochries-Samerberg	Xtralite	277	111	258		646

XC-Cup 95 Mannschaft Gleitsegeln

Platz	Verein	Ges.-Pkte	Piloten	Punkte
1	DCB Ruhpolding 1	2626	Bathmann Dreier Bernhardt	1057 798 771
2	DFC Hochries-Samerberg 1	1743	Achmüller Ludwig Hollmann	646 556 541
3	MBB	1549	Escher Günther Libossek	597 507 445
4	DFC Regental	1547	Matschoss F. Matschoss M. Matschoss T.	581 560 406
5	DFC Achenal 1	1533	Rackl Becher Schuhmann	624 460 449
6	DCB Ruhpolding 2	1511	Waldmann Tulzer Köstlin	732 449 330
7	Kirchdorf- Bahrenborstel	1331	Langwald Otterpohl Gräper	676 499 156
8	DFC Südschwarzwald	1197	Wöhrle Cuolt Gaebert	630 287 280
9	Ammergauer Drachenflieger	1182	Hausstein Raggl Huiith	450 397 335
10	DFC Ingolstadt	982	Fritz Bausenwein Feser	446 382 154

* gewertet werden nur Mannschaften mit 3 Mannschaftsmitgliedern

Damenwertung

1	Corinna Schwiigershausen	647
2	Anja Kohlrausch	409
3	Hedy Heckel	260
4	Sybille Fischer	121
5	Karin Kastl	111

Juniorenwertung

1	Corinna Schwiigershausen	647
2	Tilman Hoss	567
3	Moritz Matschoss	560

XC-Cup 95 Mannschaft Gleitsegeln

Platz	Verein	Ges.-Pkte	Piloten	Punkte
1	DGCTT 1	1678	Hahne Gschwendlner Brandl	693 535 450
2	Oberstdorfer Gleitschirmflieger	1470	Rössel Isenburg Geg	553 468 449
3	DGCTT 2	1127	Plenagl Lex Hübner	394 378 355
4	DGCTT 3	977	Walleitner Koroll Messmer F.	342 319 316
5	Inntaler Gleitschirmclub	946	Bocks Mühlhuber Bausenwein	511 332 103
5	Para-Air Augsburg West	946	Braun Echle Loos	338 310 298
7	DGCTT 4	761	Saurer Siebold Mast	312 249 200
8	1. Parally Schwaben	678	Martens Müller Daschner	360 246 72
9	Kurpfälzer Gleitschirmflieger	676	Lang Sachsenheimer Ehrenfried	335 200 141
10	SV Eichenau	648	Blum Buchert Riedl	399 136 113

* gewertet werden nur Mannschaften mit 3 Mannschaftsmitgliedern

Damenwertung

1	Ina Koroll	319
2	Barbara Lacrouls	190
3	Gabi Messmer	87
4	Daniela Anke	70
5	Sonja Link	52

Juniorenwertung

1	Rolf Lindel	206
2	Thomas Kreuzer	184
3	Rainer Krumm	162

Dinos **kontra** Klapperkisten

Ein Gespräch der Pokalsieger Jo Bathmann und Torsten Hahne

Jo: *Sparen wir uns das gegenseitige Schulterklopfen. Das Gespräch kommt auf Wunsch der DHV-Redaktion zustande. Dabei fällt mir ein: Hattest Du mit dem Gleitschirm Adlerkontakte?*

Torsten: Sogar recht häufig. Allerdings bekam ich nie die Möglichkeit, so wie Du, Erfahrungen im »Luftkampf« oder bei der Adlerabwehr zu sammeln. Eigentlich konnte ich immer nur verspielte Neugier oder schlichtes Desinteresse beobachten. Die Vögel befinden sich meistens im Luftstrom über dem kurvenäußeren Flügel. Eine Attacke habe ich aber noch nie erlebt. Anscheinend bist eher Du ein gefundenes Fressen. Auf Deinen Drachen scheinen die Adler doch ganz versessen zu sein. Wie hast Du denn Deine Widersacher dieses Jahr in die Flucht geschlagen?

Mit der im DHV-INFO beschriebenen Taktik geht das cool. Nur einmal hätte mich ein neugieriger Segelflieger fast aufgespießt, als ich einen Adler gerade mit meinen abrupten Drehwechsellern zur Weißglut brachte. Es ist halt immer Streß, wenn Dir zwei gleichzeitig an die Wäsche wollen.

Eventuell bald drei, Jo. Die Gleitschirmflieger heizen Euch Drachen-Dinos mit den Leistungen im Streckenflug doch schon gewaltig ein. Ein zusätzlicher Ansporn, den Gleitschirmfliegern zu zeigen wo's langgeht?

Ich sehe keinen großen Unterschied im Leistungsvergleich zwischen Gleitschirm und Drachen, zumindest solange es nicht auf Gegenwindkurs geht. Die alte Frage bleibt: Ist der Gleitschirm für den thermischen Flug geeignet oder wird er dafür mißbraucht? Wieviele Rettungs-schirmöffnungen hattest Du?

Öffnungen eigentlich keine. Nachdem ich das Ding geworfen habe, hat es sich nämlich bis zum Einschlag stur geweigert aufzugehen. Weicher Waldboden, ein abschüssiger Hang und mein Rückenprotektor haben mich vor Schlimmeren bewahrt. Das war der Weltcup Zillertal 1993. Gleichzeitig mein letzter zentraler Wettbewerb. Für mich die logische Konsequenz, da die Gefahr, in unfallträchtige Situationen zu kommen, während eines Wettbewerbes ungleich größer ist, als beim freien Streckenflug. Beim Cross Country fliegt mich kein überhehrgeiziger Konkurrent über den Haufen, ich lege meine Wendepunkte nicht ins Lee und bei schlechten Bedingungen starte ich erst gar nicht.

So richtig schee ist's erst im Lee! Nein Torsten, ein Streckenflug ohne Leethermik ist wie eine Suppe ohne Salz. Bei guten Bedingungen gibt's immer irgendwo Leethermik. Da mußt Du nicht nur durch, da mußt Du manchmal sogar absichtlichlich rein! Da geht die Post ab! Um die Struktur des Drachens mache ich mir keine Gedanken, ich darf halt nicht zu langsam fliegen...

Und ich nicht zu schnell!

Schwere Klapper scheinen bei thermischen Bedingungen häufig zu sein. Nehmen Gleitschirmpiloten Rettungsöffnungen billigend in Kauf?

Sicherlich nicht. Kein vernünftiger Pilot geht freiwillig das Risiko der Rettungsschirm-landung ein. Die Verletzungsgefahr ist zu groß und wie Du siehst gehen die Dinger auch nicht immer auf. Was Dir als ein »schwerer Klapper« erscheint, ist häufig nur ein seitliches Einklappen, das bei entsprechender Gerätebeherrschung und Bodenabstand problemlos zu beherrschen ist. Bei sehr schweren Turbulenzen und genügend Hangabstand

fühle ich mich unter einem Gleitschirm sicherer. Meine Fläche kann sich nach »Formverlust« wieder regenerieren. Fällst Du dagegen auf Dein Querrohr und es macht »Knack«, dann schaust Du alt aus.

Ich denke ans Alter. Wie schwer ist Deine Ausrüstung und Ballast?

Ungefähr 23 Kilogramm die gesamte Ausrüstung plus Wasserballast. Das hängt dann von der Aufgabe ab, die ich fliegen möchte. Möglichst den ersten Schenkel gegen den Wind in starker Thermik mit Ballast, zurück in schwächerer Thermik mit Rückenwind ohne Ballast und mit verbessertem Sinken. Also bei der Schlepperei zum Startplatz kein allzugroßer Unterschied zu Deinem Gestänge. Nur so ein Rucksack trägt sich leichter. Im Herbst oder Winter fliege ich dann ohne Ballast.

Mein fliegerischer Winterschlaf dauert von Mitte August bis Ende April. Nach zehn Stunden weiß ich dann wieder den Unterschied zwischen Links- und Rechtskreisen. Das reicht dann offenbar für tausend Punkte. Hast Du Deinen Gleitschirm in diesem Jahr auf irgendeinen Berg getragen? Oder fährst Du nur mit der Bahn?

In der Streckenflugzeit benutze ich eigentlich immer Aufstiegshilfen. Die Schlepperei vor einem 7-stündigen Streckenflug ist mir sonst zuviel. An der Emberger Alm oder an der Höhenstraße im Zillertal habe ich wegen verschneiter Straße aber schon öfters einen einstündigen Fußmarsch zum Startplatz in Kauf genommen. Im Herbst wandere ich dann gerne mit »light« oder dem Doppelsitzer, den man auf zwei verteilen kann, auf die Berge. Das ist ein Teil meines Trainings in der thermisch schwachen

Zeit. Wie hältst Du Dich in Deinem Alter fit?

»Drink, smoke and no sports«.

Nein, nicht so ganz. Aber in eine Folterkammer bringt mich keiner. Meine Geräte haben ein extrem leichtes Handling und eine leichtgängige VG. Ich will auch mehrere Tage hintereinander, ohne müde zu werden, acht bis neun Stunden fliegen können. Ich esse gerne. Der Winterspeck geht sowieso etwas zurück, wenn man nur zwei Mahlzeiten am Tag hat. Vor dem Start gibts Cola. Du als Kollege wirst das mißbilligen, aber für mich ist es »dope«. Während des Fluges habe ich manchmal auch noch etwas Flüssigkeit dabei. Gibt es beim Gleitschirm eine »fliegende Entsorgung«?

Das ist ein echtes Problem. Wie Du vor dem Start Cola trinken kannst, ist mir ein Rätsel! Cola, Kaffee oder Tee vor einem Flug sind für mich tabu. Die Entsorgung unter dem Flug ist eine Prozedur, die ungefähr fünf Minuten dauert. Nach einem Mega-Klapper mit Verlust mehrerer Leinen vor einigen Jahren warte ich jetzt immer auf eine lange Gleitstrecke ohne thermische Störungen. Eine große Talquerung ist ideal. Reißverschlüsse öffnen, auspacken, rausholen usw. Na, so genau brauch' ich Dir das ja nicht zu erklären. Auf jeden Fall kostet es einige Zeit und verschlechtert den Gleitwinkel. Aber es funktioniert und es erleichtert enorm.

Wir profitieren eben von dem »kleinen Unterschied«, der trotz allem Gleichberechtigungsgeschrei bleibt. Gott sei Dank! Nur ältere Männer mit ihrem Prostataleiden könnten in Schwierigkeiten kommen. Apropos



Alter. Gleitschirm oder Drachen - eine Altersfrage?

Für mich überhaupt nicht. In beiden Sportarten gibt es genügend »Power-Gruftis«, die den Jungen zeigen wie man erfolgreich fliegt. Ganz im Gegenteil. Bei diesem Schachspiel gegen die Schwerkraft ist Erfahrung ein unschätzbare Vorteil. Zumindest, wenn man lange Zeit erfolgreich und sicher fliegen möchte. Bemerkest Du etwa Zeichen von Altersschwäche?

Beim Schleppen der Ausrüstung zum Startplatz überholen mich die Jungen.

Und in der Luft? Du sagst, daß Du flugtechnisch eigentlich kein guter Pilot bist. Wie ist das zu verstehen?

Die Jungen sind schon gut. Genies wie Ruhmer oder manche Ligapiloten sehe ich nur von hinten. Ich fliege schon zügig, aber am Ende eines 7-8 Stundenfluges liegt meine Durchschnittsgeschwindigkeit wie Deine bei ca. 25 km/h. Der Unterschied liegt in der Länge der Aufgaben. Wenn man 25 mit der zu erwartenden Thermikdauer multipliziert, weiß man wie weit man fliegt. Man darf nur keine Doppelfehler machen.

Doppelfehler? Borisbeckermäßig?

Der zweite Fehler besteht darin, daß man den ersten nicht korrigiert.

Mit der Folge, daß man eventuell frühzeitig am Boden sitzt. Du riskierst bei weiten Flügen Außenlandungen. Für mich kein Problem, der Gleitschirm geht in jedes Auto oder öffentliches Verkehrsmittel, für Dich ein Ärgernis?

Ja, der übliche Alterstrend zu mehr Luxus und Bequemlichkeit hat zur Folge, daß ich nur noch in meinen gewohnten Fluggebieten fliege. Und da möglichst nur etwas erweiterte »Platzrunden«. Lieber einen Wertungsflug rechtzeitig abbrechen und nach einem genußvollen Rundflug mit Freunden im »Heimathafen« landen, als eine zeitaufwendige Rückholaktion provozieren. Ich brauche abends meine Dusche, ein Bett und ein gutes Essen mit Freunden. Alleine Fliegen ist langweilig.

Warum fliegst Du dann keine Wettkämpfe? Alleine bist Du da bestimmt nicht. Weder am Boden noch in der Luft.

Es ist mir unerträglich, aus wettkampf-taktischen Gründen nicht zu starten, wenn es geht, und Aufgaben zu fliegen, die ich nicht selbst gestellt habe. Oder bei Wetterlagen fliegen zu müssen, bei denen ich sonst nicht starten würde.

Oder bei Rückenwind und Regen ein Briefing nach dem anderen abzuwarten. Oder an einem Supertag schon um 3 Uhr zu landen, weil die Aufgabe so klein war. Ich verstehe das sehr gut. Nicht umsonst bekommt das Streckenfliegen immer größeren Zulauf.

Zu wenig. Der Streckencup sollte wieder gut honoriert werden. Es ist doch bemerkenswert, daß flugbegeisterte Privatleute für den Sieger beim Hochfelln-Weltcup 1.000 DM und X Sponsoren aufreiben, ganz zu schweigen von den stattlichen Summen des Zuckerl-Cup an der Hochries...

...oder dem mit insgesamt 6.000 DM dotierten Wallberg-Cross-Country!

Damit keine Illusionen aufkommen. Ein Sieg im Streckencup ist mit Fleiß erkämpft und gut vorbereitet. Wann beginnt Dein Streckenflugtag?

Normalerweise am Vorabend mit dem Wetterbericht in der »Zeit im Bild« im ORF, gefolgt vom Innsbrucker Segelflugwetter am nächsten Morgen. Nicht zu vergessen die Teletextseiten 250 bis 261 und das Satellitenbild von 6 bis 7 Uhr im Österreichischen Fernsehen.

...hervorragend die Trefferquote der Segelflugseiten 259. Vergessen kannst Du das ZDF Kindergartengebammel von Frau Niedeck und ihren Nachahmern. Du gehörst also auch zu den Frühaufstehern?

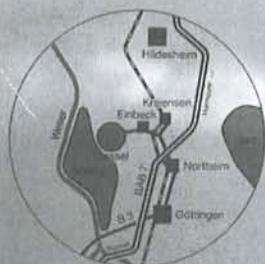
Wenn möglich versuche ich spätestens um 11 Uhr am Startplatz zu sein. Leider geht das nicht immer. So stehe ich manchmal erst um 13 Uhr am Start, wenn ich Bereitschaftsdienst hatte. Eigentlich zu spät. Doch für ein paar passable Flüge hat das auch gereicht.

Schade, manchmal gehts schon um 10.30 Uhr. Kannst Du Dir immer die »Rosinen« aus dem Thermikkuchen herauspicken?

Leider nein. Aber dieses Jahr hatte ich viel Glück. Viele gute Flugtage an Wochenenden, zufällig richtige Urlaubsplanung und verständnisvolle Kollegen bei der Dienstplangestaltung haben mir auf die »Sprünge« geholfen. Jo, das ist nicht Dein erster »Rücktritt« vom Streckenflugpokal. Gibt es wieder eine Rückkehr des »Batman«?

Als »Batman forever«? - Nein, dann müßte ich mich übertreffen. Ach, das sollen die anderen machen. Ich bin auf »Genußkurs« mit Freunden in den Gletscherregionen. Das Alpen-200er wäre ein schöner Abschluß. Du willst doch 800 Punkte erreichen. Ist das Dein Dessert?

Dessert? Wir Gleitschirmflieger sind immer noch bei der Vorspeise. Jo, Du mußt das so sehen, ich bin 20 Jahre jünger als Du. Also bleibt noch eine Menge Zeit bis zum Nachtisch.



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!
KOMPARKURSE IN GANZ DEUTSCHLAND

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

Wir Gleitschirmflieger werden nach wie vor sehr unterschiedlich beurteilt. Für die einen sind wir Vogelmenschen, Ikarusse und die letzten Helden der Neuzeit, für andere komplexbehaftete Adrenalin-freaks, die frühkindliche Negativerlebnisse verarbeiten müssen. Weil ich es nun mal ganz genau wissen wollte, wie es wirkliche Fachleute sehen, habe ich jemanden zu unserem Sport befragt, die es genau wissen muß. Beobachtet sie doch seit vielen Jahren aufmerksam das Fluggeschehen - Rosa die Almkuh vom Wallbergstartplatz.

Rosa, Du schaust nun schon an die zwanzig Jahre den Fliegern zu, erzähl mal. Also die ersten Jahre habe ich nahezu nichts mitbekommen. Da haben nur ab und zu stark schnaufende Personen lange Stangen an mir vorbei auf den Gipfel geschleppt und haben sich von da runtergestürzt. Erst vor ca. 10 Jahren, als die sogenannten Gleitschirmflieger kamen, war bei uns an der Alm was los.

Hat sich in diesen 10 Jahren viel verändert? Total! Am Anfang kamen die Piloten fünfmal am Tag, sind abgesprungen, eine Stunde danach waren sie schon wieder da. Die Seilbahn hat's gefreut. Dann kam eine Zeit, da sind sie stundenlang vor meiner Schnauze hin und her geflogen, anscheinend war da der beste der, der es am längsten ausgehalten hat und seit ein paar Jahren gehen sie - wie sie sagen - auf »Strecke«.

Was denkst Du war die schönere Zeit? Am Beginn der Gleitschirmfliegerei war auf jeden Fall die Stimmung am besten. Die waren ganz euphorisch, wenn sie zehn Minuten in der Luft waren. Für mich persönlich die

schönste Zeit war, als sie stundenlang hin und her flogen. Da gab es immer was zu sehen und vor allem zu hören, wenn sie sich in die Quere gekommen sind, aber ich möchte diese Ausdrücke nicht wiederholen. Zu dieser Zeit sind dann einige auch wieder auf dem Startplatz eingelandet, das war Aktion, das sag ich Dir. Besonders an einen kann ich mich da ganz genau erinnern, da hat immer der Boden gezittert. Wenn er wieder reinkam, bin ich gleich hinter den nächsten Baum. Jetzt vom Streckenfliegen krieg' ich nicht mehr viel mit. Da starten sie und verschwinden. Auf jeden Fall scheint das eine sehr ernste Angelegenheit zu sein.

Wie kommst Du darauf?

Ich nehm's halt an, so viel wurde früher jedenfalls nicht geschimpft. Das geht schon beim Ausfüllen ihrer Zettel an, da hörst du dann nur noch: »Dieser blöde Wind - was soll ich denn da heute wieder beschreiben.« Dann schimpfen und fluchen sie, weil zum Starten der Wind nicht paßt. Wenn sie dann ihre Flüge gemacht haben und am nächsten Tag wieder am Startplatz stehen, hörst Du auch nur: »Alles Scheiße gestern«, da und da und dort aus diesem und jenem Grund »abgesoffen«, was das auch immer heißen mag. Und wenn dann wirklich mal einer dabei ist, der begeistert von seinem weiten Flug vom Vortag erzählt, habe ich den Eindruck, das ist das Schlimmste, was den anderen passieren kann. Da sagt zwar jeder:

»Ach, wie ist das toll, super usw.«, aber wenn Du genau hinschaust, siehst Du fast, wie bei einigen das Magengeschwür wächst. Da habe ich mir schon viele Gedanken gemacht, wo doch das Streckenfliegen so was Schönes sein soll, warum sie da so reagieren. Vielleicht ist es aber so wie bei uns. Wenn die Lisi mehr Milch gibt als ich, freut's mich auch nicht.

Fliegen sie da sehr weit?

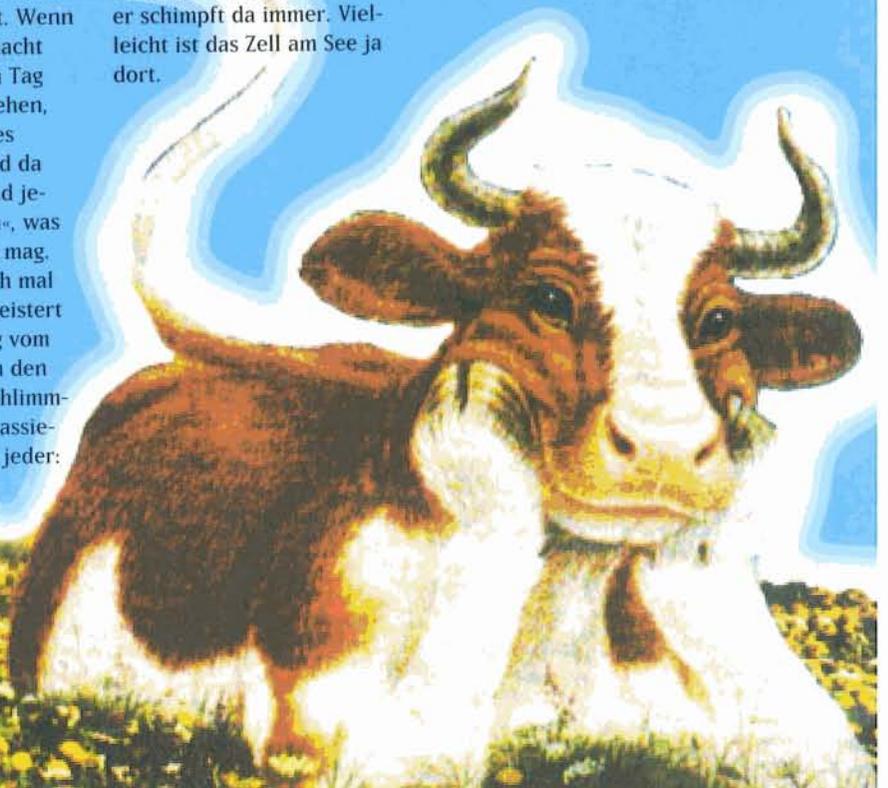
Da fragst Du mich zuviel. Ich kenn' mich da nicht aus. Bin noch nie hier weggekommen. Ich kann nur auf ihre Zettel schauen. Da schreiben sie schon so Sachen wie »Zell am See« oder »Ziel-Rück« usw. Zurückkommen sehe ich aber ganz selten einen, und wo das Zell am See ist, weiß ich auch nicht. Der Schorsch jedenfalls (das ist der alte Ochs von der Wiese unter der Bodenschneid, direkt hinter dem Wallberg) erzählt mir im Winter aber immer, - wenn wir gemeinsam im Stall stehen - daß viele bei ihm landen. Sein Bauer schimpft da immer. Vielleicht ist das Zell am See ja dort.

Jetzt was anderes: Sei mal ehrlich, wär's Dir lieber, es gäbe keine Gleitschirmflieger auf der Alm?

Um Gottes Willen, das wäre ja furchtbar. Erstens wäre es langweilig und zweitens würden ja die Unmengen von Touristen nur noch vor uns rumstehen. Es geht mir jetzt schon auf den Geist, das ewige »gucke mol, ene Kuh«. Jetzt löchern sie wenigstens die Piloten. Die muß ich oft bewundern, wie ruhig die bleiben auf die immer wieder gleichen Fragen »Wann springen Sie denn«, »Können Sie das steuern? Ist das gefährlich?«

Gibt es was, was Dich an den Fliegern ärgert?

Und ob! Die regen sich immer auf, weil wir ein paar Flecken auf der Wiese hinterlassen, die halt nicht unbedingt die Farbe ihrer Flugschirme verschönert, wenn sie draufgelegt werden. Da müßten sie halt aufpassen, das ist immer noch unsere Alm. Letztes Mal hat mich gleich einer als »subventionierte Odelmaschine« bezeichnet. Da wird mir ja vor lauter Wut gleich die Milch sauer, zumal die Flieger ja selbst kaum einen Baum auslassen, wo sie vor dem Starten nicht hinpinkeln!





Ungarn

Vor-EM im Drachenfliegen

Schon vor Jahren wurde geplant, daß die Drachenliga auch mal im Flachland stattfinden sollte. Am besten gleich mit UL-Schleppstart, wegen des besseren Thermikeinstiegs. Da dieses Jahr ein Probelauf zur EM '96 in Ungarn angesetzt war, lag es natürlich nahe, den Liga-Herbsttermin (der sich letztes Jahr so bewährt hatte) auch nach Dunaujvaros zu legen.

Mehr als dieser Ortsname war den meisten nicht bekannt, so daß einige Unsicherheit im Bauch mitreiste: Wird das funktionieren mit der UL-Schlepp-

rei? Mit den Grenzformalitäten? Mit der Thermik im Flachland?

Nun, der Ort war leicht zu finden. Im Reiseführer aber trotz seiner Größe nicht. Warum nicht, ist leicht zu verstehen, wenn man einmal durchgefahren ist. Marktplatz, Kirche oder gar eine Altstadt existieren überhaupt nicht, stattdessen Plattenbauten und Industrieanlagen. Najal! Aber Ziel der Reise war ja der 5 km südlich gelegene Flugplatz: 2 große Hangars, ein paar Gebäude, ein Tower und vor allen Dingen eine unglaublich große Grasfläche. Die-

se ist völlig hindernisfrei und ideal zum Schleppen oder zur Schleppschulung, da immer genau gegen den Wind gestartet werden kann.

Die Zeit vor Wettbewerbsbeginn wurde fleißig genutzt. Für die einen zum Erwerb der (ungarischen) Schlepplizenz, für die Anderen zum »Nochmal-Üben« und natürlich zum Fliegen.

Am vierten Tag kam der erste Ligadurchgang zustande: Ein Zielflug bis fast nach Rumänien, 116 km zum Flugplatz Szeged. Keine leichte Aufgabe, eine Basishöhe von anfangs 1100 m er-

Foto: Oliver Barthelme

laubte keinerlei Fehlentscheidungen. Gewinnen konnte den Tag der Berliner Flachlandspezialist Andreas »Fritze« Becker, nachdem er 4mal hintereinander wieder landen mußte. Erst sein 5. Schlepp führte ihn auf Strecke und dann auch ins Ziel. Mit einem 56iger Schnitt!

Tags drauf blies immer noch heftiger Nordwestwind. Also gleiche Aufgabe, gleiches Ziel. Die Wolkenoptik war wirklich traumhaft und erlaubte wieder einigen einen schnellen Flug ins Ziel. Allen voraus diesmal Karsten Gaebert. Die anderen verbrachten den Tag mit Rückholen und konnten es kaum ertragen in den Himmel zu blicken.

Von denen, die es an beiden Tagen ins Ziel schafften, war Stefan Weber am besten unterwegs gewesen, so daß er derzeit die Ligawertung '96 anführt. Auf Platz 2 dann schon der erste Liga-Neueinsteiger: Georg Schwaier aus dem Allgäu und dritter der Flachländer Stefan Rebl. Somit ist die sonst übliche Reihenfolge doch ein wenig durcheinander gekommen. Zum Teil deshalb, weil die Bedingungen in der Luft doch nicht für alle gleich waren, zum Teil aber auch, weil die Fliegerei im Flachland eine ganz andere Taktik erforderte. Eisernes »Nullschieberlutschen« und Pulkfliegen wurden oft belohnt. Das war zwar auch vorher schon allen klar gewesen, aber diese Erkenntnis alleine reicht noch lange nicht aus, um gut zu fliegen! Damit war die erste Woche (Ligawettbewerb) schon gelaufen und die allermeisten reisten sofort wegen der miserablen Wettervorhersagen ab.

Zur direkt anschließenden »Vor-EM« blieben noch 16 deutsche Piloten. Mit den inzwischen angereisten, internationalen Wettkampfpiloten standen fast 120 Flieger in der Mitte des Flugfeldes: Sauber sortiert in 4er Gruppen, verteilt wie auf einem riesigen Schachbrett. In den breiten Gassen zwischen den 4er-Gruppen rollten die ULs durch, um den jeweils Vordersten dann einfach gegen den Wind wegzuziehen. Die Startrichtung und so auch die Startreihenfolge wurden vom Wind bestimmt. Niemand konnte vorher genau wissen, wann sein Startzeitpunkt gekommen war. In dieser Woche gab es drei gewertete Tage.

Die erste Aufgabe führte über ca. 70



km und 2 Wendepunkte. 36 Piloten flogen ins Ziel, als schnellster - na wer wohl? - Manfred Ruhmer. Tomas Suchanek hatte es an dem Tag vorgezogen, mit dem Dragon-Fly seine Konkurrenten hochzuschleppen, und selbst erst spät zu starten. So spät, daß er in die Abendthermik (in Ungarn schon um 16.30 Uhr) fliegen mußte und damit dann recht langsam unterwegs war. Am nächsten Tag schleppte er dann nicht mehr.

Ein 80iger Dreieck sollte als zweite Aufgabe geflogen werden. Leider bildete sich auf dem ersten Schenkel eine großflächige Abschattung und blieb auch dort wie angenagelt stehen. Direkt am Platz ging es noch recht gut hoch, bis an die Wolken, aber dann... dann standen alle in der Puszta, noch vor der ersten Wende.

Der dritte und letzte Durchgang brachte dann sehr gute Thermik, Basis bei 1900 Metern, und leider eine ganz ähnliche Aufgabe. Das schwache Lüftchen frischte kräftig auf: Voller Gegenwind auf dem Startschenkel! Wieder hockten fast alle vor der ersten Wende, diesmal aber bei Superwetter. Mit dem Wind wären viele, viele Kilometer möglich gewesen. Thevenot zum Beispiel fand kurz vor seiner Landung nochmal Thermik, stieg mit 2 Metern zur Basis hoch und wurde dabei soweit zurückversetzt, daß er nicht einmal seine zuvor angepeilte Landewiese erreichen konnte. Daß bei solchen Bedingungen eine Handvoll Piloten die erste Wende doch schaffte, ist erstaunlich. Weniger

erstaunlich, daß Ruhmer und Suchanek dabei waren. Beide kämpften sich dann noch bis kurz vors Ziel, sahen abends aber auch reichlich »alle« aus. Gewonnen hatte somit Ruhmer vor Walbec, Vonblon und Suchanek. Die Teamwertung wurde von den Franzosen dominiert.

Insgesamt hinterläßt Ungarn ein zwiespältiges Gefühl: Einerseits tolle Flüge in schöner und absolut flacher Gegend, andererseits aber auch die Möglichkeit, sich ganz schnell schlecht zu plazieren.

Die anfänglichen Bedenken auf Grund von Schleppunerfahrenheit, viel Wind, schwacher Thermik und schwieriger Orientierung hatten sich bei den meisten recht bald gelegt. Ob derartige Wettbewerbe mit UL-Schleppstart eine große Zukunft haben, wird sich wohl erst nach der EM in Ungarn und der WM in Australien zeigen.

Auch für Nicht-Wettkampf-Ambitionierte bietet das Gelände gute Bedingungen zum Fliegen. Durch den UL-Schlepp ist der Einstieg in die Flachlandthermik leichter als von einem kleinen Hügel zu Hause. Oft reicht ein Schlepp am Tag für einen Flug aus. Die Schleppkosten für 500 Höhenmeter betragen 20 DM. Räder und Lizenz sind vorgeschrieben. Letztere kann aber dort für ca. 400 DM gemacht werden. Die Außenlandemöglichkeiten sind überall sehr gut, da die Gegend flach und fast unbewaldet ist. Das Rückholen und Telefonieren funktioniert auch recht gut.

Als Unterbringungsmöglichkeiten gibt es Mehrbett-Zimmer am Flugplatz, Camping zwischen den Hangars (prima Unterstellmöglichkeit für den aufgebauten Drachen) und Privatangebote im nahen Umkreis. Alles sehr günstig im Vergleich zum Westniveau. Vielerorts wird Deutsch verstanden.

Als Alternativprogramm zum Fliegen bieten sich Ausflüge nach Budapest (60 km nördlich), zum Plattensee (60 km westlich) oder in die Puszta (rundherum, mit vielen Badeseen) an. Dunaujvaros selbst verfügt über genau drei Attraktionen: Eine Pizzeria, einen Billardschuppen und den Bart über dem Stahlwerk.

Lukas Etz



Ladies Challenge



15 streckenflug- und wettbewerbsinteressierte Pilotinnen nahmen an der dies-jährigen Ladies-Challenge im Drachenfliegen an der Emberger Alm teil. In fünf Durchgängen sollte sich zeigen, daß sie der gleich großen Gruppe der Junioren durchaus ebenbürtig waren.

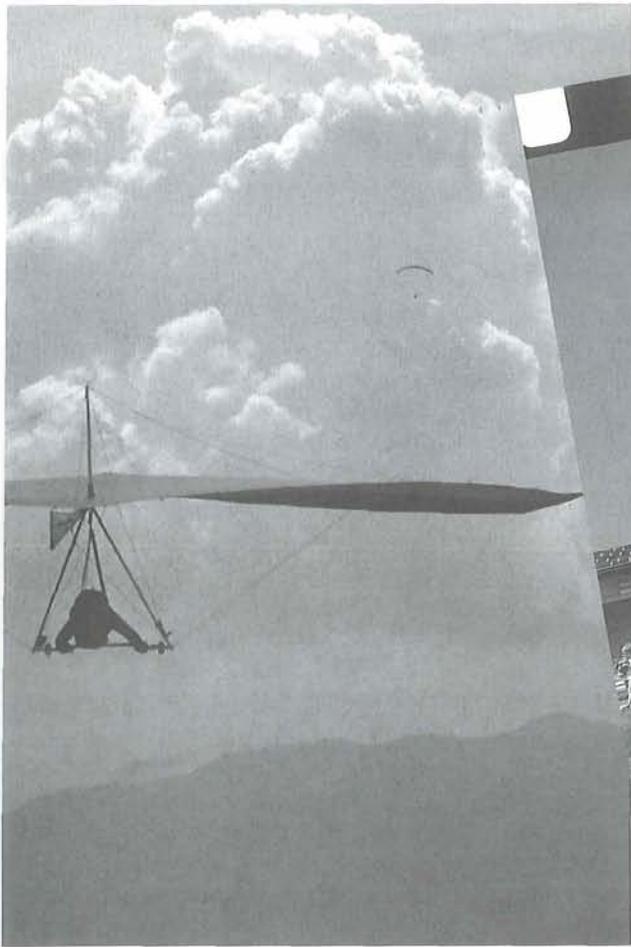
Mit den Aufgaben zwischen 50 km und 92 km Länge, wurden sowohl die erfahrenen Fliegerinnen als auch erstmals Teilnehmende gefordert. Den einen galt es, eine möglichst schnelle Zeit zu erzielen, die anderen verbesserten erfolgreich persönliche Leistungen und sammelten wertvolle Erfahrungen und Tips zum Streckenfliegen. Nicht nur das strahlende Wetter, sondern auch die sicheren Außenlandemöglichkeiten der Greifenburger Umgebung sowie die freundliche Unterstützung durch das

Fliegercamp Oberes Drautal - wo hat man sonst schon Landeplatz, Wohnmöglichkeit, Headquarter und Badesee direkt nebeneinander? - sicherten dem Wettbewerb seine streßfreie und gutgelante Atmosphäre. Beim gemeinsamen Austausch im landeplatznahen Gasthof, der sich gerne zu einen energiereichen Sportsponsoring bereiterklärt hatte, wurde über individuelle Schwierigkeiten der Pilotinnen diskutiert.

Probleme machte den meisten der große Startpulk, bestehend nicht nur aus 55 Drachen- und Schirm-Ladies und -junioren, sondern auch aus weiteren 25 Liga-Anwärtern, die sich aufgrund der ausgefallenen German Open nun an der Emberger Alm um die Qualifikation bemühten. Beim Air-Started Race hieß es Nerven bewahren, als bei wechselnden Drehrichtungen endlich die Startli-

nie ausgerollt wurde. Im Vergleich zum Startstreß war der weitere Flug für manch eine geradezu erholsam. Erst am Wendepunkt traten wieder Fragen auf, die spätestens im Debriefing mit Knut von Hentig aufgeklärt wurden. Er besprach jede Aufgabe mit Frauen und Junioren und verriet interessante Tricks zur Verbesserung der persönlichen Leistung, angefangen bei der mentalen Konstitution - »Ich liebe es!« - bis hin zur vorausschauenden Streckenplanung.

Fünf der anwesenden Pilotinnen konnten als Mitglieder der Nationalmannschaft Erfahrungen aus Wettbewerben und Ligaflügen weitergeben. Sie nutzten die Gelegenheit zugleich als Training für die WM im Januar in Australien, wo ähnliche Flugbedingungen herrschen. Besonderer Wert wurde auf



Junior Challenge

die Verbesserung des Teamfliegens und den Einsatz von Funk gelegt. Abends wurden die Flüge daraufhin ausgewertet, kritisiert und gelobt. Offenheit war die Devise.

Mit konstanten Topleistungen führte Rosi Brams seit dem ersten Durchgang das Feld an und gewann somit souverän die Gesamtwertung. Doch auch alle anderen Pilotinnen gewannen viel an Sicherheit, Motivation und Spaß am Fliegen. Wir freuen uns auf eine ebenso rege Beteiligung im nächsten Jahr, Anmerkungen und neue Ideen werden entgegengenommen.

Corinna Schwiegershausen

In der ersten Augustwoche fand in Greifenburg zum zweiten Mal das gemeinsame Juniorchallenge des DHV für Drachen- und Gleitschirmpiloten statt. Im letzten Jahr hatten bei hervorragendem Flugwetter viele erfolgreiche Durchgänge geflogen werden können. Piloten unterschiedlichster Voraussetzungen haben ihre fliegerischen Erfahrungen individuell enorm verbessert. Dieses Jahr sollte es nicht anders sein.

Am 1. Wettbewerbstag begrüßt Klaus Tänzler im Namen des DHV alle Teilnehmer. Wettbewerbsleiter und Referenten werden vorgestellt. Gleich im Anschluß daran fährt ein Bus zum Startplatz. Die Zeit drängt, das Wetter sieht gut aus.

Auf der Emberger Alm trennen sich Drachen- und Schirmpiloten. Stefan

Mast, Uli Wiesmeier und Toni Bender begleiten 23 Gleitschirmjunioren und 5 Damen zu ihrem höhergelegenen Startplatz. Nach einer halben Stunde Fußmarsch hält Stefan, der als Wettbewerbsleiter fungiert, das erste Briefing. Startverfahren, FAI-Fotosektoren, Flugtaktik, Streckenplanung und meteorologische Gegebenheiten werden ausführlich diskutiert. Aufgrund des starken Ostwindes fällt am heutigen Tag die Entscheidung für einen Zielflug auf geknickter Bahn nach Sillian. Uli und Toni erklären die verschiedenen Möglichkeiten das Lienzer Talbecken, die Schlüsselstelle dieses Durchgangs, zu überqueren.

Um 13.45 Uhr ist es soweit. Das Air-started-Race beginnt, nachdem Toni die Startlinie zu einem V formt. Zu seinem Erstaunen tut sich in der Luft



Foto: Uli Wiesmeier

zunächst gar nichts. Zögernd begeben sich die ersten Piloten in den Startsektor. Erst 20 Minuten später überquert der letzte Pilot die Linie. Jetzt startet auch Toni, der vom Boden aus kontrolliert hat, ob alle Teilnehmer den Sektor richtig angefliegen haben. Uli fliegt der Gruppe voraus.

Erst kurz vor Lienz, nach 25 km, landet die erste Pilotin. Nur drei weitere Piloten schaffen die Lienzer Talquerung nicht. Das Ziel in Sillian nach 56,6 km erreichen 19 Piloten, wo Stefan, Uli und Toni sie bereits erwarten. Für den ersten Tag ist das ein phantastisches Ergebnis. Die glücklichen Gesichter am Landeplatz bestätigen dies, obwohl kurz zuvor der eine oder andere Pilot in 2000 Meter Höhe über Sillian verzweifelt die Ziellinie suchte. Holger Bachmann gewinnt den Durchgang vor Stefan Riedel und Andreas Zimmer. Judith Dörflinger wird Vierte. Abends, beim Debriefing nimmt Uli Wiesmeier den Junioren wortwörtlich die Luft aus dem Segel. Er kritisiert im Einzelnen die begangenen Flugfehler, wie zu niedrig angesetzte Talquerungen, inkonsequentes Zentrieren der Thermik oder die viel zu hohen Endanflüge. Aber auch die heftigste Kritik kann die unerwartet gute Leistung der Piloten an diesem ersten Tag nicht abwerten.

Als Toni beim zweiten Durchgang das »V« formt, erinnert der Airstart des 64,5 km Race schon fast an einen Worldcup. Fast alle Piloten überqueren die Linie

zum gleichen Zeitpunkt. Schlüsselstelle ist heute die letzte Wende am Goldeck nach 43,2 km. 21 Piloten erreichen diesen Wendepunkt, 20 umrunden ihn. Sascha landet oben am Berg kurz vor der Antenne und legt den größten Teil der restlichen Strecke zu Fuß zurück. 14 Piloten erreichen das Ziel in Greifenburg. Andreas Zimmer als Erster vor Georg Maier und Stefan Riedel. Beim abendlichen Debriefing bespricht Profifotograf Uli Wiesmeier Fotofehler anhand der entwickelten Filme des ersten Durchgangs. Charlie Jöst, langjähriger Auswerter des DHV-Streckenflugpokals, ergänzt mit seinem Vortrag die Dokumentationsproblematik.

Für den dritten Durchgang melden die Meteorologen Überentwicklungen am Nachmittag. Daher wird eine kurze geschlossene Aufgabe mit 38,5 km gewählt. Uli, Stefan und Toni beobachten die Piloten wieder aus der Luft. Am zweiten Wendepunkt fliegen sie zum Teil gigantische Umwege. Tagessieger wird Bodo Genz vor Andreas Zimmer und Uli Forer. Susanne Hensold erreicht mit ihrem Serien-Intermediate Greifenburg als Fünfte.

Thomas Kreuzer, Holger Bachmann und Hans Keim waren wohl am Vorabend nicht besonders aufmerksam und kassieren einen Fotonuller. Doch Knut von Hentig konnte abends mit seinem Vortrag über mentales Training und Motivation die Depression mildern.

Am letzten Wettbewerbstag sind die meteorologischen Verhältnisse ähnlich wie am Vortag, die ausgeschriebene Strecke beträgt deshalb nur 49,5 km. An der letzten Wende, die 10 km vor dem Ziel Greifenburg in Talmitte liegt, trifft Andreas Zimmer, der sie als erster erreicht, eine folgenschwere Fehlentscheidung. Statt direkt ins Ziel zu fliegen, versucht er, am Berg erneut Höhe zu tanken. Er landet kurz vor Greifenburg, verschenkt seine Führung und macht damit das Finale des Wettbewerbs noch einmal spannend. Georg Maier gewinnt den Durchgang vor Ludwig Bichler. Rolf Lindel und Stefan Riedel überqueren die Ziellinie gleichzeitig. Am Landeplatz wird gerätselt, bis endlich das Endergebnis feststeht.

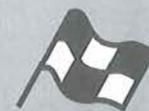
Glücklicher Sieger ist Stefan Riedel, knapp vor Georg Maier. Den dritten Platz belegt Andreas Zimmer. Mit dem vierten und fünften Platz qualifizieren sich Rolf Lindel und Bodo Genz für die Liga 1996.

Abends führt Charlie Jöst einige Highlights aus seinem Filmrepertoire vor. Sonntagmorgen werten Stefan, Uli und Toni die Filme des Vortages aus. Anschließend findet die Siegerehrung statt. Die Gewinner werden wie im Vorjahr im Badensee versenkt. Den freien Nachmittag nutzen die meisten noch für einen Flug. Uli und Toni fliegen zum Großglockner und entdecken interessante Wendepunkte fürs nächste Jahr.

Das Junior-Challenge hat allen Teilnehmern und Veranstaltern riesigen Spaß gemacht und wieder hoffnungsvollen Nachwuchs hervorgebracht.

Bernie Koller, Ex-Challenge-Teilnehmer wird 1993 deutscher Meister. Thomas Friedrich, dritter der Junior-Challenge '94, erreicht dieses Jahr auf Anhieb einen Platz in der Nationalmannschaft. Vielmehr ist zu den Erfolgen dieser Veranstaltung nicht zu sagen. Außer, daß in Zukunft vielleicht ein noch größerer Teil des Sportetats des DHV für Wettbewerbe zur Nachwuchsförderung verwendet werden sollte. Das würde unserem Spitzensport sicher nicht schaden.

Silke Berger, Toni Bender



Deutsche Gleitschirmliga im Weltcup

1995 wurden erstmals zur Nominierung der Nationalmannschaft neben den Landesmeisterschaften und der German Open drei vorher benannte Worldcups gezählt. Der Grund dieser Neuerung war, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nationalmannschaft zu stärken. Ausgewählt wurden die Worldcups im italienischen Feltre, im schweizerischen Gstaad und im französischen Avoriaz. Auf dem sehr gut organisierten Worldcup in Feltre hatten die Piloten anfangs wetterbedingt keine Möglichkeit ihr Können unter Beweis zu stellen. Obwohl in 7 Tagen nur zwei Wertungsdurchgänge zustande kamen, herrschte unter den Piloten beste Stimmung. Hier konnte Peter Hensold mit seinem dritten Platz seinen Sieg in Bassano bestätigen. In beiden Durchgängen mußte kompromißlos schnell geflogen werden, da jeder zuviel geflogene Kreis wertvolle Worldcuppunkte kostete. Mit der am zweiten Tag über einen 63-Km-Zielrück erfolgten Durchschnittsgeschwindigkeit von 28 km/h stießen die Gleitschirmpiloten in bis dorthin nur von Drachen erreichte Geschwindigkeitsbereiche vor. In der Mannschaftswertung belegte das deutsche Team den undankbaren vierten Platz.

Vor dem nächsten Worldcup gelang es dem Teamchef nach langen Verhandlungen, letztlich 18 Piloten in das erstmals auf 120 Piloten begrenzte erstklassige Teilnehmerfeld zu schleusen. Von vier gestarteten Aufgaben kamen nur zwei in die Wertung. Im Gegensatz zu Feltre verlangten die Bedingungen und das Gelände in Gstaad von den Piloten ein Höchstmaß an Flexibilität und Kreativität, da hier sowohl schnelles Fliegen als auch ein an manchen Stellen längeres

Warten gefragt waren. Auf diese Verhältnisse konnte sich am besten Jürgen Gaudera einstellen, der mit seinem bisher besten Worldcupergebnis auf dem hervorragenden 6. Platz landete, dicht gefolgt von Richie Berkmann auf Platz 9. Auf sich aufmerksam machen konnte der Junior Thomas Friedrich, als er im ersten Durchgang nach einem spannenden Endanflug als erster Deutscher die Ziellinie überflog. Bei den Damen feierte Daniela Anke ihren ersten Worldcup-sieg.

Auf der dritten Etappe fanden sich 16 deutsche Piloten in dem bekannten Skiort Avoriaz im Hinterland des Genfersees ein, das in diesem Jahr mehr durch die Verpflegung der Piloten als durch die Organisation glänzte. Wie auch im ersten Worldcup der Selektionsreihe war es wieder Peter Hensold, der mit seinem vierten Platz als bester Deutscher noch vor Toni Bender auf den 6. Platz mit der höchsten Punktzahl nach Hause fuhr. Dieses Jahr zeigte, daß der eingeschlagene Weg, vor allem an möglichst vielen internationalen Wettbewerben teilzunehmen, die Voraussetzung ist, dem sehr hohen internationalen Pilotenniveau gerecht zu werden. Aufgrund der gezeigten Leistungen und der sehr guten Stimmung unter den deutschen Piloten sehen wir uns für die Europameisterschaft in Norwegen bestens vorbereitet.

Stefan Mast



Peter Hensold, erfolgreichster Deutscher im Worldcup

Internationale Liga-Rangliste 1995

Platz	Name	Punkte
1.	Toni Bender	8450
2.	Peter Hensold	8397
3.	Stephan Hüglin	7257
4.	Thomas Friedrich	7200
5.	Hannes Weininger	7005
6.	Jürgen Gaudera	6982
7.	Burkhard Martens	6876
8.	Joachim Torn	6457
9.	Richi Berkmann	6319
10.	Oliver Rüssel	6208

Endergebnis Deutsche Meisterschaft im Gleitschirmfliegen 1995

Platz	Name	Punkte	
1.	Toni Bender	5014,0	Xenon
2.	Peter Hensold	4396,6	Xenon
3.	Uli Wiesmeier	4360,4	UP-Proto
4.	Joachim Torn	4351,8	Xenon
5.	Thomas Friedrich	4226,8	Xenon
6.	Stephan Hüglin	3923,7	Minoa
7.	Hannes Weininger	3908,0	Xenon
8.	Bader Harald	3798,2	Xenon
9.	Hartmut Rocker	3760,2	Sphinx
10.	Richard Berkmann	3756,3	Advance
11.	Reiner Blaich	3560,9	Kendo
12.	Jürgen Gaudera	3533,1	Xenon
13.	Ernst Strobl	3525,7	UP-Proto
14.	Oliver Rössl	3523,1	Omega 3
15.	Burkhard Martens	3508,9	UP-Proto
16.	Achim Joos	3425,4	UP-Proto
17.	Sepp Weininger	3328,8	Xenon
18.	Armin Harich	3264,7	Finesse
19.	Harry Buntz	3251,2	Energy
20.	Rene Petersmann	3205,9	Free X
23.	Iris Thoma	2498	UP

Mitteldeutscher Streckenflugpokal 1996

Im Jahr 1995 haben die Magdeburger Gleitschirmflieger den Mitteldeutschen Streckenflug jeweils für Gleitschirm und Drachen als Wanderpokal gestiftet und den Wettkampf in Schönebeck bei Magdeburg ausgetragen. Im Jahr 1996 übernehmen die Leipziger Drachenflierer die Ausrichtung auf dem Flugplatz Beilrode bei Torgau an der Elbe. Auf diesem ehemaligen zentralen Agrarflugplatz sind gute Schleppbedingungen gegeben und das Gelände ist für Streckenflüge gut geeignet.

Um den Wettkampf nicht nur für »Profis« attraktiv zu machen, werden Aufgabenstellung und Dokumentation so einfach wie möglich gehalten. Neben den Drachen- und Gleitschirmpiloten werden auch zahlreiche UL-Flieger zu dem Treffen erwartet, so daß auch die Gelegenheit zu Schnupperflügen auf diesen Geräten besteht und vielleicht auch das Interesse an UL-Schlepp in Beilrode vergrößert werden kann.

Termin: 16. bis 19. Mai 1996. Info bei Dietrich Münchmeyer, Mühlberger Str. 30, 04874 Belger, Tel. 034224-40307, Fax 034224-45608.



Photo: Ingrid Hähne

GAM Wallberg Cross Country Cup 95

Die extreme Leistungssteigerung im Gleitschirmstreckenflug machte auch vor dem Wallberg Cup nicht halt. Waren im Vorjahr die Wertungsflüge alle noch unter 100 km, wurde 1995 13mal über diese Marke hinaus geflogen, neun davon waren Zielflüge. Herausragend war sicherlich der 192-km-Flug nach Irding von Torsten Hahne.

Was nun der ausschlaggebende Faktor für diese Leistungs-explosion war, ist schwer festzustellen. War's das gar nicht so oft gute Flugwetter, die etwas bessere Geräteleistung, das gesteigerte Pilotenkönnen oder einfach der stark erhöhte Leistungsdruck? Vielleicht gibt im Jahr 1996 der wieder stattfindende Wallberg Cross Country Cup die Antwort. Ein neuer Sponsor ist jedenfalls schon gefunden, UP unterstützt den »UP Wallberg Cross Country 96« mit Sachpreisen im Wert von 10.000 DM. Ausschreibungen gibt es beim DGC Tegernseer Tal, Stefan Mast, Tel. 08022/75256.

Renate Miller

Deutsche Rekorde (Stand 17.10.1995)

Aufgabe	Drachenflieren		Gleitschirmfliegen	
	Allgemein	Frauen	Allgemein	Frauen
Freie Strecke	368,81 km Bob Baier 07.12.1994		91,06 km Sepp Gschwendner 17.12.1989	
Zielflug	226,11 km Klaus Köhnstedt 13.07.1983		91,266 km Torsten Hahne 28.05.1991	
Freie Strecke mit einem Wendepunkt	Christof Kratzner 13.12.1989		111,178 km Torsten Hahne 01.06.1991	
Ziel-Rück	204,00 km Rainer Scholl 17.07.1985	100 km Sybille Fischer 30.06.1992		
FAI-Dreieck	197,5 km Helmut Denz 3.8.1995		89,50 km Christoph Kirsch 23.04.1994	
Geschwindigkeit über ein 100 km Dreieck	23,885 km/h Michael Black 08.08.1990			
Höhengewinn	3,820 m Rainer Scholl 05.08.1985	1,6-70 m Sybille Fischer 04.06.1983	3,100 m Sepp Gschwendner 17.12.1989	2,971 m Verena Muhr 13.12.1991

Neuer Damen-Weltrekord im Gleitschirmfliegen

Freie Strecke 182,3 km Kat Thurston / GB Nova Sphinx Cabo Paquica (Chile) 19. Nov. 1994

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Torsten Hahne	Energy	568
2.	Sepp Gschwendner	Free X	457
3.	Andreas Straub	Minoa	414
4.	Hans Lex	Blue Angel	362
5.	Johann Plenagl	Xenon	346



Foto: Helene Mayer

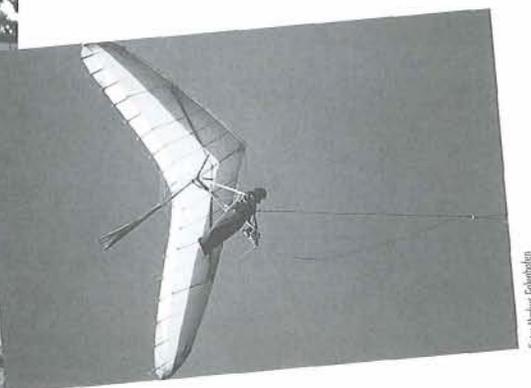


Foto: Markus Gellert/DFC

Platz	Name	Verein	Punkte
1.	Raimund Rud		179
2.	Eckard Schröter		119
3.	Peter Achmüller	DFC-Hochries	111
4.	Gerhard Ludwig	DFC-Hochries	84
5.	Konny Konrad	DFC-Hochries	74
5.	Seb. Ramsauer	DFC-Hochries	74
5.	Rudi Rehak	DFC-Hochries	74

Sügro-Flugtag an der Hochries

Mit viel Rahmenprogramm ehrte der DFC Hochries-Samerberg die Sieger des 5. Sügro-Hochries-Cup '95. Rund 2.000 Zuschauer waren zu Gast. Bei der Preisverteilung »Sügro-Cup« bedankte sich Sprecher Beppo Köstler im Namen der Piloten beim Hauptsponsor Sügro für die Spende von 3.500 DM und die vielen Sachpreise.

Großen Beifall erhielten die Drachen- und Gleitschirmpiloten, die nach einer Samerbergumrundung im Zentrum des Zielkreises landeten. Zwei Fallschirmspringer, Vater und Sohn, zeichneten mit Hilfe von Rauchpatronen »Spiralen« in den wolkenlosen Samerberger Himmel. Besonderes Interesse fand die Schleppwinde der Flugschule Hochries, mit deren Hilfe die Drachenflieger direkt vom Landeplatz aus in die Höhe gezogen wurden. Während sich die Kinder in der Hüpfburg vergnügten, versuchten die Erwachsenen ihr Glück bei der Tombola um eine der Heißluftballonfahrten oder einen Tandemflug von der Hochries zu gewinnen. Über all dem Treiben zogen ferngesteuerte Modellflugzeuge ihre Kreise.

Helene Mayer



Foto: Peter P. Rother

Landesmeisterschaft der Drachenflieger in Rheinland-Pfalz/Saarland 1996 per UL-Start

Die Wettbewerbsszene ist immer neuen Anforderungen ausgesetzt, insbesondere dann, wenn geografische Nachteile auszugleichen sind. Dies trifft die »flachen Regionen« besonders.

Einstimmig wurde bei der Sitzung der Vereinsvorstände beschlossen, die Landesmeisterschaft per UL-Start durchzuführen. Ausrichter ist turnusgemäß wieder der DFC Trier.

Luftsportverband Rheinland-Pfalz
Peter Paul Rother



Zirbelnuß-Pokal

Der Zirbelnuß-Pokal auf dem Schlepplände des Augsburgs Drachenfliegervereins südlich von Königsbrunn, die einzige Großveranstaltung mittels Windschlepp im bayerischen Raum, fand heuer bereits zum elften Mal statt. Pünktlich zum Wochenende besserte sich das Wetter, und so reisten 35 Piloten an.

Am Samstag wurden dank mehrerer Winden in 3 Stunden noch 2 Durchgänge geflogen, am Abend fand dann das schon legendäre ADC-Fest statt. Am Sonntag herrschte dann gutes Flugwetter, und so konnten 3 Durchgänge mit Zeitfliegen, Speedrun und Bojenflug durchgeführt werden.

Für's Finale kündigte der Wettbewerbsleiter den 12 Bestplatzierten einen wahren Super-Durchgang an. Dabei mußten in einem Durchgang 4 Aufgaben bewältigt werden. Man konnte also noch viele Punkte sammeln und der Wettbewerb blieb spannend. Unter den Erstplatzierten gab es denn auch ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen.

Karl Schmaderer

Platz	Name	Punkte
1.	Charly Schmaderer	2606
2.	Gerald Woll	2530
3.	Jos Guggenmos	2165
4.	Christoph Schuhwerk	2135
5.	Andreas Stehle	1880



Foto: Thomas Hofner

Fly + Bike Cup

1995 hat Adventure Sports den Fly + Bike Cup neu veranstaltet. Daß das Mountain-Bike für viele Piloten ein häufig benutztes Fortbewegungsmittel ist, zeigte der Radwettbewerb. Die gefahrenen Zeiten hatten teilweise Rennfahrerqualität. Vor allem Hansi Lex war noch schneller als die Jahre zuvor. Der anschließende Punktlandewettbewerb machte dann allerdings dem Großteil der Teilnehmer klar, daß etwas Landetraining auch nicht schaden könnte!

Renate Miller

Männer

Platz	Name	Punkte
1.	Sepp Gschwendtner	918
2.	Hans Lex	903
3.	Michael Schaberl	861
4.	Christian Blum	851
5.	Richard Brandl	841

Frauen

Platz	Name	Punkte
1.	Anja Trudel	563
2.	Karin Wessely	560
3.	Ina Koroll	532

Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)
RECHT		HÄNGEGLEITER		XTR 145/UP	66/T
Antrag für Luftfahrerschein	73(34)	Aero 145/Enterprise Wings	69/T	Xtralite 137/Moyes	76/T
Ausland Flugberechtigungen	64(6)	Aero 165/Enterprise Wings	69/T	Xtralite 147/Moyes	76/T
Ausland, Flugberechtigung	74(9)	Astir/Bautek	81/T	Xtralite 164/Moyes	81/T
Ausländische Geräteprüfung	82(8)	Blade 132/Skyline	78/T	GLEITSEGEL	
Ausweichregeln	57(30)	Blade 141/Skyline	78/T	A4/22/Flight Design	74/T
Beauftragtenverordnung	74(49)	Blade 153/Skyline	78/T	A4/25/Flight Design	71/T
Betriebsordnung	54(56)	Blitz 137/Airborne	68/T	A4/28/Flight Design	72/T
Boden-/Flugunfall	75(6)	Blitz 146/Airborne	65/T	A5/26 Sport/Flight Design	83/T
DAeC/DHV-Vereinbarung	54(22), 65(7)	Blitz 155/Airborne	65/T	A5/30 Sport/Flight Design	83/T
Flugberechtigung für Ausländer	75(8)	Brazil 169/Icaro 2000	68/T	Advance Omega III/29/Skyline	79/T
Flugbetriebsordnung	79(49)	Brazil 169/Icaro 2000	68/T	Advance Omega III/32/Skyline	81/T
Flugfunkerlaubnis	73(8), 75(59)	Bullet/Guggenmoos	60/LTA(28)	Advance Omega III/26/Skyline	83/T
Flugfunkfrequenz neu	58(6)	Bullet Cut/Guggenmoos	74/T	Advance Epsilon I/26/Skyline	83/T
Frankreich	77(41)	Bullet Cut S/Guggenmoos	80/T	Advance Epsilon 32/Skyline	83/T
Gästeregelung	83(55)	Compakt Cobra/La Mouette	75/T	Aerologic/Fly Market	73/LTA(31)
Geländezulassung	82(32)	Cross Country 155/Fly & more	82/T	Aerologic/Tandem 59	76/T, 73/LTA(30)
Gewährleistungsrecht für Geräte Käufer	66(4), 80(38)	Desire 141/Finsterwalder	77/T	Aerologic 51/Fly Market	68/T
Grenzflüge	60(38)	Desire 151/Peter Mages	74/T	Aerologic 55/Fly Market	68/T
GS-Schleppberechtigung	73(9)	Foil Combat/ Enterprise Wings	63/LTA(32)	Apache 23/Firebird	67/T, 82/LTA(51)
Gütesiegel und ACPUL	66(28), 78(35)	Foil 139 C2/ Enterprise Wings	69/T	Apache 26/Firebird	64/T, 82/LTA(51)
Jahres-Check für Gleitsegel	61(4)	Funfex/Finsterwalder	57/LTA(30)	Apache 29/Firebird	65/T, 82/LTA(51)
Kennzeichenübertragung	82(51)	K 4/Airwave	66/T	Apache II 23/Firebird	70/T, 82/LTA(51)
Luftfahrerschein	72(34)	K 4 Plus/Airwave	72/T	Apache II 26/Firebird	70/T, 82/LTA(51)
Lufttüchtigkeitsanweisungen	82(55)	K 5/Airwave	72/T	Apache II 29/Firebird	70/T, 82/LTA(51)
Luftverkehrsgesetz Änderung	57(28)	Klassik 12/Airwave	83/T	Apollo 22/Edel	65/T
Luftaufsicht	76(47), 77(5), 81(47)	Klassik 13/Airwave	82/T	Apollo 24 Medium/Edel	64/T
Neues Luftrecht in Kraft	71(4)	Klassik 14/Airwave	82/T	Apollo 30/Edel	69/T
Passagierflugberechtigung	66(4)	Laminar 13/Wilhelm Teich	82/T	Argos 07/Luise Url	71/T
Passagierflugberechtigung	73(8)	Laminar 14/Wilhelm Teich	82/T	Asterope/ITV	70/LTA(26)
Produkthaftung verschärft	55(22)	Laser 12,8/Firebird	65/T, 68/LTA(34), 83/LTA(56)	Asterope 25/ITV	68/T
Schweiz Lizenzanerkennung	55(4)	Laser 14/Firebird	68/LTA(34), 83/LTA(56)	Asterope 27/ITV	67/T
Schweiz Sonderpilotenschein	66(4)	Merlin 148/Gröger	80/T	Asterope 27 M/ITV	72/T
Seilriß Grundsatzurteil	55(23)	Milan/Bautek	65/T	Astra II 27/APCO	74/T
Sichtflugregeln	75(48)	Milan Racer/Bautek	72/74/LTA(53), 75/LTA(47), 79(66), 82(55)	Astra 29/APCO	73/T
Sonderteil 1 Überblick, Übergangsregeln	69	Nimbus 62/17/Bambis Delta Technik	60/LTA(29)	AT 1/21/Bichlmaier	68/T
Sonderteil 2 Fluggerät	70	Pamir/Bautek	61/LTA(23), 62	AT 2/30/Bichlmaier	73/T
Sonderteil 3 Pilot	71	Racer 14/Airwave	83/T	Athlete 10,5/Falhawk	56/LTA(22)
Sonderteil 4 Flugbetrieb	72	Rage 157/Finsterwalder	81/T	Atiks 31/ITV	76/T
Unfalldatenblatt	80(39)	Ram Air 146/Wills Wing	77/T	Atoll 100/Falhawk	68/T
Veranstaltungserlaubnis	74(9), 75(7)	Ram Air 154/Wills Wing	77/T	Atoll 110/Falhawk	68/T
Verlängerung von Berechtigungen	75(48)	Reflex CS/Thalhofer Team	71/T	Basic 28/Para Delta S.R.L.	70/T
Weitergeltung von Pilotenlizenzen	66(5)	Rumor 14,5/Solar Wings	60/LTA(29)	Basic 26/Para Delta S.R.L.	70/T
Windenführerberechtigung	73(9)	Scout/Schmidler	59/LTA(24)	Black Magic/Airsport International	67/LTA(30)
TURNUSMÄSSIGE LISTEN		Sensor 610 E 144/Seedwings	67/T	B3 26/Flight Design	75/T
DHV in Zahlen	Dezember	Sensor 611/Seedwings	72/T	B3 29/Flight Design	77/T
Fluggelände	regelmäßig	Special Dimension/Europe Sails	70/T	Barracuda 25/Firebird	74/T
Fluggelände (gesamt)	Mai	Spectrum 165/Wills/Wing	73/T	Barracuda 28/Firebird	74/T
Flugschulen (neue)	regelmäßig	Speed 14 N/Schönleber	69/T	Barracuda 31/Firebird	75/T
Flugschulen (gesamt)	Juli	SP 11/Guggenmoos	65/T	Bliss/Fly Market	73/LTA(31)
Fortbildungen	März	Sting 118/Skyline	77/T	Bliss Medium/Fly Market	68/T
Gebrauchmarkt	regelmäßig	Sting 154 XC/Airborne	68/T	Bliss Large/Fly Market	68/T
Gütesiegel (neue)	regelmäßig	Sunrise 13/Bautek	81/T	Boogie M/UP	81/T
Gütesiegel (gesamt)	März	Superfex/Finsterwalder	72/LTA(29)	Breeze 27	74/T
Herstellerbetriebe (neue)	regelmäßig	Supersport 143/Wills Wing	68/T	Comet/STV Comet	73/LTA(31)
Herstellerbetriebe (gesamt)	März	Supersport 153/Wills Wing	65/T	Compact 31/Montana	74/T
Mitgliedsvereine (neue)	regelmäßig	Supersport 163/Wills Wing	66/T	Compact 35 D/Montana	74/T
Mitgliedsvereine (gesamt)	März/Mai	UP TRX 160 E/UP Europe	70/T	Compact 35 S/Montana	74/T
Prüfungskalender	regelmäßig	UP TRX 140 E/UP Europe	70/T	Compact 29 Montana	79/T
Testflugprotokolle	regelmäßig	Vektor/Thalhofer Team	68/T	Cruisair 26/Ailes de K	75/T
Unfallstatistik LBA	Mai	XS 142 Italia/Icaro 2000	68/T	Cruisair 29/Ailes de K	75/T
Verkaufs-Service	regelmäßig	XS 169 Australia/Moyes	66/T	Callenge 10,5/Turn Point	66/T
Versicherungsprogramm	regelmäßig	XS 142 Race/Moyes	75/LTA(47)	Comanche 26/Firebird	64/T
Wettkampfkalender	regelmäßig	XS 155 Race/Moyes	75/LTA(47)	Comanche 29/Firebird	68/T
		XS 169 Australia/Moyes	75/LTA(47)	Compact 33/Pro Design	72/T
		XT 165/Moyes Europe	71/T	Comet CX 21/STV Steger	55/LTA(21)
		XT 145/Moyes	73/T	Contest 46/Montana	80/T
		XTC 150/UP	69/T	Contest 48/Montana	80/T
		XTC 170/UP	69/T	CX II 21/Montana	79/LTA(51)

Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)
CX II 23/Montana	79/LTA(51)	Magic Cloud/Fly Market	73/LTA(30)	GURTZEUGE	
CX II 25/Montana	79/LTA(51)	Maui 26/Turn Point	T/66	Alpin/Flight Design	63/LTA(32)
Corvette 21/Edel	64/T	Maui 28/Turn Point	T/68	Champ/Klafsky	80/LTA(51)
Cyclop 40 Mono/ITV	64/T	Minoa 30/Swing	77/T	Charly Primus/Finsterwalder	83/LTA(55)
Cyclop 40 Biplace/ITV	65/T	Minoa 33/Swing	77/T	Charly Streamer/Finsterwalder	83/LTA(55)
Dimension 24/North Sails	65/T	Nova Phocus 131/Finsterwalder	83/T	Delta Sport	55/LTA(20)
Dimension 30/North Sails	68/T, 79/LTA(51)	Nova Philou 29/Finsterwalder	83/T	Gespernte Gurtzeuge	60(29)
Dimension 24/91/North Sails	79/LTA(51)	Nunki/ITV	70/LTA(26)	Husky/Charly Produkte	76/LTA(48)
Dimension 27/91/North Sails	79/LTA(51)	Nunki 28	74/LTA(54), 81/LTA(49)	Hight Tec/Keller	72/LTA(28)
Discus 2000/50/STV Comet	72/T	Nunki 31/ITV	71/T, 74/LTA(54), 80/LTA(51), 81/LTA(49)	OK Integral/Keller	82/LTA(51)
Discus 2000/70/STV Comet	70/T	New Inferno/STV Comet	73/LTA(31)	Perfect Integral/Perche	74/LTA(54)
Discus 2000/90/STV Comet	70/T	P 5/27/Airport Int.	78/T	Pinguin/Finsterwalder	81/LTA(48)
Discus 2000/110/STV Comet	72/T, 80/LTA(51)	P 22/25/Airport Int.	73/T	Protect/Charly Produkte	76/LTA(48)
Discus 1000/60/Montana	77/T	P 40/23/Airport Int.	73/T	Scorpio	60/LTA(28)
Discus 1000/80/Montana	77/T	P 21/23/Paratech	67/T	Sting/Sven Manhard	72/LTA(28)
Discovery 333/Montana	80/T	P 21/27/Paratech	67/T	Stubai 5000/Firebird	57/LTA(30)
Dream A3 22/Flight Design	68/T	P 21/29/Paratech	67/T	Stubai 900/Firebird	57/LTA(30)
Dream A3 24/Flight Design	68/T	P 22/31/Paratech	71/T	Turtle II/Firebird	82/LTA(52)
Dream A3 26/Flight Design	68/T	P 22/28/Airport Int.	72/T	Werkzeugindustrie	61/LTA(23)
Dream 26/Flight Design	65/T, 76/LTA(47)	P 40/26/Paratech	68/T		
Dolphin 24/Firebird	75/T	P 40/29/Paratech	68/T	SCHLEPPKLINKE	
Dolphin 27/Firebird	74/T	P 40/39 Biplace/Paratech	68/T	Cumulus/Friedrich	55/LTA(21)
Energy M/Edel	82/T	P 41/31/Airport Int.	82/T	Schleppmax/Aeromax	73/LTA(32)
Energy L/Edel	82/T	Philou 26 / Nova	79/T	Hagen/Hagen	65/LTA(35)
Energy XL/Edel	82/T	Philou 23 / Nova	79/T	Müller BMK 1000/Müller	71/LTA(32)
Epsilon 26/Skyline	74/T	Phocus 26/Skyline (Nova)	77/T	Skytec/Hölzenbein	71/LTA(32)
Epsilon 29/Skyline	74/T	Phocus 29/Skyline (Nova)	76/T		
Exception 28/Montana	77/LTA(45)	Phönix 28/Nova	67/T, 68/LTA(34)	RETTUNGSGERÄTE	
Finesse/Madreiter	74/T	Phönix 125/Nova	69/T	Alle Rettungsgeräte	81/LTA(48)
Fly Market/alle GS-Muster	76/LTA(47)	Phönix 128/Nova	72/T	Charly Produkte 73/LTA(54), 60/LTA(29), 71/LTA(32)	
Flash/UP Europe	64/LTA(24)	Pickup 47/UP Europe	72/T	Colibri/Rademacher	78/LTA(45)
Flash 47/UP Europe	61/LTA(24)	Primo 22/Orion Flugsport	68/T	Delta-Stop/Deuter	65/LTA(35)
Flyair 950/Ailes de K	64/T	Prisma 29/Swing	65/T	Esprit Light/Turn Point	65/LTA(34)
Flyair 1000/Ailes de K	64/T	Prisma 29/Strecker/Swing	65/T	Finsterwalder	81/LTA(48)
Flyair 1100/Ailes de K	65/T	Quick-Out-Karabiner/Finsterwalder	80/LTA(51)	Help 65/Minitex 110/Sigma	61/LTA(23)
Flyair 950/Ailes de K	64/T	Racer/Edel	73/LTA(31)	Norbert Schwarze	65/LTA(34)
Freex frantic M/ Turnpoint	79/T	Racer 23/Edel	65/T	PSR 2/Rademacher	78/LTA(45)
Freex frantic L/ Turnpoint	81/T	Racer 25/Edel	65/T	Parasail/Moyes Europe	
Freex frantic S/ Turnpoint	81/T	Sensor XL/Fly Market	83/T	54/LTA(24), 60/LTA(28), 65/LTA(34), 81/LTA(49)	
Freex funiac M/ Turnpoint	83/T	Sensor L/Fly Market	83/T	R1/Firebird	69/LTA(27)
Freex funiac L/ Turnpoint	83/T	Sensor M/Fly Market	83/T	R2/Firebird	58/LTA(24), 69/LTA(27)
G-Sport L/Firebird	83/T	Six Six/STV Comet	73/LTA(31)	RS 2 Firebird	69/LTA(27), 82/LTA(51)
G-Sport XL/Firebird	83/T	Sphinx 26/Skyline (Nova)	74/T	R3 Firebird	69/LTA(27)
G-Sport M/Firebird	83/T	Sphinx 29/Skyline (Nova)	73/T	Streamlight PSR DC 350/RA-FA	59/LTA(25)
Genair 312/Ailes de K	54/LTA(24)	Spydair 44/Ailes de K	73/T		
Genair 510/Ailes de K	54/LTA(24)	Stellar 33/UP Europe	72/LTA(29), 73/LTA(30)		
Genair Dynamic 314/Ailes de K	54/LTA(24)	Stellar 35/UP Europe	72/LTA(29), 73/LTA(30)		
Genair Dynamic 512/Ailes de K	54/LTA(24)	Sting 28/North Sails	73/T		
Genesis L/Firebird	82/T	Space 22/Edel	69/T		
Genesis M/Firebird	82/T	Space 24/Edel	68/T		
Graffiti/Fly Market	73/LTA(30)	Space 27/Edel	68/T		
Graffiti M/Fly Market	71/T	Space 30/Edel	72/T		
Graffiti L/Fly Market	71/T	Space 40 Biplace/Edel	72/T		
Graffiti XL/Fly Market	83/T	Sphinx/Nova	72/T		
Harley Elit/Schlagel & Strobl	54/LTA(24)	Stellar 31/UP Europe	68/T		
ITV Bi Merak 42/Aerosport int.	83/T	Stellar 31 /UP Europe	68/T		
ITV Merak 27/Aerosport int.	83/T	Superspace M/Edel	78/T		
Jaguar XC/Turn Point	63/LTA(32)	Superspace L/Edel	78/T		
Jaguar XC 1011/Turn Point	65/LTA(35)	Superspace X/Edel	79/T		
Jive 26/Airwave	72/T	Synto 27/Kehrer	77/T		
Katana 47/UP Europe	68/T	Synto 30/Kehrer	78/T		
Katana 47 S/UP Europe	68/T	Tecno L/Ailes de K	83/T		
Katana 51/UP Europe	68/T	Tornado/Condor Man	70/LTA(26)		
Katana 55/UP Europe 70/T, 72/LTA(29), 73/LTA(30)		Voodoo 29/Airwave	65/T		
Kendo M/UP Europe	77/T	Vision M/UP Europe	78/LTA(45)		
Kendo L/UP Europe	78/T	Zirro 25/Kras	68/T		
Kestrel/Pro Design	55/LTA(21)	ZX/Edel	76/LTA(48)		
Kim 25/Turn Point	67/T				
Merlin 133/Gröger	79/T				
Meteor Gold 26/ITV	67/T				
Meteor Gold 28 S/ITV	64/T				

Neuste FLYTEC* Spitzenqualität für höchste Leistung und Flugsicherheit.

GARMIN GPS 40:

Der geringste Stromverbrauch ermöglicht bis zu 20 Flugstunden ohne Batteriewechsel mit nur vier AA Batterien. Unschlagbar in Qualität und Leistung.



FLYTEC 3005 SI:

Klein, handlich mit Geschwindigkeitsmesser (als Option).

FLYTEC 3020:

- mit QNH
- Uhr, Stoppuhr
- Temperaturanzeige
- Geschwindigkeitsmesser (als Option)

FLYTEC 3005:

Das bewährte und beliebteste FLYTEC auf der Welt.



FLYTEC 3030 Professional:

Neu mit QNH, Temperaturanzeige, mit Spezialhalterung und top Flugauswertung FlyChart.

Neu: FlyChart for Windows jetzt erhältlich für alle FLYTEC 3030P-Fans.



FlyChart-
Manual



*FLYTEC steht für absolute Qualität, Zuverlässigkeit und höchste Flugsicherheit. Das Vertrauen in FLYTEC machte uns weltweit zur No. 1.



FLYTEC S.O.S.1:

Der Notrufsender bietet einen hohen Grad an Sicherheit. Der internationale Notrufrkanal von 121,5 MHz wird von sämtlichen internationalen Such- und Rettungsdiensten benutzt.



SKYWATCH FUN:

Der ideale handliche Windmesser mit präziser Digitalanzeige.

FLYTEC PILOT by Raichle:

Der robuste Flugschuh von Raichle garantiert höchste Sicherheit, Komfort und einen optimalen Schutz.



AVOCET VERTECH PILOT:

Der höchst präzise Armband-Höhenmesser liefert viele Informationen für jeden Piloten.



FLYTEC ElectronicCompass:

Elektronischer Kompass mit Peilspeicher und automatischer Beleuchtung bei Dunkelheit.

FLYTEC AG, Ebenaustrasse 8a, CH-6048 Horw, Telefon 041 47 34 24, Telefax 041 48 54 24

FlyTEC

Hi Tec for Outdoor Sport