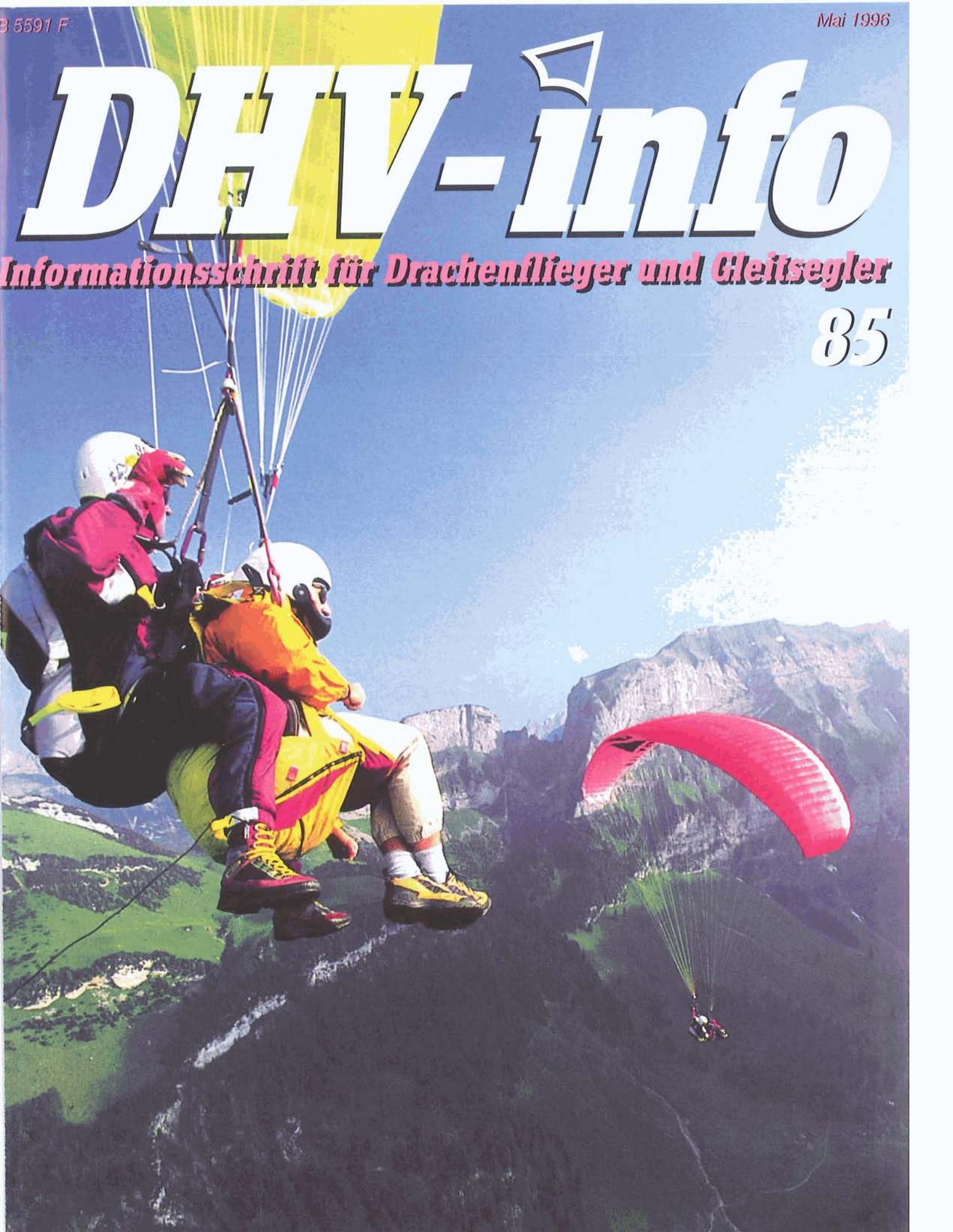


DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

85



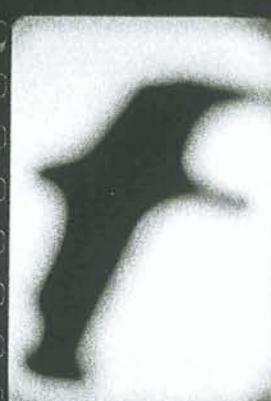
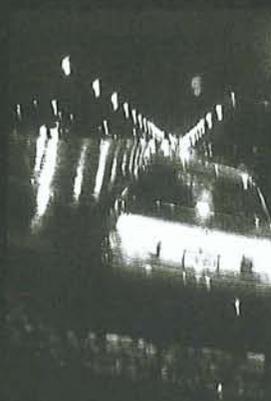


PROJECT
 PRINT ADVERTISEMENT
 TONY
 FREEX FRANTIC MIX

COMPANY
 FREEX AIR SPORTS
 (THEY MAKE PERFECT
 PARAGLIDERS)

LOCATION
 VARIOUS STRANGE PLACES

PILOT
 CHRISTOPH KIRSCH
 PHOTOGRAPHY
 CHRISTINE PFEIFER
 GRAPHICS
 TILMAN V. Mengershausen



- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 10 ZUGVÖGEL** Mit Drachen und Gleitschirm um die Welt
- 20 GOLD-DAMEN** Weltmeistertitel für die deutschen Drachen-Damen
- 26 EINKLAPPER** Über Risiken und Gegenmittel
- 32 VEREINE** Alle Vereine im DHV mit Anschrift und Telefon
- 38 GERÄTEEINWEISUNG** Den neuen Gleitschirm einstellen und kennenlernen
- 43 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
-
- 51 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 51** HARMONISIERUNGSVERTRAG TECHNIK
- 52** LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNG
- 52** ALLGEMEINERLAUBNIS AMATEURFUNK
- 55** MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER
- 56** LISTE ALLER FLUGSCHULEN
- 58** FLUGGELÄNDE
-
- 59 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
- 69 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 9** VERSICHERUNGSPROGRAMM
- 61** GEBRAUCHTMARKT
- 41** DHV BIETET AN
- 42** DHV FILM UND VIDEO
- 82 INDUGA** Neuheiten, Trends, Treffpunkt der Szene
- 84 SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
- 85 NAVIGATION** Die Kunst, am Himmel Wege zu finden
- 88 LANDEN MIT DEM DRACHEN** Ein Refresher zum Saisonstart
- 98 ERNÄHRUNG** Richtig essen und trinken vor, bei und nach dem Fliegen
- 105 WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten



Fliegen rund um die Welt

Schlepp mit 150 m über Grund gesichert

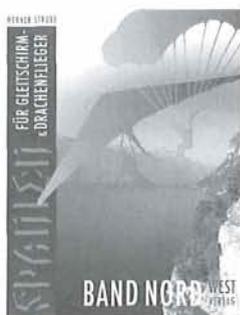
Es hat keinen Unfall gegeben, auch keine gefährliche Annäherung. Aber so ganz utopisch war die Gefahr nicht, daß ein Segel- oder Motorflieger überraschend an ein Schleppseil gerät, so jedenfalls die Sorge besonders der Flugsicherung.

Nach mehrmonatiger Diskussion zwischen Flugsicherung, BMV, Länderbehörden und DHV stand zeitweilig sogar eine Beschränkung der Schlepphöhen auf 150 m zur Diskussion, bevor die optimale Lösung herauskam: Die Erlaubnisse mit Schlepphöhen von mehr als 150 m über Grund werden in den Nachrichten für Luftfahrer (NFL) und in den ICAO-Luftfahrtkarten veröffentlicht, so daß jeder Pilot der allgemeinen Fliegerei gewarnt ist.

Ein wichtiges Argument für den Fortbestand der Schlepp-erlaubnisse über 150 m war unsere Flugbetriebsordnung, nach der Windenführer, Startleiter und Pilot auf die Annäherung von Luftfahrzeugen achten müssen und sich gegenseitig die Annäherung zu melden haben. Bereits bei einer Annäherung, also nicht erst in einer Gefahrensituation, muß der Pilot das Schleppseil ausklinken.

Fluggebiete in Nordspanien

Nach seinem Fluggebietsführer über Südspanien hat Werner Strube auch einen Führer über die nördlichen Gebiete Spaniens herausgebracht. Auf 175 Seiten mit Schwarzweißbildern und Skizzen werden eine Vielzahl Flugmöglichkeiten der einzelnen Provinzen beschrieben. Verkaufspreis 34,90 DM, ISBN 3-9804755-0-6, West-Verlag, Tel. u. Fax 07451/7305.



Versicherungsschutz in Dänemark

Drachen- und Gleitschirmflieger in Dänemark benötigen Versicherungsschutz mit einer Deckungssumme von 60 Mio. dänischen Kronen für Personenschäden und 5 Mio. für Sachschäden, das sind ca. 16 Mio. DM und 1,3 Mio. DM. Der DHV hat mit dem Gerling-Konzern vereinbart, daß die DHV-Haftpflichtversicherung ohne Zusatzprämie für Flüge in Dänemark die dort vorgeschriebenen Summen deckt. Weitere Voraussetzungen sind nach Mitteilung des dänischen Verbandes Dansk Drageflyver Union die Mitgliedschaft im DHV, der Luftfahrerschein und die IPPI-Card. Außerdem sollen Gäste einen Club in der Nähe des Fluggebietes kontaktieren.

An den Checkflug denken!

In Österreich ist das harmonisierte Ausbildungswesen bereits in Kraft getreten, auch die Auflage für die Inhaber des Sonderpilotenscheins, alle 3 Jahre – innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der 3-Jahresfrist – einen Überprüfungsflug (Checkflug) zu absolvieren. Dieser muß mindestens 500 m Höhenunterschied oder Höhe über Grund haben und kann jetzt auch von einer deutschen Flugschule bestätigt werden.

Ab 1.1.1997 müssen in Österreich auch die deutschen Gastflieger mit Luftfahrerschein den turnusmäßigen Checkflug gemäß den künftigen deutschen Bestimmungen nachweisen: Alle 3 Jahre innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der 3-Jahresfrist, mindestens 300 m Höhenunterschied oder Höhe über Grund. Bestätigen können neben den deutschen und österreichischen Flugschulen auch Fluglehrer, Pilotenprüfer und Beauftragte für Luftaufsicht.

Für die Luftfahrerscheininhaber, die in Österreich fliegen, errechnet sich der erste rechtswirksame Ablauf der 3-Jahresfrist ab dem Stichtag 1.1.1997 aus dem Ausstellungsdatum des mit dem Foto versehenen Luftfahrerscheins. **Beispiel 1:** Ausstellungsdatum 4.3.1994, Ablauf der 3-Jahresfrist 4.3.1997, Checkflug zwischen 4.3.1996 und 4.3.1997. **Beispiel 2:** Ausstellungsdatum 5.10.1993, Fristablauf 5.10.1999 (erster Ablauf 5.10.1996 vor dem Stichtag 1.1.1997, deshalb nächster Ablauf gültig), Checkflug zwischen 5.10.1998 und 5.10.1999.

Bei Versäumnis der 3-Jahresfrist ist für den Luftfahrerschein und für den Sonderpilotenschein Nachschulung erforderlich. Sie wird von der Flugschule in das Flugbuch eingetragen und ist für die künftigen 3-Jahresfristen die Berechnungsgrundlage.

In Deutschland wird mit dem Inkrafttreten der Harmonisierung durch Änderung der LuftPersV erst im nächsten Jahr gerechnet. Dann müssen die Luftfahrerscheininhaber auch in Deutschland den Checkflug bzw. die Nachschulung absolvieren, im gleichen Turnus wie ab 1.1.1997 für die Flüge in Österreich.

Neuer Verein im DHV

Wir begrüßen herzlich:
Gleitschirm- und Drachenfliegerclub Weil
»Schönbuch Flyers«

Rudi Kubon
Nikolaus-Lenau-Platz 23
71067 Sindelfingen

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 06654/353.



Brücke nach Frankreich

Zwischen dem DHV und dem französischen Verband FFVL gab es bisher kaum Kontakt. Das lag hauptsächlich an der sprachlichen Verständigungsschwierigkeit.

Um so wertvoller war das Treffen von DHV und FFVL bei Winterkälte in Nizza in der FFVL-Geschäftsstelle. Es gab einen umfassenden fachlichen Austausch zwischen FFVL-Präsident Gerard Blandin (5. von links) und DHV-Vorsitzendem Peter Janssen (2.) sowie Olivier Burghelle (4.) und Klaus Tänzler (1.), die in internationalen Gremien zusammenarbeiten.

Trotz erheblicher Systemunterschiede - in Frankreich gilt unser Sport nicht als Luftfahrt - haben sich in den Gesprächen wichtige gemeinsame Ziele gezeigt. So gibt es in Frankreich keine Lizenzpflicht, der Verband bemüht sich aber mit Aufklärung und günstigen Versicherungsprämien, den Piloten die FFVL-Lizenz schmackhaft zu machen - mit beachtlichem Erfolg, die Mehrzahl hat die Lizenz erworben.

Nizza war Kennen- und Schätzenlernen, wie es sich zwischen guten Nachbarn gehört.

Fliegen in Frankreich

Mitteilung des Verbandes FFVL

Drachen- und Gleitschirmfliegen sind in Frankreich noch verhältnismäßig frei. Die Verpflichtungen für den Piloten sind folgende:

- ◆ eine gültige Haftpflichtversicherung für die Luft und am Boden,
- ◆ die Erlaubnis der Landeigner von Start- und Landegelen,
- ◆ die Zustimmung der Bürgermeister der betreffenden Gemeinde.

Das ist alles. Weder Luftfahrerschein noch zugelassene Geräte sind vorgeschrieben.

Aber wir betreiben eine risikoreiche Sportart, und der FFVL wurde von der Regierung beauftragt, diesen Sport in der Praxis zu verwalten. Zu diesem Zweck hat der FFVL einen Luftfahrerschein eingeführt, wie dies in den meisten Län-



dern der Fall ist. Dieser Luftfahrerschein ist zwar nicht vorgeschrieben, aber er gewährleistet ein Selbstständigkeitsniveau.

Da der Luftfahrerschein nicht Vorschrift ist, heißt Frankreich alle ausländischen Piloten willkommen, ohne sich um deren Befähigung zu kümmern. Es ist selbstverständlich, daß die französischen Piloten auch ohne Scheinpflcht nicht einfach »irgendwie« fliegen. Ihr Hauptanliegen ist Sicherheit. Selbstdisziplin ist eine unserer Tugenden, die in unseren Flugschulen von Anfang an beigebracht wird.

Das heißt, der Pilot der gerade seine Prüfung bestanden hat, wird sich, obwohl er selbständig und sogar überland fliegen darf, bei den ortskundigen Fliegern über die lokalen Besonderheiten erkundigen, wenn er das Gebiet nicht kennt. Ein Beispiel: In Saint André les Alpes empfehlen im Sommer die einheimischen Piloten, abends zu fliegen, wenn der Flug nicht zu lange dauern soll, da vor sieben oder acht Uhr abends die Landebedingungen zu gefährlich sind. Für einen zweistündigen Flug ist es angeraten, nicht vor fünf oder sechs Uhr abzuheben.

Die FFVL wünscht sich, daß die ausländischen Piloten, die in Frankreich fliegen, unsere Handlungsweise respektieren und sich selbst disziplinieren, wie wir es auch tun.

Was die Gelände anbelangt, so betreibt die FFVL seit mehreren Jahren eine Politik der kostenlosen Benutzung für alle Piloten. Das bedeutet, daß der Verband Klubs, die Gelände unterhalten, finanziell unterstützt, denn es sind ja die Klubs, die die gesetzlich notwendige Behördenzustimmung erwirken. Das bedeutet viel ehrenamtliche Arbeit und häufig auch vertragliche Vereinbarungen mit den Grundstücksbesitzern. Alle Gelände sind gefährdet, wenn diese Vereinbarungen nicht beachtet werden.

Besonders die eigentlich selbstverständliche Rücksicht auf landwirtschaftlichen Anbau wird nicht immer genommen.

Die FFVL wünscht sich, daß sich alle Piloten, ob Franzose oder Ausländer, bei den einheimischen Piloten über die Besonderheiten des Gebiets, in dem sie fliegen wollen, erkundigen und die örtlichen Vereinbarungen respektieren. Nur zu diesem Preis können wir vielleicht die Gelände für alle kostenlos erhalten. Dies gilt besonders in den Grenzgebieten mit Deutschland, der Schweiz und Italien, wo der starke Besucherstrom in der Hochsaison das Risiko von Konflikten mit der lokalen Bevölkerung erhöht.

Zusammenfassend kann man sagen: Die Franzosen sind Südländer, die Vorschriften nicht mögen, aber die sich darüber im klaren sind, daß Selbstdisziplin notwendig ist, um das Drachen- und Gleitschirmfliegen am Leben zu erhalten. Diese Botschaft wünschen wir allen ausländischen Piloten mitzuteilen.

Fédération Française de Vol Libre

Technikreferat unter neuer Leitung

Dr. Martin Jursa wird neuer Referatsleiter Technik im DHV. Er ist Diplom-Physiker, kommt aus Wien, war früher erfolgreicher Wettkampfpilot und hat Erfahrung als Drachenskonstrukteur. Für den ÖAeC hat er maßgeblich an der Umsetzung der auch in Österreich eingeführten Beauftragung und jetzt an der Technikharmonisierung mitgewirkt. Er löst den bisherigen Referatsleiter Bernd Schmidler ab.

Technikharmonisierung mit Österreich

Der Harmonisierungsvertrag ist von ÖAeC und DHV unterschrieben. Der Wortlaut des Vertrages ist in NfGH, Seite 51, abgedruckt. Erläuterungen zum Vertrag siehe DHV-Info 84, Seiten 7/8.



Zeitschrift Thermik

Im deutschsprachigen Raum gab es nur wenige Fachzeitschriften über Gleitschirmfliegen, in Österreich gar keine, trotz der vielen Flugberge und »Paragleiter« dort.

Der österreichische Ligapilot Nibert Aprissnig möchte nun diese Lücke mit der Zeitschrift »Thermik« füllen. Die ersten Ausgaben zeigen eine sehr interessante Themenwahl von Gerätetests und Fluggeboten über Berichte von erfolgreichen Streckenaufgaben bis zu Wettkampfergebnissen. Thermik, Stelzhamerstraße 18, A - 4600 Wels, Österreich. Tel. 0043/7242/45224, Fax 77709.

Fliegercamp

Im Oberen Drautal, einem beliebten Fluggebiet für Drachen und Gleitschirme, ist in den letzten Jahren ein tolles Fliegercamp entstanden. Vom Shuttle-Dienst zum Startplatz bis zum Badensee am Campingplatz wird für die Piloten und ihre Familien viel geboten. Auskünfte unter Fliegercamp Oberes Drautal GmbH, z.H. Hr. Franz Mandl, Latschurstraße 292, A - 9761 Greifenburg. Tel. 0043/4712/8666 (von 9.00 bis 13.00 Uhr), 668 (ab 18.00 Uhr), Fax 8667.

Wegen mehrerer Veranstaltungen kann es Verzögerungen beim Start geben, Termine siehe DHV-Sportkalender S.105.

Andere Dimension

Der italienische Gleitschirmhersteller Para Delta hat einen völlig neuartigen Gleitschirm entwickelt. Die Spannweite von 18 m, die mittlere Flügeltiefe von nur 2,1 m, die Leinenlänge von 12 m und die Streckung von 8,1 lassen diesen Gleitschirm schon eher einem Segelflieger ähnlich erscheinen. Für die Formstabilität in der Luft soll ein patentierter Preßluftschlauch sorgen, der vor dem Start aufgeblasen wird. Andrea Boschi von Paradelta sagt, der Schirm sei viel leistungsstärker als bisherige Geräte. Nachdem es bereits etliche Konzepte mit versteiften Gleitschirmflächen gegeben hat, bleibt die weitere Entwicklung abzuwarten.



Amateurfunklizenz bleibt vorgeschrieben

Die Allgemeinerlaubnis des Luftamts Südbayern im DHV-Info 84 hat wachsame Amateurfunken auf den Plan gerufen: Sie befürchten, daß durch die allgemein erteilte Mitführerlaubnis nach § 27 LuftVG i. V. m. § 79 LuftVZO auch das Betreiben von Amateurfunkstellen gestattet sei. Dem ist nicht so. Die Allgemeinerlaubnis (weiteres siehe NFGH, Seite 52 ff.) erstreckt sich nur auf die im Luftrecht vorgeschriebene Mitführerlaubnis, die Lizenzpflicht bleibt vom Mitführen unberührt.

Neuer Teamchef

Ernst Schneider heißt der neue Teamchef der Hängegleiterliga. Der frühere Inhaber von UP-Europe wurde vom Liga-Ausschuß gewählt und vom DHV-Vorstand bestätigt. Er löst Richard Hermann ab, der mit dem Damen-WM-Titel in Australien einen erfolgreichen Abschluß hatte.

Drachentransport in Italien

Beim Transport von langgepackten Drachen auf kurzen Autos kassiert die italienische Polizei gnadenlos. So mußte ein DHV-Mitglied 520 DM auf der Autobahn in Höhe Sterzing bezahlen. Pro Meter Autolänge darf der Drachen maximal 30 cm nach hinten überstehen, vorne darf der Drachen überhaupt nicht hinausragen.



Albin Zeitler (links) und Peter Rauchenecker

Arbeitsgruppe für Allgäuer Hochalpen

In einem stark besuchten Fachgespräch tauschten Vertreter des Landratsamts Oberallgäu, der örtlichen Drachenflugvereine, des Jagdverbandes, der Naturschutzverbände, der Flugschulen und des DHV ihre Sorgen und Argumente über Störungen des Wildes durch Flugbetrieb im Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen aus.

Wildbiologe Albin Zeitler zeigte aus wissenschaftlicher Sicht Lösungsmöglichkeiten auf. Peter Rauchenecker, Leiter des DHV-Geländereferates, gab Hinweise aus der Sicht der Zulassungsstelle. Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern aller Betroffenen erhielt den Auftrag, ein Lösungskonzept zu erarbeiten, das ein einvernehmliches Nebeneinander von Sport und Natur in den Allgäuer Hochalpen ermöglicht.

Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes

Der Entwurf des Umweltministeriums liegt jetzt vor. Erwartungsgemäß würde das neue Bundesnaturschutzgesetz die Sportausübung in der Natur weiter einschränken. Das Kuratorium Sport und Natur, der DHV und die anderen betroffenen Natursportverbände arbeiten zusammen mit dem Deutschen Sportbund für ausgewogene Lösungen.

Dazu gehören das gesetzlich gesicherte Recht auf naturverträglichen Sport in der Natur und die Mitwirkung der betroffenen Natursportverbände bei der Ausweisung von Schutzgebieten entsprechend dem Mitwirkungsrecht der Naturschutzverbände. Der Arbeitskreis Sport und Umwelt beim Bundesumweltministerium hat auf Betreiben von Peter Janssen das Thema aufgenommen.

Eine wertvolle Neuerung enthält der Entwurf bereits heute: Künftig sollen anstelle von Verboten auch vertraglich vereinbarte Regelungen möglich sein. Aus dem Bereich des Drachen- und Gleitschirmfliegens gibt es dafür bereits gute Beispiele.

FAI/CIVL Technical Conference in Augsburg, 1.-3.3.1996

Erstmals seit ihrem Bestehen veranstaltete CIVL, die Gleitschirm- und Drachenabteilung der FAI, eine weltweite Technical Conference. Die FAI sieht ihre Aufgabe als Welt-Dachverband aller Luftsportler nun zunehmend auch darin, sich luftrechtlichen Seiten des Luftsports anzunehmen.

Klaus Tänzler ist der Repräsentant Deutschlands bei der FAI/CIVL. Innerhalb des Weltverbandes ist er als Vorsitzender der FAI/CIVL-Fachgruppe Safety and Training mit den administrativen und sicherheitstechnischen Problemen des Drachenfliegens und Gleitschirmfliegens betraut. Daher oblag es ihm, die Conference zu organisieren und zu leiten. Die Conference wurde parallel zur INDUGA in Augsburg abgehalten, um den Delegierten einen Messe-Besuch zu ermöglichen.

19 Länder aus 4 Kontinenten waren bei der Conference vertreten. Sie repräsentierten insgesamt 170.000 Piloten. Die mitgliederstärksten Pilotenverbände stellten Japan mit 35.000, gefolgt von Deutschland und Frankreich mit je 30.000 Mitgliedern. Die nationalen Delegationen umfaßten



CIVL/FAI-Präsident Per-Christian Daehlin



Peter Janssen im Gespräch mit Angus Pinkerton (GB, Mitte) und Mark West (USHGMA, rechts)

neben den Repräsentanten der Pilotenverbände auch Experten in den Sachgebieten Ausbildung, Gerätezulassung, Schlepp, etc.

Zu Beginn der Conference wurde kurz die luftrechtliche Situation in den einzelnen Ländern beleuchtet, und da sich in Europa die nationalen Aero-Clubs zum Dachverband EUROPE AIRSPORTS zusammengeschlossen haben, um den europäischen Behörden als Ansprechpartner zu dienen, stellte der Generalsekretär von EUROPE AIRSPORTS die Arbeit seiner Organisation vor.

Erster Hauptpunkt der Conference waren die Testverfahren



Sepp Himberger
(Österreich)



Ann Welch und Walter
Neumark (GB)



AFNOR/CEN-Präsentation



Franco Baccara
(Italien)



Olivier Burghelle
(Frankreich)



Vlasta Kunavar-
Marincic (Slowenien)



Karl Kübler
(Neuseeland)



Thomas Bossard
(Schweiz)



Klaus Tänzler
(Leiter der Con-
ference)



Dennis Pagen
(USA)



Jan Jaman
(Australien)



Yoshiki Oka
(Japan)



Filip Koetsier
(Niederlande)



Claus Lykke Jepson
(Dänemark)



Jacek Jaxa-Rosen
(Polen)



Vlatko Popowski
(Mazedonien)



Anders Magnerfelt
(Schweden)



Marton Ordody
(Ungarn)

Eero Lopoanon
(Finnland)

für Gleitschirme. Zunächst stellte die Arbeitsgruppe AFNOR/CEN ihre Normen-Entwürfe vor. Dann erläuterte der DHV die deutsch-österreichischen Bauvorschriften und die Gütesiegel-Testverfahren. Nach einer lebhaften aber sachlichen Diskussion verabschiedete die Conference die folgende Resolution: »Es ist der Wunsch der FAI/CIVL-Conference, daß die CEN-Gruppe und DHV/ÖAeC zusammenarbeiten mit dem Ziel, gemeinsame technische Anforderungen zu schaffen.«

Tags darauf standen die Tests für Flugdrachen im Mittelpunkt. Mark West präsentierte für den amerikanischen Herstellerverband die Testverfahren, Mark Dale für den britischen Pilotenverband und Knut v. Hentig für den DHV die deutsch-österreichischen Bauvorschriften und Gütesiegeltests. Nach kurzer Diskussion, in der einige Fachfragen geklärt wurden, begrüßte die Conference einstimmig, daß, »da keine großen Differenzen zwischen die verschiedenen Testverfahren für Flugdrachen in den USA, Great Britain und Deutschland bestehen, die Vertreter der drei Länder übereinkommen, daß sie gemeinsame technische Anforderungen schaffen werden und Testmethoden, mit Hilfe derer die Einhaltung der Anforderungen nachgewiesen werden kann.«

Im Bereich Ausbildung und Pilotenlizenzen gab zunächst Sepp Himberger einen Bericht zum Stand der Harmonisierung der deutsch-österreichischen Ausbildungsvorschriften. Er erläuterte die Gründe, die zu der Harmonisierung geführt hatten, und den Vorteil, der für die Piloten daraus erwächst. Per Christian Daehlin, der CIVL-Präsident, berichtete zur erfolgreichen Einführung der IPPI-Card. Dieser »internationale Pilotenschein«, der die jeweils nationale Lizenz weltweit

verständlich macht, hilft allen Piloten, wenn sie als Gäste im Ausland fliegen. Ein noch ungelöstes Problem wurde im Anschluß besprochen: Die Haftpflichtversicherung, die in den jeweiligen Ländern gefordert wird, ist von Land zu Land stark unterschiedlich.

Um die schnelle weltweite Verbreitung von Sicherheitsmeldungen zu ermöglichen, wurde die Einführung des SAFETY NET besprochen. Die FAI wird im INTERNET eine CIVL-Homepage einrichten, die auch Sicherheitsmeldungen enthalten wird. Zudem werden die nationalen Verbände ihre Sicherheitsmeldung an eine zentrale Stelle zur Verteilung per Fax und E-mail geben.

Beim Windenschlepp und beim UL-Schlepp sind die Signale und Kommandos in jedem Land verschieden. Die Conference erarbeitete deshalb eine einheitliche Signalgebung und ein einheitliches Sprechverfahren. Beides wird jetzt bei den FAI-Wettbewerben vorgeschrieben.

Daß es Konflikte zwischen Flugsport und Naturschutz nicht nur in Europa gibt, zeigte die Diskussion zum Ende der Konferenz. Mehrere Länder bedankten sich beim DHV für die Übermittlung des wildbiologischen Gutachtens, das auch bei ihnen zur Versachlichung beitragen konnte.

Die Conference wurde allgemein als großer Erfolg empfunden. Das gegenseitige Verständnis der Verbände untereinander ist spürbar gewachsen und auch die Bereitschaft zu gemeinsamen Lösungen. Die Probleme für den Flugsport sind ohnehin überall auf der Welt die gleichen.

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 Geräte-kennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungsfällen in der Schweiz und in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

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

Umfang: 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 Mitgliedverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Geländehaftpflicht

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

Startwindenhaftpflicht

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

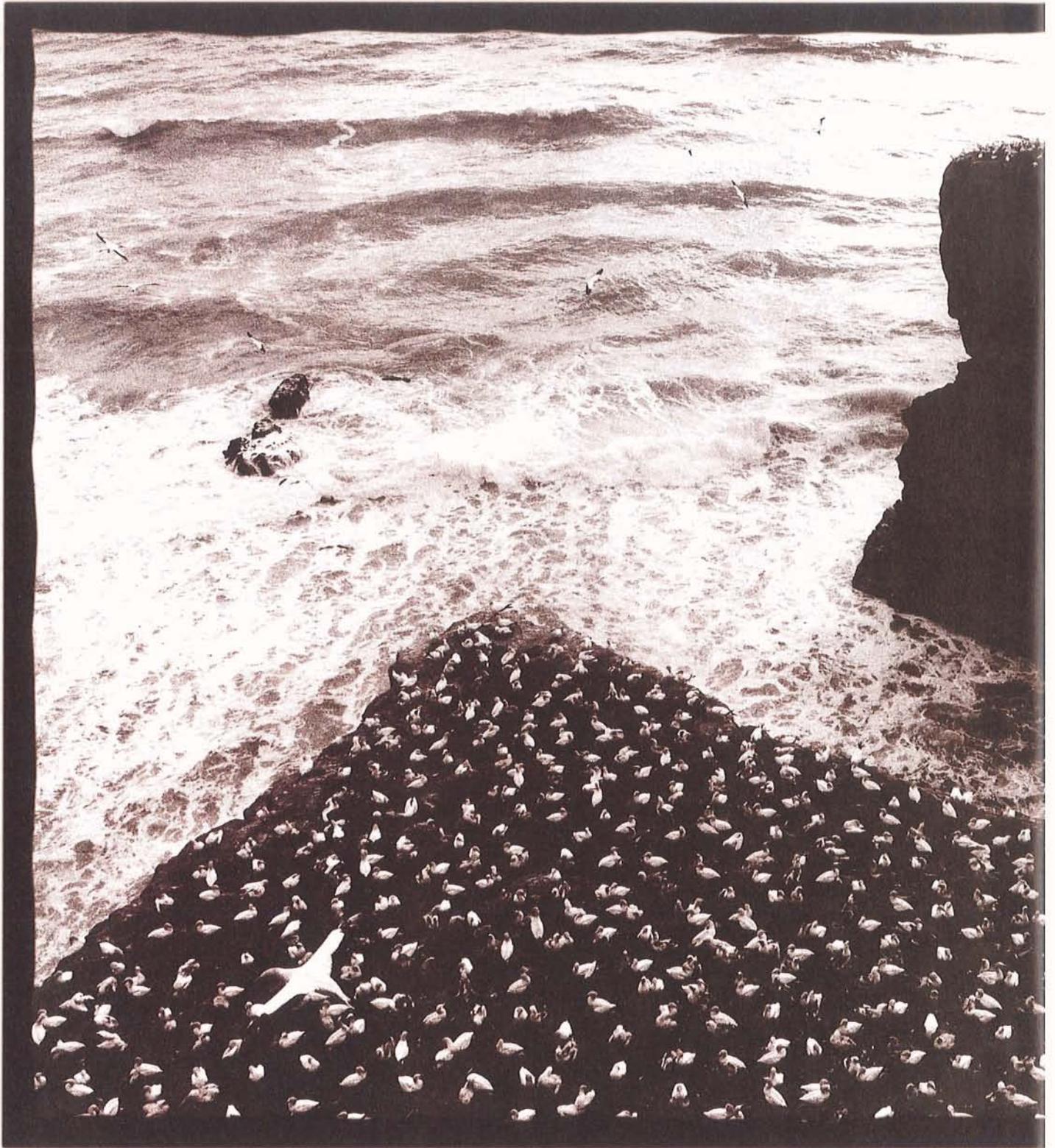
Startwindenhaftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

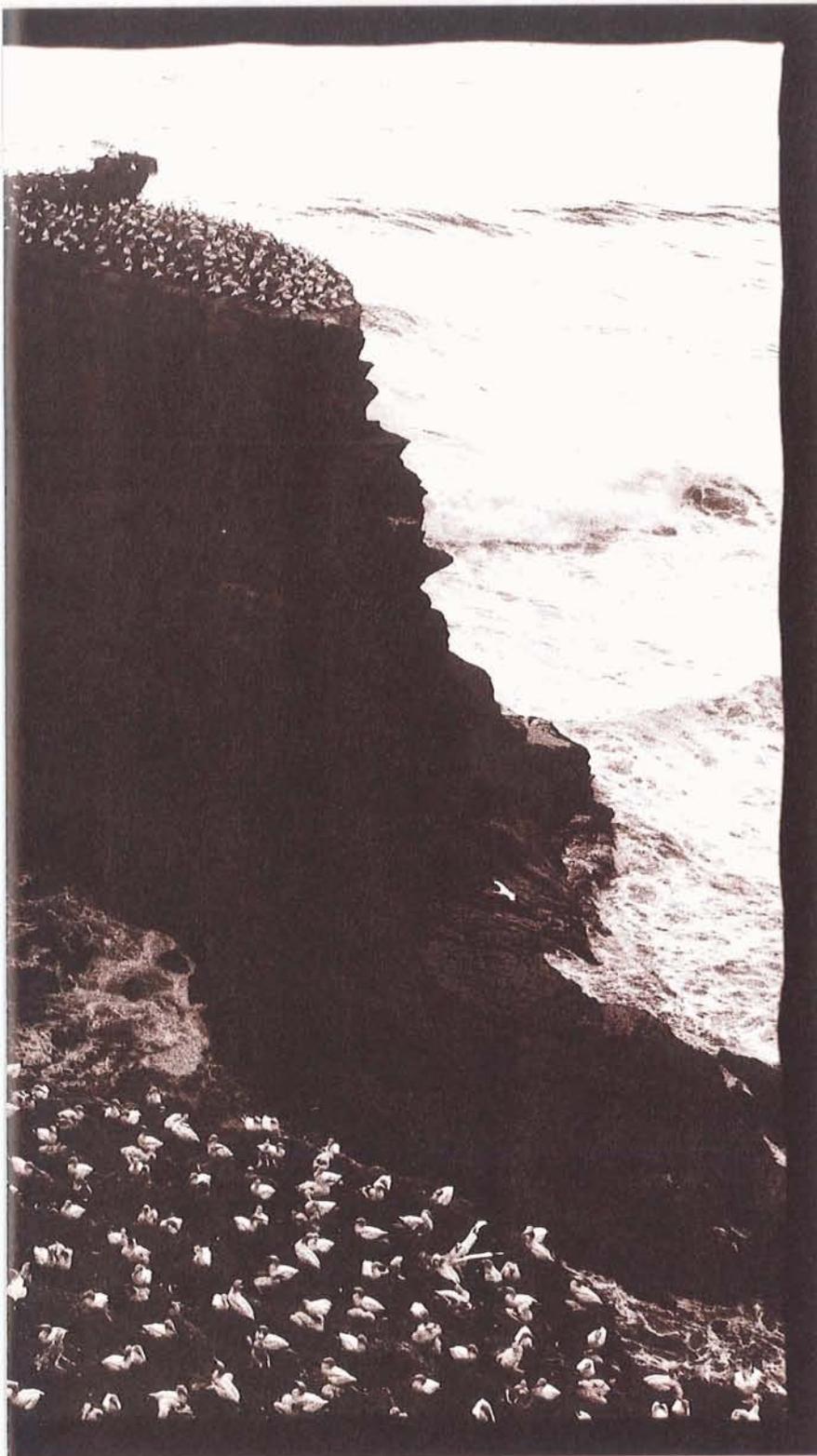
Achtung: Der Versicherungsschutz setzt die grundsätzliche Zulässigkeit des Flugbetriebes und der Tätigkeit voraus. Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bitte bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern.

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



Eine Bilderreise von Ulrich Grill

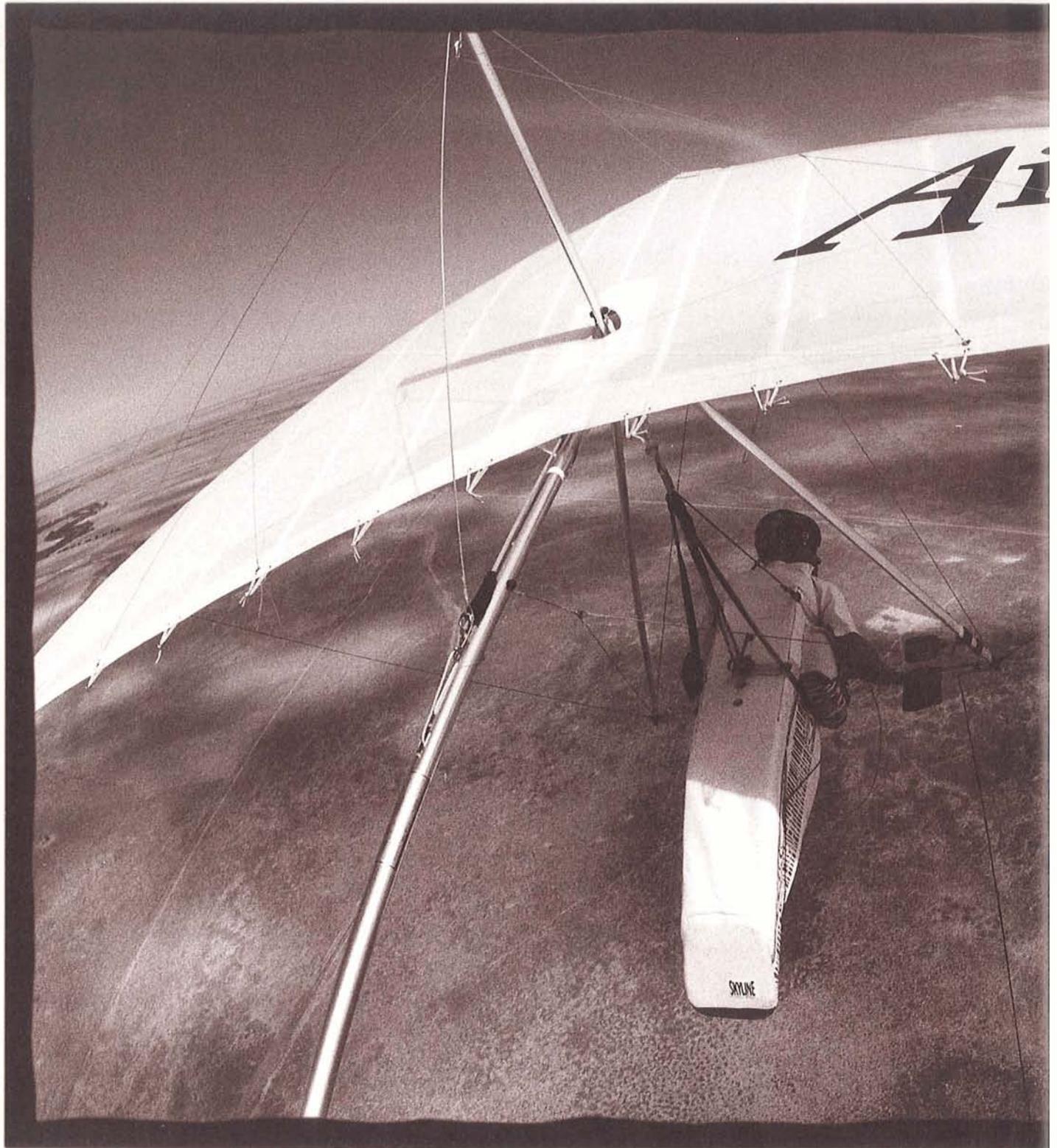
Soweit

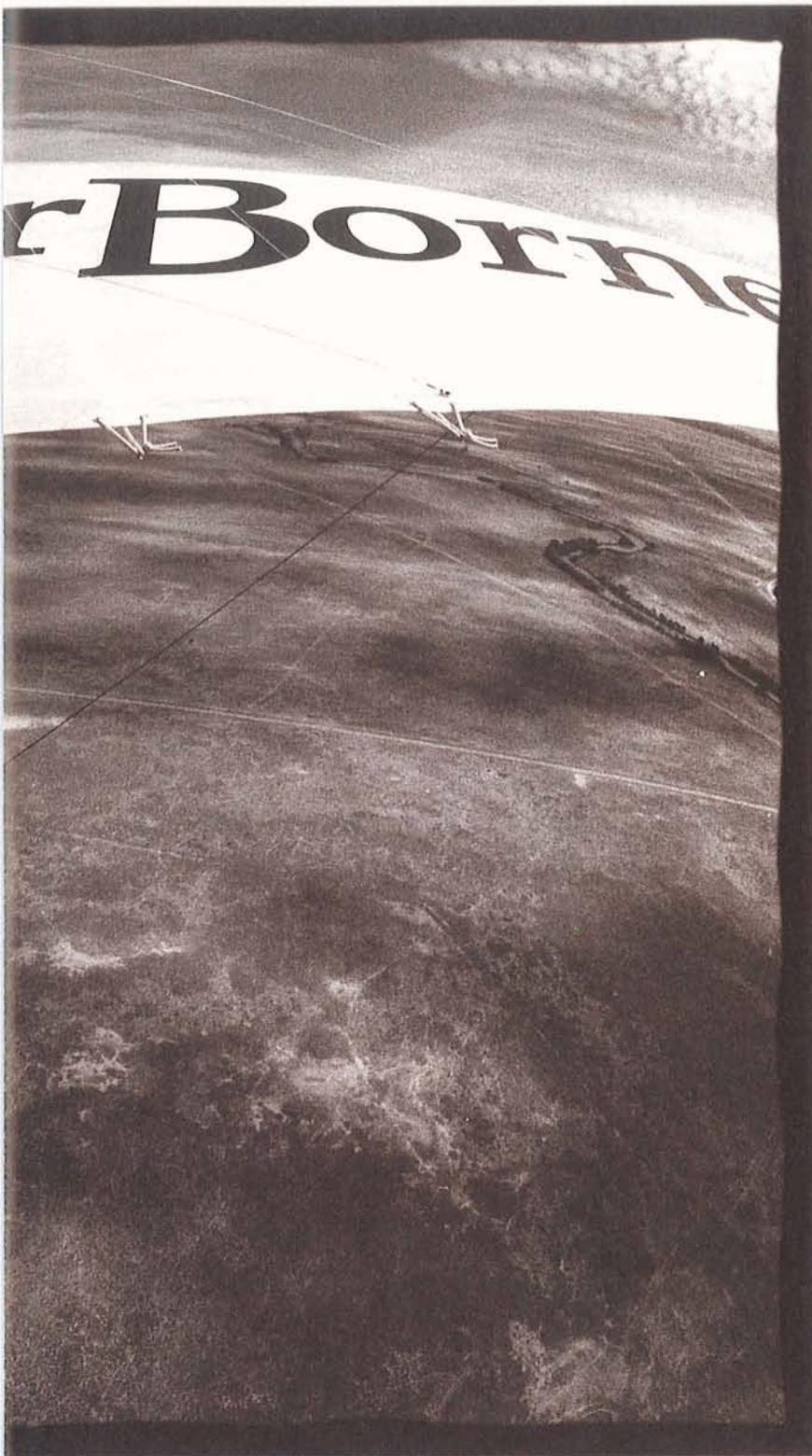


Wie oft sitzt man doch im Winter zu Hause und stellt sich vor, man könne gleich einem Vogel der Wärme entgegenfliegen, die Kraft der Sonne als Thermik nutzend eine Strecke nach der anderen bewältigen. Wie leicht es doch für manch einen Vogel ist, der scheinbar mühelos tausende Kilometer fliegt, um immer nur eine gleichbleibende, angenehme Temperatur zu genießen. So leicht es für die Vögel ist, so unmöglich ist es uns, es Ihnen gleichzutun.

Dies ist eine Reise, die in weiter Ferne an magischen Orten begann, tief unten auf der südlichen Welthälfte, und uns nun wieder zurück nach Hause führt, in den anbrechenden Frühling und Sommer, der jeden Tag kräftigere Sonnenstrahlen und die Vorfreude auf wunderbare Alpenflüge bringt.

die Flügel tragen





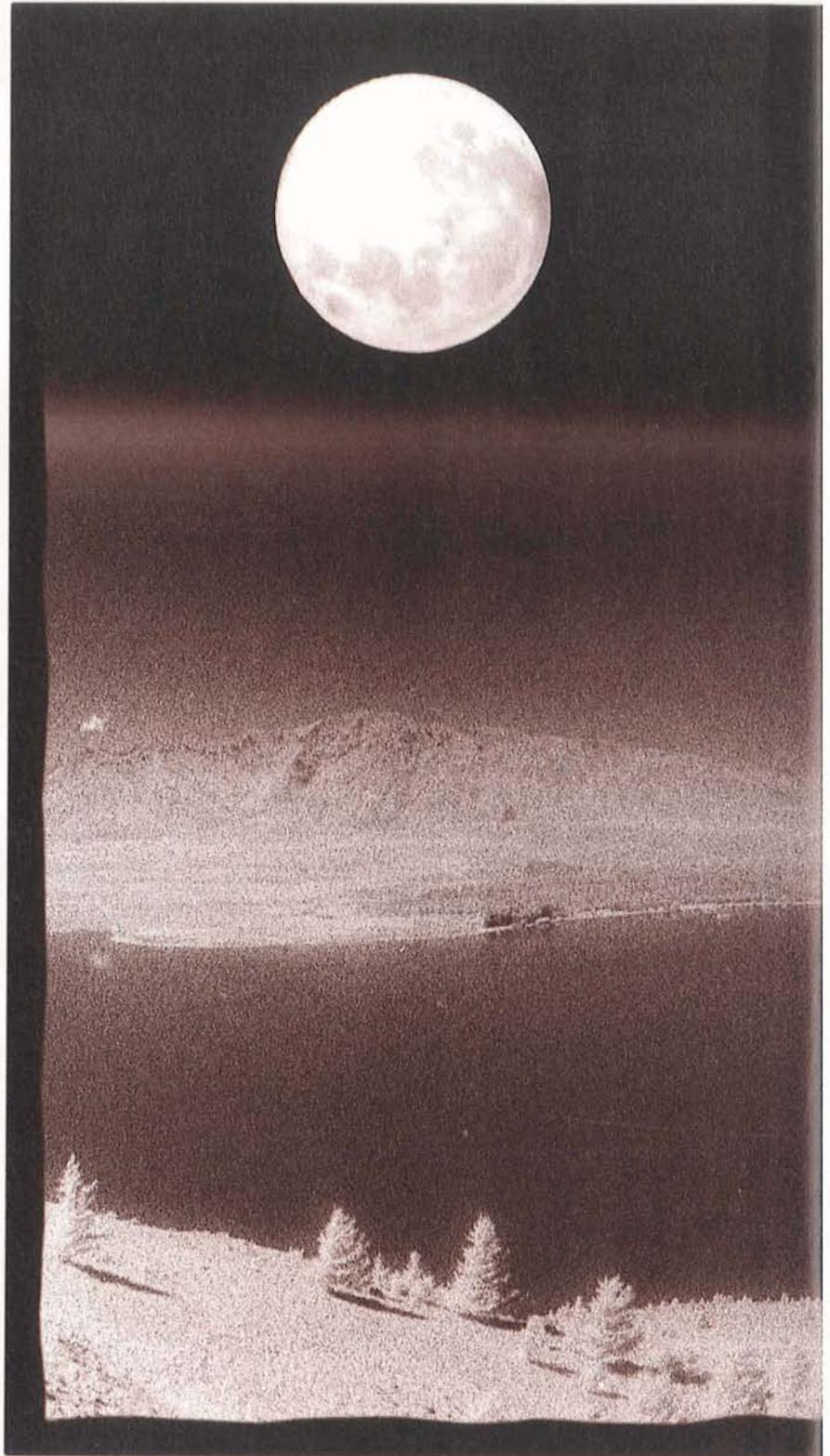
Kontrast ist wohl der treffendste Ausdruck für den Unterschied der Fliegerei zwischen den Alpen und Australien. Kaum ein Land, bietet solch gewaltige Ebenen wie der rote Kontinent, solch endlose Horizonte und solch tolle Möglichkeiten zum Schleppen. Während wir in den Alpen »eingekerkert« sind zwischen riesigen Felsspitzen, dehnt sich in Australien die Landschaft in Form einer riesigen Wüste aus, die sich scheinbar um die ganze Welt zu spannen vermag. Weite umgibt hier den Flieger, die man vorher nicht für möglich gehalten hat. Ein Gefühl der Ewigkeit schleicht sich ein, wenn man hier hoch über der flachen Landschaft in sanften Kreisen dem Himmel entgegensteigt. So unterschiedlich die Landschaft, so unterschiedlich ist auch die Fliegerei. In den Alpen sind die Hauptorientierungspunkte die Gebirgszüge, die Thermikquellen und Streckenführung weitgehend vorgeben, während in Australien die Hauptwindrichtung der ausschlaggebende Faktor ist. Da es hier keine hohen Gebirgszüge als Hindernisse gibt, kann dieser Wind recht stark werden und dem Piloten eine ungewöhnlich große Grundgeschwindigkeit geben. Damit lassen sich, wie etwa auch in Südafrika, sehr große Weiten erzielen. Auch bezüglich Wetter zeichnen sich hier große Unterschiede ab. In den Wüsten Australiens kann durch die geringe Luftfeuchtigkeit sehr starke, aber weil flach meist auch sehr großflächige Thermik entstehen, die dann in der Hauptwindrichtung wie eine schiefer Schlauch in der Landschaft steht. Basishöhen befinden sich dann im Landesinneren meist zwischen 3500 m und 4500 m.

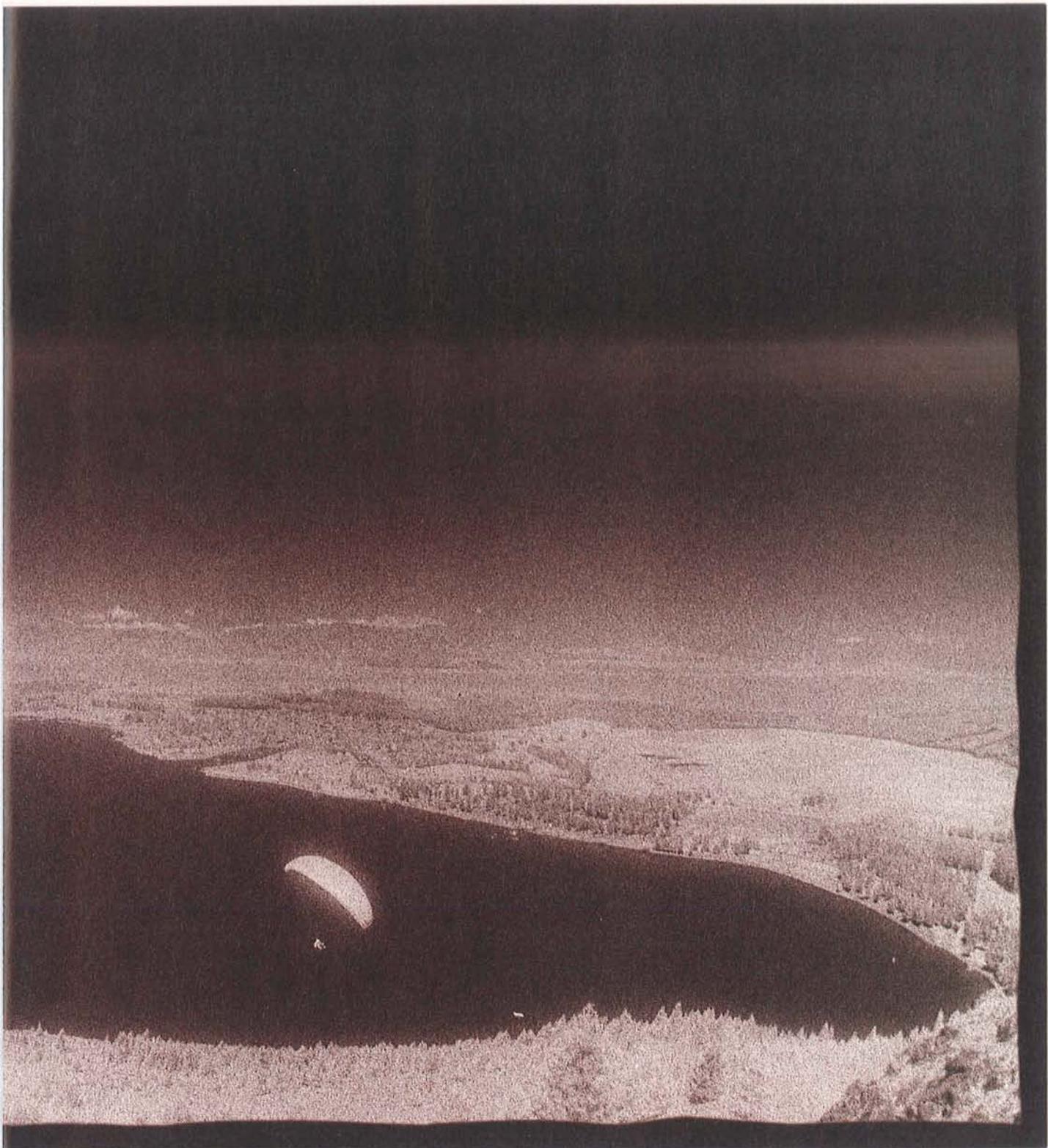


Ein klein wenig weiter südlich, tief unten im Südpazifik, befindet sich wohl »das schönste Ende der Welt«, kurz Neuseeland, das mit seinen hohen, gletscherbedeckten Bergen an die Alpen erinnert, die doch völlig anders sind.

Hier gibt es Orte und Plätze, die eine unvorstellbare Magie besitzen, Kraft durch ihre Schönheit und Klarheit ausstrahlen und binnen Sekunden jeden in ihren Bann schlagen. Hier erlebt man Momente, die sich so eindrücklich in die Seele einprägen, daß man sie nie mehr vergißt und als Kleinod für immer mit sich trägt. Es sind Momente des Fliegens, der absoluten Freiheit, Momente, in denen man alles andere um sich herum vergißt, die pure Lebensfreude sind. Momente in Aoterea, dem Land der weißen Wolke!

Hier in Neuseeland ist fliegerisch alles möglich, vom Streckenfliegen in einem Mini-Owens-Valley bis hin zum Soaring an der 10-m-Klippe über dem Pazifik. Vor allem aber ist es die einzigartige Wetter- und Windsituation, die dieses Land so einmalig macht. Tagtäglich erhitzt sich das Landesinnere, die »Highlands«, dermaßen stark, daß es wie ein Sog die Meeresluft rund um die Südinsel anzieht. Dadurch entstehen am späten Nachmittag starke Winde, die von allen Seiten in das Highcountry strömen und dort irgendwo riesige Konvergenzzonen bilden. Es wirkt sehr dramatisch, denn steht man etwa am Magic Mountain, einem bekannten Flugberg inmitten der Highcountries, so sieht man rund um sich Föhnmauern, die von allen Bergen in die Hochebenen hereinhängen. Das führt dann schon zu einem etwas mulmigen Gefühl. Es kann manchmal gefährlich werden, speziell wenn man mit dem Paragleiter unterwegs ist.

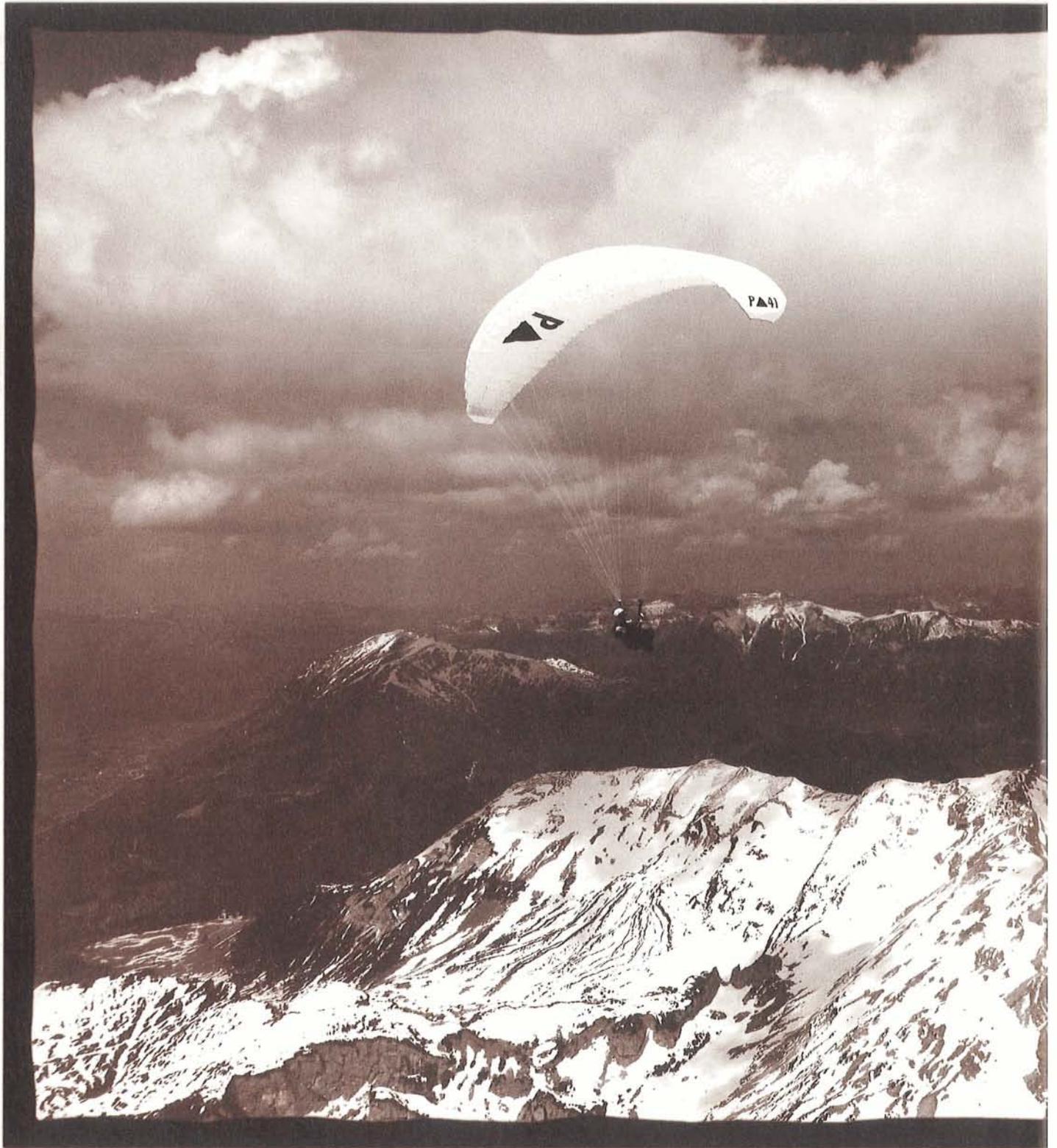


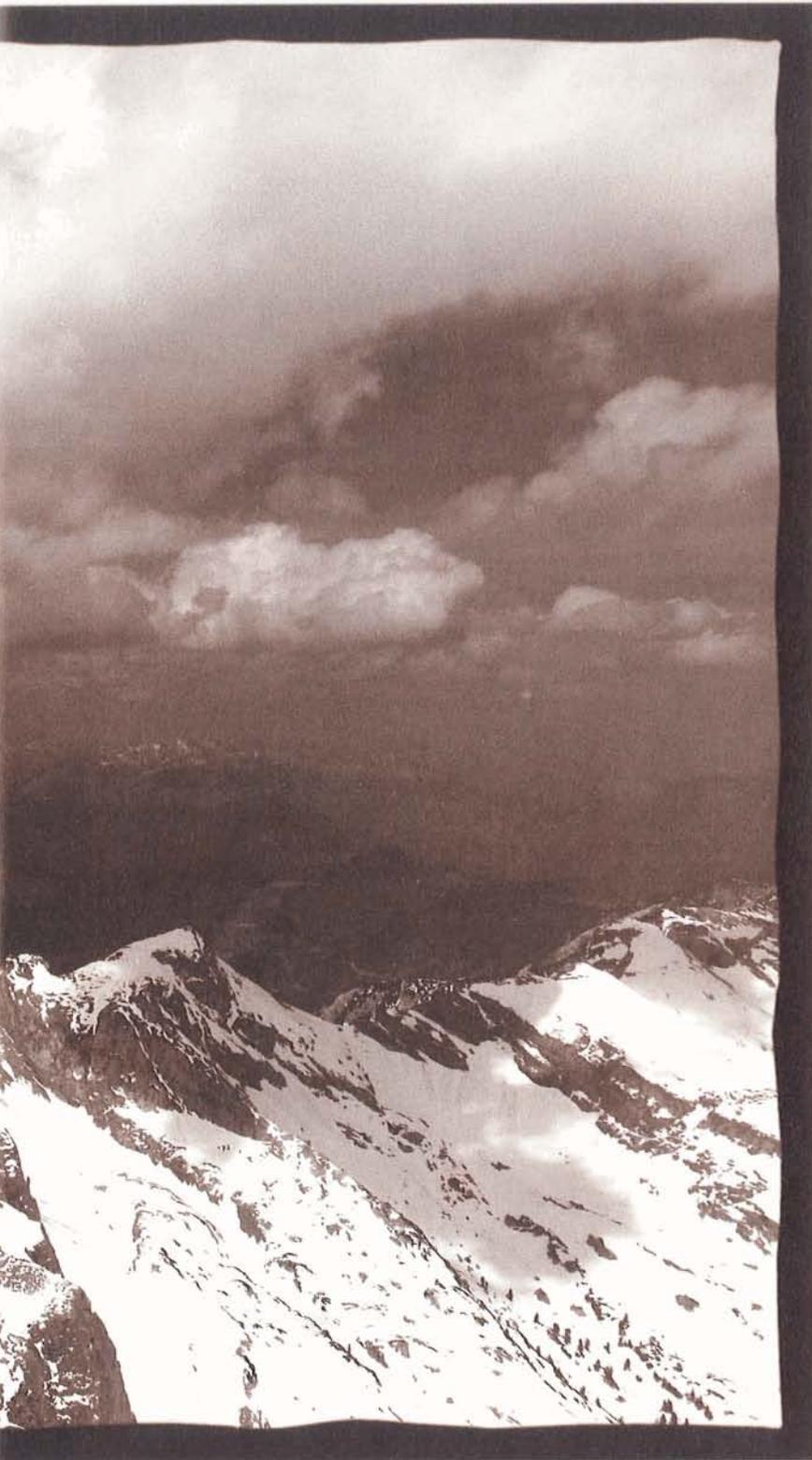


Hier sollte man wirklich beurteilen können, wie stark diese Brise ist oder noch werden könnte. Mit dem Drachen relativiert sich das Ganze, hat man doch ein viel größeres Geschwindigkeitspotential. So ist am Coronet Peak, in der Nähe von Queenstown, die beste Zeit der späte Nachmittag, denn dann steht der Wind direkt am Hang und man kann bis spät nach Sonnenuntergang im mit Thermik vermischten Aufwind fliegen.









Aber nun zurück zu den Alpen, in denen gerade die ersten großen Strecken fallen, die Berge auftauen und mit jedem Tag die beste Flugzeit ein wenig näher rückt. Noch ist es in den Zentralalpen ein bißchen zu früh für diese Hochsaison der Fliegerei, doch die Voralpen warten schon mit sehr guten Tagen auf.

Die Alpen sind geografisch wohl optimal geschaffen für das Paragleiten und Drachenfliegen, gibt es hier doch unzählige Startplätze und Lifte, die den Piloten zur Verfügung stehen. Auch die Landschaft scheint ideal geformt: die Hänge optimal geneigt, Berge in jeder Größe, somit Fliegen in jeder Variation.

Andererseits plagen wir uns hier mit der Enge des Raumes, wodurch ein wahrer Konkurrenzkampf zwischen den Nutzern um die Flächen entsteht, und meist sind es die kleinen Gruppen, die zurückstecken müssen, also wir! Zudem ist man auf Landeflächen angewiesen, die von Hochspannungsmasten eingesperrt sind und auf denen der aufgebrachte Bauer mit seiner Mistgabel anstatt mit dem Erfrischungs-trunk wartet.

Doch, abgesehen davon, hat man einmal die Engstirnigkeit der Täler hinter sich gelassen, genießt man einen der schönsten Landschaftszüge dieser Erde. Du fliegst über schnee- und gletscherbedeckte Gipfel, siehst saftig grüne Almen und sonnenüberflutete Täler. Leicht läßt es sich hier von einem Gipfel zum nächsten, von einer Kette zur anderen springen. Die Täler geben die Fluglinie vor, und an guten Tagen ist es ein Vergnügen, an ihnen entlangzugleiten. Mühelos schwebst du, ohne einen Kreis zu tun, an der Basis entlang und hast schon bald dein Ziel vor Augen.

Glücklich können wir uns schätzen, in solch einer fantastischen Arena zu leben und zu fliegen, auch wenn das Fernweh an so manchen Tagen an uns nagt und unser Geist die ersten Hammertage herbeisehnt.



**NEXT
20 km**



Team - Gold

und Rosi Brams

Vizeweltmeisterin

Mit einem Riesen-Erfolg für den deutschen Drachenflugsport kehrten wir fröhlich ins winterliche Deutschland zurück. Die »5th Women's World Hanggliding Championships« in Bright, Australien, ausgetragen vom 26. 1. bis 10. 2. 96, endeten mit einem goldstrahlenden deutschen Team. Rosi Brams, Monique Werner, Anja Kohlrausch, Corinna Schwiegershausen, Manuela Schneider und Sybille Fischer erflogen sich den Titel »Team-Weltmeister«, Rosi Brams wurde 2., also Vizeweltmeisterin, in der Einzelwertung.

Die Mannschaft mit Team-Chef Richard Hermann wurde an diesem Abend für die ausgezeichnete Vorbereitungsarbeit belohnt, aber vor allem für ein ungebrochenes Durchhaltevermögen während der 12 Tage Wettbewerb. Durchhalten hieß es in diesem australischen Spätsommer, der eigentlich keiner war, und bei der daraus resultierenden schwachen Thermik, niedriger Basis und viel Wind. Alle Aussies



erklärten uns, so viel Regen hätte es noch nie gegeben, oder das sei der schlechteste Sommer, an den sie sich erinnern können.

Der Meteorologe vom »Bureau of Meteorology of Victoria«, ein Nichtflieger, war leider, was die Vorhersagen anbetraf, immer etwas zu optimistisch. Schade, daß die Tasksetter nicht davon zu überzeugen waren und grundsätzlich die Aufgaben auf die zu guten Wetterprognosen zuschnitten. Von 12 Wertungstagen fielen 4, die 2 ersten und die 2 letzten, dem Regen bzw. dem starken Wind zum Opfer. An den restlichen 8

Foto: Manab Y. Schneider, Corinna Schwiegershausen

Tagen kämpften wir mit starkem Wind und unzuverlässiger, spärlicher Thermik unter einem strahlend blauen Himmel, der für uns allerdings sehr niedrig war mit seinen stabilen Schichtungen und Inversionen.

Schnell wurde uns klar, daß es nicht die WM der kreativen Aufgaben, nicht die WM der gewagten Entscheidungen, nicht die WM der schnellen Durchgänge werden würde, sondern die WM der Geduldigen am Start und beim Fliegen, die WM des überlegten Abwartens, auch wenn's Stunden dauert, die WM der mit Umsicht und Weitsicht abends um 8.00 am weitesten in Richtung Ziel Gleitenden. (Zitat Rosi Brams: »Na, fliaga isch des nit, sondern hofele weiterduttere« oder die Antwort von Eva Menyhart auf die Frage, warum sie die Ridge verlassen habe und ins Tal hinaus geflogen sei: »Ich habe keine kreisenden Vögel gesehen, so dachte ich mir, ich fliege dem am höchsten hüpfenden Känguruh nach.«)

Känguruhs wie Rehe

Bright, eine Kleinstadt, die hauptsächlich vom Tourismus lebt, liegt nordöstlich von Melbourne im Staat Victoria, und die reizvolle, gebirgige Landschaft erinnert eher an den Schwarzwald, wären nicht die Täler breiter und die Tannen Eukalyptusbäume und die Rehe Känguruhs.

Zwei Hauptstartplätze waren für die WM vorgesehen: Mount Emu (1280 m) im Kiewa Valley und der wohl eindrucksvollste Drachenfliiegerberg dieser Ge-



Teamwertung

1.	Deutschland	15772
2.	Großbritannien	15532
3.	Schweiz	14750
4.	Australien	14720
5.	USA	14644
6.	Frankreich	13969
7.	Japan	10308
8.	Ungarn	7969
9.	Neuseeland	6262
10.	Rußland	4988
11.	Mexico	1941

gend, der Mount Buffalo (1350 m). Nach dem Start von der abenteuerlichen Rampe, direkt über einem 500 m hohen Felsabbruch, Wald und Felsen - ein Erlebnis besonderer Art.

Diese Gegend ist auch bekannt für den hervorragenden Wein, »Brown Brothers Vinery« ein leider nie angeflogener Ziellandeplatz.

26. Januar - Australian Day, australischer Nationalfeiertag und Einmarsch der Nationen. 11 Nationalteams mit 45 Pilotinnen marschierten hinter den Dudelsackbläsern aus Wagaratta und unter zahlreicher Beteiligung der Bevölkerung zur Eröffnungsfeier.

Die anschließenden 2 Trainingstage wurden dazu genutzt, daß Organisatoren und Pilotinnen sich durch einen Fehlstart am Mount Buffalo (Alptraum) kennenlernten, der aber unverletzt ausging. Durch einige waghalsige Starkwindstarts in Gundowring wurden hauptsächlich die Nerven des Startmarshalls strapaziert.

Der erste Durchgang wurde dann in Gundowring gestartet (bekannt aus dem Training), weil kräftiger Wind vorhergesagt war. Zum Ausweichstartplatz, am Ende des Kiewa Valley gelegen, keine 300 m Höhendifferenz, aber nur erreichbar mit einem 4-wheel-drive, geht es querfeldein durch das Farmland von »Mel Gibson«, er war aber nicht zu Hause.

An diesem Tag war der Wind weniger stark als vorhergesagt, vor allem gab's anfänglich keine unterstützende

Thermik, so daß so bekannte Piloten wie Christoph Kratzner und Dennis Pagen, Autor vieler Bücher zum Thema Soaren und Streckenfliegen, als hochqualifizierte Vorflieger für die knapp 300 m nicht mal 3 Minuten brauchten. »Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen«, dieses Sprichwort erfuhr auch ein ungarischer Vorflieger, der nach knapp 2 Stunden mit Drachen und Gurtzeug zu Fuß wieder am Startplatz erschien, außer Atem, aber lächelnd wurde er mit den im Chor gerufenen Worten »Macho man, hey, macho man« empfangen.

»No worries!« würde der Australier sagen.

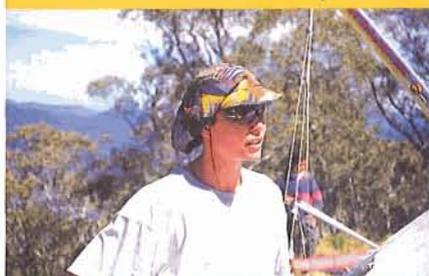
Gegen 16.15 Uhr fand der letzte Vorflieger die erste Thermik des Tages und



Sybille Fischer



Monique Werner



Anja Kohlrausch



Corinna Schwiegershausen



Manuela Y. Schneider



Rosi Brams

eine hektische halbe Stunde später waren wir alle in der Luft, einige hundert Meter Ausgangshöhe, 70 km vor uns, und eigentlich war es schon Abend.

Wir spürten es - wir konnten gewinnen

Nach 50,5 km landeten die weitesten, Anneliese Müller, Monique und Corinna kurz nach 20.00 Uhr, Rosi nur ein paar Wiesen dahinter. Alle waren wir etwas aufgedreht an diesem Abend, denn wir hatten sowohl in der Einzel- wie auch in der Teamwertung die Führung übernommen. Wir spürten, es war viel, viel näher - wir wollten nicht nur, wir konnten gewinnen.

Der Protest der Schweizer gegen die Deutschen (immerhin waren 6 von uns unter den ersten 16) wegen angeblich falsch gepinnten Landeplatz wurde abgewiesen, da zweifelsfrei anhand richtiger Photodokumentation der Landepunkt bestätigt werden konnte. Ein bißchen üblen Nachgeschmack hinterließ dieser Protest schon, nicht nur bei uns.

Mount Buffalo war angesagt am zweiten Wertungstag. Ein Dreieck mit 66 km, eine interessante Aufgabe, mit zwei anspruchsvollen Talquerungen, nur die versprochene mäßige bis gute Thermik setzte nicht ein. Nach nervenaufreibendem, stundenlangem Pulkfliegen maximal 300 m über Mount Buffalo, während dessen keine Pilotin sich zum Wegfliegen entscheiden konnte, verlor ich die Nerven und probte einen Alleingang, der nach knapp 8 km mit einer Landung zwischen Hopfenpflanzen im Garten eines Farmers übel bestraft wurde. Monique wurde 3. an diesem Tag und auch Rosi, Anja und Sybille konnten sich gut plazieren, so daß wir die Teamwertung halten konnten. Es war trotzdem ein enttäuschender Tag, niemand erreichte das Ziel. Die Weitesten landeten auf dem Weg zum 2. Wendepunkt nach 39 km.

Jetzt hatten wir erst mal 2 Tage wetterbedingte Pause, die unter anderem mit Cart fahren, Billard spielen und sonstigen sportlichen Aktivitäten verbracht wurden. Nach dem Regen und der durchziehenden Front blieb ein starker Westwind und wir wiederholten den ersten Tag: Gundowring-Start-

IQ Competition GPS, die innovative Generation von Flight Computern nutzt modernste Satelliten-Navigation für optimierte Wettkampf- und Streckentaktik durch Endanflug- und Streckencomputer, kompatibel zu den meisten GPS-Geräten.

Alle Bräuniger-Geräte der IQ-Generation sind konsequent an den Wünschen der Piloten orientiert und ausgelegt von internationalen Wettkampfpiloten getestet.

In 3 Versionen für alle Ansprüche, als IQ Competition GPS, IQ Competition und IQ Classic - für noch mehr Flugs Spaß, Sicherheit und Leistung beim Fliegen.



TECHNOLOGY	GPS-gestützter Strecken- und Endanflugrechner für optimierte Wettkampf- und Streckentaktik (IQ Competition GPS)
CONTROL	menuegeführte ergonomische Bedienung
DISPLAY	Intelligente Symbol-LCD-Displays
SOFTWARE	Optimierte Software, größerer RAM Speicher
DIMENSIONS	noch kompakter und leichter
QUALITY	Qualität und perfekter, weltweiter Service

Sie möchten mehr über Bräuniger's IQ Flight Control wissen? Coupon einsenden oder 0881-64750 wählen. Informationen kommen sofort!

Name: _____
 Adresse: _____
 Gleitschirm: _____ Drachen: _____

Bräuniger Flugelectronic
 Putrichstr. 21
 D-82362 Weilheim
 Tel. 0881/64750
 Fax 0881/4561



FASZINATION DES FLIEGENS

Die FAI/CIVL hat während Ihrer Sitzung am 17.3.1996 in Paris der deutschen Pilotin Monique Werner die Pepeze Lopez Hang Gliding Medal verliehen. Damit wurde ihr Verhalten nach einem Vorfall während der Frauen-Weltmeisterschaft 1996 in Australien gewürdigt. Die Deutsche Meisterin Corinna Schwiegershausen und die Schweizerin Anneliese Müller (WM-Titelverteidigerin) waren beim Kreisen im Pulk zusammengestoßen. Anneliese Müller konnte unversehrt landen, Corinna Schwiegershausen landete am Rettungsschirm an einem hohen Baum in unwegsamem Gelände, ein weiterer Sturz in die Tiefe drohte. Obwohl Monique nach 5 Durchgängen auf dem aussichtsreichen 3. Rang lag, verzichtete sie auf ihre Medaillenchance und kreiste eineinhalb Stunden lang über der Unglücksstelle, um die Rettungsmannschaften zu dirigieren.

platz. Wieder ein Tag des Wartens, diesmal am Startplatz, gegen 16.00 Uhr starteten wir erst mal zum gemeinsamen Soaren, gegen 17.00 Uhr hatte der Wettergott ein Einsehen und die ersten machten sich auf den Weg. Der Organisator hatte die Aufgabe vom ersten Tag auf 56 km gekürzt und erstmals landeten 8 Pilotinnen gegen 20.00 Uhr im Ziel. Kari Castle gewann diesen Tag und auch Corinna hatte es geschafft. Monique und Rosi mußten kurz vorm Ziel landen, so daß wir an diesem Tag die Teamführung an unsere Konkurrentinnen aus der Schweiz abgeben mußten.

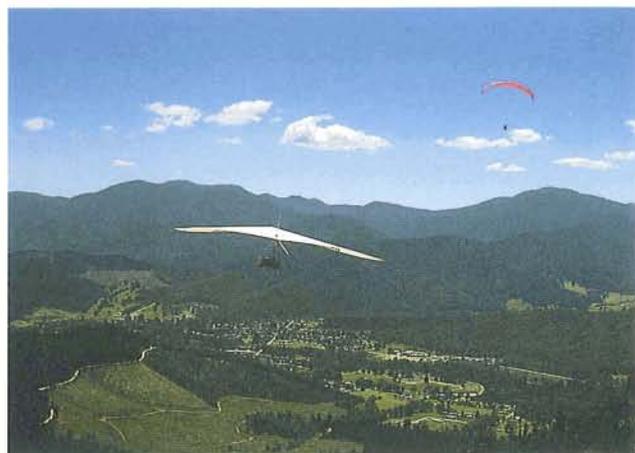
Am vierten und jedem weiteren Tag starteten wir vom Mount Emu, flogen das Kiewa Valley rauf und runter, die Namen der Berge auf diesem Weg wurden zu Schimpfwörtern. Das Wetter wollte sich nicht ändern. Mit schwacher Blauthermik und niedriger Basis und starkem Wind aus Nordwest machten wir uns auf den Weg, ein Zielflug von 86 km mit Landung auf dem Mt. Beauty Airstrip, was leider keiner Pilotin gelingen sollte, die weiteste schaffte es bis 2 km vor das Ziel. Monique, Rosi und Anja punkteten gut und konn-

ten uns die Führung im Team wieder zurückholen und ausbauen. Yeahh !

Der fünfte Tag war eine Wiederholung des vierten, die Aufgabe war etwas kürzer, doch wieder flog niemand über die Ziellinie. Unsere Teamwertung wurde nicht gefährdet, unsere Laune war überaus gut und wir hatten Monique und Rosi, die ganz vorne mitmischten. Auch einige Unstimmigkeiten innerhalb des Teams waren, sobald wir in der Luft waren, wie weggeblasen. Recht fröhlich gingen wir also den sechsten Tag an, allerdings sollte es ein »schwarzer Montag« für uns werden.

Monique leitet von oben die Retter

Die ersten waren gestartet und bei denselben mauen Bedingungen unterwegs, einige standen noch am Start, als wir über Funk eine total aufgeregte Monique hörten: »Corinna hatte einen Zusammenstoß mit Anneliese, Corinna wirft die Rettung, Anneliese fliegt weiter.« Ober dem Mount York, einem nicht von viel Thermik heimgesuchten Berg, kreiste der Spitzenpulk in wie immer magerem Steigen, als die beiden



zusammenstießen. Nicht hoch über dem Grat geriet Corinnas Xtralite in einen unkontrollierten Sturzflug, sie zog sofort die Rettung und landete wenig später in einem Eukalyptuswald in etwa 10 m Höhe in den Bäumen. Corinna war nichts passiert, ein erstes Aufatmen, puhh!

Mit Hilfe von Monique, die sich über dieser Stelle halten konnte und der genauen Standortbestimmung dank GPS wurde die Rettungsmannschaft, bestehend aus Teamchef Richard und der einheimischen Polizei und Feuerwehr, auf die richtigen Wege geleitet, so daß eine schnelle Bergung gesichert war. Monique kreiste über eine Stunde über der »Landeposition« von Corinna, bis diese sich gesichert hatte und die Rettungsmannschaft nahte. Anschließend flog sie zurück zum Start, machte ein



Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Kari Castle	USA	Wills Wing XC	5561
2.	Rosi Brams	BRD	Bullet Cut S	5517
3.	Francoise Mocellin	F	Tecma FI	5476
4.	Kathleen Rigg	GB	Laminar Race	5306
5.	Niki Hamilton	GB	Moyes Xtralite 137	5249
6.	Anneliese Müller	CH	Laminar	5075
7.	Jenny Auckland	GB	Airwave Klassic	4932
8.	Monique Werner	BRD	Airwave Klassic	4658
9.	Anja Kohlrausch	BRD	Moyes Xtralite 137	4690
10.	Tammy Burcar	USA	Moyes Xtralite 137	4655
11.	Toni Noud	AUS	Moyes Xtralite 137	4559
12.	Eva Menyhart	H	Moyes Xtralite 137	4547
13.	Corinna Schwiegershausen	BRD	Moyes Xtralite 137	4544
14.	Barbara Bachmann	CH	Moyes Xtralite 137	4485
15.	Sarah Clidwick	AUS	Airborne	4409
27.	Manuela Schneider	BRD	UP SPEED	3440
33.	Sybille Fischer	BRD	Moyes Xtralite 137	3026

neues Startphoto und ging die Strecke ein zweites Mal an, weit hinter dem davongeeilten Feld, ein wohl aussichtsloses Unterfangen. Monique landete am Wendepunkt mit der Gewißheit, daß 7 Konkurrentinnen im Ziel standen und die berechnete Hoffnung auf den Titel dahin war. Am Abend ein ganz großes Aufatmen, Corinna war unverletzt, ein Ersatzdrachen besorgt. Rosi flog als 5. ins Ziel und mit Anja und mir konnte die Gesamtführung verteidigt werden, trotz des Ausfalls von Monique und Corinna.

Am siebten Tag wieder Mount Emu, langsam ging ein leises Murren durch die Pilotinnenschar, worauf man den Organisator Craig sagen hörte: »Das ist mein Berg, ich war der erste Flieger hier. Das ist mein Wettkampf hier und es sind meine Regeln!« Glücklicherweise sagte er nicht, »Und das sind meine Frauen!«

Das leise Flirren im Bauch

Die Aufgabe war wie gewohnt und für die Verhältnisse zu groß. Das erste Mal, daß wir etwas aufgeregt an den Start gingen. Alle hatten wir, glaube ich, ein leises Flirren im Bauch: Was wird der Tag bringen? Doch Corinna bewies absolute Nervenstärke. Mit dem neuen Drachen flog sie an diesem Tag die fünfthbeste Strecke, gefolgt von Anja und Rosi, somit wurde die Mannschaftswertung ausgebaut und Rosi platzierte sich auf dem 2. Rang.

In der drauffolgenden Nacht fiel Schnee am Mount Buffalo und es wurde ziemlich kalt. Ein ausgedehntes Schlechtwettergebiet ließ uns die verbleibenden 2 Tage nicht ans Fliegen denken. Wir vertrieben uns die Zeit mit bekanntem Alternativprogramm, bis endlich klar war, daß der achte Durch-

gang der letzte dieser WM gewesen war. Da kam Freude auf und wir gingen zum Feiern über, Grund hatten wir wirklich genug!

Die Sieger haben, denke ich, verdient gewonnen. Kari Castle (in Japan und Amerika war sie 2.) hatte es endlich geschafft, Weltmeisterin! Rosi mit ihrer großen Erfahrung und dem Allgäuer Geheimrezept »Humor und ... hofele!« auf Rang 2 und wir alle das geschlossenste Team mit starken Nerven. Hervorzuheben aber auch die Engländerinnen mit Silber. Obwohl nur mit 4 Pilotinnen angereist, konnten sich 3 auf den Plätzen 4, 5 und 7 einreihen.

Unser Erfolg war eine Gemeinschaftsleistung. Danke Richard, Du warst ein guter Teamchef. Danke auch den Helfern, den Köchen, den Rückholern und den Sponsoren, allen voran dem DHV, für die Grundfinanzierung. All den Piloten, die uns bei unseren Aktionen geholfen haben, wie »Fly Australia«-T-Shirt-Verkauf und Tombola. Gedankt sei auch für die großzügige Unterstützung durch die Ausrüster UP, Bräuninger, Meindl und Isartaler.

Manuela Schneider

Wir haben das Zeug zum Fliegen!



AIREA
FLINTKASERNE
D- 83646-BAD TÖLZ
FON: +49 (0)8041 - 78100
FAX: +49 (0)8041 - 781020

ASPECT
DHV: 2

Statistik

Am Start waren 45 Teilnehmerinnen aus 11 Nationen. 7 Nationen hatten ein Team mit 4 oder mehr Pilotinnen, 3 Nationen mit 2 Pilotinnen, 1 Nation mit nur einer Pilotin.



EINKLAPPER

Unverändert sind beim Gleitschirmfliegen die häufigste Unfallursache Einklapper in Bodennähe. Wir haben zu dieser Problematik erfahrenen Piloten folgende Fragen gestellt:

Was machst Du, um Einklapper schon im Vorfeld zu verhindern?

Was fördert Deiner Meinung nach Einklapper?

Wie bringst Du Einklapper am sichersten wieder unter Kontrolle?

Was machst Du bei einem Verhänger?

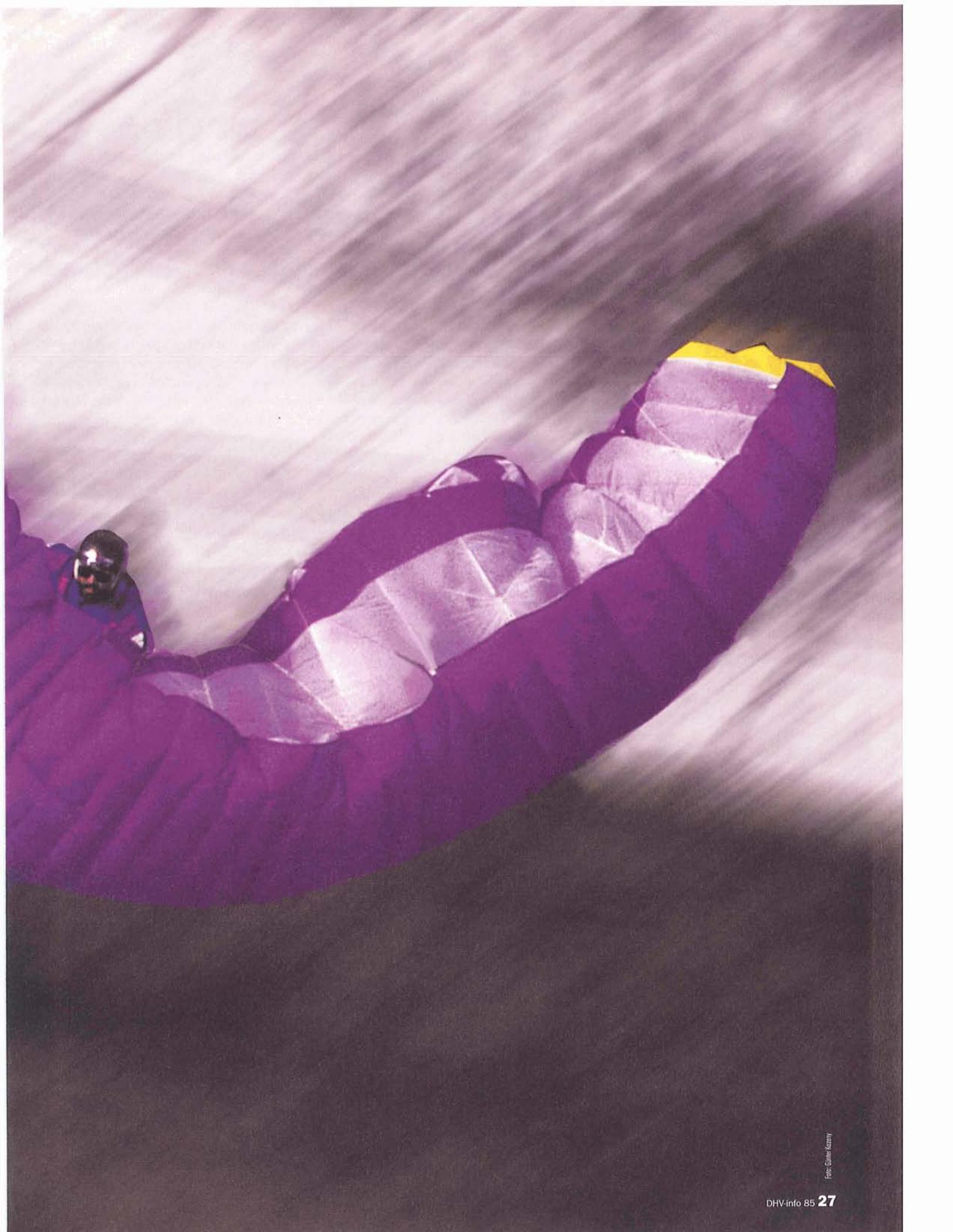


Foto: Gianni Kozary

Manch ein fortgeschrittener Pilot denkt vielleicht, daß für ihn Einklapper kein Thema mehr seien. Aber ist es nicht so, daß die meisten Gleitschirm-Unfälle die Folge eines Einklappers sind? Und wie es die letzten Jahre gezeigt haben, stürzen leider Piloten aller Könnensstufen ab. Darum geht das wichtige Thema Einklapper bei weitem nicht nur Anfänger etwas an! Wir sind zwar nicht beim Thema Absturz, sondern nur bei einer möglichen Ursache, aber ich möchte dazu trotzdem noch etwas Grundsätzliches sagen: Nicht das fliegerische Können ist hauptsächlich Garant für ein sicheres Fliegen, sondern Vorsicht und gesunder Menschenverstand sind für die Crash-Wahrscheinlichkeit im wesentlichen maßgebend! Wer den Respekt vor dem Fliegen nicht verliert und seine eigenen Grenzen, die man zuerst richtig setzen muß, nicht überschreitet, fliegt mit einem hohen Maß an Sicherheit.

Wie verhindert man Einklapper?

Eigentlich könnte man diese Frage mit einem einzigen Wort beantworten: aktives Fliegen! Natürlich ist das »wenig Fleisch am Knochen«, und man muß noch ein paar erklärende Sätze hinzufügen. Das Ziel des aktiven Fliegens ist es, die Schirmkappe möglichst permanent wie in ruhiger Luft senkrecht und im rechten Winkel zur Pilotenlage (kein Twisten) über sich zu haben. Wenn also der Schirm vorzuschießen droht, bremst der Pilot möglichst früh und mit dosiertem Bremseninsatz an. Je schneller der Pilot reagiert, desto weniger grob sind die benötigten Bremswege! Dies ist vor allem auch für ein optimales Steigen wichtig, weil jeder zu frühe und starke Bremseninsatz nur Widerstand produziert. Pendelt der Pilot nach vorne, aus Pilotensicht nickt in diesem Fall die Kappe nach hinten, werden die Bremsen möglichst frühzeitig gelöst. Befindet man sich gerade im Gleitflug, kann zusätzlich der Fußbeschleuniger dazu eingesetzt werden. Und wenn man schon beschleunigt unterwegs ist, wird einfach der Fußbeschleuniger für einen Moment etwas mehr betätigt. Dies wird vor allem im Wettkampf so praktiziert. Aber auch für den Normalpiloten ist eine solche Übung von Vorteil, denn

der Beistreckler nützt nur etwas, wenn er auch benutzt wird. Mit Vorteil trainiert man das Beschleunigen in großer Höhe, wenn beschleunigte Einklapper besonders heftige Schirmreaktionen hervorrufen können.

Einklapper verhindert man auch mit »offenem« Fliegen. Eigentlich gehört das Fliegen ohne Kreuzgurte auch zum aktiven Fliegen. Wenn nämlich eine Seite durch zum Beispiel eine Turbulenz entlastet wird, kippt der Pilot, wenn er locker im Gurtzeug sitzt, sofort auf jene Seite und die Leinen sind ohne Zutun des Piloten wieder straff. Mit Kreuzgurten hätte der Pilot, um einen Einklapper zu verhindern, anbremsen müssen. Zu »offen« fliegen bringt aber auch einen Nachteil mit sich. In ruppiger Thermik wird man stark durchgeschüttelt, und durch ständige, unbeabsichtigte Gewichtsteuerung kann es geschehen, daß der Pilot sich gegenüber der Kappe immer wieder verdreht (leicht twistet), was wiederum Einklapper fördert (einseitiges Vorschießen).

Was fördert Einklapper?

Nicht zuletzt ist der verwendete Gleitschirm für die grundsätzliche Einklappanfälligkeit in Kombination mit dem Wetter maßgebend. Es ist klar, daß ein sicherer Gleitschirm weniger einklappt und somit stabiler ist. Nur in ruhiger Luft wollen wir kaum fliegen, denn nur mit Gleitflügen lassen wir uns nicht mehr zufriedenstellen - also müssen wir mit Turbulenzen rechnen. Kurzum: Der einklappgefährdetste Pilot fliegt passiv mit Kreuzgurten eine instabile »Wettkampfkiste« bei stürmischem Wetter.

Klapper unter Kontrolle bringen

Einklapper lassen sich in drei Kategorien einteilen: Frontklapper, Seitenklapper oder diagonaler Einklapper und Krawatte. Aber alle Einklapper sind grundsätzlich die Folge einer Leinenentlastung und eines zu geringen Anstellwinkels. Der Front- oder symmetrische Einklapper erzeugt, wenn er über die gesamte Eintrittskante verläuft, einen Strömungsabriß. Das bedeutet ei-

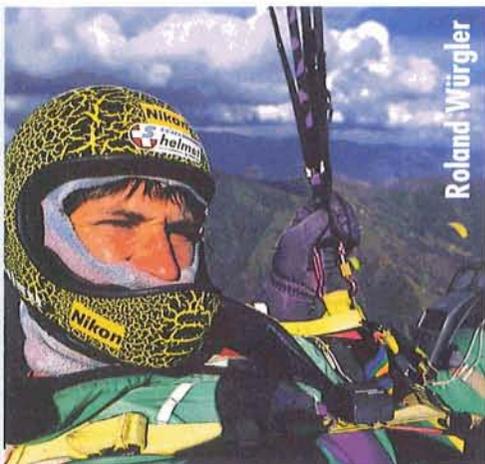
nen hundertprozentigen Fahrtverlust mit gleichzeitigem Nach-vorne-Pendeln des Piloten. Mit genügender Sicherheitshöhe sind solche Frontklapper normalerweise harmlos, weil sich der Schirm nicht oder nur wenig abzdrehen beginnt. Mit einem dosierten, gleichzeitigen Zug an beiden Bremsleinen steht die Kappe sofort wieder offen über dem Piloten und kann wieder Fahrt aufnehmen. Sackfluganfälligen Gleitschirmen muß man über ein leichtes Ziehen der A-Gurte oder durch ein leichtes Schießenlassen nach dem Bremseninsatz wieder zum Vorwärtsflug verhelfen. Das Gefährliche bei einem Frontklapper ist das Durchsacken im Stallzustand - darum ist die Sicherheitshöhe überlebensnotwendig!

Der vermutlich am häufigsten auftretende Einklapper ist der Seitenklapper. Je nach Schirmtyp sind die Schirmreaktionen sehr unterschiedlich. Die optimale Pilotenreaktion bleibt aber immer dieselbe, wenn ohne Kreuzgurte mit offenem Kreuzgurt geflogen wird, Gegengewicht geben und gleichzeitig gegenbremsen, damit der Schirm nicht abdreht. Zum Teil genügt eine schnelle Gewichtsverlagerung, um den Schirm zu stabilisieren, dann zieht man mit der Bremse auf der eingeklappten Seite des Flügels, um ihn wieder zu öffnen. Früher hat man gepumpt, das bringt aber aus heutiger Sicht keine Vorteile - eher besteht die Gefahr, daß bei einem nicht allzu großen Einklapper ein einseitiger Strömungsabriß provoziert wird! Durch das dosierte, tiefe Anbremsen wird der Anstellwinkel vergrößert, damit der Flügel aufklappt und sich wieder neu füllen kann.

Krawatte wieder lösen

Als Krawatte bezeichnet man jede Art von in den Leinen verhängten Einklappern. Meiner Meinung nach sollten bei Serienschirmen normale Einklapper nicht verhängen. Verhängte Einklapper kann es aber mit Serienschirmen trotzdem bei Extremfluglagen geben, wenn die Kappe seitlich vorschießt, gewissermaßen »schiebt«, und dann nach einer Entlastung einklappt - nur sollte ein Pilot beim normalen Fliegen nicht in eine solche Situation kommen. Weil bei

Krawatten das Segel in den Leinen hängenbleibt und so einen großen Widerstand aufbaut, geht der Schirm ohne massive Pilotenreaktion in eine heftigste Spirale über, welche sich brutaler als jede mit den Bremsen erfliegbare Spirale auf den Körper auswirkt. Ich schätze, daß dabei 4 g Beschleunigung ohne weiteres erreicht wird. Die wenigsten Gleitschirm-Piloten haben wahrscheinlich schon solche Beschleunigungen am eigenen Körper erfahren. Nur Jet-Piloten und Flächenflug-Akropiloten kennen normalerweise solche Belastungen. Diese sehr hohe Beschleunigung hat schon bei mehreren Piloten zur Bewußtlosigkeit oder zum psychischen Schock - ich nenne es mal so - geführt. Die Folgen waren dann meistens tödlich.



Roland Würzler

habt hat, die Krawatte zu lösen, ist das Ziehen der Stabiloleine. Die zwei Probleme dabei sind das Finden der Stabiloleine, denn die Leinen der eingeklappten Seite können einem über die Schultern hängen, weil sie entlastet sind, und die dabei fast unvermeidbare Gewichtsverlagerung zur Krawattenseite. Wenn dabei der Schirm einmal andreht, würde ich mich nur noch auf das Ziehen der Stabiloleine konzentrieren. Notfalls muß man sogar so weit ziehen, bis man den Stabilo selbst in den Händen hat, und dazu braucht man beide Hände.

Eine andere Methode ist der ein- oder mehrmalige Fullstall. Der Fullstall ist aber ausschließlich ein Manöver für versierte Piloten und deshalb nicht allgemein zu empfehlen. Es besteht dabei nämlich die Gefahr, ins Segel zu fallen. Denjenigen, der den Fullstall anlässlich eines Sicherheitstrainings unter »sauberen« Bedingungen erlebt hat, warne ich davor, sich damit zu behelfen, denn bei einer asymmetrischen Krawatte entsprechen die Kappenreaktionen nicht dem normalen Fullstall. Aber das Wichtigste bei einer Krawatte ist: Sofort an den Notschirm denken und sich geistig auf dessen Betätigung vorbereiten! Mental kann man solche Situationen trainieren, auch wenn man sie

noch nie erlebt hat. Eine sehr gute Möglichkeit, seine Überlebenschancen zu erhöhen, ist auch bei jedem Flug der übungsmäßige Griff zum Notschirmgriff. Ich möchte keine Panik verbreiten, aber mit der Krawatte ist nicht zu spaßen...

Ich wünsche Euch schönes, aktives Fliegen in der starken Frühjahrs- und Sommerthermik.

Roland Würzler
Technischer Chefredakteur
GLEITSCHIRM

1. Mai, 12.00 Uhr, Nebelhorn 2/8 Cu auf 2900 m MSL.

Willi S. und seine Crosscountryband kleben bereits mit ausgefüllten Startmeldungen unter den noch kleinen Haufenwolken fast 1000 m über dem Startplatz

Hansi Neu erkennt nun auch sofort, daß dies ein »toller« Flugtag wird, richtet seine neu erstandene Ausrüstung her und fährt leicht bekleidet (weil's im Tal schon sehr warm ist) gen Nebelhorngipfel.

Oh, doch ganz schön kalt hier, da hätte man sogar Handschuhe mitnehmen können, denkt er und macht sich schnell startklar.

Bevor ich meinen Tip zum Wiederöffnen einer Krawatte gebe - dies stupe ich nämlich eher als Profi-Manöver ein - empfehle ich dringend, solange man noch kann, den Notschirm zu werfen! In der Spirale öffnet er sich infolge der hohen Pilotengeschwindigkeit am schnellsten.

Wenn sich ein Einklapper trotzdem einmal verhängt - mit normalen Öffnungsversuchen über die Bremse hat man meistens keinen Erfolg - muß man zuerst einmal mit Gewicht und dosiertem Bremseinsatz Gegensteuer geben (Vorsicht: Strömungsabrißgefahr!). Damit lassen sich die meisten Krawatten stabilisieren. Dadurch gewinnt man Zeit. Solange der Schirm durch die Spirale keine Bewegungsenergie aufbauen kann, erscheint die Situation relativ harmlos. Die beste Methode, nachdem man mit den Bremsen keinen Erfolg ge-



Foto: Roland Würzler

Hansi hat Glück, der an stark thermischen Tagen im Frühjahr ab ca. 13.00 Uhr sehr starke Nord-Bodenwind überschwappt noch nicht die Gipfelregionen, so muß er nicht in echte Leethermik starten. Dennoch hat er sich seinen dritten Thermikflug anders vorgestellt. Ohne diese gewaltigen Aufwärtshaken in seinem Segel, ohne dieses brutale Reinpressen ins Gurtzeug und ohne die dauernde Angst vor dem Einklappen seines Gott sei Dank gutmütigen Einsergerätes.

Nach langen 20 Minuten steht er zitterig auf einer Wiese 2 km hinter dem Landeplatz und erinnert sich an die Worte seines Fluglehrers: »Hammerthermik ist nichts für Anfänger, seid vorsichtig im Frühjahr, startet früh, vor Beginn der starken Thermik. Außer den Randturbulenzen am Thermikschlauch ist vor allem auch der starke thermische Bodenwind zu beachten, der nachmittags aus Nord taleinwärts bläst und der euch bei falscher Flugplanung bald zur Außenlandung zwingt und der nachmittags viele sonnenbeschienene Südhande zu echten Leefallen werden läßt.

Und scheut Euch nicht, am Startplatz die Ratschläge bezüglich der günstigsten Flugrouten von Gebietskennern zu erfragen.

Und dann noch ein paar Tips zum Thema Klapp-Phylaxe: Der Flug beginnt im Moment des Abhebens, nicht erst 20 Sekunden später, wenn der Sitz zurechtgerüttelt worden ist! Also, seid reaktionsbereit ab der 1. Flugsekunde. Reaktionsbereit für dosiertes Gegenbremsen im Falle eines bodennahen Klappers.

Das Beschleunigungssystem solltet Ihr in Bodennähe nur sehr dosiert einsetzen, wenn ihr die veränderten Stabi-

litätseigenschaften eures Gerätes genau kennt. Sowieso müßt ihr beim Beschleunigen sehr konzentriert auf den Druck am Fußbeschleuniger achten und sofort vom Gas weg und etwas bremsen, wenn der Druck am Fußbeschleuniger plötzlich stark nachläßt, d.h., die Kappe zum Frontstall neigt.

Starke Thermik erfordert einen aktiven Flugstil. Aktives Fliegen bedeutet aber auf gar keinen Fall, daß der Gleitschirm aus Angst vor Einklappen dauernd überbremst (abgewürgt) geflogen wird, sonder man läßt den Schirm eine gute Grundgeschwindigkeit und bremst nur dann kurzzeitig stark an, wenn dies zum Stabilisieren und Abfangen der vortauchenden Kappe nötig ist.«

Noch in Gedanken bei den Erlebnissen des Tages geht Hansi nach Hause.

Morgen will er wiederkommen, aber schon um 9.00 Uhr und mit Handschuhen. Hansi wird ein sicherer Pilot werden, denn er hat dazugelernt und macht den Fehler nur einmal.

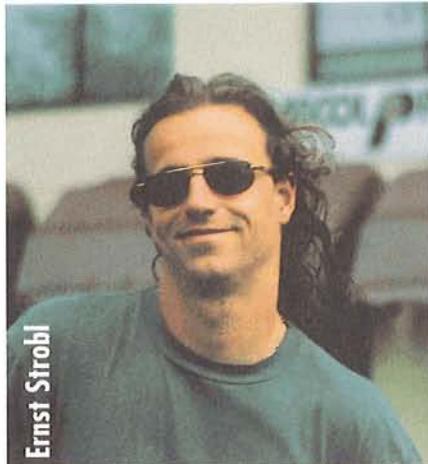
*Peter Geg
Fluglehrer*

1. Die wichtigste Maßnahme um Einklapper schon im Vorfeld zu vermeiden, ist meiner Meinung nach die Wahl des richtigen Schirms.

Leider fliegen viele Piloten ein Gerät, mit dem sie eigentlich überfordert sind oder das nicht zu ihnen paßt. Ich würde deshalb jedem Piloten empfehlen, sich beim Kauf eines neuen Gleitschirms bei einer seriösen Flugschule ausführlich beraten zu lassen und sich klar darüber zu werden, ob Spaß oder Leistung überwiegen sollen. Vor allem sollte er die entsprechend geeigneten Schirme natürlich selber aufziehen und probefliegen, um das für ihn persönlich optimale Gerät zu finden. So bleibt der Flugspaß am sichersten.

Hilfreich beim Vermeiden von Einklappen ist es außerdem, die Kreuzverspannung wegzulassen oder sie zumindest so locker wie möglich einzustellen.

Ich habe ohne straffe Kreuzgurte einen viel direkteren Kontakt zum Schirm. Ich spüre genau, wenn eine Seite entlastet, und habe grundsätzlich ein



Ernst Strobl

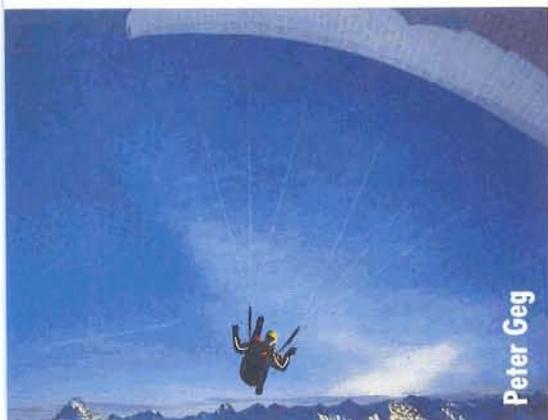
Foto: Richard Rieger

besseres Gefühl für jedes Lüftchen, das sich in meinem Segel bemerkbar macht. Zur Optimierung des Gespürs für den Schirm möchte ich auch immer wieder folgende Übung empfehlen: Stellt Euch bei geeignetem Wind auf eine Wiese und trainiert am Boden. Die beste Übung zum Vermeiden von Klappen ist es, den Schirm aufzuziehen und zu versuchen, ihn möglichst lange, ohne Blick zum Gerät, oben zu halten. Durch dieses Training bekommt man ein immer sensibleres Feeling und kann so besser »aktiv fliegen« - das Zauberwort zur Vermeidung von Einklappen.

Enorm wichtig ist speziell beim Fliegen in Bodennähe auch die aufmerksame Betrachtung des Geländes. Schaut, ob Ihr evtl. Hindernisse entdeckt, die Turbulenzen verursachen können, wie z.B. Baumreihen, Scheunen etc. Oder bedenkt an thermisch aktiven Tagen die Möglichkeit von Ablösungen, gerade am gemähten Landeplatz! Und konzentriert Euch! Achtet auf den Schirm - Klapper kündigen sich ja meistens an. Leichtes Anbremsen bei Turbulenzen verhindert schon die meisten Einklapper.

2. Falls der Schirm trotzdem mal in Bodennähe klappt, versucht nicht, um jeden Preis ein Wegdrehen zu verhindern. Es droht die Gefahr, die noch offene Seite zu stark anzubremsen, so daß die Strömung abreißt und ein Stall oder Sackflug eintritt. Lieber die mäßige Wegdrehgeschwindigkeit nutzen, um die geschlossene Seite wieder zu öffnen. Also dosiertes Anbremsen der offenen Seite und je nach Größe der weggeklappten Fläche dann ruhig und kontrolliert pumpen.

Manche Schirme öffnen auch bedeutend besser, wenn man auf der eingeklappten Seite nur einmal kräftig durchbremst.



Peter Geg

Verhänger löst man am einfachsten, wenn man in noch ausreichender Höhe die Gegenseite und die verhängte Seite kräftig durchpumpt. Dabei aber bitte kein unnötiges Risiko eingehen. Stallgefahr! Sollte der Verhänger trotzdem bleiben, versucht, die Stabilleine weit herunterzuziehen; damit habe ich bisher noch jeden Verhänger wieder lösen können.

Falls die Höhe zu solchen Aktionen nicht mehr ausreicht, Schirm auf der Gegenseite stützen, so daß er nicht wegdreht, und den Verhänger lassen. Statt riskanter Manöver jetzt lieber volle Konzentration auf den Landeanflug.

Zu guter Letzt noch ein allgemeiner Tip, um in allen Situationen Herr der Lage zu bleiben. Besucht ein Sicherheitstraining über Wasser!

Es gibt kaum eine bessere Möglichkeit, richtiges Verhalten zu trainieren, als bei der Simulation von Gefahrensituationen.

Zudem lernt man die individuellen Eigenschaften des Geräts genau kennen und gewinnt Vertrauen in den Schirm und in die eigenen Fähigkeiten - die beste Basis für sicheres Fliegen.

*Ernst Strobl
Ex-Europameister und Vizeweltmeister*

Wenn man mit Nicht-Gleitschirmfliegern über das Gleitschirmfliegen spricht, so kommt immer unweigerlich irgendwann einmal die Frage: »Und diese Schirme, können die nicht auch zusammenklappen? Dann stürzt man doch ab, oder haben Sie für diesen Fall einen Notschirm dabei?«

Wer nun das Gleitschirmfliegen neu beginnt, der hat immer noch einen Horror davor, daß sein Schirm einklappen könnte. Die Schule warnt den eingeschüchterten Schüler dann mit allerlei Unfall-Szenarien vor der Einklapper-Pest. Aber zum Glück sei der Pilot ja durch seinen umsichtigen Fluglehrer und den stabilen und sicheren Schirmschirm davor geschützt ... Doch irgendwann will der Schüler ja auf eigenen Beinen stehen und wird sich selbständig mit dem tollen neuen Schirm der Gefahr stellen müssen.

Ist es aber womöglich gar nicht der Einklapper selbst, der die Gefahr darstellt, sondern nur der Ausdruck gefährlicher Rahmenbedingungen? Daß die Wetterbedingungen untauglich sind für einen Gleitschirm; daß sich der Pilot im Lee befindet (vielleicht ohne darauf gefaßt zu sein, weil er sich mit Luv und Lee nicht so gut auskennt...); daß er viel zu nahe am Gelände voll beschleunigt geflogen ist; daß der Gleitschirm seine fliegerischen Fähigkeiten weit überbeansprucht,...? Man sollte sich mal überlegen, was passieren würde, wenn der Gleitschirm nicht einklappen könnte: eine aerodynamisch instabile

Fläche, die, von den äußeren Kräften beschleunigt, den Piloten herumschleudert, womöglich unter ihn schießt. Ich bin froh, daß der Gleitschirm durch sein Einklappen Energien verpuffen lassen kann! Der Schirmkonstrukteur kann die Klappgrenze lediglich weiter hinausschieben. Ob er damit der Sicherheit letztendlich einen Dienst erweist, ist nicht ganz sicher: Sind es doch die drohenden Einklapper, die als Gradmesser für fliegbare Verhältnisse erhalten müssen, statt die Analyse der Verhältnisse selbst oder die des eigenen Könnens. Was ich damit sagen will: Nicht vor Einklappern müßt Ihr Euch fürchten, die sind beherrschbar, und es ist eigentlich jedem bekannt, wie, sondern vor gefährlichen Verhältnissen und der Unwissenheit, die rasch zu unbeherrschbaren Flugzuständen führen können! Ob das dann ein Einklapper ist oder etwas anderes, das ist zweitrangig.

Aus Komfort-, Spaß- und Leistungsgründen versuche ich natürlich dennoch, die Einklapper zu minimieren: Indem ich mich konzentriere, nichts Unnötiges riskiere und aktiv den Schirm mit den Bremsen stabilisiere: Wenn er vorkommen oder entlasten will, halte ich ihn mit gezieltem Bremseneinsatz davon ab.

Wer den Einklapper nicht panisch fürchtet, der ist auch wesentlich sicherer und angemessener in seiner Reaktion darauf. Ein Gurtzeug mit moderater (Kreuz)Stabilisierung kann den Einklapp-Schreck vermindern. Das reduziert die Gefahr der Überreaktion, ein Sicherheitsplus, selbst wenn man, ohne eine Stabilisierung, früher hätte merken können, auf welcher Seite das Gerät entlastet.

Und üben kann man das Ganze auch noch! Nicht nur beim Sicherheitstraining - schon das vielbeschworene »Spielen« am Boden im Wind gibt ein gutes Gefühl für den Einklapp-Punkt, das Verhalten eines eingeklappten Schirms und den dosierten Bremseneinsatz.

*Christoph Kirsch
Werkspilot*



Christoph Kirsch

Die Vereine im I

Sortiert nach Postleitzahlen, Stand 1. April 1996

0

Ostsächsischer Fliegerclub
Steffen Radestock
Hauptstraße 29
01097 Dresden

Gleitfliegerklub Dresden
Martin Wagner
Vetschauer Straße 31
01237 Dresden

Sky Gliders Gleitschirmclub Dresden
Holm Hacker
Anton-Graff-Straße 16
01309 Dresden
Tel. 0351/4592353

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
Sören Köhler
Im Richtergrund 4
01776 Hermsdorf
Tel. 035057/407

Drachenfliegerclub Kamenz
Uwe Baum
Straße der Einheit 8
01917 Kamenz

Fliegerclub Eibau-Oberlausnitz
Frank Urban
Promenadenring 1
02708 Löbau

Gleitschirm- und Drachenfliegerfreunde Hoyerswerda
LAUBAG AIR
Comeniusstraße 25
02977 Hoyerswerda

Erster Cottbuser Drachenfliegerclub
Michael Serner
Sachsendorfer Straße 1
03046 Cottbus

Gleitschirmclub Colditz
Lausicker Fußweg 5 a
04680 Colditz
Tel u. Fax 034381/42597

Leipziger Drachenflieger
Eike Damer
Schreckerstraße 9
04838 Eilenburg
Tel. 03423/3671

Drachen-Fliegerklub Ostharz
Steffen Soyka
Hauptstraße 45
06493 Neudorf

DFC u. GSC im Luftsportverein Laucha-Dorndorf
Konrad Blanke
Herrenstraße 9
06636 Laucha

Drachenfliegerclub Zeitz
Klaus Brunn
Dietrich-Bonhoeffer-Straße 58
06712 Zeitz
Tel. 03441/712296

Drachenflugverein Pouch
Olaf Näther
Krinaer Straße 4 a
06774 Schwemal

Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld
Heinz Schenk
Karl-Marx-Platz 4
07334 Kamsdorf
Tel. 03671/610874

Drachenfliegerclub Jena
Frank Seide
Juri-Gagarin-Straße 5
07743 Jena
Tel. 03641/423372

Aero-Club Zwickau
Joachim Lenk
Reichenbacher Straße
08056 Zwickau
Tel. 0375/781183

Gleitschirm-Club Chemnitz
Rene Dreißer
Körnerstraße 4
09130 Chemnitz
Tel. 0172/3711335

Fliegerclub Annaberg
Uranus 30
09456 Annaberg-Buchholz

1. Drachenfliegerclub Sachsen
Dieter Sommermeier
Hauptstraße 37
09496 Sattung

Flugsportverein Schwartenberg
Roland Richter
Neuwerndorfer Weg 11
09544 Neuhausen

Windenschleppgemeinschaft Freiberg
Uwe Kern
09627 Hilbersdorf

1

DFV Phoenix Berlin
Andreas Becker
Sybelstraße 35
10629 Berlin

Schleppgemeinschaft Segeletz Berlin
Dr. Claus Gerhard
Blunckstraße 12
13437 Berlin
Tel. 030/4141070

Flying Penguins
Sabine Markus
Senheimer Straße 11
13465 Berlin
Tel. 030/4017767

Usedomer Fliegerclub
Gert Frankowiak
Waldstraße 47
17449 Karlshagen
Tel. 038371/20533

Luftsportverein Neustadt Glewe Flugplatz
Postfach 180
19304 Neustadt-Glewe
Tel. 0037/85273205

Luftsportverein Parchim
Mike Hacker
Geschwister-Scholl-Straße 31
19370 Parchim
Tel. 0037/85342097

2

Hamburger Drachenflieger
Evi Preiß
Reeseberg 128
21079 Hamburg
Tel. 040/7644759

«Hoch + Tschüß»
Jens Malyszcyk
Harnachweg 34
22417 Hamburg
Tel. 040/6414840

Gleitschirm- und Drachenfliegerverein Schleswig-Holstein Milan
P.-Fuß-Str. 22
24106 Kiel
Tel. 0431/335681

Schleswig-Holsteiner Drachenflieger
Horst Efftige
Schauenburger Straße 83
24118 Kiel
Tel. 0431/564345

Sportverein VfL Jheringsfehn 1967
Konrad Ellgut
Borsumer Straße 4
26899 Rhede/Ems
Tel. 04964/1426

Drachenfluggemeinschaft Kirchdorf-Bahrenborstel
Heinrich Ebeling
Meisenweg 8
27245 Kirchdorf
Tel. 04273/1562

Gleitsegelclub Weser
Dirk Aue
Ginsterweg 6 a
27327 Martfeld
Tel. 04255/1352

Drachenfluggruppe Bremen Worpsswede
Jakob Krose
Im Schluh 20
27726 Worpsswede
Tel. 04792/3379

Drachenfliegerclub Hatten
Walter Siedenburg
Kühlinger Straße 50
27777 Ganderkesee

Drachenfliegerclub Weser
Herbert Drees
Bansiner Straße 14
28717 Bremen
Tel. 0421/6368860

Drachenfluggruppe Otterstedt
Michael Cordes
Hauptstraße 2
28870 Ottersberg
Tel. 04205/8854

3

Drachenflug Sportclub Weserbergland
Wolfgang Linz
Pfarrstraße 69
30459 Hannover
Tel. 0511/232645

Drachen- und Gleitschirmfliegergemeinschaft Alfeld
Heinrich Rinne-Straße 22
31061 Alfeld
Tel. 05181/23383

Gleitschirmclub Samtgemeinde Landesbergen/W. Godau
Weserstraße 20
31629 Estorf, Weser
Tel. 05025/433

Delta Team Mittelland
Hans Otterpohl
Asterweg 8
32051 Herford
Tel. 05221/85781

Drachenflieger Mühlenkreis
Michael Kaufmann
Thiegarten 9
32369 Rahden
Tel. 05771/3994

Delta-Club Wiehengebirge
Postfach 22 24
32379 Minden
Tel. 05734/7178

Aufwind Minden
Uwe Matthiesen
Kronsbrink 45
32423 Minden

Club of Flying Bastards
Friedenstal 8
32756 Detmold

Luftsportverein Egge
Postfach 1254
32793 Horn-Bad Meinberg

Drachen-Gleitschirmflieger-Club Höxter
Flemming-Schmidt
Im Kreuzbruch 1
33014 Bad Driburg
Tel. 05253/1486

Drachenfliegerclub Paderborn
Drosselweg 9
33161 Hövelhof
Tel. 05257/3199

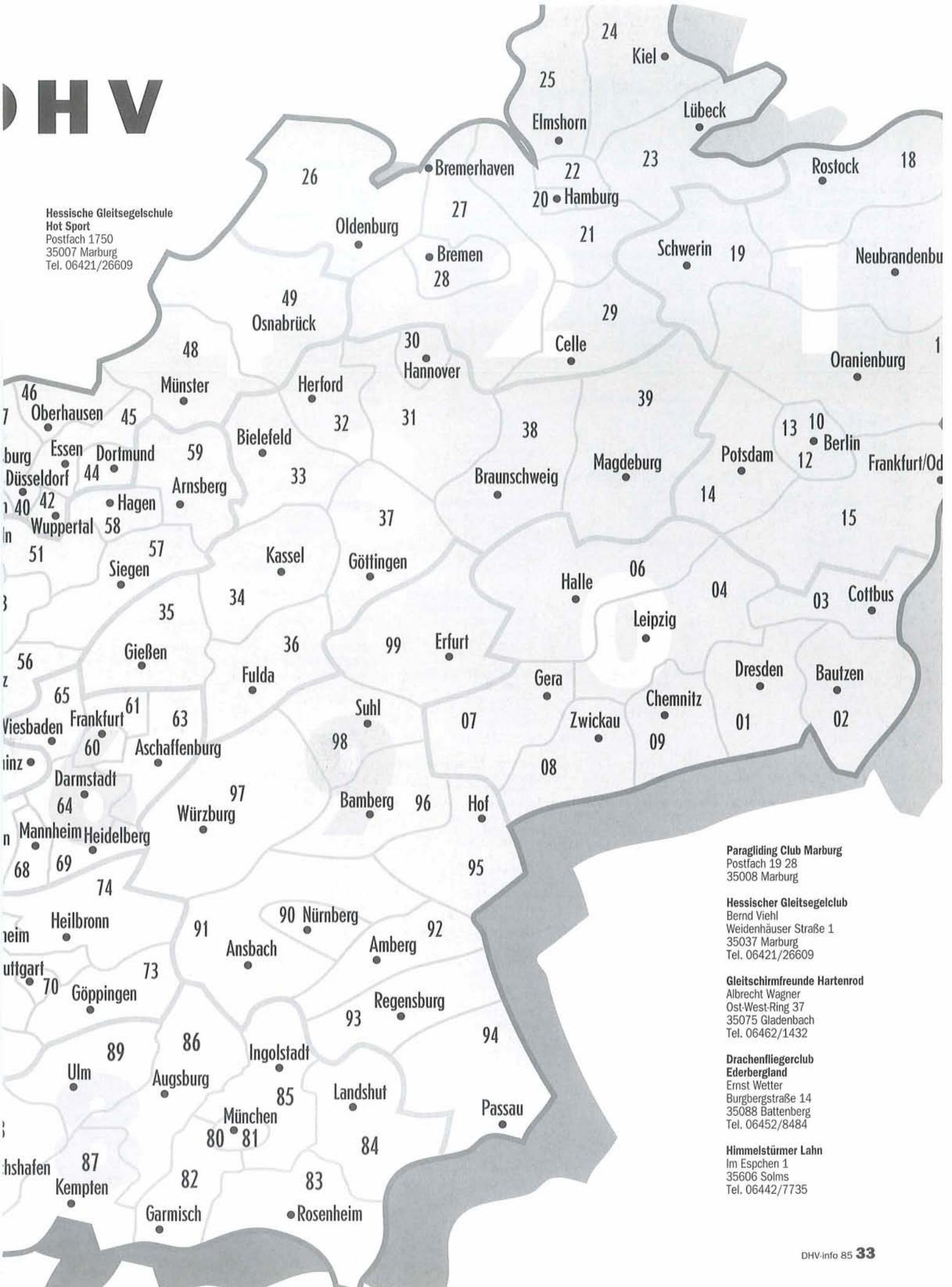
Para-Sport-Club Verl
Hiegersweg 1
33415 Verl
Tel. 05246/8688

Delta Club Teutoburger Wald
Udo Wilhelm
Postfach 14 09
33857 Oerlinghausen
Tel. 05203/1475

1. Gleitschirmclub Willingen-Korbach
Klaus Skupin
Leibach C 31
34497 Korbach
Tel. 05631/7830



Hessische Gleitsegelschule
Hot Sport
Postfach 1750
35007 Marburg
Tel. 06421/26609



Paragliding Club Marburg
Postfach 19 28
35008 Marburg

Hessischer Gleitsegelclub
Bernd Viehl
Weidenhäuser Straße 1
35037 Marburg
Tel. 06421/26609

Gleitschirmfreunde Hartenrod
Albrecht Wagner
Ost-West-Ring 37
35075 Gladenbach
Tel. 06462/1432

Drachenfliegerclub
Ederbergland
Ernst Wetter
Burgbergstraße 14
35088 Battenberg
Tel. 06452/8484

Himmelstürmer Lahn
Im Espchen 1
35606 Solms
Tel. 06442/7735

Die Vereine im DHV

Asslarer Gleitschirmflieger
Werner Schlegel
Dalverny-Weg 4
35614 Aßlar
Tel. 06441/85854

Delta-Flug Rhön
Ulrich Vormwald
Oberhausen 35
36129 Gersfeld
Tel. 06051/75264

1. Drachenflugclub Wasserkuppe
Winfried Reith
Bahnhofstraße 30
36157 Ebersburg
Tel. 06658/6483

1. Drachenflugclub Dreienberg/Werratal
Dirk Ressel
Sonnenweg 9
36266 Heringen
Tel. 06674/632

Drachenflugclub Meißner
Bernd Claus
Weinbergstraße 9
36279 Eschwege/
Oberdünzsbach
Tel. 05651/30076

Drachen- und Gleitschirmverein Göttingen
Volker Zamponi
Senator-Zick-Straße 4
37127 Dransfeld
Tel. 05502/3764

Paraclub Lindewerra
Walter Knur
Neuer Steinweg 7
37269 Eschwege
Tel. 05651/5610

Drachenfluggruppe Borry-Weserbergland
Postfach 1225
37616 Bodenwerder
Tel. 05533/1839

Delta-Club Ith
Manfred Laskowski
Am Eichenbrink 1
37633 Dielmissen
Tel. 05534/858

Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar
Wilfried Janke
Leibnizstraße 4
38644 Goslar
Tel. 05321/83686

1. Mitteldt. Gleitschirm- u. Drachenflieger-Verein
Wolfgang Mathews
Feldweg 4
39291 Möckern
Tel. 039221/428

4

Diomedea Gleitschirmclub
Bernd Gerhardt
Büttner-Straße 48
44329 Dortmund

Vestischer Drachenflieger-Verein
Karlheinz Hasler
Querstraße 67
44575 Castrop-Rauxel
Tel. 02305/83626

Club für Drachenfliegen Essen
Guido Waldheuer
Böcklinstraße 6
45147 Essen

Drachenfliegerclub Niederrhein
Rainer Wiedemann
Landwehrstraße 10
47574 Goch
Tel. 02823/4709

Windengemeinschaft Sky Rider
Heinz Röring
Schillerstraße 44
48268 Greven
Tel. 02575/3839

Gleitschirmclub Münsterland
Daimler-Straße 3
48308 Senden
Tel. 02597/1019

Windengemeinschaft Lohaus
Friedrich Lührs
Am Langen Lande
49453 Rehden
Tel. 05446/767

5

Drachenfliegerclub Vulkaneifel
Christian-Schult-Straße 24
50823 Köln
Tel. 0221/513366

Luftsportclub Bayer Leverkusen
Flugplatz
51371 Leverkusen
Tel. 0214/43334

Delta-Club Rheinland
Walter Wihl
Überhöfer Feld 42
51503 Rösrath
Tel. 02205/85643

1. Para-Skiing Club Bergisch Gladbach 88
Gunnar Redell
Im Hellsiefen 6
51519 Odenthal
Tel. 02202/79555

Ostwindfreunde
Gerd Rosenbaum
Stoltenhoffstraße 12
52249 Eschweiler
Tel. 02403/22870

Wintersportverein St. Gescher Abt. Drachenflug
Lutz Ebeling
Dorfstraße 21
53506 Lind, Kr Ahrweiler
Tel. 02643/6642

Drachenfliegerclub Mittelmosel
Michael Müller
Peter-Wust-Straße 6
54295 Trier
Tel. 0651/31427

Drachenflieger-Club Trier
Egbert Sonntag
Moselstraße 14
54340 Riul
Tel. 06502/99033

Delta-Club »Falke« Idrar-Oberstein
Thomas Zyznarski
Am Frohbach 14
54472 Burgen
Tel. 06534/616

1. Morgenbachtaler GS- und Kletterclub »Parabiber«
Gerhardshof
55411 Bingen
Tel. 06721/32219

Drachen- und Gleitschirmclub Nahetal
Friedhelm Merz
Bergstraße 38 a
55595 Roxheim
Tel. 0671/2001

Gleitschirmsportclub Vorderhunsrück
Rainer Altenweg
Weiherstraße 2
56291 Bickenbach
Tel. 06746/8871

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Werner Schmitt
Bergweg 50
56348 Kestert

Gleitschirmclub »Skyline« Westerwald
Horst Ditthardt
Hauptstraße 16
56459 Köllingen
Tel. 02663/6319

Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal
Karl-Otto Hein
Bornstraße 7
56470 Bad Marienberg
Westerwald
Tel. 02661/7595

Delta-Club »Magolwes«
Friedrich Dicke
Charlottenstraße 47
57074 Siegen

Mittelstreckenflieger Siegen
Eckhard Vitt
Bautenberger Straße 28
57234 Wilnsdorf
Tel. 02739/6118

Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe
Walter Jung
Lahn-Eder-Straße 13
57334 Bad Laasphe
Tel. 02752/5711

Drachenfliegerclub Kreis Olpe
Hugo Rameil
Starenstraße 4
57368 LenneStadt
Tel. 02723/8121

Windenschleppgemeinschaft Stirnskopf
Harald Becher
In der Ley 4
57520 Emmerzhagen
Tel. 02743/6839

Gleitschirmclub Nordhelle
Geschäftsstelle P. Buchholz
Postfach 1211
58012 Hagen
Tel. 02331/51616

Flugsport Lennetal
Dirk Holzhauer
Schützenhof 20
58636 Iserlohn
Tel. 02371/23692

Verein z. Förd. d. Luftsports am VLP Altena-Hegenscheid
Dorothea Linnenlücke
Königsb. Str. 99
58638 Iserlohn
Tel. 02371/30146

Paraclub Elpe
Grassenbergstraße 5
59872 Meschede
Tel. 02161/62746

Drachenfliegerclub West
Burkhard Schulte
Elleringhauserstraße 51
59939 Olsberg
Tel. 02962/97070

Drachenfliegerclub Hochsauerland
Am Istenberg 30
59939 Olsberg
Tel. 02962/2570

6

Lufthansa Sportverein
Lufthansa Basis FRA LSV
60320 Frankfurt

Hessischer Drachenfliegerclub
Main Taunus
Landgrafenstraße 33
60486 Frankfurt
Tel. 069/704376

Ski-Club Reifenberg Abt. Drachenfliegen
Klaus Keller
Hof Koepfelwiese
61273 Wehrheim
Tel. 06081/56927

Gleitschirm-Sport-Verein »Dreckschlappen-Flieger«
Dresdener Straße 4
63637 Jossgrund
Tel. 06059/1728

Lilienthal-Gleiter Unterfranken
Stefan Hofmann
Hiesmauerstraße 18
63755 Altenau
Tel. 06188/6432

Albatros-Gleitschirmclub Untermain
Helleweg 12
63773 Goldbach
Tel. 06021/550299

Drachenflugclub Miltenberg
Rudolf Heißig
Bürgerstadter Straße 17
63897 Miltenberg
Tel. 09371/2637

Erster Odenwälder Drachenfliegerclub Fürth-Erlenbach
Thomas Deibele
Trinkbrunnepfad 18
64291 Darmstadt
Tel. 06151/370371

Drachen- und Gleitschirmclub Rhein-Main
Ulrich von Engelberg
Friedrich-Ebert-Straße 75
64342 Seeheim-Jugenheim
Tel. 06257/85640

Drachenflugclub Alsbach
Postfach 11 29
Akazienweg 6
64665 Alsbach-Hähnlein

Flugsportfreunde »Ourewäller Iwweflieger«
Hansjürgen Villhard
Kirchbrombacher Straße 31
64653 Brombachal
Tel. 06063/2395

Sportgruppe der LH Wiesbaden
Norbert Kluge
Amt 11, Hasengartenstraße 21
65189 Wiesbaden

Gleitschirmfreunde Untertaunus 1995
Heinrich-Hertz-Straße 4
65232 Taunusstein
Tel. 06128/746203

Taunus-Drachenflieger
Andreas Schmidt
Griebenstraße 15
65558 Oberneisen
Tel. 06430/6402

Basaltflieger Westerwald
Fritz Dillmann
Hintermeilinger Straße 24
65620 Waldbrunn
Tel. 06436/8377

1. Para-Ski-Club Saar
Kremelstraße 4
66453 Gersheim
Tel. 06843/749

Gleitschirm-Freunde Hochwald
Gilbert Heuser
Im Wiesengrund 11
66679 Losheim
Tel. 06872/88281

Drachenflugclub Saar
Helga Badem
Saarbrücker Straße 21
66687 Wadern-Büschfeld
Tel. 06874/511

International-Paragliding-Club
Reimsbacher Straße 46
66839 Schmelz
Tel. 06887/92213

Pfälzer Gleitschirm Club
Postfach 11 10
66872 Ramstein-Miesenbach
Tel. 06371/58915

**1. Gleitschirm- und Drachen-
flieger Verein Lemberg**
Willi Kozak
Curvenstraße 8
66953 Pirmasens
Tel. 06331/41300

1. Pfälzer Drachenfliegerclub
Peter Stasiak
Langgasse 16
67280 Quirnheim

**Windenschlepp-Gemeinschaft
Worms-Heppenheim**
Michael Löcher
Hauptstraße 58
67590 Monsheim
Tel. 06243/7652

**Kurpfälzer Gleitschirmflieger
Heidelberg**
P. Sandforth
Merziger Straße 4
68309 Mannheim
Tel. 0621/734703

Bergsträßer Drachenflieger
Angelika Weber-Albring
Fichtenweg 3
69184 Walldorf
Tel. 06227/9623

7

Pulbo Sport Club
Peter Bächtle
Wollinstraße 11
70439 Stuttgart
Tel. 0711/59844

SG Stern Gleitschirmfliegen
Jürgen Klauß
Postfach 226
71044 Sindelfingen
Tel. 07031/907525

**Sindelfinger Drachen- und
Gleitschirmflieger**
Willy Ohnhaus
Neckarstraße 4
71065 Sindelfingen

**Drachenflugverein D' Ikarus
Schwoaba**
Jürgen Rüdiger
Uhandstraße 37
71134 Aidlingen
Tel. 07034/61969

**Gleitschirm- und Drachenflug
Die Remstaler**
Lothar Schweizer
Ginsterweg 26
71384 Weinstadt
Tel. 07151/609337

**Gleitsegelclub
Schwäbische Alb**
Rolf Mauz
Freiberstraße 4
71691 Freiberg

Gleitschirmclub Stallhawks
St. Lohnert
Schulhof 6
71732 Tamm
Tel. 07141/606243

Paragleitclub Windsack 89
Leonhard Neuberger
Schönblickstraße 12
71735 Eberdingen

**Drachen- und Gleitschirmverein
Baiersbronn**
Werner Walch
Bildstöckleweg 5
72258 Baiersbronn
Tel. 07442/5572

Drachenfliegerclub Starzeln
Willbert Pfister
Kohlwellerstraße 25
72461 Albstadt

**Deutscher Drachenfliegerclub
Stuttgart**
Dr. Reinhart Wolfer
Auf dem Steinenberg 16
72622 Nürtingen
Tel. 07022/8860

**Drachen- und Gleitschirmverein
Südwestfalen-Hohenzollern**
Susanne Arnold
Brunnenstraße 25
72631 Aichtal
Tel. 07127/51479

Drachenfliegerverein Pfullingen
Albrecht Götz
Klosterstraße 62
72793 Pfullingen

Dart Flyers
Joachim Sommer
Markwiesenweg 56
72800 Enningen unter Achalm
Tel. 07121/82298

Wolkenkratzer
Wolfgang Betz
Augustbergstraße 9
72818 Trochtelfingen

**Windenschleppgemeinschaft
»äußerst schleppend«**
Jürgen Rummel
August-Lämmle-Straße 23
73037 Göppingen
Tel. 07161/811005

Drachenfliegerverein Geislingen
Dieter Winter
Lange Straße 28
73092 Heiningen

**Delta- u. Gleitschirm Club
Weilheim/ Teck**
Erhard Weiß
Listweg 3
73235 Weilheim
Tel. 07023/6870

**Deutscher Hängegleiterclub
Aalen**
Pflaumbach 27
73433 Aalen
Tel. 07361/32489

Fliegerverein Walzheim
Harry Spangenberg
Tannhäuser Straße 5
73497 Tannhausen

**Drachenflieger-Club Staufeu
Donzdorf**
Bruno Holtfreter
Talstraße 3
73550 Waldstetten
Tel. 07162/21318

**Drachen- und Gleitschirm-
flieger-Club Remstal**
Silcherweg 16
73655 Plüderhausen
Tel. 07181/84625

Drachenflug Unterland
Wolfgang Kercher
Bahnhofstraße 11
74226 Nordheim
Tel. 07133/16161

Thermik-Flieger Flying Turtles
Gerd Schäffer
Häldenweg 22
74239 Hardthausen
Tel. 07139/7387

Die »1. Hohenhaslacher Flieger«
Sonja Heidler
An der Steige 9
74343 Sachsenheim
Tel. 07147/4876

Gleitsegel-Club Condor
Heimbacher Gasse 11
74523 Schwäbisch Hall
Tel. 0791/856202

Gleitsegelclub Hohenlohe
Erich Gackstatter
Speckheim 18
74575 Schrozberg
Tel. 07935/8024

Paraclub Kressberg
Ulrich Früh
Feldle 7
74594 Kreßberg
Tel. 07957/1271

**Drachenflugfreunde Hohenlohe-
Mulfingen**
Horst Vorbach
Wertstraße 1
74673 Mulfingen
Tel. 07938/428

**Club für Drachenflugsport
Hardheim**
Gerald Katzenmaier
Walldürer Straße 46
74736 Hardheim
Tel. 06283/991

Gleitschirm Club Neckarwald
Sonnenhalde 27
74834 Elztal

Delta-Club Mosbach
Michael Siedelberg
Am langen Weinberg 17
74862 Binau
Tel. 06263/1445

1. Parafly-Club Schwaben
Wolfgang Arnold
Hausäcker 26
75328 Schömberg
Tel. 07084/7857

Enztalflieger Bad Wildbad
Thomas Hartmann
Freudenstädter Straße 109
75337 Enzklosterle
Tel. 07085/7802

Die Althofdrachen
Tammweg 12
76332 Bad Herrenalb

**1. Karlsruher Gleitschirmclub
Freunde des Grauens**
Karl-Heinz Scholz
Gräfensteinstr. 6
76767 Hagenbach
Tel. 0721/707085

**Gleitschirmverein Baden
»Die Schwarzwaldgeier«**
In der Bühne 9
76571 Gaggenau

Drachenflugclub Loffenau
Edwin Hecker
Lautenbacher Straße 33
76597 Loffenau
Tel. 07083/1767

Gleitschirmclub Kraichtal
Reinhard Abel
Sternackerstraße 13
76703 Kraichtal
Tel. 07250/8448

**Südpfälzer Gleitschirm-
flieger-Club**
Nordring 5
76863 Herxheim
Tel. 07276/5686

**Drachen- und Gleitschirmflieger
Oberes Elztal**
Barbarastraße 21
77756 Hausach
Tel. 07831/6156

Kinzigtäler Drachenflieger
Roland Wöhrlé
Hausacher Straße 9
77793 Gutach

Drachenflugclub Windeckfalken
Willi Klumpp
Bergstraße 25
77887 Sasbachwalden

**Ortenauer Drachenflieger
Berghaupten**
Peter Klimsch
Untertal 16
77978 Schuttertal
Tel. 07823/2284

Gleitschirmclub Lenticularis
Birkenweg 5
78120 Furtwangen
Tel. 07723/3799

**Drachenfliegerclub
Drei-Kreis-Eck**
Benno Gasche
Bergstraße 23
78136 Schonach

**Drachen-Flieger-Club
Döggingen-Fürstenberg**
Bernd Uphaus
Brunnenstraße 1
78183 Hüfingen

Delta-Club Hegau
Ludwig Kasberger
Alemannenstraße 12
78244 Gottmadingen
Tel. 07731/71830

**Drachenfliegerclub Seeadler
Ludwigshafen (Bodensee)**
Postfach 1 16
78347 Bodman-Ludwigshafen

**Gleitsegelclub »Paraotic«
Konstanz**
Christian Müller
Hardtstraße 18
78467 Konstanz
Tel. 07531/72410

Delta-Gleiter Konstanz
Andreas Herr
Kindelbildstraße 28
78467 Konstanz

Gleitschirmverein Heuberg-Baar
Klaus-Günter Eberle
Widerholdstraße 6
78532 Tuttlingen
Tel. 07461/15491

**Drachenfliegerverein
Spaichingen**
Norbert Kotscharnik
Silcherstraße 20
78549 Spaichingen
Tel. 07424/6172

Drachenfliegerverein Böisingen
Merowingerstraße 6
78662 Böisingen
Tel. 07404/7838

Gleitschirmclub Colibri
Helmut Fehr
Runzstraße 7
79102 Freiburg
Tel. 0761/37569

**Drachenfliegerclub
Südschwarzwald**
Neithard Müller
Egonstraße 41
79106 Freiburg im Breisgau

Täler Flugfreude
Bernhard Wiesler
Münster 3
79244 Münstertal
Tel. 07636/260

Drachenfliegerclub Münstertal
Hartmut Schwarz
Schönbergstraße 11 c
79285 Ebringen
Tel. 07664/600603

Delta Team Hornsgrind
Ewald Wittenauer
Im Großacker 8
79426 Buggingen

Gleitschirmclub Wiesental
Karl Wetzel
Künaberg 5
79677 Fröhnd
Tel. 07673/1232

Delta Club Condor (Wehr)
Am Bühlackner 3/1
79730 Murg
Tel. 07763/4881

Die Vereine im DHV

**Drachenvliegerverein Blumberg-
Immendingen**
Martin Oppe
Hohrain 3
79798 Jestetten
Tel. 07744/6987

d'Wälder Drachenvlieger
Fritz Scherzinger
Wiesbachweg 23
79871 Eisenbach
Tel. 07657/249

Spießhornfalken Bernau
Emil Wasmer
Dorf-Hauptstraße 4
79872 Bernau
Tel. 07675/324

8

1. Münchner Paragleiterclub
Martin Cornel
Erzgießereistraße 48
80335 München
Tel. 089/522729

BMW - Luftsport
SM-220 Helmut Hagg
80788 München

bodenlos
Engelhardtstraße 33
81369 München
Tel. 089/766116

**Münchner Alpine
Drachenvlieger**
Bezoldstraße 6
81545 München

**MBB-Sportgemeinschaft
Ottobrunn (Paragleiten)**
Postfach 80 11 60
81611 München
Tel. 089/60729670

Albatros Paragleiter
Klaus Altherr
Fichtenstraße 9
82178 Puchheim
Tel. 089/808517

**1. Eichenauer Gleitschirmverein
im Eichenauer SV**
Christian Blum
Schulstraße 13
82234 Weißling

**Drachenvliegerclub
Fürstenfeldbruck**
Georg Ring
Hubertusstraße 8
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/26614

**Windsurfer- und Drachensegler-
Club Werdenfels**
Wolfgang Junkermann
Postfach 19 25
82267 Garmisch-Partenkirchen
Tel. 08821/68387

Drachenvliegerclub Cumulus
Birger Jentsch
Postfach 11 31
82351 Weilheim
Tel. 08846/457

Kochler Gleitschirmfreunde
Wolfgang Rupprecht
Alte Straße 55
82431 Kochel a. See
Tel. 08851/882

Delta Sport Club
Thomas Hummels
Hardtstraße 4
82436 Egfling
Tel. 08847/788

Gleitschirmsegler Werdenfels
Rainer Lodes
Jochstraße 17
82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel. 08821/53226

Drachenvlieger-Club Mittenwald
Johann Hornsteiner
Kranzbergstraße 16
82481 Mittenwald

Ammergauer Drachenvlieger
Paul Raggl
Schaffelbergstraße 8
82487 Oberammergau

**Alpiner Gleitsegel Club
Rosenheim**
Franz Wolfram
Ottonenstraße 2
83026 Rosenheim
Tel. 08053/2336

Gleitschirmclub Inntal
Wolfgang Zagst
Aiblingerau 23
83059 Kolbermoor
Tel. 08061/5082

**Drachenvliegerclub Bergdohlen
Brannenburg**
Reinhold Speidel
Sudelfeldstraße 81
83098 Brannenburg
Tel. 08034/8990

**Drachenvliegerclub
Hochries-Samerberg**
Rudel Bürger
Bichl 2
83122 Samerberg
Tel. 08032/8134

**Gleitschirmclub
Hochries-Samerberg**
Hochriesstraße 80
83122 Samerberg
Tel. 08032/8796

**Drachenvliegerclub Albatros
Kampenwand**
Bernd Gassner
Am Hofbichl 23
83229 Aschau

Drachenvliegerclub Achenal
Reinhard Mayer
Staudacher Straße 9 b
83250 Marquartstein

Delta Club Bavaria Ruhpolding
Armin Neuhofer
Am Bäckerweiher 2
83324 Ruhpolding
Tel. 08663/1295

**Drachen- und Gleitschirm-
flieger-Club Inzell**
Helmut Meisinger
Schmelzer Straße 74
83334 Inzell

**Gleitschirmclub »Albatros«
Bad Reichenhall**
Joachim Politt
Herzog-Georgen-Straße 1.
83435 Bad Reichenhall
Tel. 08651/8428

Lattenberger Flugsaurier
Gerhard Schöndorfer
Watzmannstraße 33
83451 Piding
Tel. 08651/69999

**Berchtesgadener
Gleitschirmflieger**
Peter Beierl
Königseerstraße 15
83471 Berchtesgaden
Tel. 08652/1490

**»Gleitschirmgruppe« Bergwacht
Berchtesgaden**
Holzlobstraße 15
83471 Schönau

Lenggrieser Gleitschirmflieger
Postfach 12 13
83656 Lenggries
Tel. 08042/3375

Drachenvliegerclub Isarwinkel
Klaus Wetzel
Weidenlohstraße 2 D
83661 Lenggries
Tel. 08042/4516

**Verein Deutscher
Drachenvlieger**
Walter Heinrich
Südl. Hauptstraße 12
83700 Rottach-Egern
Tel. 08022/6333

Gaßlerbergflieger
Arnold Kummer
Haindlstraße 11
83700 Rottach-Egern
Tel. 08022/65421

**Drachen- und Gleitschirm-
fliegerclub Tegernseer Tal**
Bernd Hübner
Ottlweg 15
83708 Kreuth
Tel. 08029/1482

Drachenvliegerclub Bayrischzell
Stefan Bichler
Osterhofen 41
83735 Bayrischzell
Tel. 08020/360

**1. Niederbayer. Gleitschirmflie-
gerclub**
Wald 1
84189 Wurmsham
Tel. 08745/404

**Drachen- und Gleitschirmflieger
Rottal/Inn**
Willi Baumeister
Ringstraße 27
84332 Hebertsfelden
Tel. 08721/8560

Drachenflug Altmühltal
Hans Becht
Mozartstraße 4
85101 Lenting
Tel. 08456/5541

**1. Gleitschirmclub
Donau-Altühltal**
Josef Brems
Untere Talstraße 2
85132 Schernfeld
Tel. 08422/1579

IG Drachenschlepp
Klaus Laube
Brawaweg 4
85465 Langenpreising
Tel. 08762/9305

MBB-Sportf. Hängegleiten
Günther Harald
Schwalbenstraße 98
85521 Ottobrunn

Augsburger Drachenvlieger
Ernst Köhler
Haunstetter Straße 39
86343 Königsbrunn

Para-Air Augsburg West
Wiegenfeld 13
86497 Horgau
Tel. 08294/1639

**Drachenvlieger
Dießen/Ammersee**
Postfach 1362
86909 Dießen
Tel. 08807/350

Drachenvlieger Bayr. Rigi
Hubert Peteranderl
Sudetenstraße 30
86971 Peiting
Tel. 08861/59572

Gleitschirmclub Altenstadt
Joachim Bertsch
Raiffeisenstraße 10
86972 Altenstadt
Tel. 08861/9855

Delta-Club Grünten-Rottachberg
Gerd Waldmann
Kapellenweg 6
87448 Martinszell/Oberdorf

**Stratos Pfront'ner
Gleitschirmflieger**
Postfach 13 46
87455 Pfronten
Tel. 08363/8084

**1. Duracher Para und
Delta Club**
Walter Stephan
Füssener Straße 29
87471 Durach
Tel. 0831/60600

d'Allgäuer Drachenvlieger
Blasius Bartenschlager
Postfach
87484 Nesselwang
Tel. 08341/14664

**Gleitschirmflieger-Gemein-
schaft Immenstadt-Sonthofen**
Fabian Schreiner
Marienplatz 20
87509 Immenstadt i Allgäu
Tel. 08323/8590

**Oberstdorfer Drachen- und
Gleitschirmflieger**
Josef W. Tichy
Margarethen 22
87527 Sonthofen, Oberallgäu
Tel. 08321/86054

d'Ostrachtaler Drachenvlieger
Karlheinz Herz
Hindelanger Straße 20
87541 Hindelang
Tel. 08324/2602

Ostrachtaler Gleitschirmflieger
Michael Kaufmann
Marktstraße 11
87541 Hindelang
Tel. 08324/2294

**Drachenvliegerverein mittag team
Immenstadt**
Karl Heinz Pfeil
Hochgratstraße 14
87545 Burgberg
Tel. 08321/89842

**Ostallgäuer Drachen- und Gleit-
schirmflieger Marktoberdorf**
Erhard Lang
Postfach 13 31
87611 Marktoberdorf
Tel. 08342/2600

Schwangauer Drachenvlieger
Benno Osowski c/o Ott
Schartschrofen 14
87629 Füssen

1. Delta-Club Memmingen
Alfons Dorn
Hofgutstraße 5
87700 Memmingen/Eisenburg
Tel. 08331/496146

**Post Sport Gemeinschaft
Friedrichshafen**
Michael Hartmann
Amselweg 8
88045 Friedrichshafen
Tel. 07541/31188

**Drachenvliegerclub
Friedrichshafen**
Jürgen Pechar
Hubenring 6
88048 Friedrichshafen

Westallgäuer Drachenvlieger
Dr. Hans Stiefenhofer
Postfach 1148
Nadenbergstr. 81
88151 Lindenberg
Tel. 08381/6781

Westallgäuer Thermikzipfel
Hans-Peter Rueß
Weiher 12
88161 Lindenberg
Tel. 08381/6184

**IFG Gleitschirmclub
Ravensburg**
Berthold Messmer
Messhausen 59
88273 Fronreute
Tel. 0751/49062

Gleitschirm-Club Ochsenhausen
Dieter Kaiser
Weinberg 9
88416 Ochsenhausen
Tel. 07352/7602

Drachenflieger Alb-Donau
Martin Schlegel
Unterriedstraße 4
88499 Riedlingen

Deutscher Hängegleiterclub
Wolfgang Mader
Ostpreußenweg 22
89075 Ulm

TSV Seissen Drachenflieger
Achim Rösch
Birkenweg 5
89143 Blaubeuren
Tel. 07344/4867

Flugfreunde Ulm/Donautal
Peter Felk
Steinadlerweg 11
89231 Neu-Ulm
Tel. 0731/88116

**d'schwoba schwäbische
drachenflieger erbach**
Michael Funk
Kleiststraße 15
89278 Nersingen
Tel. 07308/7523

1. Gleitschirmverein Burgberg
Schulstraße 73
89537 Giengen
Tel. 07322/8255

**Deutscher Hängegleiterclub
Sektion Heidenheim**
Wolfgang Hetzel
Tulpenweg 16
89564 Nattheim
Tel. 07321/72486

**9 Fränkische Drachenflieger
Nürnberg**
Karlheinz Haltner
Borkumer Straße 30
90425 Nürnberg
Tel. 0911/344872

Flugsportclub Franken
Beyrich Wieland
Traklstraße 29
90451 Nürnberg
Tel. 0911/6492332

Gleitsegelclub Frankenthermik
c/o Jürgen Kaßner
Dr.-Carlo-Schmid-Straße 88
90491 Nürnberg
Tel. 0911/5980148

Gleitschirmvereinigung Franken
Gerhard Steinmetz
Am Neubruch 35
90571 Schwaig

Jura Airlines Albatros
Wigbert Rippert
Weidenweg 40
91154 Roth
Tel. 09171/3302

**Gleitschirmclub Fränkische
Schweiz**
Reinhold Wiegärtner
Hohenmirsberg 28
91278 Pottenstein
Tel. 09243/7142

Parafly Franken
Stefan Christ
Eyerlohe 8
91589 Aurach
Tel. 09804/500

Hesselberger Drachenflieger
Manfred Schnitzlein
Laubenzedel 45
91710 Gunzenhausen

Drachenfliegerclub Ingolstadt
Ottmar Sichert
Johannesstraße 19
91790 Raitenbuch
Tel. 09147/218

Fensterbachtaler Deltaclub
Dieter Engemann
Blumenweg 2
92224 Amberg
Tel. 09621/64224

**Schleppdrachen- und Hänge-
gleiter-Verein Oberpfalz**
Sperlingstr. 5
92637 Weiden
Tel. 0961/36659

Gleitschirmclub Ratisbona
Am Haslach 14
93152 Nittendorf
Tel. 09404/8532

**1. Oberpfälzer Drachen-
fliegerclub Riedenburg**
Jürgen Westerboer
Eichenstraße 5
93155 Hemau
Tel. 0941/97274

**Drachenfliegerclub Albatros
Wartenberg**
Franz Thoma
Perka 2
93354 Siegenburg
Tel. 09444/1927

1. Gleitschirmverein Bayerwald
Mondscheinstraße 1
93437 Furth
Tel. 09973/707

**Drachenfliegerclub
Dreiländereck**
Kollersbergerstraße 44
94051 Hauzenberg
Tel. 08505/1340

Drachenfliegerclub Regental
Josef Feldmeier
Vorderbuchberg 1
94360 Mitterfels

Drachenfliegerclub Bayerwald
Leimfeldstraße 6 a
94469 Deggenorf
Tel. 0991/250506

**1. Niederbayerische Gleit-
schirmwindengemeinschaft**
Franz Stiebing
Laweg 1
94486 Osterhofen
Tel. 09932/2379

**Paragliding Hof/Saale HG- und
GS-Windengemeinschaft**
Alte Helmbrechtser Straße 50
95030 Hof
Tel. 09281/66551

Team Ikarus
Klaus Dürr
Pestalozzistraße 2
95326 Kulmbach
Tel. 09221/3191

**Drachenfliegerclub
Görauer Anger**
Lothar Lassock
Torweg 3
95336 Mainleus
Tel. 09229/1298

Nordbayer. Drachenflieger
Horst Schrepfer
Kapellenberg 8
95509 Marktschorgast
Tel. 09227/6674

1. Bamberger Gleitschirm Club
Reiner Schwab
Wildensorger Hauptstraße 87
96049 Bamberg

Gleitschirmverein Rennsteig
Walter Dressel
Im Geschwende 26
96337 Ludwigsstadt
Tel. 09263/1237

**Ofr. Hängegleiter Verein Coburg
(Gleitsegelverein)**
Lothar Pollach
Neuer Weg 29
96489 Niederfüllbach
Tel. 09561/99824

Gleitschirmflieger Mainschleife
Peter Meyer
Albr.-Dürer-Straße 59
97337 Dettelbach
Tel. 09324/99994

**Drachenfliegerclub
Hammelburg**
An der Holzspitze 23
97422 Schweinfurt

**Rhöner Drachen- und
Gleitschirmflieger**
Manfred Hamberger
Kellereigasse 1
97616 Bad Neustadt
Tel. 09771/3268

**Drachenfliegerclub »Homburg«
Gössenheim**
Am Hag 1
97780 Gössenheim
Tel. 09358/679

Gleitschirmclub Markelsheim
Thomas Ettl
Scheuertorstraße 30
97980 Bad Mergentheim
Tel. 07931/3655

**Drachen- und Gleitschirmclub
Geratal**
Dieter Meckel
Dörrenbachstraße 32
98528 Suhl
Tel. 03677/4137

**1. Drachenfliegerclub
Thüringer Wald**
Frank Wöhner
Am Frauenbrunnen 2
98617 Meiningen
Tel. 03693/2504

Luftsportverein Dolmar
Werner Eisermann
Goethestraße 34
98617 Meiningen

**Luftsportverein Rennsteig
Falken Crawinkel**
Friedrichsanfang 43
99330 Crawinkel
Tel. 036205/817

**Wippertaler Drachenflugverein
Sonderhausen**
Wolfgang Brauer
Mittelstraße 15 a
99706 Sondershausen
Tel. 03632/58620

**Gleitschirm- und Drachenclub
am Harsberg**
Thomas Voigt
Am Kirschberg 5
99817 Eisenach
Tel. 036924/2431

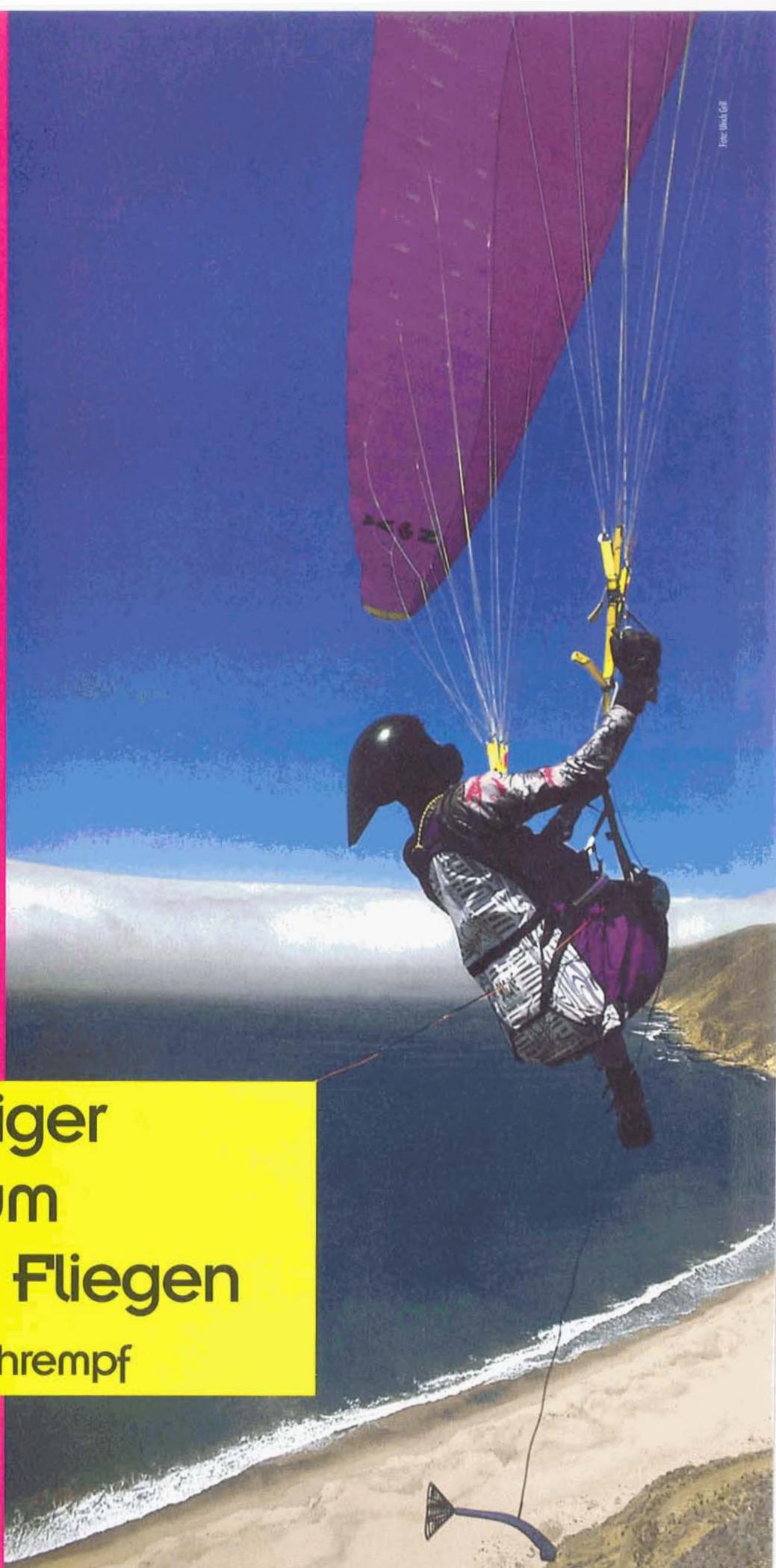
**Gothaer Drachen- und
Gleitschirmclub**
Peter Scheidler
Sonntraerstraße 160
99848 Sättelstädt
Tel. 03621/25010

**A Sky Club Austria
Moosheim 113**
A-8962 Gröbmung
Tel. 089/982000



Gerätewissenskurs

**Ein wichtiger
Schritt zum
sicheren Fliegen**
von Walter Schrempf



Nachdem die Konstrukteure aus den Fliegeljahren heraus sind und das DHV-Technikreferat seit Jahren seine Prüfmethoden am Mißtrauen gegenüber dem angeborenen fliegerischen Talent der Piloten ausrichtet, kann man mit ruhigem Gewissen folgende Aussage treffen: »Wer sich heute einen neuen Gleitschirm mit DHV-Gütesiegel kauft, hat unabhängig von Hersteller und Typ ein Top-Gerät in der Hand.« Der Rest ist Sache von Material und Service.

So erfreulich diese Entwicklung auch ist, in der langen Kette zwischen dem ersten Strich am Bildschirm und dem Start in ein sorgloses Flugvergnügen hängt noch immer ein beängstigend schwaches Glied - nämlich die »Geräteeinweisung«. Eine vernünftige Einweisung auf das neue oder gebrauchte, nicht vertraute Fluggerät ist meiner Meinung nach wirklich das A und O beim Fliegen.

Selbst beim Militär nimmt man sich Zeit für eine professionelle Geräteeinweisung, bevor die Jungs mit dem neuen Vogel in die Luft gejagt werden. Probefliegen kommt dort erst nach der Einweisung. Beim Gleitschirmfliegen, wo fast ausschließlich Amateure in der Luft sind, sollte es mit ein paar Probeflügen erst recht nicht getan sein. Denn der Hersteller will ja einen zufriedenen Kunden, der bei der Marke bleibt, der Verkäufer will die Bestätigung für seine gute Beratung und der Pilot möchte möglichst schnell und sicher viel Spaß in der Luft haben. Eine Geräteeinweisung wäre der beste Ansatz, all das auch zu erreichen!

Was sollte sie beinhalten? Diese Frage stellte ich Herstellern, Piloten und natürlich auch mir selbst als Fluglehrer. Die Summe aller Antworten ergab einen Leitfaden für eine Geräteeinweisung, der folgende Überlegungen und Erfahrungen enthält:

Die Flugausrüstung muß individuell eingestellt werden

Jeder noch so gute Gleitschirm ist zunächst nur ein Massenprodukt ab Werk, ausgeliefert mit einer Grundeinstellung der Steuerleinen. Da das gesamte Luftfahrzeug Gleitschirm aber



aus dem Piloten, dem Gurtzeug und dem Schirm besteht, gilt es zunächst, die einzelnen Bestandteile fachkundig aufeinander abzustimmen.

Eine vernünftige Geräteeinweisung beginnt daher mit der individuellen Einstellung des Gurtzeugs und des Fußbeschleunigers.

Das Gurtzeug sollte so eingestellt werden, daß der Pilot mühelos sowohl beim Startlauf als auch im Flug (am Hang und im Endanflug) eine leichte Körpervorlage einhalten kann, ohne daß er nach hinten gedrückt wird. Der Abstand des Brustgurts und der Kreuzgurte sollte etwas weiter als die Schulterbreite des Piloten sein. Bei diesen Einstellungen kann man auch schon

prüfen, ob der Pilot die äußeren A-Leinen zum Ohrenanlegen erreichen kann. Weil sich der Aufhängungspunkt am Gurtzeug in den seltensten Fällen verstellen läßt, kann man diesbezügliche Korrekturen nur durch die Größe der Karabiner vornehmen.

Der Fußbeschleuniger sollte so eingestellt werden, daß bei gestreckten Beinen auch tatsächlich die maximal mögliche Fahrt erreicht wird. Gleichzeitig kann man sich auch, weil es bequemer ist, eine Zwischenstufe der Beschleunigung durch ein Trittleitersystem einrichten.

Weil sich mit dem tatsächlichen Aufhängungspunkt auch der relative Bremsweg verändert, sollte man anschließend am Übungshang eine Feineinstellung der Steuerleinen vornehmen.

Die Steuerleineneinstellung verdient besonderes Augenmerk, will man nicht zum »Wickler« oder »Bremser« werden, sondern in allen Situationen ein lockerer »Flieger« bleiben. Sie beeinflusst das Extremverhalten des Schirmes. Im Sicherheitstraining habe ich schon mehrmals folgenden Fall beobachtet: Ein Pilot mit Schirm DHV-Klasse 1 will sich an den Stallpunkt herantasten. Plötzlich reißt viel zu früh und unerwartet die Strömung ab. Die Kappe kollabiert und will trotz Freigabe der Steuerleinen keine Strömung mehr anlegen. Der Pilot sieht sich nun mit seinem 1-er Gerät völlig überfordert und ist stocksauer. Ehe man ihn nun gegen den Hersteller und den DHV-Testpiloten zu Felde ziehen läßt, um die vermeintliche Schmiergeldaffaire bei der GeräteEinstufung aufzudecken, so habe ich gelernt, ist es vernünftiger, die korrekte Steuerleineneinstellung bezogen auf seinen Aufhängepunkt am Gurtzeug, seine Körpergröße und Armlänge zu kontrollieren.

Die persönliche Trimmgeschwindigkeit kennen

Als nächste wichtige Punkte sollten die persönliche Trimmgeschwindigkeit und der zugehörige Sinkwert mittels Vario und Schleppsensoren ermittelt werden. Die Kenntnis der Trimmgeschwindigkeit (das ist die Geschwindigkeit gegenüber der umgebenden Luft) macht die spätere Entscheidung am Startplatz »soll ich oder soll ich nicht?« wesentlich

Foto: Walter Schmitt



einfacher. Vor dem Abflug sollte man sich mit der gesamten Ausrüstung, also mit vollem Kampfgewicht, auf die Waage stellen. Die erflogenen Werte sind unumstößliche Fakten und sagen weit mehr aus als die »Vergleichs-Gleitflüge« mit anderen Piloten bei den sogenannten Gleitwinkeltests.

Als langjähriger Flugschulleiter in einer alpinen Ferienregion bin ich für die Trimmgeschwindigkeit zu folgender Faustformel gekommen: Wenn an einem strahlenden Julitag 15 Wanderer auf einem Berggipfel sitzen und ein durchschnittlicher Gleitschirmpilot, dessen Trimmgeschwindigkeit deutlich unter 35 km/h liegt, versucht, bei mehr als 20 km/h Wind zu starten, dann kommen 10 Zuschauer zur Ansicht, daß Gleitschirmfliegen nicht ihr Sport ist, und der Rest murmelt etwas von Ausgliederung aus der Sozialversicherung.

Die Trimmgeschwindigkeit sollte daher eigentlich schon vor dem Kauf des Schirms gemessen werden. Sie hängt im wesentlichen von der Konstruktion des Geräts und der Flächenbelastung ab und beeinflusst maßgeblich das gesamte Handling des Schirms. Die Prospektangaben der Hersteller sind diesbezüglich eher mit Vorsicht zu genießen. Denn selbst seriöse Hersteller haben, wenn sie zur Geschwindigkeit überhaupt Angaben machen, unter dem enormen Konkurrenzdruck nicht selten zusätzlich zur angegebenen Flächenbelastung

8 - 10 kg Bratkartoffeln als normales Fliegerfrühstück voraussetzen müssen.

Die Kenntnis der Trimmgeschwindigkeit ist aber nicht nur am Startplatz, sondern auch bei der Flugvorbereitung zum Thermikfliegen sehr vorteilhaft. Ein Pilot, der weiß, wie schnell bzw. langsam er tatsächlich fliegt, wird eher zum Wasserballast greifen, als sich dem Risiko einer Außenlandung auszusetzen.

Erst jetzt ist es sinnvoll, sich den besonderen Flugzuständen zu widmen. Bei der einfachsten Art des Fliegens gibt es genügend davon. Ich denke da an die Segeleinklapper, ans Fliegen mit angelegten Ohren, die Steilspirale, natürlich alles im Trimm- und Schnellflug möglich, weiter an den Sackflug, B-Stall, Frontstall, Fullstall und natürlich auch an das Trudeln; ohne dies wären die Flugschulen mitsamt dem DHV-Technikreferat längst schon brotlos.

Aber ich bin überzeugt, dem normalen Piloten wird nicht langweilig, wenn er nur einen Bruchteil davon kennt. Deshalb sollte im Zuge einer Geräteeinweisung beim Zusammenstellen der Übungen zwischen dem stolzen Besitzer eines Einsteigergerätes und dem erfahrenen Piloten, der auf einen Hochleister umgestiegen ist, sehr wohl differenziert werden.

Ein Einsteiger braucht meiner Meinung nach keinen Fullstall zu machen, keinen 2/3-Einklapper ausleiten zu können und auch keine perfekte Steilspirale zu beherrschen. Viel wichtiger ist, daß er die Möglichkeiten, die der Gleitschirm noch im grünen Bereich bietet, lustvoll auszunützen lernt und dabei ein Gefühl für die Betriebsgrenzen des Flügels entwickelt. Übungen dazu sind z.B. Pendeln, Rollen, das Herantasten an den Stallpunkt, das Gegensteuern mit eingeklapptem Segel, das Einleiten einer Spiraldrehung und kurzes, einseitiges Überziehen, um den Punkt zu erfüllen, wo der Schirm zu trudeln beginnt.

Das Sicherheitstraining ist ideal zum Üben

Auch für die »einfachen« Übungen ist das Sicherheitstraining über dem See der ideale Übungsplatz. Durch die theoretische Einweisung, das Boot im Blickfeld und die Stimme des Fluglehrers im

Funkgerät ist man bestens motiviert, wirklich etwas zu tun, und gewinnt so am schnellsten Vertrauen zum Gerät.

Auf leistungsorientierte Piloten brauche ich hier unter dem Titel Geräteeinweisung nicht näher eingehen. Diese wissen ohnehin längst schon, daß es weniger stressig ist, sich mit den Folgen eines fußbeschleunigten Klappers beim neuen Flügel vorher über Wasser vertraut zu machen als irgendwo über wegloser Pampa beim ersten Streckenflug.

Tip: Piloten, die sich mit einem Gebrauchsschirm in einem Sicherheitstraining vertraut machen wollen, sollten den Schirm vor dem Training zum Check bringen und dort vor allem die Geometrie vermessen zu lassen.

Einen Vergleich der eigenen Eindrücke bei einem Trainingsflug mit den Angaben des Gütesiegeltestflugberichts anzustellen, bringt viel. Deshalb sollte man vor dem Trainingsflug den DHV-Testbericht gründlich studieren. Selbst ich als Trainingsleiter, selbstverständlich allwissend und auch noch im Fullstall ein Ästhet in der Luft, blättere vor dem Flug ganz unverschämt vor aller Augen im Gütesiegeltestbericht.

Von Spielereien über Grund rate ich ab. Warum? Weil das Flugverhalten eines Gleitschirms von vielen Faktoren abhängt, die sehr stark vom Piloten beeinflusst werden, so an erster Stelle vom persönlichen Fingerspitzengefühl, vom Körperschwerpunkt, von der Gewichtsverlagerung, der individuellen Flächenbelastung und vor allem davon, daß jeder Pilot anders auf Überraschungen reagiert! Außerdem sind gewisse Herstellungstoleranzen in der Geometrie des Schirms trotz Stückprüfung nie ganz auszuschließen.

Und für den »Do it yourself man« über einem See: Ohne Weste, ohne Boot, »bist Du trotzdem tot!« Auch wenn es manchmal in den Fingern juckt, auf gefährliches Self-Training sollte man daher lieber verzichten.

DHV bietet an

DRACHENFLIEGEN

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



mit neuem Luftrecht, ausführlicher Flugpraxis und Gefahreneinweisung.

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 Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen. Preis DM 8,- + Versandkosten

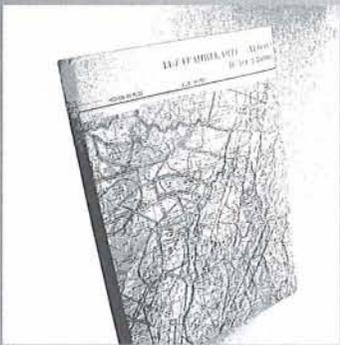


RETTUNGSSCHNUR-SET

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

DHV-POSTER

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



ICAO-KARTEN

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

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

BESTELLADRESSE

Deutscher Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

PRÜFUNGSFRAGEN (ohne Abbildung)

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

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

BESTELLER NAME:

ADRESSE:

DATUM / UNTERSCHRIFT:

PREIS UND VERSANDKOSTEN MIT DER BESTELLUNG BEZAHLEN!

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

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

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

ANZEIGE

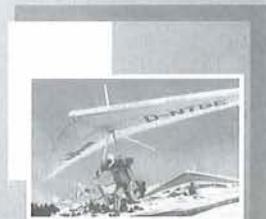
VIDEO

+ film



IKARUS LEBT

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



-STARTEN

-STEUERN

-LANDEN

DHV-LEHRFILM FÜR DRACHENFLIEGEN

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

-LANDEN

DHV-ÖAEC-LEHRFILM FÜR GLEITSCHIRMFLIEGEN



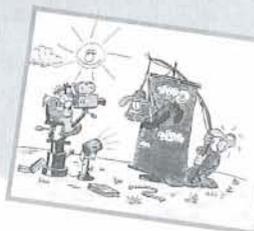
DER TRAUM DES FRANCIS ROGALLO

Leben und Wirken des Drachen- und Gleitschirmfinders 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 Werkstage (einschließlich Versand) nicht überschreiten. Der Entleiher haft für Schäden an den entliehenen 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.

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 01-430-95



GLEITSEGELMUSTER

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	75 kg - 95 kg / 1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig, rasch / bleibt hinten hängen	2
Abhebegeschwindigkeit	mittel	
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG

	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Rolldämpfung	durchschnittlich	

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	mäßig	2
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / hoch	

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug	früh / nein	2
Fullstallgrenze / Bremskräfte	früh / deutlich ansteigend	3

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg	hoch	2
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	3

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	über 360° / schnell, mit Verlangsamung	2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	3
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	3

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert / mäßiger Steuerweg	2
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	mäßig ansteigend / anspruchsvoll, Grenze zum Strömungsabriß deutlich erkennbar	3
Öffnungsverhalten	durch tiefgehaltene Bremse	

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig, Rückwärtsflug	1
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	2
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

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

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

Ausleitung	selbständig	1
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -	2
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -	
Öffnungsverhalten	-	

STELSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig	2
Ausleitung	Nachdrehen > 360°	3

B-LEINEN-STALL

Einleitung	leicht	1
Ausleitung	selbständig	2

LANDUNG

Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	1
Landeverhalten	durchschnittlich	2

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Frontstall beschleunigt: Schnelles Wegdrehen 180°



GLEITSEGELMUSTER		SONIC LARGE / FLY-MARKET		SONIC MEDIUM / FLY-MARKET	
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG	2 / frei kombinierbar			2-3 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 kg - 105 kg / 1			65 kg - 85 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)			Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)	
START					
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig / kommt langsam über Piloten			gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten	1
Abhebegeschwindigkeit	mittel			mittel	2
Starthandling insgesamt	durchschnittlich			einfach	2
GERADEAUSFLUG	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT		UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch		hoch	hoch
Rolldämpfung	durchschnittlich			gering	
KURVENHANDLING					
Trudeltendenz	mäßig			mäßig	2
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich			gering / hoch	3
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN					
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein			früh / nein	2
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / deutlich ansteigend			früh / nicht ansteigend	3
FRONTALES EINKLAPPEN					
Weg	hoch			hoch	2
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert			selbständig verzögert	3
EINSEITIGES EINKLAPPEN					
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / schnell			90° bis 180° / plötzlich und sehr schnell	2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig			mäßig / selbständig	3
Öffnungsverhalten	selbständig schnell			selbständig verzögert	3
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN					
Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriß / mäßiger Steuerweg			schwieriges Gegenbremsen / geringer Steuerweg	2
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß			mäßig ansteig. / anspruchsv., Grenze zum Strömungsabriß deutl. erkennbar	3
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert			selbständig verzögert	3
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig			Rückwärtsflug, unruhig	2
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen			starke Vorschießtendenz, Frontstall	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -			kein Wegdrehen / -	3
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -			- / -	3
Öffnungsverhalten	-			selbständig schnell	3
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen			starke seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -			- / -	2
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -			- / -	2
Öffnungsverhalten	-			-	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT					
Ausleitung	Nachdrehen 270°			selbständig, Nachdrehen 180°	2
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen			mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	- / -			- / -	2
Höhenverlust / Stabilisierung	- / -			- / -	2
Öffnungsverhalten	-			-	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG					
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen			mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90° bis 180° / mäßig schnell			180° bis 360° / mäßig schnell	2
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig			mäßig / selbständig	2
Öffnungsverhalten	selbständig schnell			selbständig schnell	2
STEILSPIRALE					
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich / mäßig			durchschnittlich / mäßig	2
Ausleitung	selbständig			selbständig, Nachdrehen 180° -360°	2
B-LEINEN-STALL					
Einleitung	leicht			leicht	1
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf / <4 sec			selbständig	2
LANDUNG					
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich			durchschnittlich	1
Landeverhalten	einfach			einfach	1
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT				Bei beschleunigtem Frontstall stark verzögerte Wiederöffnung mit Wegdrehen.	

Musterzulassung
GS 01-337-96



Musterzulassung
GS 01-439-96



GLEITSEGELMUSTER

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

SONIC XLARGE / FLY-MARKET

2 / frei kombinierbar

Zul. Startgewicht / Sitzzahl

95 kg - 120 kg / 1

Trimmsystem / Windentauglichkeit

Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)

FRANTIC PLUS L / FREEX

2 / frei kombinierbar

Zul. Startgewicht / Sitzzahl

100 kg - 127 kg / 1

Trimmsystem / Windentauglichkeit

Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten gleichmäßig, rasch / kommt langsam über Piloten

Abhebegeschwindigkeit mittel

Starthandling insgesamt durchschnittlich

GERADEAUSFLUG

UNBESCHLEUNIGT **BESCHLEUNIGT**

Trimmgeschwindigkeit gering hoch

Rolldämpfung hoch

KURVENHANDLING

Trudeltendenz mäßig

Steuerweg / Wendigkeit mäßig / durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug durchschnittlich / nein

Fullstallgrenze / Bremskräfte durchschnittlich / deutlich 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 unkompliziert / mäßiger Steuerweg

Steuerkraftanstieg / Gegendrehen mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss

Öffnungsverhalten durch Pumpen mit Bremse

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Verhalten nach Einleitung entleert nicht vollständig

Reaktion mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit - / -

Höhenverlust / Stabilisierung - / -

Öffnungsverhalten -

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit unter 90° / mäßig schnell

Höhenverlust / Stabilisierung mäßig / selbständig

Öffnungsverhalten selbständig impulsiv

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

Ausleitung selbständig, Nachdrehen 180°

Reaktion geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit - / -

Höhenverlust / Stabilisierung - / -

Öffnungsverhalten -

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

Reaktion starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit 90° bis 180° / mäßig schnell

Höhenverlust / Stabilisierung mäßig / selbständig

Öffnungsverhalten selbständig schnell

STELSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz durchschnittlich / mäßig

Ausleitung selbständig

B-LEINEN-STALL

Einleitung leicht

Ausleitung nimmt zögernd Fahrt auf / <4 sec

LANDUNG

Abfangzeitpunkt durchschnittlich

Landeverhalten durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

gleichmäßig, rasch / kommt über Piloten	2	gleichmäßig, rasch / kommt über Piloten	1
mittel	2	mittel	2
durchschnittlich	2	durchschnittlich	2
UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	1	UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	1
durchschnittlich hoch	1	durchschnittlich hoch	1
hoch	2	hoch	2
gering	1	gering	1
mäßig / durchschnittlich	2	mäßig / hoch	2
durchschnittlich / nein	1	durchschnittlich / nein	1
durchschnittlich / deutlich ansteigend	2	durchschnittlich / deutlich ansteigend	2
hoch	2	hoch	1
selbständig verzögert	2	selbständig schnell	1
180° bis 360° / mäßig schnell	2	90° bis 180° / mäßig schnell	2
mäßig / selbständig	2	mäßig / selbständig	2
selbständig schnell	2	selbständig verzögert	2
unkompliziert / mäßiger Steuerweg	2	unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriss / mäßiger Steuerweg	2
mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss	2	mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss	2
durch Pumpen mit Bremse	2	durch Pumpen mit Bremse	2
entleert nicht vollständig	1	„Stallrosette“, deutliche Tendenz zum Wegdrehen	1
mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	1	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
- / -	2	- / -	2
- / -	2	- / -	2
-	2	-	2
starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	1	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	1
unter 90° / mäßig schnell	2	kein Wegdrehen / -	2
mäßig / selbständig	2	- / -	2
selbständig impulsiv	2	selbständig schnell	2
selbständig, Nachdrehen 180°	1	selbständig, Nachdrehen 270°	1
geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	2
- / -	2	90° bis 180° / mäßig schnell	2
- / -	2	mäßig / selbständig	2
-	2	selbständig verzögert	2
starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	1	mäßige seidl. Vorschießtend., kein Einklappen, Frontstall	1
90° bis 180° / mäßig schnell	1	kein Wegdrehen / -	1
mäßig / selbständig	2	mäßig / selbständig	2
selbständig schnell	2	selbständig schnell	2
durchschnittlich / mäßig	2	durchschnittlich / nicht vorhanden	1
selbständig	2	selbständig	2
leicht	2	leicht	1
nimmt zögernd Fahrt auf / <4 sec	2	selbständig	1
durchschnittlich	1	durchschnittlich	1
durchschnittlich	2	einfach	1



GLEITSEGELMUSTER		FRANTIC PLUS M / FREEK		FRANTIC PLUS S / FREEK	
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		2 / frei kombinierbar		2 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		80 kg - 110 kg / 1		60 kg - 95 kg / 1	
Trimmssystem / Windentauglichkeit		Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)		Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)	
START					
Füllverhalten / Aufziehverhalten		gleichmäßig, rasch / kommt über Piloten		gleichmäßig, rasch / kommt über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit		mittel		mittel	
Starthandling insgesamt		durchschnittlich		durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT		UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT	
Trimmgeschwindigkeit		gering durchschnittlich		durchschnittlich hoch	
Rolldämpfung		hoch		hoch	
KURVENHANDLING					
Trudeltendenz		gering		gering	
Steuerweg / Wendigkeit		mäßig / hoch		mäßig / hoch	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN					
Sackfluggrenze / Dauersackflug		durchschnittlich / nein		durchschnittlich / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte		durchschnittlich / deutlich ansteigend		durchschnittlich / deutlich ansteigend	
FRONTALES EINKLAPPEN					
Weg		hoch		hoch	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN					
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		90° bis 180° / mäßig schnell, mit Verlangsamung		90° bis 180° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN					
Stabilisierung / Steuerweg		unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriß / hoher Steuerweg		unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriß / hoher Steuerweg	
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen		mäßig ansteigend / einfach, ohne Tendenz zum Strömungsabriß		deutlich ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß	
Öffnungsverhalten		durch tiefgehaltene Bremse		durch Gegenbremsen	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Verhalten nach Einleitung		„Stallossette“, deutliche Tendenz zum Wegdrehen		entleert nicht vollständig, deutliche Tendenz zum Wegdrehen	
Reaktion		geringe Vorschießtendenz, kein Einklappen		mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		- / -	
Öffnungsverhalten		-		-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Reaktion		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		- / -	
Öffnungsverhalten		-		-	
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT					
Ausleitung		selbständig, Nachdrehen 270°		Nachdrehen 210°	
Reaktion		mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen		starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		unter 90° / langsam		90° bis 180° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig		mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		selbständig schnell	
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG					
Reaktion		geringe seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen		geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		kein Wegdrehen / -		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig		- / -	
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv		-	
STEILSPIRALE					
Einleitung / Trudeltendenz		durchschnittlich / nicht vorhanden		durchschnittlich / nicht vorhanden	
Ausleitung		selbständig		selbständig	
B-LEINEN-STALL					
Einleitung		leicht		leicht	
Ausleitung		selbständig		selbständig	
LANDUNG					
Abfangzeitpunkt		durchschnittlich		durchschnittlich	
Landeverhalten		einfach		einfach	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT					



Musterzulassung
GS 01-442-96

GLEITSEGELMUSTER

MISTRAL 27 / SWING

KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG

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

START

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

GERADEAUSFLUG

UNBESCHLEUNIGT **BESCHLEUNIGT** 1
Trimmgeschwindigkeit durchschnittlich hoch
Rolldämpfung durchschnittlich 2

KURVENHANDLING

Trudeltendenz gering 2
Steuerweg / Wendigkeit gering / durchschnittlich

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

Sackfluggrenze / Dauersackflug früh / nein 2
Fullstallgrenze / Bremskräfte durchschnittlich / deutlich ansteigend

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg hoch 1
Öffnungsverhalten selbständig verzögert 2

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit 180° bis 360° / mäßig schnell 2
Höhenverlust / Stabilisierung hoch / selbständig
Öffnungsverhalten selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

Stabilisierung / Steuerweg selbständig / mäßiger Steuerweg 2
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Verhalten nach Einleitung entleert nicht vollständig, unruhig
Reaktion starke Vorschiebtendenz, kein Einklappen 2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit - / -
Höhenverlust / Stabilisierung - / -
Öffnungsverhalten -

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion starke seitliche Vorschiebtendenz, kein Einklappen 2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit - / -
Höhenverlust / Stabilisierung - / -
Öffnungsverhalten -

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

Ausleitung selbständig
Reaktion starke seitliche Vorschiebtendenz, einseitiges Einklappen 2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit 90° bis 180° / schnell
Höhenverlust / Stabilisierung hoch / einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten selbständig schnell

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

Reaktion mäßige seitliche Vorschiebtendenz, einseitiges Einklappen 1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit unter 90° / langsam
Höhenverlust / Stabilisierung mäßig / selbständig 2
Öffnungsverhalten selbständig impulsiv

STELSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz durchschnittlich / gering 2
Ausleitung Nachdrehen bis 360°

B-LEINEN-STALL

Einleitung leicht 1
Ausleitung selbständig

LANDUNG

Abfangzeitpunkt durchschnittlich 1
Landeverhalten einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

AUSBILDUNG



MIT
ALPEN
EINWEISUNG

FORTBILDUNG



SICHER
HEITS
TRAINING

DHV-anerkannt



FLUG
TECHNIK
KURS

FLUGURLAUB



ALPEN
MITTELMEER
NORD
ZYPERN

SERVICE



SHOP
WERKSTATT
CHECK

CLUB



DOPPEL
MITGLIED
SCHAFT
SCA/DHV



SCHLOSS
MOOSHEIM

Erste deutsch-österreichische Flugsportschule



Sky
Club
Austria

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



GLEITSEGELMUSTER		MISTRAL 30 / SWING		FRANTIC TWIN / FREEX	
KLASSIFIZIERUNG / GURTZEUG		2 / frei kombinierbar		2 / frei kombinierbar	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		90 kg - 125 kg / 1		140 kg - 220 kg / 2	
Trimmssystem / Windentauglichkeit		Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)		nein / ja (Herstellerangabe)	
START					
Füllverhalten / Aufziehverhalten		gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten		gleichmäßig, rasch / kommt über Piloten	
Abhebegeschwindigkeit		mittel		gering	
Starthandling insgesamt		durchschnittlich		durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT	UNBESCHLEUNIGT	BESCHLEUNIGT
Trimmgeschwindigkeit		durchschnittlich	hoch	hoch	
Rolldämpfung		durchschnittlich		durchschnittlich	
KURVENHANDLING					
Trudeltendenz		mäßig		gering	
Steuerweg / Wendigkeit		mäßig / durchschnittlich		mäßig / hoch	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN					
Sackfluggrenze / Dauersackflug		früh / nein		spät / nein	
Fullstallgrenze / Bremskräfte		durchschnittlich / nicht ansteigend		spät / deutlich ansteigend	
FRONTALES EINKLAPPEN					
Weg		hoch		hoch	
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert		selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN					
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		180° bis 360° / mäßig schnell		unter 90° / schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig		hoch / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert		selbständig impulsiv	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN					
Stabilisierung / Steuerweg		keine Tendenz zum Strömungsabriss / mäßiger Steuerweg		unkompliziert / hoher Steuerweg	
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen		mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss		deutlich ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss	
Öffnungsverhalten		durch Gegenbremsen		durch Pumpen mit Bremse	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Verhalten nach Einleitung		entleert nicht vollständig, unruhig		entleert nicht vollständig, schwer zu halten	
Reaktion		starke Vorschießtendenz, kein Einklappen		starke Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		- / -	
Öffnungsverhalten		-		-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Reaktion		starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen		starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		90° bis 180° / mäßig schnell		unter 90° / mäßig schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung		mäßig / selbständig		hoch / selbständig	
Öffnungsverhalten		selbständig schnell		selbständig impulsiv	
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT					
Ausleitung		selbständig		selbständig	
Reaktion		mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen		starke seitliche Vorschießtendenz, kein 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		geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit		- / -		- / -	
Höhenverlust / Stabilisierung		- / -		- / -	
Öffnungsverhalten		-		-	
STELLSPIRALE					
Einleitung / Trudeltendenz		durchschnittlich / mäßig		leicht / nicht vorhanden	
Ausleitung		selbständig, Nachdrehen 180 bis 360°		selbständig	
B-LEINEN-STALL					
Einleitung		leicht		sehr schwierig	
Ausleitung		selbständig		selbständig	
LANDUNG					
Abfangzeitpunkt		durchschnittlich		früh	
Landeverhalten		durchschnittlich		durchschnittlich	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT				Für B-Stall sehr hoher Kraftaufwand erforderlich.	

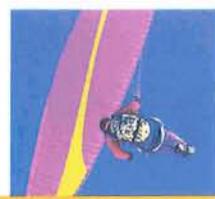
Musterzulassung
GS 01-445-96



Musterzulassung
GS 01-446-96



Musterzulassung
GS 01-447-96



ASPECT S / AIREA

ASPECT L / AIREA

ASPECT M / AIREA

2 / frei kombinierbar
65 kg - 85 kg / 1
Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)

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

2 / frei kombinierbar
75 kg - 110 kg / 1
Fußbeschleuniger (ja) / ja (Herstellerangabe)

gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten 1
mittel 2
einfach

gleichmäßig, rasch / kommt über Piloten 1
mittel 2
durchschnittlich

gleichmäßig, rasch / kommt zügig über Piloten 1
mittel 2
einfach

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

hoch 2
gering 1

gering 2
durchschnittlich 2

durchschnittlich 2
hoch 2

gering 1
mäßig / hoch 2

mäßig 2
mäßig / durchschnittlich 2

gering 1
mäßig / durchschnittlich 2

durchschnittlich / nein 2
durchschnittlich / deutlich ansteigend 2

durchschnittlich / nein 2
durchschnittlich / deutlich ansteigend 2

durchschnittlich / nein 1
spät / deutlich ansteigend 2

hoch 2
selbständig verzögert 2

hoch 2
selbständig verzögert 2

hoch 2
selbständig verzögert 2

180° bis 360° / mäßig schnell 2
mäßig / selbständig
selbständig schnell

180° bis 360° / mäßig schnell 2
mäßig / selbständig
selbständig verzögert

180° bis 360° / mäßig schnell 2
mäßig / selbständig
selbständig schnell

unkompliziert / mäßiger Steuerweg 2
mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss
selbständig schnell

unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriss / hoher Steuerweg
deutlich ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss
durch Pumpen mit Bremse 2

unkompliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriss / mäßiger Steuerweg
mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss
selbständig schnell 2

Rückwärtsflug, unruhig
starke Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen 2
90° bis 180° / schnell
mäßig / selbständig
selbständig schnell

entleert nicht vollständig, ruhig
starke Vorschieftendenz, Frontstall 2
kein Wegdrehen / -
mäßig / -
selbständig impulsiv

„Stallrosette“, deutliche Tendenz zum Wegdrehen
starke Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen 2
kein Wegdrehen / -
mäßig / -
selbständig verzögert

mäßige seitliche Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen 2
90° bis 180° / schnell
mäßig / selbständig
selbständig schnell

starke seitliche Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen 1
90° bis 180° / mäßig schnell, mit Verlangsamung
mäßig / selbständig 2
selbständig schnell

starke seitliche Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen 2
90° bis 180° / schnell
mäßig / selbständig
selbständig impulsiv

selbständig
starke seitliche Vorschieftendenz 2
90° bis 180° / schnell
mäßig / selbständig
selbständig schnell

selbständig
starke seitliche Vorschieftendenz, kein Einklappen 2
- / -
- / -
-

selbständig, Nachdrehen 180°
geringe seitliche Vorschieftendenz, kein Einklappen 2
- / -
- / -
-

mäßige seitliche Vorschieftendenz, kein Einklappen 1
- / - 2
- / - 2
-

mäßige seitliche Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen 1
unter 90° / mäßig schnell
mäßig / selbständig 2
selbständig schnell

mäßige seitliche Vorschieftendenz, einseitiges Einklappen 2
90° bis 180° / mäßig schnell
mäßig / selbständig
selbständig

leicht / gering 1
selbständig 2

durchschnittlich / mäßig 2
selbständig

leicht / gering 1
Nachdrehen 180° - 360° 2

leicht 2
nimmt zögernd Fahrt auf / < 4 sec

leicht 1
selbständig

leicht 2
nimmt zögernd Fahrt auf / < 4 sec

durchschnittlich 1
durchschnittlich 2

durchschnittlich 1
einfach

durchschnittlich 1
einfach

bei Frontstall: Wegdrehen 180° schnell

Frontstall: Schnelles Wegdrehen 180°


HÄNGEGLEITERMUSTER
SPEEDFEX / FINSTERWALDER
KATEGORIE
2

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 140 kg / 1
Gerätgewicht (ohne Packsack)	30 kg
Fläche (Herstellerangabe)	13,9 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	10,0 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	85 %
Lattenzahl oben / unten	21 / 8
Art der VG	Flaschenzug
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar

AUFBAU

Besonderheiten	drei Packlängen möglich (5,80 m, 3,90 m, 2,05 m)
----------------	--

BODENHANDLING UND START
VG entspannt
VG gespannt

Statische Lastigkeit	neutral	neutral
Spiel Unterverspannung quer	0	0
Spiel Unterverspannung längs	0	0
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel	mittel

GERADEAUSFLUG

V min / V max km/h	mittel / >80 km/h	mittel / >80 km/h
Bügeldruckverlauf	linear zunehmend	linear zunehmend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering - mittel	gering / mittel
Richtungsstabilität (Gieren)	sehr gut	sehr gut

KURVENHANDLING

Kraftaufwand für Einleiten	mittel	mittel - hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	mittel	mittel - hoch
Rollzeit für Einleiten	mittel	mittel
Rollzeit für Ausleiten	mittel	mittel
Schräglage bei V min. sink	nimmt leicht zu	nimmt leicht zu

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS

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

LANDUNG

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

**ERGÄNZUNGEN ZUR
FLUGSICHERHEIT**

101/96

VEREINBARUNG

zwischen dem Österreichischen Aero-Club (ÖAeC) und dem Deutschen Hängegleiterverband (DHV)

ÖAeC und DHV sind als Beauftragte des österreichischen Verkehrsministeriums bzw. des deutschen Bundesverkehrsministeriums für Musterprüfungen zum Zwecke der Musterzulassung zuständig. Im Rahmen ihrer Zuständigkeit vereinbaren ÖAeC und DHV:

1. Bau- und Prüfvorschriften

- (1) Gemeinsame Grundlage für die Musterprüfung und -zulassung der Hängegleiter und Gleitsegel/Paragleiter sowie der zugehörigen Rettungsgeräte, Gurtzeuge, Schleppwinden und -klinken sind der DHV-Entwurf der Bauvorschriften für Hängegleiter und Gleitsegel, der Erläuterungsentwurf zu den Bauvorschriften und der Anhang zu den Bauvorschriften, jeweils Stand 22.1.1996 (Anlage 1), sowie die Anforderungen des Anhangs V der EG-Richtlinien zur persönlichen Schutzausrüstung (Anlage 2).
- (2) Änderungen und Auslegungen, die Festlegung weiterer Einzelheiten und die Anwendung anderer Methoden im Rahmen der Bauvorschriften oder Erläuterungen bedürfen des vorherigen Einvernehmens zwischen DHV und ÖAeC.

2. Grundsätze und Verfahrensweisen

- (1) Der Qualitätsmaßstab für die technischen Standards und die Durchführung der Prüfungen ist die optimale Flugsicherheit.
- (2) Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit sind zu beachten. Die Verfahren sind möglichst rationell, zeitsparend und kostengünstig durchzuführen, vorgegebene Zeitrahmen sollen grundsätzlich eingehalten werden. Die Flugsicherheit darf dadurch nicht beeinträchtigt werden.
- (3) Prüfverfahren, Prüfergebnisse und Prüfkosten sind transparent zu machen. Änderungen sind mit den betroffenen Herstellervertretern vorher zu besprechen. Die Grundsätze der Gleichbehandlung sind zu beachten. Zur Veröffentlichung dürfen nur positiv abgeschlossene Prüfergebnisse kommen.
- (4) Das geprüfte und zugelassene Mustergerät, ausgenommen Schleppwinden, wird zu Dokumentationszwecken eingelagert. Für die Einlagerung ist die jeweilige Prüfstelle zuständig. Sie kann nach Absprache auch bei der jeweilig anderen Prüfstelle erfolgen.

3. Prüfungen durch ÖAeC und DHV

- (1) Der DHV betreibt eine Prüfstelle für alle in Nummer 1 genannten Geräte. Falls der ÖAeC ebenfalls einen Prüfbetrieb einrichtet, stimmt er sich vorher mit dem DHV weitestmöglich ab; Testflüge und andere Prüfungen sollen nach Möglichkeit gemeinsam durchgeführt werden.
- (2) DHV und ÖAeC lassen die vom jeweils anderen Verband nach den gemeinsamen Standards geprüften Muster ohne weitere Prüfung zu, Teilprüfungen werden anerkannt.

4. Prüfungen Dritter

- (1) Einer umfassenden Musterprüfung durch den DHV oder ÖAeC bedarf es nicht, wenn die Prüfungen von anderen Stellen im Auftrag und unter Überwachung des DHV oder ÖAeC entsprechend Nr. 1 durchgeführt wurden oder wenn die durchführenden Prüfstellen den Anforderungen des Anhangs V der EG-Richtlinien zur persönlichen Schutzausrüstung (Anlage 2) entsprechen, die angewandten Lufttüchtigkeitsvorschriften ein gleiches Maß an Lufttüchtigkeit wie die in Deutschland und Österreich geltenden Vorschriften sicherstellen und die Prüfergebnisse dem deutschen und österreichischen Schutz- und Sicherheitsniveau gleichwertig sind.
- (2) ÖAeC und DHV erstellen eine gemeinsame Liste der Prüfungen und Teilprüfungen anderer Prüfstellen, die den in dieser Vereinbarung festgelegten Qualitätsanforderungen entsprechen und deren Ergebnisse für die Musterzulassung verwendet werden können. Ab Inkrafttreten dieser Vereinbarung erfolgen Musterzulassungen ausschließlich nach dieser Liste.

5. Herstellerbetriebe für Luftsportgeräte/luftfahrt-technische Betriebe für Luftsportgeräte

- (1) Herstellerbetriebe, die entsprechend der Musterzulassung in Österreich oder Deutschland einen Sitz haben müssen, können ihre Betriebsstätten für Stück- und Nachprüfungen wahlweise in Österreich oder Deutschland haben.
- (2) Die in Österreich oder Deutschland nach den gemeinsamen Standards für die Durchführung der Stück- und Nachprüfungen anerkannten Herstellerbetriebe/luftfahrttechnischen Betriebe werden hinsichtlich ihrer Betriebsstätten

auch von dem im jeweils anderen Land zuständigen Verband ohne weitere Prüfungen anerkannt.

(3) Als gemeinsamer Standard werden die Voraussetzungen des DHV für die Anerkennung von Herstellerbetrieben für Luftsportgeräte (Anlage 3) vereinbart. Für Änderungen und weitere Einzelheiten gilt Nummer 1 Abs. 2 sinngemäß.

6. Information

(1) ÖAeC und DHV informieren unverzüglich den jeweils anderen über alle Vorkommnisse, die auf den Mangel eines vom anderen zugelassenen Modells schließen lassen.

Lufttüchtigkeitsanweisungen sind von DHV und ÖAeC weitestmöglich abzustimmen und möglichst gemeinsam zu erlassen.

(2) ÖAeC und DHV veröffentlichen die Lufttüchtigkeitsanweisungen beider Verbände.

7. Arbeitsgruppe Technik

(1) Für gemeinsame Entscheidungen von ÖAeC und DHV zur Ausführung und Weiterentwicklung dieser Vereinbarung werden von der gemeinsamen Arbeitsgruppe Vorschläge erarbeitet.

(2) In die Arbeitsgruppe entsenden ÖAeC und DHV je zwei Vertreter. Die Arbeitsgruppe kann einvernehmlich weitere Personen beiziehen.

8. Schlußbestimmungen

(1) Bis zum 1.7.1996 können ÖAeC und DHV die bisherigen Standards und Anerkennungen anwenden.

(2) DHV und ÖAeC streben die gemeinsame Schaffung einer Prüfplakette für die nach Nr. 3 Abs. 2 geprüften Modelle an.

(3) Die Vereinbarung tritt sofort in Kraft. Sie kann jederzeit gekündigt werden.

Gmund, den 26.2.1996

Peter Janssen

Vorsitzender des DHV

Wien, den 28.2.1996

Alois Roppert

Präsident des ÖAeC

102/96

Lufttüchtigkeitsanweisung

Quick-Out-Karabiner der Firma Finsterwalder

Bei der Liegeprobe an einem startbereiten Hängegleiter hat sich der vermeintlich geschlossene Quick-Out-Karabiner geöffnet. Wahrscheinliche Ursache war eine dünne Schicht aus Eis oder gepreßtem Schnee zwischen dem großen Karabinergehäuse und dem kleinen Einsatzteil, die Verriegelungsvorrichtung konnte dadurch nicht einrasten. Die roten Tastensicherungen konnten geschlossen werden, der nicht-eingerastete Zustand wäre nur daran zu erkennen gewesen, daß die beidseitigen Verschlüßtasten nicht herausragten.

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

1. An Hängegleitern dürfen Quick-Out-Karabiner wegen der eingeschränkten Kontrollmöglichkeit durch den Piloten nicht mehr benutzt werden.
2. An Gleitsegeln müssen die Karabiner vor der nächsten Benutzung umgerüstet sein. Vor jedem Flug müssen die roten Tastensicherungen bis zum vollen Anschlag an die Verschlüßtasten geschoben sein.

Diese Lufttüchtigkeitsanweisung wird als Sonderausgabe der Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) veröffentlicht und tritt am 15.03.1996 in Kraft.

Die Umrüstung erfolgt durch Auswechslung einer der beiden Verschlüßtasten gegen eine neue mit größerem Kopf. Die zugehörige Tastensicherung kann dann ohne ordnungsgemäße Verriegelung des Verschlusses nicht mehr in Endstellung geschoben werden.

Die Firma Finsterwalder GmbH, Pagodenburgstraße 8, 81247 München, Tel. 089/8116528, Fax 089/8144107, wechselt die Verschlüßtaste aus oder liefert das Austauscheteil mit Montageanleitung an die betroffenen Gerätehalter.

Gmund, den 13.3.1996

Bernd Schmidtler

Referatsleiter Technik

103/96

Allgemeinerlaubnis zum Mitführen von Amateurfunkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln

Nordbayern

Die Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - erläßt folgenden Bescheid:

1. Den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. mit Hauptwohnsitz in den Regierungsbezirken Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken oder Oberpfalz wird die luftrechtliche Erlaubnis erteilt, Amateurfunkgeräte, an denen keine technischen Eingriffe oder Veränderungen vorgenommen wurden und für deren Betrieb eine gültige

Genehmigung des Bundesamtes für Post und Telekommunikation vorliegt, in Hängegleitern oder Gleitsegeln mitzuführen.

2. Die Genehmigung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

2.1 Die Amateurfunkstelle ist so zu verstauen, daß ein unbeabsichtigtes Herabfallen ausgeschlossen wird.

2.2 Die Anbringung und Bedienung der Amateurfunkstelle darf weder die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beein-

trächtigen noch den Luftfahrzeugführer bei der Bedienung des Luftfahrzeugs behindern.

2.3 Unfälle oder Schädigungen Dritter, die sich aufgrund des mit dieser Genehmigung gestatteten Mitführens von Amateurfunkstellen ereignen, sind dem Luftamt Nordbayern unter Angabe von Namen und Anschrift des Luftfahrzeugführers und Darstellung des Unfallhergangs anzuzeigen.

3. Die Anordnung weiterer Auflagen bleibt vorbehalten.

Hinweise:

1. Die Genehmigung ist zurückzunehmen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben. Sie ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden oder wenn vor ihr länger als 1 Jahr kein Gebrauch gemacht worden ist (§ 79 Abs. 3, § 78 Abs. 4, § 63 Abs. 2 LuftVZO).

2. Zuwiderhandlungen gegen die Auflagen dieser Genehmigung können gem. § 58 Abs. 1 Ziff. 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden und mit einer Geldbuße bis zu 10.000 DM belegt werden, soweit sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.

3. Diese Erlaubnis gilt nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr (§ 80 Ziff. 1 LuftVZO).

Nürnberg, 14.2.1996

Regierung von Mittelfranken-Luftamt Nordbayern

Im Auftrag

Pfeffer

Mecklenburg-Vorpommern

Das Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V., die ihren Hauptwohnsitz in Mecklenburg Vorpommern haben, gem. § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. § 79 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die Erlaubnis zum Mitführen von Amateurfunkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln während des Betriebes dieser Luftfahrzeuge.

Auflagen und Bedingungen

1. Die Amateurfunkstelle darf nur auf den von dem Bundesamt für Post und Telekommunikation (BAPT) genehmigten Frequenzen für den Amateurfunkbereich betrieben werden.

2. Das Amateurfunkgerät selbst, seine Anbringung und seine Bedienung dürfen weder die Lufttüchtigkeit des Hängegleiters oder Gleitsegels beeinträchtigen noch den Piloten bei der Bedienung des Fluggerätes behindern.

3. Das Funkgerät ist sicher zu verstauen und gegen ein eventuelles Herausfallen zu sichern.

4. An der Amateurfunkstelle dürfen keine technischen Veränderungen oder Eingriffe vorgenommen werden.

Hinweise:

Die Amateurfunkstelle darf erst in Betrieb genommen werden, nachdem die dafür erforderlichen Genehmigungen des Bundesamtes für Post und Telekommunikation (BAPT) erteilt worden sind.

Dem Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der Europäischen Union Mecklenburg-Vorpommern ist eine Liste mit den Namen und Anschriften der im Geltungsbereich dieser Erlaubnis wohnhaften Mitglieder des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. zu übersenden.

Schwerin, 21.3.1996

Ministerium für Wirtschaft und Angelegenheiten der EU

Im Auftrag

Müller

Hamburg

Hiermit wird den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V., die ihren Hauptwohnsitz in der Freien und Hansestadt Hamburg haben, gem. §§ 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 LuftVG i.V.m. § 79 Abs. 1 LuftVZO die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Amateurfunkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge erteilt.

Diese Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs und wird mit folgenden Auflagen und Bedingungen verbunden:

1. Die Amateurfunkstelle darf nur auf den von dem Bundesamt für Post und Telekommunikation (BAPT) genehmigten Frequenzen für den Amateurfunkbereich betrieben werden.

2. Das Amateurfunkgerät selbst, seine Anbringung und seine Bedienung dürfen weder die Lufttüchtigkeit des Hängegleiters oder Gleitsegels beeinträchtigen noch den Piloten bei der Bedienung des Luftsportgerätes behindern.

3. Die Funkstelle ist sicher zu verstauen und vor etwaigem Herausfallen zu sichern.

4. An der Amateurfunkstelle dürfen keine technischen Eingriffe oder Veränderungen vorgenommen werden.

5. Der Betrieb der Amateurfunkstelle darf erst aufgenommen werden, nachdem die dafür erforderliche Genehmigung des BAPT erteilt worden ist.

Ein Widerruf dieser Erlaubnis ist gem. § 79 Abs. 4 i.V.m. §§ 78 Abs. 4, 63 Abs. 2 LuftVZO möglich, wenn die Auflagen nicht eingehalten werden. Auf die Strafvorschriften des LuftVG wird ausdrücklich hingewiesen.

Hamburg, 27.2.1996

Wirtschaftsbehörde

Körner

Rheinland-Pfalz

Hiermit erteilen wir den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V., die ihren Hauptwohnsitz im Land Rheinland-Pfalz haben, gemäß § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 LuftVG i.V.m. § 79 Abs. 1 LuftVZO die Allgemeinerlaubnis zum Mitführen von Amateurfunkgeräten beim Betrieb von Hängegleitern und Gleitsegeln unter folgenden Auflagen und Hinweisen:

Auflagen:

1. Die Amateurfunkstelle darf nur auf den vom Bundesamt für Post und Telekommunikation (BAPT) genehmigten Frequenzen für den Amateurfunkbereich betrieben werden.
2. Das mitgeführte Amateurfunkgerät sowie seine Anbringung und Bedienung dürfen weder die Lufttüchtigkeit der Hängegleiter oder Gleitsegel beeinträchtigen noch den Piloten bei der Bedienung des Luftsportgerätes behindern.
3. Die Funkstelle ist ausreichend zu befestigen und vor etwaigem Herausfallen zu sichern.
4. Es ist untersagt, an der mitgeführten Amateurfunkstelle technische Eingriffe oder sonstige Veränderungen vorzunehmen.
5. Die Amateurfunkstelle darf erst betrieben werden, wenn die dafür erforderliche Genehmigung des Bundesamtes für Post und Telekommunikation (BAPT) vorliegt.

Hinweise:

1. Die Erlaubnis ersetzt nicht die nach anderen Vorschriften erforderlichen Erlaubnisse, Genehmigungen oder Zustimmungen.
2. Die Auflagen, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich sind, bleiben vorbehalten.
3. Verstöße gegen die vorstehenden Auflagen können als Ordnungswidrigkeiten mit Geldbuße geahndet werden (§ 58 Abs. 1 Nr. 11 LuftVG).
4. Diese Erlaubnis kann widerrufen werden, sofern beharrlich gegen die vorstehenden Auflagen verstoßen wird oder die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind.

Koblenz, 28.2.1996

Bezirksregierung Koblenz

Im Auftrag

Hollmann

Nordrhein-Westfalen

Hiermit erteile ich den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V., die ihren Wohnsitz in NRW haben, die Genehmigung, Amateurfunkanlagen in Hängegleitern und Gleitsegeln mitzuführen.

Die Amateurfunkanlagen dürfen nur auf den genehmigten Frequenzen für den Amateurbereich betrieben werden.

Die Amateurfunkgeräte dürfen die Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge nicht beeinträchtigen.

Die Bedienung des Fluggerätes darf nicht behindert werden. Die Funkanlagen sind vor etwaigem Herausfallen zu sichern.

Falls durch den Betrieb dieser Anlagen Störungen des Flugfunkverkehrs festgestellt werden, ist der Funkverkehr einzustellen.

Die Genehmigung kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden oder wenn von ihr länger als ein Jahr kein Gebrauch gemacht worden ist.

Hinweis:

Der Betrieb einer Amateurfunkstelle darf erst aufgenommen werden, nachdem die dafür erforderliche Genehmigung des Bundesamtes für Post und Telekommunikation erteilt worden ist.

Düsseldorf, 11.3.1996

Bezirksregierung Düsseldorf

Im Auftrag

Saschek

Thüringen

Das Thüringer Landesverwaltungsamt erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. gem. §§ 27 Abs. 1 Satz 3 Abs. 2 LuftVG i.V.m. § 79 Abs. 1 LuftVZO die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Amateurfunkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge, soweit die Funkgeräte im Freistaat Thüringen an Bord genommen werden.

Auflagen und Bedingungen

1. Die Amateurfunkstelle darf nur auf den vom Bundesamt für Post und Telekommunikation (BAPT) genehmigten Frequenzen für den Amateurfunk betrieben werden.
2. Das Amateurfunkgerät selbst, seine Anbringung und seine Bedienung dürfen weder die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinträchtigen noch den Luftfahrzeugführer bei der Bedienung des Fluggerätes behindern.
3. Die Funkstelle ist sicher zu verstauen und vor etwaigem Herausfallen zu sichern.
4. An der Amateurfunkstelle dürfen keine technischen Eingriffe oder Veränderungen vorgenommen werden.

Hinweis:

Der Betrieb einer Amateurfunkstelle darf erst aufgenommen werden, nachdem die dafür erforderliche Genehmigung des Bundesamtes für Post und Telekommunikation erteilt worden ist.

Weimar, 25.3.1996

Thüringer Landesverwaltungsamt

Im Auftrag

Eichler

Südbayern und Schleswig-Holstein siehe NfGH 92/96, DHV-Info 84, S.51.

104/96

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Nummer	Muster Zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht	Klasse
GS 01-434-96	Nova Xyon 24	Finsterwalder Drachenflug 75 kg - 95 kg	2-3
GS 01-435-96	Sonic Large	Fly-market Flugsport-Zubehör 80 kg - 105 kg	2
GS 01-436-96	Sonic Medium	Fly-market Flugsport-Zubehör 65 kg - 85 kg	2-3
GS 01-437-96*	Sonic XLarge	Fly-market Flugsport-Zubehör 95 kg - 120 kg	2
GS 01-439-96	Frantic Plus L	freeX Air Sports 100 kg - 127 kg	2
GS 01-440-96	Frantic Plus M	freeX Air Sports 80 kg - 110 kg	2
GS 01-441-96	Frantic Plus S	freeX Air Sports 60 kg - 95 kg	2
GS 01-442-96	Mistral 27	Swing Flugsportgeräte 75 kg - 95 kg	2
GS 01-443-96	Mistral 30	Swing Flugsportgeräte 90 kg - 125 kg	2
GS 01-444-96	Frantic Twin	freeX Air Sports 140 kg - 220 kg	2
GS 01-445-96	Aspect S	AIREA 65 kg - 85 kg	2
GS 01-446-96	Aspect L	AIREA 95 kg - 130 kg	2
GS 01-447-96	Aspect M	AIREA 75 kg - 110 kg	2

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
GS 03-153-96	Fire	Turnpoint Fastline GmbH	100 kg

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Zulässiges Startgewicht	Klasse
01-308-96	Speedfex	Finsterwalder Drachenflug 100 kg - 140 kg	2

Hängegleitergurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast maximal
03-103-96	Sting Bolero	Arnulf E. Högner	100

105/96

Geänderte Muster

Gleitsegel

Nummer	Muster Zulassungsinhaber	Änderung	Klasse
GS 01-430-95	Nova Xyon 26 Finsterwalder	windenschlepptauglich mit Schlepphilfe	2-3
GS 01-431-95	Nova Xyon 28 Finsterwalder	windenschlepptauglich mit Schlepphilfe	2-3

106/96

Neue Herstellerbetriebe

Hersteller	Produkte
freeX Air Sports GmbH	Gleitsegel
Harmating 2, 82544 Egging	Gurtzeuge
Tel: 08176/93020, Fax: 08176/930244	

Zugelassene Flugschulen

Name	Straße	PLZ	Ort	GS	GSS	GSP	HG	HGS	HGP	ULS	F
Ostdeutsche Drachen- und Ultraleichtflugschule	Schrecker Straße 9	04838	Eilenburg				■	■			
Startplatz Paragliding	Friedrich-Ebert-Straße 31	07607	Eisenberg	■	■						■
1. Drachenniegersclub Sachsen	Flugplatz Hartenstein / postlagernd	08118	Thiersfeld				■	■		■	
Flugschule Lukas Bader	Markgraf-Albrecht-Straße 14	10711	Berlin	■	■		■	■		■	■
Segelschleppgemeinschaft Segeletz-Berlin	Blunckstraße 12	13437	Berlin							■	■
Usedomer Fliegerclub	Waldstraße 47	17449	Karshagen				■	■			■
Hamburger Drachenflugschule	Ernst-Peters-Straße 67	21629	Neu-Wulmstorf				■	■	■	■	■
HG/GS Luftfahrerschule Kiel	Alte Lübecker Chaussee 25	24111	Kiel	■	■		■	■			■
Drachenfluggruppe Bremen-Worpswede	Bergstraße 9	27726	Worpswede				■	■			■
aero Profil	Mittelstraße 6	30890	Barsinghausen				■	■			■
Flugsport Milan	Steinbrink 2	31863	Coppenbrügge				■	■		■	■
Drachenflug-Center Peter Bork	Herzog-Ferdinand-Straße 61	32425	Minden				■		■		■
Drachen- und Gleitsegelflugschule und Shop Werther	Schwarzer Weg 2-4	33824	Werther	■	■		■	■		■	■
Reinhold's Flugschule	Waldeckerstraße 13	34508	Willingen	■			■	■			■
Flugsport Gerlich + Co	Welleringhausen 28	34508	Willingen				■	■			■
Flugschule Willingen Struel & Lenze	Zur Hoppecke 12	34508	Willingen	■			■				■
Hessische Gleitschirmschule Hot Sport	Weidenhäuser Straße 1	35037	Marburg	■							■
Flugcenter Wasserkuppe	Obernhausen 48 a	36129	Gersfeld	■	■		■	■			■
Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule Wasserkuppe	St. Laurentius Straße 7	36163	Poppenhausen	■			■	■			■
Drachenflugschule Solling	Benderweg 36	37586	Dassel				■			■	■
Drachenflugschule Goslar	Friesenstraße 12	38640	Goslar				■		■		■
Gleiterschirmschule Goslar	Beekstraße 26	38640	Goslar	■							■
Harzer Gleitschirmschule	Amsbergstraße 10	38667	Bad Harzburg	■	■	■					■
Mundorf & Vogel GbR	Hagenstraße 6	38899	Hasselfelde	■	■		■	■	■		■
«Rheinland Paragliding»	Tilsiter Weg 3	41564	Kaarst	■	■	■					■
Vestischer Drachennieger Verein e.V.Karlheinz Hasler	Querstraße 67	44575	Castrop-Rauxel	■				■			■
Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg	Cosimastraße 2	51674	Wiehl	■	■	■	■	■			■
Flugschule Jobst Baeumer	Zur Schönen Aussicht 8	54317	Thomm							■	
Drachenflugschule Saar-Mosel	Bergstraße 14	54518	Platten				■				■
Drachen- und Gleitsegelschule Fritz Kurz	Hindemithstraße 39	55127	Mainz a Rhein	■	■		■	■			■
Drachenflugschule Rheinland-Vulkaneifel	Zum Moor 5	56767	Mosbruch				■	■			■
VFL Altena-Hegenscheid	Königsberger Straße 99	58638	Iserlohn	■	■						■
Flugschule Lenze	Bahnhofstraße 32	59602	Rüthen	■							■
Drachenflugschule Eric Baltussen	Am Sonnenhügel 7	59939	Olsberg				■	■			■
Westdeutsche Drachen- und Gleitschirmschule	Talstraße 12-14	59955	Winterberg	■	■		■	■			■
Flyline Michael Sattler	Bahnhofstraße 22	65551	Limburg				■				■
Drachenflugschule Saar	Schneiderstraße 19	66687	Wadern-Wadrill				■				■
Flugschule PHOENIX	Hauptstraße 39	69221	Dossenheim	■		■					■
Flugschule Sunrise	Untergasse 27	69469	Weinheim	■	■		■	■			■
Flugschule Rhein-Main-Neckar	Balzenbacher Straße 8	69488	Birkenau	■	■	■	■	■	■		■
Luftikus, Eugen's Flugschule	Hartwaldstraße 65 b	70378	Stuttgart	■			■		■		■
Flugschule Frank	Fasanenweg 8	71522	Backnang	■	■		■	■			■
Glidezeit Gleitschirm- und Drachenflugschule Tübingen	Alberstraße 3	72074	Tübingen	■	■	■	■	■	■		■
Gleitsegelschule Schwäbische Alb	Reinhardtstraße 43	72649	Wolfschlugen	■		■					■
Flugschule Albatros	Grießstraße 9	72870	Sonnenbühl 4	■	■		■	■			■
Flugschule Göppingen	Zeppelinstraße 3	73105	Dürnau	■	■	■	■	■	■	■	■
Gleiterschirmflugschule Remstal	Silcherweg 16	73655	Plüderhausen	■	■	■					■
HB-Drachensport	Christian-Schubart-Straße 17	74544	Michelbach	■	■	■	■	■	■		■
Gleiterschirmschule Löffler	Kaiserstraße 17	76131	Karlsruhe	■	■	■					■
Sport Wagner	Karlsruher Straße 66 a	76287	Rheinstetten	■	■						■
BIRDY AIRVENTURE	Weg zum Rothenbächle 6	76332	Bad Herrenalb	■	■	■					■
Flugschule Kraichtal	Sternackerstraße 13	76703	Oberacker	■	■						■
Deltaschule Hochschwarzwald	Bräunlinger Straße 4	78199	Bräunlingen-Döggingen				■	■			■
Drachenniegerverein Spaichingen	Silcherstraße 20	78549	Spaichingen				■	■			■
Skytec Drachen- und Gleitsegelzentrum	Scheffelstraße 45	79102	Freiburg	■	■	■	■	■	■		■
Drachenflug- und Gleitschirmzentrum Elztal	In der Gum 3	79215	Elzach	■			■	■	■		■
Drachen- und Gleitschirmflugschule Dreyeckland	Schauinslandstraße 16	79224	Umkirch	■			■				■
SKYMASTER Walter Wagner's Flugsport-Team	Friedrichstraße 7	79677	Schönau	■		■	■				■
Airpower Gleitschirmschule	Beim Steinernen Kreuz 10	79798	Jestetten	■	■						■

Name	Straße	PLZ	Ort	GS	GSS	GSP	HG	HGS	HGP	ULS	F
Parafly Lenggries	Engelhardstraße 33	81369	München	■	■	■					■
AEROMAX Gleitsegelschule	Engelhardstraße 33	81369	München	■	■	■					■
Gleitschirmschule München GSM	Engelhardstraße 33	81369	München	■	■	■					■
Bayerische Drachen- und Gleitschirmflugschule Garmisch	Nockherstraße 3	81541	München	■			■	■	■		■
Münchner Drachenflugschule Willy Kravanja	Balanstraße 13	81669	München				■		■		■
Münchner Gleitschirmflugschule	Balanstraße 13	81669	München	■		■					■
Flugschule Spieler	Karl-Mangold-Straße 7	82380	Peissenberg	■			■		■		■
1. Deutsche Tandem Gleitschirmschule	Alte Straße 55	82431	Kochel am See			■					■
Gleitschirmschule Garmisch-Partenkirchen	Am Hausberg 8	82467	Garmisch-Partenk.	■		■					■
Gleitschirmschule Werdenfels	Marienplatz 18	82467	Garmisch-Partenk.	■		■					■
Flugschule für Hängegleiter und Gleitschirme Speidel	Sudelfeldstraße 81	83098	Brannenburg	■		■	■		■		■
Flugschule Hochries	Hochriesstraße 80	83122	Samerberg	■	■	■	■	■	■		■
Flugschule Kampenwand	Brandnerweg 14	83229	Aschau	■		■					■
Drachenflug-Schule Chiemsee	Neuwies 34	83236	Übersee				■				■
Süddeutsche Gleitschirmschule	Am Balsberg	83246	Unterwössen	■		■					■
Flugzentrum Ruhpolding	Branderstraße 41	83324	Ruhpolding	■	■	■	■	■	■		■
Gleitsegel-Luftfahrerschule RIDE & FLY		83339	Chieming	■	■	■					■
Flugschule Berchtesgaden	Richard-Voß-Straße 73	83471	Schönau am Königsee	■			■		■		■
Klaus Schwarzer's Flugschule FLYART	Daisenberger Straße 5	83607	Holzkirchen	■	■	■	■	■	■		■
TAKE OFF Lenggries-Tegernsee Adventure Sports	An der Talstation, Postfach 1129	83661	Lenggries	■			■	■	■		■
Adventure-Sports Gleitschirmschule Fly & Bike	An der Talstation	83661	Lenggries	■	■	■					■
Paragliding Tegernsee	Tegernseer Straße 88	83700	Reitrain	■		■					■
Flugschule Kalchgruber	Furtweg 49	85716	Unterschleißheim	■	■	■					■
Flugschule Bussard	Schweizerhof 1	86877	Walkertshofen				■	■			■
Flugschule Martin Mergenthaler	Waltenerstraße 20	87527	Sonthofen	■		■					■
1. Oberallgäuer Drachen- und Gleitsegelschule	Salzweg 37	87527	Sonthofen	■		■	■		■		■
Flugschule Oberallgäu	Hüttenberg 2	87527	Sonthofen	■		■					■
OASE Gleitschirmschule Peter Geg	Am Goldbach 22	87538	Obermaiselstein	■		■					■
OFS Paragliding Ostallgäuer Fliegerschule	Xaver-Martin-Straße 1	87616	Marktoberdorf	■	■	■	■	■	■		■
Aktiv Flugsport & Freizeit	Bullachbergweg 34 a	87645	Schwangau	■	■	■	■	■	■		■
Gleitschirm-Schule Heinz Fischer	Brunnenstraße 35	87669	Rieden	■	■	■					■
Flugschule »Tegelberg«	Füssener Straße 22	87672	Roßhaupten	■		■	■		■		■
Drachen- und Gleitschirmflugschule Horst Steidl	Halde 43	88636	Illmensee	■	■	■	■	■	■	■	■
Flugschule Ulm	Eichenweg 13	89180	Berghülen	■	■	■	■	■			■
Gleitsegel-Flugschule Nürnberg	In der Büg 30	90453	Nürnberg	■	■						■
Drachenflugschule Mittelfranken	Weidenweg 40	91154	Roth 1				■	■			■
Aerosport Altmühltal	Hauptstraße 54	92345	Dietfurt	■			■				■
Flugschule Jura Reinhard Pöpl	Auf der Hohen Straße 14	92345	Dietfurt	■	■	■	■	■	■		■
AirSport Michael Fröhler	Zechenweg 6	93051	Regensburg	■	■	■	■	■	■		■
Regensburger Drachenflugschule	Waldweidenweg 11	93053	Regensburg				■	■			■
Top Gliders Gleitschirmschule	Schwandorfer Straße 24	93059	Regensburg	■		■					■
Bayerwald Gleitschirmschule	Gärtnerplatz 10	93073	Neutraubling	■	■	■					■
Drachenflugschule Kelheim	Nelkenstraße 15	93309	Kelheim				■				■
Drachenflugschule Regental	Am Vogelherd 2	93426	Roding				■	■			■
Rudi's Drachenflugschule	Grubmühle 1 a	94113	Tiefenbach				■		■		■
Drachenflugschule Nordbayern	Weizbühl 32	95497	Goldkronach	■			■				■
Flight Team	Lessingstraße 6	97072	Würzburg								■
LCT Luftsportzentrum Crawinkel	Friedrichsanfang 43	99330	Crawinkel	■	■			■			■
Flugschule Sondershausen	Mittelstraße 15	99706	Sondershausen				■				■
AIRsport TIROL	Oberbach 30 a	A-6653	Bach/Lechtal	■		■	■		■		■
Sky Club Austria	Moosheim 113	A-8962	Gröbming	■	■	■					■
Flugschule Aufwind		A-8972	Ramsau 52	■			■				■
Flugschule Engelberg/Klewenalp	Wasserfallstraße 135	CH-6390	Engelberg	■							■
Internationales Drachenflugzentrum Millau	Cabrières	F-12520	Aguessac				■				■
Papillon Harald Huber	1. rue de l'église	F-68470	Fellerling	■		■	■		■		■

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

108/96

Neue Erlaubnisse und Verlängerungen nach § 25 LuftVG

Gastpiloten werden gebeten, vor dem Fliegen mit dem Erlaubnisinhaber Verbindung aufzunehmen.

Gemeinde	Gelände Name Name	Bundesland	Startart	Höhen- differenz	Geräteart
----------	----------------------	------------	----------	---------------------	-----------

0

01474 Schönfeld	Triebenberg Ostsächsischer Fliegerclub	Sachsen	Hang	20	HG/GS
01665 Nieschütz	Golk Ostsächsischer Fliegerclub	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS
01825 Berthelsdorf	Schimmingshöhe Flugschule Albatros	Sachsen	Hang	100	HG/GS

1

14913 Niedergörsdorf	Altes Lager Drachentfliegerclub Berlin	Brandenburg	Schlepp	450	HG/GS
----------------------	---	-------------	---------	-----	-------

3

34519 Diemelsee	Stornbruch - Hinterm Hagen Flugschule Willingen Struel & Lenze	Hessen	Hang		HG/GS
-----------------	---	--------	------	--	-------

4

46348 Erle / Raesfeld	Holzheide Schaden Franz	NRW	Schlepp	150	HG/GS
-----------------------	----------------------------	-----	---------	-----	-------

5

54531 Meerfeld	Meerfelder Maar Drachenflugschule Rheinland-Vulkaneifel	Rheinland-Pfalz	Hang	170	HG
59889 Eslohe	Wenholthausen Drachentfliegerclub West	NRW	Hang	295	HG/GS
59909 Bestwig	Stüppel Drachentfliegerclub West	NRW	Hang	290	HG/GS

7

74182 Obersulm	Hundsberg Drachenflug Unterland	Baden-Würt.	Hang	120	HG/GS
----------------	------------------------------------	-------------	------	-----	-------

Gemeinde	Gelände Name Name	Bundesland	Startart	Höhen- differenz	Geräteart
----------	----------------------	------------	----------	---------------------	-----------

76831 Eschbach / Pfalz	Burg Madenburg 1. Pfälzer DFC	Rheinland-Pfalz	Hang	270	HG/GS
------------------------	----------------------------------	-----------------	------	-----	-------

9

91589 Aurach	Schwaigau Parafly Franken	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
91613 Marktbergel	Petersberg Parafly Franken	Bayern	Hang	130	GS
93086 Wörth an der Donau	Pig Mountain Bayerwald Gleitschirmschule	Bayern	Hang	60	HG/GS
93138 Lappersdorf	Pröllersfeld/Tremmelhauserhöhe Gleitschirmclub Ratisbona	Bayern	Hang	30	HG/GS
93458 Eschlkam	Eschlkam 1. Gleitschirmverein Bayerwald	Bayern	Hang	100	HG/GS
95473 Creußen	Unterschwarzach Drachentflugschule Nordbayern	Bayern	Hang	95	HG/GS
95517 Seybothenreuth	Draisenfeld Drachentflugschule Nordbayern	Bayern	Hang	60	HG/GS
96231 Staffelstein	Schloß Banz Ofr. Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein) L. Pollach	Bayern	Hang	60	HG/GS
96342 Stockheim	Neukenroth Ofr. Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein) L. Pollach	Bayern	Hang	130	HG/GS
98678 Sachsenbrunn	Sachsenbrunn Ofr. Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein) L. Pollach	Thüringen	Schlepp	450	HG/GS
99706 Sondershausen	Frauenberg Wippertaler Drachentfliegerverein Sondershausen	Thüringen	Hang	180	HG/GS

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee
Erscheinungsweise: Regelmäßig im DHV-Info, im Bedarfsfall Vorab-Veröffentlichung als Sonderausgabe an Direktbezieher.
Abonnement: 64,20 DM pro Jahr für Direktbezug (einschl. Sonderausgaben, ohne DHV-Info).

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

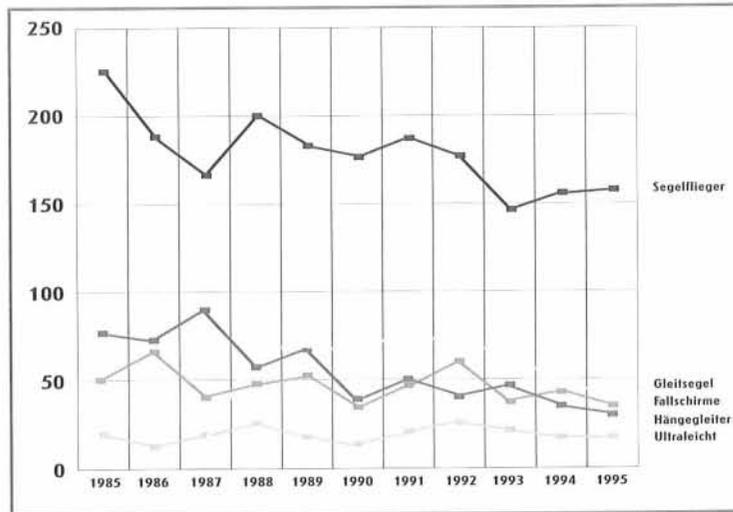
Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer 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.

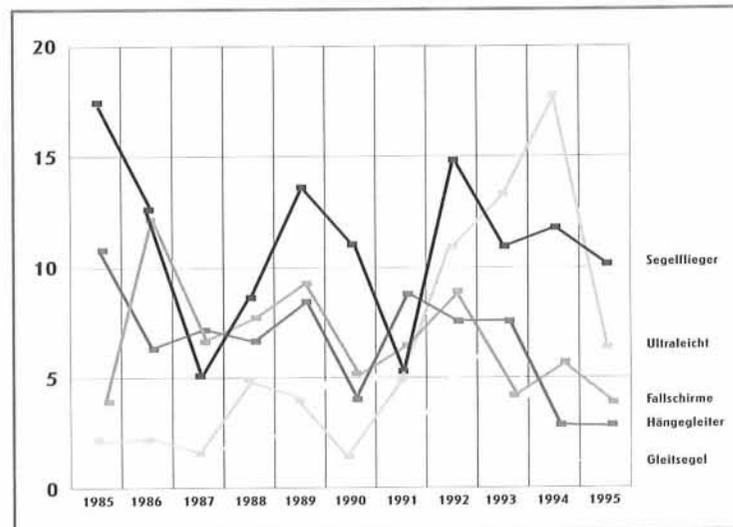
Wer als Pilot oder Gerätehalter nach § 5 Luftverkehrsordnung meldepflichtig ist, erhält zur Erleichterung seiner schriftlichen Unfallmeldung auf Wunsch ein Unfalldatenblatt zugestellt.



Unfalldatenblatt nächste Seite. Bitte heraustrennen oder kopieren und für den Bedarfsfall aufbewahren.



Unfälle in Deutschland 1995 (Luftfahrt-Bundesamt)



Tödliche Unfälle in Deutschland 1995 (Luftfahrt-Bundesamt)

	Flugzeuge			Drehflügler	Motorsegler	Segelflugzeuge	Ballone	Sprungfallschirme	Hängegleiter	Ultraleichtflugzeuge	Gleitsegel	Sonst.	Summe
	> 5.7 to	2.0 - 5.7 to	< 2.0 to										
Unfälle	3 (3)	17 (17)	158 (180)	19 (18)	57 (64)	157 (158)	41 (40)	35 (43)	30 (35)	22 (22)	40 (46)	1 (3)	580 (629)
Unfälle mit Toten	1 (1)	2 (4)	18 (18)	7 (5)	6 (4)	10 (11)	2 (1)	3 (6)	3 (3)	5 (11)	1 (1)	0 (2)	58 (67)
Tote	2 (1)	7 (13)	34 (45)	15 (8)	6 (4)	10 (12)	3 (3)	3 (6)	3 (3)	6 (17)	1 (1)	0 (3)	90 (116)

Unfalldatenblatt für Hängeleiter- und Gleitsegelpiloten

1. Fluggerät Hängeleiter Gleitsegel Gerätemuster:..... Baujahr:.....

2. Gurtzeug Muster:..... Bei Gleitsegel: Kreuzverspannung Rückenprotector Airbag

3. Unfalldatum Tag:..... Uhrzeit:

4. Unfallgelände Name..... Ort..... Hangstart- Schleppgelände
 Deutschland anderes Land:

5. Wetterbedingungen ruhig thermisch turbulent stark windig gewittrig föhnig

6. Flugphase Start bis Abheben Abflug Hauptflugphase Landeanflug Landung
 Alleinflug Doppelsitzerflug Höhe über Grund bei Störung:

7. Unfallursachen Geräteversagen zu starker Wind plötzliche Witterungsveränderung Kollision Überschlag
 Einklapper Hindernisberührung falsche Landung
 sonstige Ursachen:

Vermutlich ist der Unfall zurückzuführen auf Eigenverschulden Fremdverschulden

8. Altersgruppe bis 19 20-29 30-39 40-49 50-59 60 und älter

9. Ausbildungsgrad In Grundausbildung In A-Ausbildung A-Schein seit B-Schein seit.... Sicherheitstraining
 sonstiger Flugschein (z.B. Sonderpilotenschein): ohne Ausbildungsnachweis

10. Flug Erfahrung unter 50 Flügen bis 100 bis 250 bis 500 mehr als 500 Flüge

11. Verletzungsgrad unverletzt leicht mittel schwer tödlich
(leicht = ohne ärztliche Behandlung; mittel = ambulante Behandlung; schwer = Knochenbrüche - außer Finger, Zehe und Nasenbein - und andere Verletzungen, die zu einem stationären Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden führten)

12. Verletzungen (ggf. mehrere) Kopf Arme/Hände Beine/Füße Rippen/Brust Rücken Innere
Art der Verletzungen:.....

13. Kurze Schilderung des Unfallhergangs
(evtl. auf weiterem Blatt)

14. Verunglückter Name: Wohnort:
Straße: Tel: Fax:
 männlich weiblich

15. Meldender Name: Wohnort:
Straße: Tel: Fax:

16. Datum der Meldung, Unterschrift

Zweifelhafte Antworten bitte mit Fragezeichen (?) versehen.

Die Daten werden auf Wunsch vertraulich behandelt.

Rücksendung stets an DHV, Postfach 88, 83701 Gmund, Fax 08022/7996
erforderlichenfalls zusätzlich an
LBA, Postfach 3054, 38028 Braunschweig, Fax 0513/2355-254.



ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

19.5.96 – Info Nr. 86

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, Gurtzeuge, Rettungs- und Schleppgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebotene Produkt das DHV-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-Klassen 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, ihre Lufttüchtigkeit und die Angaben in den Anzeigen übernimmt der DHV keine Gewähr.

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 89, grün/weiß/orange, Check neu, Ersatzrohre, Räder, Gurtzeug, VB DM 1.400,-. ☎ 08176/242.

Club 15, Bj. 88, pink/blau, Räder, Ersatzrohrzöhre, VB DM 600,-. Charlie-Kniehänger u. Rettungsschirm, Bj. 91, VB DM 600,-. Rachel Integral-Helm, Gr. S, DM 100,-. ☎ 06128/41697.

Club 15, Bj. 90, ohne Check, Speedbar, Räder, Kniehänger, VB DM 800,-. ☎ 0921/65562.

Joker, Bj. 4/94, VB DM 3.500,-. ☎ 07361/43963.

Joker, Bj. 89, Check 12/96, Ersatzrohre, Räder, VB DM 1.200,-. ☎ 07331/41932.

Joker, Bj. 91, Check neu, crashfrei, Räder, Trapez, Beschlagteile, Aufhängung, DM 2.000,-. ☎ 030/4446225.

1-2

Calypso 165, Bj. 92, crashfrei, Ersatzrohre, Räder, DM 1.900,-. ☎ 0721/517252.

Calypso 165, Bj. 12/91, AK orange, US blau, VB DM 2.600,-. ☎ 02541/81832.

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

Calypso 165, Bj. 90, Speedbar, Räder, Ersatzrohre, Kniehänger, Rettung, Geschw.messer, Bräuniger Varo, kompl. VB DM 3.000,-. ☎ 09971/801842 o. 089/345601.

Delta 16, Bj. 86, Räder, Ersatztrapez, Varo Flip AV, Geschw.messer, Rettung Parasail IV, Kevlar-Helm, Kniehänger-Liegegurt, kompl. ☎ 0711/562858.

Delta 16, Bj. 86, ohne Check, Räder, Ersatzsteuerbügel. ☎ 02671/4443.

Delta 16, Bj. 86, ohne Check, Hängegurt, Rettung, VB DM 600,-. ☎ 0531/330783.

Delta 16, Bj. 87, Räder, ohne Check, VB DM 950,-. ☎ 02636/80169.

Delta 16, Bj. 85, weiß/blau/rot, Check 12/96, Räder, Ersatztrapez, VB DM 350,-. ☎ 05223/75878.

Gyro 180, Check bis Ende 1996, mit Speedbar, schw. Querrohr, Rädern, Ersatzsteuerbügel u. Kniehänger, VB DM 1.000,-. ☎ 0221/794448.

Gyro 180, Bj. 88, grün, Speedbar, Check bis 8/97, schw. Kielrohr, Segelprofilaschen überarbeitet, VB DM 680,-. ☎ 02632/82431 o. 06246/6251.

Mars 150 D, gelb/orange, Check neu, Steinbach Karpen m. Rettung, Varo, Helm, Räder, VB DM 1.950,-. ☎ 08862/93088.

Mars 150 D, Bj. 90, Check 96, gelb, Räder, Speedbar, 2 Ersatzsteuerbügel, Regenhülle, VB DM 1.950,-. Kniehänger, neuw. Rettungsgerät Ställinger HRS 10, Afro Cross Country, Helm Gr. S, VB DM 1.450,-. ☎ 069/78031209 (dl.), 06251/790282 (priv).

Mars 150 D, Bj. 11/88, Check 12/96, sehr guter Zustand, ☎ 07152/72274.

Mars 170, Bj. 89, DM 1.000,-. Gurtzeug Parasail Rettung, DM 300,-. ☎ 09836/611.

Nimbus 62/15, Bj. 88, Check bis 12/96, DM 600,-. ☎ 06582/7327.

Nimbus 62/15, Bj. 86, Räder, Helm, Kniehänger, VB DM 750,-. ☎ 0911/763023.

Perfex, Bj. 93, DM 2.800,-. Rettungsgerät Charly, DM 650,-. Gurtzeug Pinguin, Rucksack, Funk- u. Fototasche, DM 700,-. Varo Basis SP m. Halterung u. Geschw.messer, DM 550,-. Helm Icaro, XL, DM 220,-. Kompl. DM 4.500,-. ☎ 0821/156980 o. 089/9576221.

Supersport 143, Bj. 95, orange/rot, VB DM 5.500,-. ☎ 07133/15964.

Supersport 143, Bj. 95, Räder, VB. ☎ 07183/2583.

Supersport 153, Bj. 95, crashfrei, DM 6.300,-. ☎ 07183/8302.

Supersport 163, Bj. 6/94, OS weiß, US weiß/pink, Halbschalenräder, VB DM 5.500,-. ☎ 06561/3337 (abends).

Uno, Bj. 87, speedbar, 2 Trapezrohre, Kniehänger, Helm, Schirm PSRC, Check fällig, Bräuniger Höhenmesser, Bj. 90, VB DM 1.500,-. ☎ 0711/485939, Fax 6699550.

Uno, Bj. 87, Check neu, Kniehänger, PSRC-Schirm, neu gepackt, kompl. DM 1.800,-. ☎ 0711/485939, Fax 0711/6699550.

Uno, Bj. 91, pink/weiß, Räder, Kniehänger Charly, VB DM 1.800,-. ☎ 0571/30233, Fax 37380.

Uno, Bj. 85, crashfrei, Speedbar, gr. Räder, ohne Check, DM 300,-. ☎ 06371/14658.

Uno, Bj. 90, Check fällig, Integralgurt Sting, Schirm MayDayPlus, Uvex-Kohlefaserhelm, kompl. DM 2.900,-. ☎ 07303/42721.

Uno, Bj. 89, Räder, Kniehänger, VB DM 1.200,-. ☎ 030/6925648.

Vektor, Bj. 4/93, weiß/pink, DM 3.900,-. Charly Pinguin, Rettung Parasail VI Mittelleine, DM 900,-. Uvex Kevlar Helm, DM 100,-. ☎ 06105/33167.

Vektor, Bj. 94, Räder, VB DM 4.300,-. Gurtzeug Priel, Bj. 89, DM 130,-. ☎ 03441/218087.

Vektor, Bj. 3/93, 2 Steuerbügel, Räder, crashfrei, OS weiß, US pink/gelb, DM 4.000,-. ☎ 04165/1277.

2

Cloud 2, DAeCnr. 01.005.70, Bj. 83, Check 12/96, weiß/orange/rot, s.g. Zust., 2 Steuerbügel, Kniehänger, Helm, Rettung Parasail, Check 8/96, VB DM 850,-. ☎ 0711/8601742.

Competition 17, Bj. 89, Priel-Integral-Gurt, Rettung Charly, Varo Cross Country, Funk Icom IC-A20, Bodenstat. FSG 405 Dn. ☎ 089/5438272.

Funfex, Bj. 91, VB DM 2.400,-. ☎ 08063/7313.

Funfex, Bj. 92, Pinguin-Gurt, Afro-Micropanel III, viel Zubehör. ☎ 0171/4315266.

Funfex, Bj. 88, rot/weiß, Lang- u. Kurzpacksack, Ersatzspeedbar, VB DM 1.400,-. ☎ 03641/423372.

Funfex, Bj. 90, rot/gelb, DM 3.000,-. ☎ 06136/43024.

GT Top, Bj. 89, Check 12/96, OS pink/weiß, US türkis/gelb/weiß, VB DM 2.000,-. Gurtzeug Delta Fly, Bj. 89, Rettung Bj. 93, VB DM 800,-. ☎ 0711/2590453 o. 0172/7154575, Fax 0711/2590461.

Impuls, weiß/rot/multicolor, Priel Gurt, Bj. 88, Metamorfosi Rettung, kompl. VB. ☎ 08145/6012.

Impuls, Bj. 12/94, lila/magenta/pink, Zubehör, VB DM 3.700,-. ☎ 07129/4813.

Impuls, Bj. 90, rot/gelb, Check 96/97, VB DM 1.300,-. ☎ 0421/239450 (abends).

Impuls, Bj. 87, violett/weiß, Check Ende 96, 2 Ersatztrapezseilenrohre, Räder, DM 1.700,-. ☎ 06524/7155.

Impuls, Bj. 94, Räder, Ersatzrohre, pink/gelb/pink, DM 3.400,-. ☎ 07153/41920.

Impuls, Bj. 8/93, türkis/lila/pink, Charly Integral, Helm, Transportleiter, Rettungsschirm, VB DM 4.000,-. ☎ 0511/6787201 (tags) o. 456497 (ab 18.00 Uhr).

Impuls, Bj. 88, Check fällig, DM 600,-. ☎ 08031/34553 o. 09051/69530.

Impuls 14, Check neu, Lang- u. Kurzpacksack, 2 Seitenrohre, DM 1.900,-. ☎ 08232/74594.

Impuls 14, Bj. 88, weiß, Räder, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.600,-. ☎ 089/3009456 o. 0921/63919.

Impuls 14, Bj. 94, violett/gelb, crashfrei, Check, Speedbar, Räder, Ersatzsteuerbügel, DM 3.100,-. ☎ 07304/42604 o. 0731/3924084 (tags).

Impuls 14, Bj. 7/92, lila/gelb/weiß, Ersatzbügel, Geschw.messer. ☎ 08363/1468.

Impuls 14, Bj. 95, rot/gelb/rot, Madreiter-Gurtzeug, Bj. 95, Sigma-Elite-Rettung, VB DM 5.000,-. Auch einzeln. ☎ 07344/6172.

Impuls 14, Bj. 95, mint/magenta, crashfrei, VB. ☎ 0731/6023153 o. 07344/8756.

Impuls 14, Bj. 89, 5-Jahres-Check, magenta/pink/gelb, Ersatzteile, VB DM 1.450,-. ☎ 089/4307090 (abends).

Impuls IC, OS weiß, AK gelb, US gelb, crashfrei, VB DM 3.500,-. ☎ 089/3595404.

Impuls IC, Bj. 8/92, OS weiß, US gelb, AK gelb, crashfrei, Check 7/95, VB DM 3.400,-. ☎ 089/3595404.

Impuls IC, Bj. 6/90, weiß/gelb, VB DM 2.000,-. Icom ICA20, DM 650,-. ☎ 08104/7124.

Impuls IC, Bj. 90, Check neu, pink, crashfrei, VB DM 2.950,-. ☎ 02982/1808.

Jet Atlas 14, Bj. 86, Check 2/98, VB DM 900,-. ☎ 05101/58391.

Jet Atlas 14, Check u. Packs. neu, Luftbrüder, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.400,-. ☎ 06244/231 o. 0041/1/8561518.

Jet Atlas 16, letztl. Check 5/92, Charly-Schirm, Gurtzeug, Räder, VB DM 600,-. ☎ 0231/215545 (ab 19.00 Uhr).

Jet Atlas 16, Check 12/97, VB DM 1.000,-. ☎ 0365/7108912.

Jet Atlas 16, Bj. 86, Kurzpack, o. Check, VB DM 300,-. ☎ 069/7892893.

Jet Atlas 16, Bj. 83, crashfrei, pink/weiß, Ersatztrapez, Räder, DM 500,-. Kniehänger, DM 50,-. ☎ 06074/32504.

Jet Atlas 18, Bj. 84, Gurtzeug, Fallschirm, geg. Geb. ☎ 07683/301.

K 2 144, blau/pink, DM 2.990,-. ☎ 08321/9970.

K 2 144, evtl. Tausch gegen GS. ☎ 08322/8771.

K 2 144 Firebird, Bj. 90, Check, DM 1.600,-. Te. 05252/4835.

K 4, Bj. 93, rote AK, weiß/rot, VB DM 4.200,-. ☎ 06651/8002 o. 3563.

K 4, Bj. 9/92, VB DM 3.500,-. ☎ 09621/46717, Fax 62086.

K 4, Bj. 3/92, VB DM 2.500,-. ☎ 09621/46717, Fax 62086.

K 4, Bj. 2/93, Räder, 1 Trapezrohr, VB DM 3.700,-. ☎ 08091/4284.

Laser 12,8, Bj. 6/92, AK lila, Ersatzsteuerbügel, crashfrei, VB DM 3.700,-. ☎ 0721/469512.

Lightfex, Bj. 93, Sonderdesign, VB DM 3.000,-. ☎ 09832/9912 (abends - auch später).

Lightfex, Bj. 92, rot/weiß/regenbogenfarben, VB DM 2.800,-. ☎ 09921/8651.

Lightfex, Bj. 94, 3 Ersatzsteuerbügel, Räder, DM 3.500,-. ☎ 07132/43101 (abends).

Moyes Mega II, Bj. 6/82, ohne Check, Kniehänger m. Parasail Rescue-System, evtl. Helm, kompl., VB DM 600,-. ☎ 08466/1426.

Nimbus 62-17, Bj. 88, Check bis 12/96, Räder, DM 950,-. ☎ 05084/6883.

Nimbus 62-17, Bj. 88, Check 12/96, Räder, DM 950,-. ☎ 05084/6883.

Reflex CS, Bj. 94, VB DM 4.900,-. ☎ 07331/68868.

Sport 167, Bj. 89, AK blau, OS weiß, VB DM 1.200,-. ☎ 036966/7382 (ab 18.00 Uhr).

Sport 167, Bj. 4/89, Ersatztrapez, DM 1.200,-. ☎ 08845/8104.

Sport 167, Bj. 89, Mylar AK, reperaturbed. ☎ 0211/394685 (AB).

Sting 154 XC, Bj. 94, DM 3.490,-. ☎ 08323/8590, evtl. m. Zubehör. ☎ 08323/8590.

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 92, violett/neon-gelb, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.000,-. ☎ 06083/2574.

XT 145, Bj. 93, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 3.200,-. ☎ 07332/3782 (abends), 0711/8108580 (tags).

2-3

Blitz 137, Bj. 93, weiß/lila, crashfrei. ☎ 08102/5388.

Blitz 137, Bj. 93, DM 4.200,-. ☎ 0861/3548.

Blitz 155, Bj. 10/93, DM 3.800,-. ☎ 06293/1448.

Brazil 155, Bj. 4/93, AK weiß, US blau/rot/weiß, OS weiß/neon-gelb, VB DM 4.000,-. ☎ 09953/541.

Bullet Cut, Bj. 7/94, weiß/lila, Speedbar, 2 Ersatzsteuerbügel, Regenhülle, VB DM 6.800,-. Räder, Priel Competition, Bräuniger LCD 5, VB DM 950,-. ☎ 03641/22601 (dl.), 06251/790282 (priv.).

Bullet Cut, Bj. 94, DM 5.000,-. ☎ 089/8144335.

Bullet Cut, Bj. 6/94, VB DM 5.500,-. ☎ 08362/37003 (abends).

K 5, GS 93, VB DM 4.900,-. ☎ 07145/7544.

Klassik 13, Bj. 7/95, crashfrei, VB DM 6.400,-. ☎ 07162/45704.

Klassik 14, Bj. 4/95, blau, DM 6.500,-. ☎ 06083/28225.

Magic 166, Bj. 87, ohne Check, ohne Steuerbügel, neue Unterverspannung, DM 100,-. ☎ 02206/910381 (dl.).

Magic 166, Bj. 87, ohne Check, VB. Kellerkarpfengurt, DM 50,-. Jethelm, DM 40,-. Schlafsackliegegur, DM 30,-. ☎ 089/1236691.

Merlin 148, Check u. Packs. neu, Luftbrüder, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.400,-. ☎ 06244/231 o. 0041/1/8561518.

Merlin 148, Bj. 3/95, crashfrei, VB DM 6.000,-. ☎ 04273/1083.

Merlin 148, Bj. 7/95, Kevlar AS, US gelb/rot, DM 5.900,-. ☎ 06661/730175.

Moyes GTR 148, Bj. 90, Randbogen-spanner, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.500,-. ☎ 07332/3782 (abends), 0711/8108580 (tags).

Moyes GTR 148, Bj. 12/90, Check neu, VG, violett/gelb, OS weiß, Räder, VB DM 2.100,-. Priel Racer dkl.blau/violett, DM 250,-. ☎ 089/6016036.

Moyes GTR 175 Race, Bj. 87, blau/violett, VB DM 700,-. ☎ 036846/60593.

Moyes GTR 175 Race, Check 2/98, crashfrei, VB DM 1.300,-. ☎ 06451/21673.

Pamir, Fronteinstiegurt, Slider v. Priel, E-Teile, Helm, Räder, DM 2.900,-. ☎ 08657/1273 (abends).

Pamir, Bj. 5/93, ☎ 08762/2036 (priv.), 089/21603628 (dl.).

Pamir, Bj. 91, Tausch geg. Perfex o. Funfex, o. DM 2.000,-. ☎ 0345/5501431 (länger anläuten!).

Quattro S, Bj. 88, Räder, crashfrei, VB. ☎ 09708/6262, Fax 6698.

Quattro S, Bj. 87, unfallfrei, Check fällig, VB DM 900,-. ☎ 02137/70655.

Sport 150, Bj. 7/90, AK neon-gelb, US magenta, ohne Check, DM 1.000,-. ☎ 08362/37003.

Sport 150, Bj. 90, Check 3/97, DM 2.200,-. ☎ 08808/1573, Fax 495.

Sport 150, Bj. 7/91, weiß/pink/lila, 2 Trapezrohre, DM 2.400,-. Keller Korpfen Schirm, Helm, Bräuniger, DM 900,-. ☎ 06106/733946.

Sunrise 13, Bj. 9/95, DM 7.500,-. ☎ 06359/3143 (ab 18.00 Uhr).

Sunrise 13, Bj. 96, OS u. AK weiß, VB DM 6.700,-. ☎ u. Fax 0234/412026.

Topfex, Bj. 87, Unterverspannung neu, ohne Check, DM 200,-. ☎ 08261/20911.

Xtralite 169, Bj. 3/95, Verkauf o. Tausch geg. kl. o. vergl. Ger. ☎ 09392/6530.

3

AT 145, Bj. 2/94, Extras, VB DM 4.500,-. ☎ 08362/37003 (abends).

AT 145, Bj. 90, AK gelb, weiß, 2 Steuerbügel, Check neu, VB DM 2.500,-. ☎ 0711/3161279 (ab 17.00 Uhr).

AT 145, Bj. 7/91, VB DM 2.500,-. ☎ 08386/644.

AT 145, Bj. 6/91, weiß/blau/pink, 2 Trapezrohre, DM 1.900,-. ☎ 06106/733946.

AT 158, Bj. 9/91, Afro Cirrus Varjo, Priel Integral-Gurt m. 2 Seitenschirmen Parasail, kompl. VB DM 2.500,-. ☎ 09621/14745 o. 0172/8182819.

AT 158, Bj. 92, Steuerbügel, OS weiß, US rot/weiß, VB DM 3.000,-. ☎ 06841/64773.

AT 158, Bj. 8/92, AK gelb, US grau/flieder, DM 2.500,-. ☎ 09174/1549, Fax 2190.

Blade 141, Bj. 12/95, VB DM 6.500,-. ☎ 08063/7313.

Blade 153, Bj. 7/95, weiß/grün, crashfrei, VB DM 5.500,-. ☎ 0039/75/9170725.

Bullet C 15, Bj. 88, evtl. Check neu, VB DM 350,-. ☎ 08642/750.

Bullet Novum, Bj. 91, 3 Ersatzsteuerbügel, DM 888,-. ☎ 07124/1635 o. 0711/4567897.

Bullet SP 12, Bj. 92, lila/gelb/weiß, VB. ☎ 0821/704780, Fax 741066.

Desire 151, Bj. 93, OS u. AK weiß, US rosa/lila, Competition Sleeves. ☎ 089/6091382.

Desire 151, Bj. 8/94, US flieder/grau, OS weiß, VB DM 5.400,-. ☎ 08022/67764.

Desire 151, Bj. 9/94, crashfrei, rütkis/hellgrau/flieder/weiß, Ersatzsteuerbügel u. comp.sleeves, DM 4.490,-. ☎ 09401/3812 o. 0171/4345630.

Foil 152 Combat, Bj. 92, grün/weiß, VB DM 2.400,-. Liegegurt Skyline Contest ZV, Skyline Rettung, VB DM 2.000,-. Afro Micro Panel 3, VB DM 950,-. Helm Kevlar, VB DM 220,-. Kompab, VB DM 130,-. ☎ 089/1236691.

Laser 14, Bj. 91, DM 1.900,-. Bräuniger Varjo DM 280,-. ☎ 08320/9707.

Laser 14, Bj. 92, VB DM 2.000,-. O. Tausch geg. kl. Gerät, evtl. Intermediate. ☎ 089/6134013 o. 0172/8210318.

Laser 14, Bj. 11/91, VB DM 2.500,-. ☎ 05248/1300.

Laser 14, Bj. 10/91, VB DM 1.900,-. ☎ 08381/46480 (tags), 07520/2781 (abends).

Magic IV177 Fullrace B, Bj. 88, zu verschenken. ☎ 07621/64690.

Magic Kiss 154, Bj. 90, ohne Check, DM 500,-. ☎ 089/7384991.

Magic Kiss 154, Bj. 89, DM 750,-. ☎ 0821/419349 o. 2191001.

Magic Kiss 154, Bj. 90, 2 Ersatzsteuerbügel, Segellattenschablone, ohne Check, VB DM 850,-. ☎ 0941/991101, Fax 94013.

Magic Kiss 154, Bj. 90, crashfrei, Ersatzsteuerbügel, neue Unterverspannung, VB DM 1.000,-. ☎ u. Fax 06063/3346.

Merlin 133, Bj. 11/94, 2 Ersatzbügel, VB DM 4.500,-. ☎ 08122/54180.



Milan Racer, 2 Samsons Alt. ☎ 0221/895744, Fax 8904504.

Milan Racer, Bj. 1/95, lila/gelb/weiß, crashfrei, VB DM 5.500,-. ☎ 06532/4685, Fax 1756.

Milan Racer, VB DM 5.000,-. Caddy XC Gurt, Metamorfosi Rettungsgerät, VB DM 1.250,-. Auch einzeln. ☎ 07081/8172.

Milan Racer, Bj. 7/93, AK pink, US türkis/blau, VB DM 3.800,-. ☎ 09208/57401.

Milan Racer, Bj. 10/93, Klappbasis, Check, Ersatzbügel, VB DM 4.700,-. ☎ 07231/17989, 396227 (tags).

Moyes XS 142 Race Aus., Bj. 92, DM 2.900,-. ☎ 08709/447 (abends).

Moyes XS 142 Race Aus., Bj. 4/91, Schweizer Rohre, VB DM 2.400,-. ☎ 089/6911587.

Moyes XS 155 Race Aus., Bj. 90, Check neu, VB DM 2.450,-. ☎ 07023/8648.

Moyes XS 155 Race Aus., Bj. 91, weiß/pink, VB DM 2.500,-. ☎ 08092/84974.

Moyes XS 155 Race Aus., 5 1/2 Jahre, VB DM 750,-. ☎ 08652/63322.

Moyes XS 155 Race Aus., Bj. 91, crashfrei, evtl. Gurt, VB DM 2.700,-. ☎ 05254/60546.

Moyes XS 155 Race Aus., Bj. 91, DM 2.200,-. ☎ 07946/95271, Fax 6013.

New Wave 15, Bj. 88, Integralgurt Charly Kangaroo 185, Variometer Charly Lexus, Dachträger u. Zubehör. ☎ 08372/8491.

RamAir 154, Bj. 5/95, Sonderfarben, VB DM 6.200,-. ☎ 0941/83709, 402654 (dl.).

RamAir 154, Bj. 3/95, wenig gellogen, VB DM 6.400,-. ☎ 02173/71858 od. 0172/2407931.

RamAir 154, Bj. 94, 2 Packsätze, DM 5.500,-. WW-Gurtzeug Zippermann II, schwarz, DM 300,-. ☎ 08021/7764.

RamAir 154, Bj. 95, AK gelb, US grün/gelb, VB DM 5.600,-. ☎ 09403/3409.

Reflex, Bj. 92, US schwarz/weiß, AK weiß, VB DM 3.400,-. ☎ 08041/1330.

Reflex, Bj. 7/94, Wöllysystem, VB DM 5.800,-. ☎ 07162/45704.

Reflex, Bj. 6/95, blau/weiß, VB. ☎ 02903/7627 (ab 18.00 Uhr).

Rumour 13,5, Bj. 90, Check neu, evtl. Gurtzeug etc. ☎ 07522/6586.

Rumour 14,5, Bj. 90, ohne Check, VB DM 800,-. ☎ 07334/5483.

Rumour 14,5, Bj. 90, Check 95, AK violett, OS weiß, US gelb, VG-Durchführung, Quick-Safe-Räder, Ersatztrapez, VB DM 1.400,-. ☎ 05223/75878.

Select 16, Bj. 86, ohne Check, DM 300,-. ☎ 08261/20911.

Select 16, Bj. 87, ohne Check, DM 300,-. ☎ 08261/20911.

Sensor 510 B-E, Bj. 4/91, VB DM 1.000,-. ☎ 0521/103366, Fax 05428/2466.

Vega MX, Bj. 90, Check neu, DM 1.500,-. ☎ 0721/557754.

Vega MX, Bj. 90, Trilam, o. Check, DM 600,-. ☎ 08347/558.

Vega MX, Bj. 89, pink/gelb, VB DM 400,-. ☎ 07240/5648.

Xtralite 137, Bj. 11/94, AS pink, US lila/weiß, DM 4.500,-. ☎ 02735/2309.

Xtralite 137, Bj. 96, VB DM 6.900,-. ☎ 08176/1700 (Manuela Schneider, tags).

Xtralite 137, Bj. 94, VB DM 4.900,-. ☎ 08176/1700 (Manuela Schneider, tags).

Xtralite 147, Bj. 7/94, AK/OS weiß, US lila/türkis, VB DM 6.400,-. ☎ 08571/6260.

Xtralite 147, Bj. 95, blau/weiß/lila, DM 5.900,-. ☎ 06083/28225.

Zephir (CX), Bj. 87, OS pink, AK blau, US multicolor, VB DM 1.800,-. ☎ 06196/62619 (18.00 - 20.00 Uhr).

Zephir (CX), Bj. 91, Gurtzeug HA Integral, Vario Bräuniger Basis, Charly Mittelschirm o. Öffng., VB DM 1.950,-. ☎ 0651/83426.

Zephir (CX), Bj. 8/88, gelb, US Multicolor, Crashfrei, Check 8/96, Gurtzeug Charly Pinguin, Rettung, Afro Vario, VB DM 1.750,-. ☎ 02355/2717.

Haftungsausschluss!

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

Zephir (CX), Bj. 88, Check 1/96, DM 800,-. ☎ 07443/30307, Fax 1433.

Zephir (CX), Bj. 90, Check 1/96, DM 1.300,-. ☎ 07443/30307, Fax 1433.

Zephir (CX), Bj. 87, ohne Check, DM 400,-. ☎ 069/733365.

Zephir (CX), Bj. 90, 2. Gerät f. Ersatzteile. ☎ 05251/22204 (tags), 02953/1544.

Zephir (CX), Bj. 7/93, DM 5.000,-. ☎ 07371/7267 o. 1760, Fax 13209.

Zephir (CX), Bj. 89. ☎ 02505/3395 (ab 19.30 Uhr).

Nächstes Info Nr. 86 Juli 1996 Anzeigenschluß 19. Mai 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

Gleitsegel

1

Black Magic 22, Bj. 92, B-Leinen-taugl., VB DM 950,-. ☎ 0881/40995.

Black Magic 24, Bj. 91, crashfrei, violett/grün, Sitzgurt, Rettung, Vario, DM 1.500,-. ☎ 0781/790025 (tags), 07423/3212 (Wochenende).

Black Magic 27, Bj. 6/91, Check 11/97, weiß/gelb, DM 800,-. ☎ 0911/516371 (ab 18.00 Uhr).

Black Magic 27, Bj. 7/90, pink/gelb, Check 7/96, evtl. Rettungsgerät, Bj. 91, k. Notflüg. ☎ 08651/1720.

Black Magic 27, Bj. 90, DM 900,-. Second Chance 118, DM 700,-. Vario DM 400,-. Kompl. DM 1.900,-. ☎ 06132/57719.

freeX Funiac L, Bj. 10/95, blau/gelb, DM 3.200,-. ☎ 06146/5444.

freeX Funiac M, Bj. 5/95, weiß/orange, DM 3.200,-. ☎ 08022/74001 o. 0171/6312542.

Magic Cloud 27, Bj. 91, Check u. Leinen neu, VB DM 3.400,-. ☎ 09497/1317, Fax 6343.

Magic Cloud 27, VB DM 650,-. Sitzgurt DM 150,-. Rettungsschirm DM 500,-. Bräuniger Alto Vario DM 280,-. ☎ 089/7854387.

Magic Cloud 27, Bj. 91, Check u. Leinen neu, VB DM 3.400,-. ☎ 09181/42420, Fax 09185/5611.

Sigma 918, Bj. 3/96, DM 4.400,-. Gurt Skyline Supersede, DM 500,-. ☎ 07361/79475.

Trend 21, Bj. 90, pink/gelb, Check bis 3/96, DM 500,-. ☎ 089/968255 (abends).

XC 10 (Jaguar), Bj. 90, gelb/violett, DM 900,-. ☎ 07522/1327.

XC 10 (Jaguar), weiß, Gurtzeug, Rettung, DM 1.500,-. ☎ 0711/378428.

XC 11 (Jaguar), Bj. 90, gelb, DM 300,-. ☎ 089/337720 o. 09851/3597.

1G

Comanche 26, Gurtzeug Siting Bull, Rettung Mayday, Helm, DM 1.699,-. ☎ 06107/63233, Fax 1570.

Nova Philou 26, Bj. 7/95, VB DM 2.800,-. ☎ 089/38002801.

Nova Philou 26, Bj. 95, Gurtzeug UP Sport Bj. 94, Rettung Esprit Light Bj. 88, Vario Bräuniger Basic, kompl. DM 4.700,-. ☎ 089/969255.

1-2

Brizair 10, Bj. 87, Gurtzeug, VB DM 250,-. ☎ 07133/3624.

Corvette 23, Bj. 91, Gurtzeug, DM 1.200,-. ☎ 0711/3260116.

Corvette 23, Bj. 91, Gurtzeug, VB DM 1.200,-. ☎ 0711/3260116.

Dimension 27 Modell 91, Check neu, Reserve Pro Design, Perche Fashion Fly 2, Perche-Overal, Rückenprotektor, Vario, Helm, kompl. DM 1.800,-. ☎ 07403/12690.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 4/91, evtl. Gurtzeug Vanblon Diagonal, kompl. DM 490,-. ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Discus 1000/80, Bj. 95, Trimmer, violett/weiß, Gurtzeug Paratech A 1, Rettung Firebird RS 2, Bj. 94, kompl., VB DM 4.800,-. ☎ 08456/8144.

Dolphin 24, Bj. 10/94, blau, VB DM 2.500,-. ☎ 07331/947095.

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug Firebird, Rettung Firebird R1, Vario Bräuniger P II, Schleppklinke Koch, Helm, DM 1.550,-. ☎ 02865/1349.

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug Perfekt, Rettung Columbus, Helm, VB DM 1.400,-. ☎ 06042/81388 (tags), 69745 (abends).

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug, Rettung, Vario, Schleppklinke, Helm, DM 1.550,-. ☎ 02865/1349.

Dream 90/24, Bj. 91, MayDay Plus, Husky-Gurtzeug, Vario P II, Mainz, Gr. 40, auch einzeln. VB DM 2.450,-. ☎ 07720/63448.

Grafit Large, Bj. 10/94, DM 1.750,-. Evtl. m. Gurtzeug DM 2.100,-. ☎ 08376/1468 o. 02244/80048.

Grafit Large, Bj. 5/93, lila, Check neu, VB DM 2.800,-. ☎ 07761/58884 o. 077641097.

Grafit Large, Bj. 2/95, pink, Gurtzeug, VB DM 2.900,-. ☎ u. Fax 06022/22455.

Grafit Large, Bj. 6/93, Gurtzeug ZZ-Top, Schleppklinke, Vario, DM 2.600,-. ☎ 0931/3096145 (8-17 Uhr).

Grafit Medium, Bj. 10/93, Leinen-check, magenta, Gurtzeug Perche 10/92, Rettung Amigo, Packs. m. Tragesys., Helm, auch einzeln. ☎ 089/587412 o. 08032/98020.

K2, Bj. 91, blaue AK, pink/grün, kleines Trapez, DM 2.000,-. ☎ 06531/8002 o. 3563.

Karat 21 c, Bj. 91, pink/grau, DM 850,-. ☎ 05382/6286.

P 22/25, Bj. 9/93, Gurtzeug Siting Bull u. Charly Second Chance 96, kompl. VB DM 2.900,-. ☎ 07665/930045.

Solution 26, Check, Minitex Rettung, Gurtzeug SubAir, Bräuniger Alto Vario P II, DM 1.500,-. ☎ 08136/6861 o. 089/382-25243.

Solution 26, Bj. 91, ohne Check, VB DM 500,-. ☎ 07132/6345 (abends).

UP Pickup 47, Bj. 6/94, DHV-Trimmer, VB DM 3.700,-. zusätzl. Gurtz. + Rettung ☎ 08024/2422 o. 08102/6540.

UP Pickup 47, Bj. 11/94, pink, Trimmer, DM 4.200,-. ☎ 08861/68215, Fax 6392.

UP Pickup 47, Bj. 95, Gurtzeug Paratech B 1, Rettung UP-Biplace, DM 6.500,-. ☎ 06107/63233, Fax 1570.

1-2 G

Boogie M, Bj. 6/95, VB DM 3.100,-. ☎ 0831/13966 o. 089/751029.

Brizair 25, Bj. 7/91, Gurtzeug Pimo, Bj. 2/95, VB DM 1.300,-. ☎ 07031/804995.

Brizair 25, Bj. 92, Check 95, Rettung Charly Second Chance, Gurtzeug Ailes de K Primo, Römer-Helm, auch einzeln. ☎ 07821/76698.

Flyair 950, Bj. 8/93, Check neu, Gurtzeug, Helm, Rettung, kompl. DM 2.200,-. ☎ 02162/21209 (ab 17.00 Uhr).

Flyair 950, Bj. 92, pink/gelb, VB DM 1.100,-. ☎ 07152/26527.

P 21/23, Bj. 92, Gurtzeug Modular, VB DM 1.500,-. ☎ 07031/738816.

P 21/23, Bj. 92, Check 2/97, Gurtzeug, Rettung Charly Second Chance, kompl., DM 2.100,-. ☎ 07553/60586.

P 21/27, Bj. 9/94, Gurtzeug Paratech Modular, Speedsys., Rettung Charly, VB DM 2.500,-. ☎ 030/5340862 o. 0234/865256.

P 21/29, Bj. 6/93, Check 6/97, Gurtzeug Modular, Rettung Sigma fast open, Speedsys., VB DM 3.850,-. Bräuniger Alto Vario P III, VB DM 400,-. ☎ 0551/795347.

P 21/29, Bj. 93, Check neu, Gurtzeug u. Rettung, VB DM 2.900,-. ☎ 06206/75700, Fax 75008.

2

Swift Easy 22, Bj. 8/89, pink/violett, VB DM 500,-. ☎ u. Fax 089/169068.

A 5-26 Sport, Bj. 3/96, lila/weiß, DM 4.500,-. ☎ 06359/3143 (ab 18.00 Uhr).

A4 28, Bj. 95, rot/gelb, Fußbeschl., Rettung Flight Design, Bj. 1992, Gurtzeug Perche, lila, Bj. 12/95, VB DM 6.000,-. ☎ 05206/4544.

A4 28, Bj. 3/95, lila/blau, Gurtzeug Perche Perfekt Kreuzgurt, Rettung Parasail Esprit-Light, Vario Flytec, DM 3.900,-. ☎ 07159/41753.

A4-25, Bj. 93, gelb/rot, Gurtzeug, Rettung MayDay Plus, VB DM 3.500,-. ☎ 09491/837, Fax 3426.

A4-25, Bj. 93, weiß, DM 3.000,-. ☎ 07652/313.

Advance Alpha 25, Bj. 92, Rettungsgerät, Gurtzeug, VB DM 1.800,-. ☎ 07681/470819 (tags), 6434 (abends).

Advance Epsilon 26, Bj. 7/94, lila, DM 3.000,-. ☎ 08542/1341.

Apache II 23, lila/weiß, DM 1.900,-. Firebird-Komfort-Gurtzeug Vest mit integr. Rettungssystem, RS 2, DM 1.390,-. ☎ 07351/21579.

Apache II 23, Bj. 1/93, lila, Check 6/95, VB DM 1.900,-. Fax 06151/935093.

Apache II 26, Bj. 93, lila/weiß, Gurtzeug Siting Bull Lite, Check neu, DM 2.300,-. ☎ 07247/82-4942 o. 0721/813703.

Apache II 26, Bj. 93, Kreuzgurtzeug, Rettung Charly 96, Fly-Helm, kompl. DM 2.450,-. Auch einzeln. ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Apache II 29, blau/weiß, Check 5/97, VB DM 1.400,-. Sitzgurt DM 300,-. Rettung Flight Design, DM 400,-. Armbanduhr Avocet m. Vario, DM 200,-. ☎ 07023/6552, Fax 73090.

Apache II 29, Bj. 5/93, 96er Check, DM 1.800,-. ☎ 06732/63373 Fax 63340.

Apache II 29, Bj. 9/93, pink/weiß, Check neu, Rettung Charly Second Chance, Sitzgurt, gerne kompl., VB DM 2.900,-. ☎ 089/527106.

Apollo 27, Bj. 8/92, Check bis 10/96, Rettung Charly 96, kompl. DM 2.000,-. ☎ 069/345877.

Apollo medium 24, Bj. 92, Check neu, VB DM 1.750,-. Alto Vario Bräuniger, DM 450,-. Rettung Sigma DM 400,-. Sitzgurt Perfect, DM 400,-. ☎ 07176/3800 (abends).

Apollo medium 24, Bj. 92, pink, Check evtl. neu, VB DM 1.800,-. ☎ 0371/2601648 (ab 19.00 Uhr).

AT 1/21, Bj. 2/93, pink, evtl. Gurtzeug, VB DM 999,-. ☎ 05921/330363 (ab 17.00 Uhr).

Bliss Large, Bj. 10/92, Leinen neu, Rettung Columbus 18, Gurtzeug Perche Perfekt, DM 2.700,-. ☎ 06151/146289.

Compact 33, Bj. 7/93, Check neu, VB DM 3.700,-. ☎ 07303/7389.

Compact 33, Bj. 8/94, Turtle II, Rettung Turnpoint Esprit, Vario Flytec 3005, kompl. DM 4.999,-. ☎ 07141/904210.

Compact 33, Bj. 6/95, Gurtzeug UP Action IX, Bj. 6/95, Reserve Plus 35, Bräuniger Vario Basis, Bj. 7/95, kompl. DM 5.600,-. Auch einzeln. ☎ 0214/68836.

Corado 12, Bj. 90, Gurtzeug, Rettung, DM 500,-. ☎ 0451/598040.

Cyclop 40 Mono, pink, VB DM 2.300,-. ☎ u. Fax 069/7384991.

Discus 2000/70, Bj. 93, Check neu, pink/weiß, DM 2.300,-. ☎ 07150/31694.

Discus 2000/70, Bj. 3/93, lila, 60-85 kg, VB DM 2.200,-. Gurtzeug Venary DM 750,-. evtl. mit oder ohne Rettung, DM 700,-. Vario, 1 Jahr alt, DM 990,-; mit oder ohne Software. ☎ 07524/5794 o. 08153/4737.

Discus 2000/90, Bj. 6/94, Check neu, VB DM 2.600,-. ☎ 08821/79247.

Dream 24 3 Trageturte, Bj. 4/91, gelb/rot, VB. ☎ 0641/31556.

EQ Sport 24, Bj. 91, Gurtzeug Charly Flip, Bj. 91, Rettung Second Chance, Bj. 91, VB DM 1.800,-. ☎ 08803/61130 (abends).

Ex-Tase 27, Bj. 87, für Deko, DM 150,-. ☎ 089/968255 (abends).



freeX Francic M, Bj. 5/95, DM 3.700,-
☎ 08102/6540.

freeX Francic M, Bj. 7/95, weiß/orange, DM 3.800,- ☎ 08161/804370 (9.00 - 18.00 Uhr). ☎ 81448 (ab 18.00 Uhr).

freeX Francic M, Bj. 6/95, rot/weiß, Beschleuniger, Gurtzeug Flight Design, DM 4.000,- ☎ 02102/17416.

freeX Francic M, Bj. 2/95, lila/grün, Beschleuniger, DM 3.100,- ☎ 08042/2781.

G-Sport XL, Bj. 7/95, Beschl., VB DM 3.400,- ☎ 08248/7600.

G-Sport-L, Bj. 7/95, incl. Packsack u. Beschleuniger, VB DM 3.400,- ☎ 08248/7600.

G-Sport-L, Bj. 7/95, weiß/lila, Beschleuniger, DM 3.500,- ☎ 08224/90155.

G-Sport-L, Bj. 9/6, VB DM 3.500,- ☎ 08191/46154 (ab 18.00 Uhr).

G-Sport-L, Bj. 9/5, VB DM 2.850,-. Sitzgurt **Charly Husky**, VB DM 250,-. Rettungsschirm Charly 118, VB DM 550,-. Bräuniger Alto Vario, DM 320,- ☎ 089/7854387.

G-Sport-L, Bj. 4/95, weiß/gelb, DM 3.100,-. Gurtzeug Turtle m. integr. Rettungsschirm RS 2, DM 990,- ☎ 07432/171649 (ab 18.00 Uhr).

G-Sport-L, B. 4/96, pink, DM 3.990,- ☎ 07351/21579.

Harley Elit, Bj. 9/0, Check bis 12/95, SupAir-Gurtzeug, VB DM 590,- ☎ u. Fax 07223/83227, o. 941-490 (dl., Hr. Topor).

Karat 19 c, Bj. 91, pink/lila, VB. ☎ 07153/42399.

Marlin 26, Bj. 8/94, Speedsys., VB DM 2.000,- ☎ 07072/4543.

Marlin 26, Bj. 94, 2-Jahres-Check, DM 2.500,- ☎ 0221/2583834.

Marlin 26, Bj. 94, Check, DM 2.500,- ☎ 0221/2583834.

Marlin 26, Bj. 94, violett/weiß, Speedsys., evtl. m. Check, Gurtzeug, DM 2.700,- ☎ 0221/5501127.

Marlin 26, Bj. 94, Check 1/98, blau/weiß, VB DM 2.900,- ☎ 089/4300735 (abends).

Marlin 26, Bj. 3/94, DM 1.200,- ☎ 08321/83765.

Marlin 26, Bj. 5/95, violett/weiß, Beschl., VB DM 2.500,- ☎ 07432/15220.

Marlin 29, Bj. 4/95, DM 2.750,-. Rettung Charly 118, DM 730,- ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Marlin 29, Bj. 10/95, Rettung RS 2, Gurt Edel Protektor, Helm, VB DM 3.700,-. Auch einzeln. ☎ u. Fax 089/525414.

Nova Phocus 29, Bj. 10/94, DM 2.600,- ☎ 06147/2267.

Nova Phocus 29, evtl. Rettung etc. ☎ 02192/7531.

Nova Phocus 29, Bj. 1/95, grün/violett, VB DM 3.300,- ☎ 08340/351 (ab nachmittags).

Nunki 28, Bj. 10/94, Gurtzeug, Rettung, Helm, auch einzeln. VB DM 3.200,- ☎ 02162/21209 (ab 17.00 Uhr).

P 22/28, Bj. 93, gelb, Check 1 Jahr, DM 2.700,- ☎ u. Fax 0431/397709.

P 22/28, lila/gelb, Modular, Paratech-Kombi, Helm, Alto Vario P III, MiniteX-Rettung, kompl., DM 2.500,- ☎ 08651/64464.

P 22/28, Bj. 93, Kompl.-Ausüst., ☎ 0221/174427.

P 22/28, Bj. 93, Check neu, Gurtzeug Modular, Rettung MiniteX, VB DM 3.200,- ☎ 08063/5585.

P 40/26, Bj. 5/93, weiß/orange, Check neu, Speedsys., DM 2.200,-. Rettung MiniteX 110 Bj. 8/94, DM 550,-. Kompl. DM 2.500,- ☎ 09142/2234 o. 09145/6319.

P 40/26, Bj. 4/93, Check neu, DM 1.800,- ☎ 07724/7441 o. 6390.

P 40/26, Bj. 93, weiß/rot, VB DM 3.500,-. Gurtzeug Husky, VB DM 500,-. Rettung Charly Second Chance, Bj. 91, VB DM 400,-. Bräuniger Vario P III, VB DM 550,- ☎ 0711/6876742.

P 40/26, Bj. 93, pink, Check neu, VB DM 2.250,- ☎ 0711/8262102.

P 40/26, Bj. 94, m. Beschleuniger, VB DM 2.250,- ☎ 089/1785664, Fax 178093-11.

P 40/29, Bj. 93, pink, Check neu, VB. ☎ 07568/381, Fax 1362.

P 40/29, Bj. 3/93, Check 1/97, VB DM 1.500,- ☎ 07631/73958 o. 791113.

P 40/29, Bj. 9/92, Gurtzeug, VB DM 2.200,- ☎ 0621/294-2401 (bis 16.00 Uhr).

P 40/29, weiß/neongelb. ☎ 08106/32645.

P 40/29, Bj. 1/93, VB DM 1.700,- ☎ 08031/262926.

Phönix 28, Bj. 6/93, DM 1.950,- ☎ 07123/31656.

Phönix 28 U, GS 93, Check, Gurtzeug, DM 1.200,- ☎ 0711/582703.

Sensor XL, Bj. 7/95, lila, DM 3.700,- ☎ 08334/552.

Space 22, Bj. 93, pink, Check 1/97, VB DM 1.200,- ☎ 0721/614257.

Space 22, Bj. 93, pink, Gurtzeug, Rettung Charly Revolution, VB DM 2.900,- ☎ 08662/8678.

Space 24, Bj. 9/93, lila, Check, VB DM 2.200,- ☎ 09373/4616.

Space 24, Bj. 9/93, lila/weiß, Kappe m. Packsack VB DM 1.800,- ☎ 089/6517702 o. 52395-192.

Space 24, Bj. 93, türkis, Check 11/96, DM 950,- ☎ 07032/33952.

Space 24, Bj. 93, Check 6/97, grün/weiß, Fußbeschl., VB DM 1.150,- ☎ 06128/44483.

Space 24, Bj. 6/94, weiß Rainbowdesign, Charly Husky Gurtzeug, VB DM 2.200,- ☎ 0911/493664.

Space 24, Bj. 94, pink, VB DM 3.000,- ☎ 09123/75800 (Mo. - Fr. 16.00 - 18.00 Uhr).

Space 24, Vonblon Gurtzeug, Charly-Mittelleine, Check neu, VB. ☎ 06283/5376, Fax 51650.

Space 24, Mod. 94, Check neu, lila, Gurtzeug Sitting Bull, Rettung Oskar Integral, Fußbeschl., DM 3.000,- ☎ 07635/3573.

Space 27, Bj. 93, Check 98, pink, VB DM 2.400,- ☎ 02561/3407.

Space 27, Bj. 93, türkis, Gurtzeug Perche, Rettung, Check neu, DM 2.900,- ☎ 06340/5168.

Space 27, Bj. 7/93, türkis, Check 7/97, DM 999,- ☎ 0211/7972108 (abends) o. 02064/18795.

Space 30, Bj. 4/93, pink, Check neu, DM 2.000,- ☎ 0521/87771 o. 05206/5347.

Space 30, Bj. 94, Rainbow-Design, Check neu, DM 2.600,- ☎ 07644/6275.

Space 40 Tandem, Bj. 9/95, VB DM 5.200,- ☎ 08031/262926.

Space 40 Tandem, Bj. 11/95, DM 2.500,- ☎ 08376/8474.

Stellar 31, Bj. 93. ☎ 05626/646.

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, pink/gelb, Check, kompl. DM 2.000,- ☎ 08321/5298 (ab 18.00 Uhr).

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 92, pink, DM 1.500,- ☎ 089/5707674.

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 10/92, VB DM 1.400,- ☎ 08444/1229.

Stellar 35, Bj. 5/93, m. Speedsys., weiß/violett, Check u. Leinen neu, Gurtzeug, DM 2.000,- ☎ 05604/6742.

Super Space L, blau/weiß, DM 4.300,- ☎ 06083/2654.

Super Space M, Bj. 7/95, VB DM 3.950,- ☎ 07031/878984.

Twist 25, Bj. 91, pink, Rettung MiniteX 110, Bj. 91, Gurtzeug Vonblon Liga, Bj. 92, Helm, Check Ende 96, Vario Flytec 3010, VB DM 1.200,-. Mit Vario VB DM 1.600,- ☎ 089/3615876.

Twist 25, Bj. 91, Vonblon-Gurtzeug, VB DM 1.000,- ☎ 07571/14463.

Twist 25, Bj. 90, DM 1.000,- ☎ 0671/72017 o. 36800.

Twist 28, Bj. 90/91, Check bis 1/97, Gurtzeug, VB DM 400,- ☎ 02268/1753.

Twist 28, Bj. 90, Kreuzgurt Firebird Pro-Comfort, Bj. 91, VB DM 400,- ☎ 07150/32346.

Vision L, Bj. 10/94, pink, DM 2.900,- ☎ 07621/591150.

Vision L, Bj. 9/94, violett/weiß, VB DM 3.800,- ☎ 07461/15491 o. 705159 (tags).

Vision L, Bj. 2/95, blau/weiß, VB DM 3.600,- ☎ 06202/4111 o. 08686/8589.

Vision L, Bj. 6/94, lila/weiß, DM 2.700,-. Bräuniger Vario P I, DM 150,- ☎ 08654/58192 (Fr. - Mo.), 8361 (Mo. - Fr.), Fax 8361.

Vision L, Bj. 7/94, blau/weiß, VB DM 3.800,-. Gurtzeug Vonblon Liga Integral, Rettung Vonblon Champion 235, VB DM 1.450,- ☎ 07235/1833, Fax 7236.

Vision L, Bj. 7/94, pink, VB DM 3.200,- ☎ 08373/7499.

Vision L, Bj. 6/94, blau, DM 3.000,- ☎ 089/337720 o. 09851/3597.

Haftungsausschluss!

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

Vision L, Bj. 7/95, petrol, Gurtzeug Supersede, Revolution 2, Bräuniger Classic, DM 5.000,- ☎ 08326/9573.

Vision M, Bj. 4/94, Check neu, Gurtzeug, ADK Integral m. Protector, VB DM 2.700,-. Auch einzeln. ☎ 08376/8474.

Vision M, Bj. 8/95, orange/weiß, DM 4.100,- ☎ 08846/1554 o. 08842/78211 (Arbeit).

Vision M, Bj. 10/94, pink, DM 2.900,- ☎ 07621/591150.

Vision M, Bj. 7/95, lila/weiß, Speedsys., VB DM 3.650,- ☎ 07452/77191.

Vision M, Bj. 8/94, blau/weiß, DM 2.800,- ☎ 06146/5444.

Vision M, Bj. 8/94, lila/weiß, VB DM 2.700,- ☎ 08324/930118.

Vision M, Bj. 4/95, magenta, Speedsys., DM 3.500,-. Gurtzeug Rodco, Reserve Oscar, DM 390,-. Helm Firebird Kevlar, DM 200,-. Vario Bräuniger, DM 330,-. Kompl. ExtraVB. ☎ u. Fax 0761/66904.

Vision S, Bj. 6/95, DM 2.200,- ☎ 08322/2628.

Zenith 26, Charly 96, Rettung, Sitzgurt, Speedsys., VB DM 2.200,- ☎ 05032/94040.

Zenith 26, Bj. 90/91, Check bis Ende 96, Gurtzeug, VB DM 800,- ☎ 02268/1753.

Zenith 26, Bj. 91, pink/lila, m. Speedsystem, VB DM 1.200,- ☎ u. Fax 09191/60657.

2 G

A 5-30 Sport, Bj. 2/96, Speedsys., VB DM 4.490,- ☎ 07157/61991.

Nova Phocus 131, Bj. 1/96, grün/lila, Gurtzeug Charly Primus, Rettung Charly R II, DM 7.200,- ☎ 03933/804716.

Haftungsausschluss!

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

Apache 23, blau, DM 1.190,-
☎ 07432/171649 (ab 18.00 Uhr).

Apache 26, Bj. 10/92, lila/weiß, Sittung Bull, DM 950,- ☎ 02392/966952.

Apache 26, lila, Gurtzeug, Rettung etc., Check neu, kompl. DM 2.300,- ☎ 08321/9441.

Apache 26, Bj. 5/92, pink/weiß, Gurtzeug Sittung Bull u. Packsack, 2-Jahres-Check u. Leinen neu, VB DM 1.500,- ☎ 0711/717396.

Apache 29, Bj. 8/92, pink/weiß, Sittung Bull u. Packsack, DM 1.350,- ☎ 06221/374033.

Apache 29, Bj. 12/92, Stammleinen u. Check neu, VB DM 1.890,- ☎ 07157/61991.

Apollo 30, Bj. 92, VB DM 1.150,-
☎ 0228/477614.

Apollo 30, gelb, DM 1.900,- Gurtzeug Force, Rettung Charly, Integralhelm. ☎ 0228/327656 (priv.), 940-1242 (dl.).

Apollo 30, Bj. 93, ohne Check, Gurtzeug Edel Force, Charly Rettung R II, VB DM 2.400,- ☎ 08223/2684.

Apollo 30, gelb, Gurtzeug Edel Force, Rettung Charly SC, Integralhelm, Zubehör, DM 2.800,- ☎ 0228/327656 (priv.) o. 940-1242.

Flyair 1000, Bj. 93, pink/violett, Gurtzeug Paratech, VB DM 2.500,- Rettung Charly 93 Doppelk., VB DM 750,- ☎ 0831/17011.

Flyair 1000, Bj. 92, Check neu, Gurtzeug, VB DM 1.600,- ☎ u. Fax 089/169068.

2-3

Advance Omega III/29, Bj. 12/94, weiß/pink, DM 2.900,- ☎ u. Fax 089/285030.

Aerologic 51, Bj. 3/94, weiß/lila/pink, starke Beleining, Check neu, VB DM 2.500,- ☎ 0761/494236 (ab Mitte Mai).

Aerologic 51, Bj. 4/94, lila, Check neu, VB DM 2.900,- ☎ 07724/1808 (abends/öfter vers.).

Aerologic 51, Bj. 9/93, OS lila, US weiß, VB DM 2.590,- ☎ 089/15919130.

Aerologic 51, Bj. 9/93, pink/lila, VB DM 2.300,- ☎ 0641/31556.

Aerologic 55, Bj. 7/95, OS weiß, US lila, HMA-Beleining, Beschleuniger, Bergsteiger-rucksack, DM 3.500,- ☎ u. Fax 08224/90155.

Aerologic 55, Bj. 4/94, neues Design, HMA-Leinen, Vario, Gurtzeug, DM 1.950,- ☎ 0821/499706.

Aerologic 55, Bj. 3/95, lila, VB DM 3.000,- ☎ 05207/87152.

Aerologic 55, Bj. 93, Leinen neu, pink, DM 1.800,- ☎ 089/6016354 o. 6089254.

Aerologic 55, Bj. 6/93, lila/pink, VB DM 2.800,- ☎ 06251/79149.

Aerologic 55, Bj. 6/93, lila/pink, VB DM 2.800,- ☎ 06251/79149.

Apollo 22, Check 5/97, Flight-Design Gurtzeug, Flight-Design Rettung, Helm, VB DM 2.000,- ☎ 06106/16213.

B3-26, Bj. 5/94, DM 3.900,- ☎ 06236/6333 (abends).

B3-26, Bj. 6/94, violett, DM 2.800,- ☎ 06196498529 (tags), 069781380.

B3-26, Bj. 95, lila, DM 3.300,- ☎ 05203/7698 o. 05202/158282, Fax 05202/158202.

Barracuda 28, Bj. 2/95, lila, VB DM 2.000,- ☎ 07031/387374.

Barracuda 28, Erstfl. 1/94, violett/weiß, DM 1.900,- Gurtzeug Turtle m. integr. Rettungsschirm RS 2, DM 990,- ☎ 07432/171649 (ab 18.00 Uhr).

Barracuda 31, Bj. 4/94, DM 1.500,- ☎ 08378/7857.

Comet CX 21, Bj. 91/92, mod. 4-fach-Tragegurte, Stammleinen neu, VB DM 850,- ☎ 0511/2100173.

Compact 35 S, Bj. 93, Gurtzeug Perche Perfekt, Rettung Columbus, kompl. DM 5.000,- ☎ 06238/2518.

CX II 23, Bj. 91, Check 96, Gurtzeug Skyline Distance X, Rettung Flight Design, VB DM 1.800,- Auch einzeln. ☎ u. Fax 089/36100431.

Finesse, Bj. 3/95, lila/pink, DM 3.950,- Evtl. m. Gurtzeug, Rettung. Fax 06151/935093.

G-Sport M, Bj. 8/95, gelb/weiß, DM 3.800,- ☎ 08243/1621.

Genair 26, Bj. 91, Gurtzeug, Alto Vario P II, Windsack, Schuhe Gr. 43-44, Helm, Video, Literatur, kompl. DM 2.500,- ☎ 06155/65529 o. 0641/86142 (ab 18.00 Uhr), Fax 06155/66199.

Genesis M, Bj. 12/95, lila/weiß, DM 3.400,- ☎ 08321/83765.

Genesis M, Bj. 5/95, weiß/lila, VB DM 2.950,- ☎ 06151/424981.

Genesis M, Bj. 1/96, weiß/lila, Gurtzeug Edel-Force, VB DM 3.600,- ☎ 07541/75302.

Genesis M, weiß/lila, VB DM 3.000,- ☎ 07351/76071.

Genesis M, Bj. 4/96, DM 4.590,- Gurtzeug Vest + integr. Rettung RS 2, DM 1.390,- ☎ 07351/21579.

Genesis M, weiß/lila, DM 3.200,- ☎ 08321/83765.

Katana 55, Bj. 93, weiß/grün, VB DM 1.800,- ☎ 06251/79149.

P 40/23, Bj. 9/93, Gurtzeug, Vario Afro Micro Panel 1, Rettung Minitec, VB DM 3.500,- ☎ 0791/43828.

Prisma 29, Bj. 8/92, Check neu, VB DM 1.600,- ☎ 05235/97348, Fax 341059.

Prisma 29, Bj. 93, Check neu, lila/pink, VB DM 2.800,- ☎ 0841/72521.

Prisma 29, Bj. 3/92, Gurtzeug Perche Paraline, Rettung Mayday, Helm Kivi Integral, DM 2.000,- ☎ 06107/63233, Fax 1570.

Spirit FXC 25, Bj. 91, orange, Stammleinen neu, VB DM 1.500,- ☎ 07344/6362 (tags), Fax 7606.

Sting 28, Bj. 1/95, DM 2.200,- ☎ 06083/2654.

2-3G

Corrado Challenger 25, Bj. 92, Check 9/95, VB DM 1.700,- ☎ 07131/66-3824 (vorm.), 07139/525 (abends).

Flash 47, Bj. 91, Check, Gurt Paß, DM 970,- Rettung Charly Second Chance 96, DM 370,- ☎ 08024/6554.

Flash 47, Bj. 91, lila, Check, Gurt Paß, DM 970,- Rettung, DM 370,- ☎ 08024/6554.

Genair 224, Bj. 91, grün/lila/pink, Gurtzeug Pro Tech Integral, VB DM 800,- ☎ 06251/79149.

Genair 226, Bj. 10/90, Check bis 5/97, Air-Bulle-Gurtzeug u. Rettungsgerät Charly Second Chance, kompl. VB DM 1.100,- ☎ 06261/63196 (ab 18.00 Uhr).

Genair 226, Bj. 92, Sigma-Rettung, Helm, Primo-Gurtzeug, DM 1.900,- ☎ 0851/34365, Fax 32971.

3

Aerologic 47, VB DM 1.000,- ☎ 08367/1330.

Aerologic 47, Bj. 6/92, Leinen neu, pink/gelb, Perche Gurtzeug, Rettung Rode-macher, Brünniger Vario LCD, Helm, DM 3.000,- ☎ 08031/62115.

Contest 48, Bj. 7/94, Trimmergurte, DM 2.500,- Gurtzeug Montana, DM 250,- ☎ 08821/58899.

Energy I, DM 3.500,- ☎ 0831/701119 (tags), 28303 (abends).

Energy I, Bj. 4/95, ☎ 089/337720 o. 09851/3597.

Energy I, Bj. 6/95, weiß/violett, DM 3.900,- ☎ 0211/7972108 (abends) o. 02064/18795.

Energy I, Bj. 10/95, pink/gelb, DM 2.900,- ☎ 08862/588.

Energy I, Bj. 4/95, mint/rot, VB DM 2.700,- ☎ 08666/6193.

Energy XL, Bj. 11/95, VB DM 3.800,- ☎ 08342/964420 (tags).

Energy XL, Bj. 5/95, Check neu, Killer Loop Untersegel. ☎ 0661/603462o. 602810.

Energy XL, Bj. 6/95, pink/türkis, VB DM 2.900,- ☎ 07652/6195 (ab 19.00 Uhr) o. 1667.

Energy XL, Bj. 3/95, weiß, 2 Tragegurte, VB DM 3.900,- ☎ 0521/452803 (abends), 05204/6050.

Genair 314 Dynamique, Bj. 6/90, neongelb/neonpink, Air Bulle Sitzgurt. ☎ 02732/57953.

Genair 512 Dynamique, Bj. 88, gelb, Airbulle-Sitzgurt, ohne Check, DM 600,- ☎ 07151/21195, Fax 23807.

Joy 28, Bj. 4/92, VB DM 900,- ☎ 08093/2986.

Katana 51, Sitz, Rettung, Vario, kompl. DM 2.600,- ☎ 069/344640.

Katana 51, Bj. 12/92, Check neu, gr. Pocks, VB DM 1.290,- ☎ 02202/41461.

Kendo M, Bj. 10/94, DM 1.200,- Gurtzeug Supersede, Skyline o. Retter, DM 250,- ☎ 08841/4671 (ab 18.00 Uhr).

Meteor Gold 28 S, Bj. 11/91, DM 1.200,- ☎ 06201/64434 (dl.), 06221/542151, Fax 542156.

Minoa 30, Bj. 7/94, mint/pink/gelb, Trimmer/Speedsystem, DM 1.750,- Sigma Minitec 110, Bj. 11/89, DM 150,- ☎ 089/60814232 o. 08093/2986 (priv.).

Nova Sphinx 128, Bj. 9/94, weiß, VB DM 3.700,- ☎ 07344/6362 (tags), Fax 7606.

Nova Sphinx 26, Bj. 2/94, VB DM 1.900,- ☎ 089/38002801.

Phantom 49, Bj. 7/91, grün/lila/gelb. ☎ 08651/1720.

Prisma 26, Bj. 7/92, pink/lila/gelb, VB DM 1.000,- ☎ 089/5707137 o. 07303/7992.

Racer 23, DM 1.000,- ☎ 08376/1468 o. 02244/80048.

Racer 25, Bj. 94, gelb, VB DM 1.500,- ☎ 08022/3945.

Racer 25, Bj. 94, orange, VB DM 1.100,- ☎ 07541/75302.

Racer 25, Bj. 2/93, Check neu, violett, Stammleinen neu, DM 900,- ☎ 08862/588.



ZX X-large, Bj. 5/91, Charly Gurtzeug Protekt + Rettung XC 118, Vario Bräuniger LCD II, kompl. DM 2.100,-. ☎ 08862/8950.

3G

Flash 51, grün, Erstfl. 92, Check neu, VB DM 1.250,-. Evtl. mit Gurtzeug. ☎ 07225/612432 o. 07224/1640.

Flash 51, GS 7/91, grün, VB DM 800,-. ☎ 089/8114102.

Gemischt

GS-Helm, Gurtzeug. ☎ 0228/327656 (priv.) o. 940-1242.

Schuhwerk-Abrollwinde, 1000 m Seil, Aufrollvorrichtung elektr., VB DM 2.200,-. ☎ 0651/83426.

Luft Barograph, FAI zugel., 3/95 geeicht, VB. ☎ 08652/63322.

GPS Garmin 45, integr. Spannungstabilisierung, 6 - 40 Volt, VB DM 890,-. ☎ 08224/90155.

Charly Integral Pinguin, m. Schirm, Fanger-Tasche, Bj. 89, DM 850,-. ☎ 02761/53005 o. 3347.

2 CB Handfunkger. Minicom, Aufladeger., Handschalter, je DM 200,-. ☎ 0521/87771 o. 05206/5347.

2 CB Handfunkger. Stabo SH 8000 FM, m. Zubeh., DM 400,-. ☎ 07072/4543.

2 Eurocom Funkgeräte E 10, DM 930,-. ☎ 0214/68836.

2 HG-Integralgurtzeuge Sigma-Dynaflex. ☎ 0831/66260.

2 Icom A 20 Flugfunkger., kompl. m. Ladeger., 1 Jahr, je VB DM 690,-. ☎ 07240/924448, Fax 924447.

2 Icom IC A 22 E, Vor-Anzeige, 2 Monitore, DM 650,-. ☎ u. Fax 02392/62248.

Abrollwinde auf Anhänger, var. Zugbel. v. 30 - 120 kg, Dymema-Seil, ruckfreie Scheibenbremse, 3-PS-stärke elektr. Seilrückholung, Bj. 94, DM 4.000,-. ☎ 07951/44394 (abends).

Afro Cumulus 3, Flytec 3030, ☎ 08821/4773, Fax 4574.

Ägypten, wer hat Infos über Fluggel. am Roten Meer u. Kontakte zu einh. Piloten/Behörden? ☎ 02271/88117 (dl.), 02238/3427 (abends).

Barograph Lufti, Typ 8025.00. Schlepplinkle Drachen, Flugfunk Icom IC A 20 o. Delcom Air 960, Vario Bräuniger PII o. LCD III, ☎ 0731/68208, Fax 62649.

Bräuniger Alto Vario Classic, Bj. 95, DM 600,-. ☎ 07183/8302.

Bräuniger Barograph AV Competition + Software, DM 690,-. Amateurfunkger. 2m Alinco DJ-51, DM 390,-. ☎ 089/482136 (abends).

Bräuniger Vario LCD, DM 100,-. ☎ 07151/21195, Fax 23807.

Bräuniger Vario P III, 2 Höhen, Flugspeicher, Fahrtmesser integr. m. Tasche, VB DM 490,-. ☎ 08224/90155.

CB-Handfunkger., 2 Stück, Kurzantenne, Lautsprechermikrofon, 40 FM Kanäle, 4W/1W, 12 AM K. 1W., kompl. mit Zubeh., VB DM 550,-. ☎ 04165/1277.

Charly Highlight Gurtz. Night flight, 11/94, 180 - 190 cm, kompl. DM 990,-. ☎ 07681/3772.

Charly Integral GS-Gurtz., Kreuzverspannung, Rettung Columbus 16, Doppelk., neu gep., Bj. 94, DM 1.200,-. ☎ 07675/382, Fax 1560.

Charly Second Chance 94, DM 250,-. ☎ 08225/1785.

Charly Second Chance 96, Bj. 90, Charly Gurtz. Husky 94. ☎ 08042/98910.

Charly-Kangaroo-Gurt, Brustfallschirm, ca. 172 cm, Bj. 90, schwarz/pink, Charly Mittelleinenschirm, DM 800,-. ☎ 06151/895151.

Cloud 2, Kl. 2, GSNr. 01.005.79, Bj. 83, Check 12/96, weiß/orange/rot, s. g. Zust., 2 Steuerbügel, Kniehänger, Helm, Rettung Parasail, Check 8/96, VB DM 850,-. ☎ 0711/8601742.

Doppelsitzergurtzeug Paratech Bi, m. Doppelrettung UP, Bj. 7/95, kompl. DM 1.750,-.

Drachefliegermagazine kompl. v. 1983 - 1995. ☎ 07636/1827.

Ersatzteile Zephiri CX: Segellatten kompl. m. Köcher, Seitenrohr hinten re., mitte u. Endstück, Kiehlrohre, Spreizlatte, Mylar-einlage u. def. Segel. ☎ 06151/895331.

Flugfunk Icom MK II, Zubeh., VB DM 1.500,-. ☎ 06838/6000.

Flytec 3005, HG u. GS-Halterung. ☎ 07171/67000 o. 65434.

Flytec 3010, Integral-Vario, GS-Halterung, DM 300,-. ☎ 0871/89751, 08773/1231.

Funkger. Yeasu FT 411, 140 - 174 Mhz, Zubeh., DM 500,-. ☎ 089/3569473 o. 382-4620.

Großklaus Eintrommel Schleppwinde m. 1.000 m Seil, Rückholmoped Schwalbe, Ersatzteile, Stufenschlepp, VB DM 3.900,-. Rettung Charly f. HG, Bj. 94, VB DM 650,-. Headset f. Integralhelm, DM 90,-. Flugfunkger. Delcom Air, Bj. 94, m. Headset, VB DM 600,-. ☎ 0351/4965109.

GS-Gurtz. Charly Flip, Bj. 89, DM 120,-. ☎ 0711/8262102.

GS-Gurtz. Montana Balance, VB DM 380,-. Alto Vario Aircotec Alibi 2+, VB DM 300,-. ☎ 08093/2986.

GS-Gurtz., Helm, VB. ☎ 0228/327656 (priv.), 940-1242 (dl.).

GS-Rettung Charly Second Chance 84, k. Notöffn., VB. HG-Integralgurt, Delta-Fly, Madreiter, blau/weiß, VB. ☎ 07153/42399.

Guggenmoos Wings, Bj. 79, für Deko- o. Werbezwecke, Gurtz., Rettung, kompl. o. einzeln, VB DM 1.100,-. ☎ u. Fax 02103/44103.

Gurtz. 170 - 175 cm, Rettung, VB DM 400,-. ☎ 089/3009456 o. 0921/63919.

Gurtz. Charly Highlight, 175 - 185 cm, 1 Jahr, neuw., Extras, DM 900,-. ☎ 02173/71858 od. 0172/2407931.

Gurtz. Charly Pinguin + Schirm, DM 300,-. Flytec Vario 3010 + V-Sensor, DM 600,-. Tolle-Dachträger, DM 200,-. ☎ u. Fax 05248/1300.

Gurtz. Firebird Turtle m. integr. Rettung RS 2, Bj. 2/94, DM 990,-. ☎ 07432/171649 (ab 18.00 Uhr).

Gurtz. Keller Integral, Bj. 88, 150 - 170 cm, guter Zustand, DM 200,-. Rettungsschirm Parasail IV, keine Notöffnung, DM 200,-. ☎ 0821/575577.

Gurtz. m. Protektor, Paratech A1 Integral, max. 100 kg, Bj. 8/94, schwarz/grau/gelb, DM 450,-. ☎ 05604/6742.

Gurtz. M2, 175 - 185 cm, XL, n. Schirm, DM 1.900,-. ☎ 02173/71858 o. 0172/2407931.

Gurtz. Paratech Basis u. Rettung Minitex 110, VB DM 800,-. ☎ 089/5420037.

Gurtz. Perfect Perche, Kreuzgurte, lila/schwarz, 3 Jahre, DM 180,-. ☎ 07351/28127.

Gurtz. Skyline Distance, Rettung Flight Design, VB DM 1.000,-. Auch einzeln. ☎ u. Fax 089/36100431.

Gurtz. Skyline distance, Sigma Minitex 110, k. Notöffn., Vario, kompl. VB DM 999,-. ☎ 089/9038811.

Gurtz. Skyline Supersede, VB DM 450,-. ☎ 08367/1330.

Gurtz. Skyline-Distance, Bj. 9/91, VB DM 130,-. el. 06151/899537.

Gurtz. Tigma, Rettung Columbus 18, Bj. 95, DM 1.400,-. Vario Basis SP, DM 390,-. ☎ 08334/552.

Gurtz. Vest (Firebird), integr. Rettung RS 2, Protektor, 2 Monate. ☎ 07351/76071.

Gurtz. Vonblon Liga, lila/grün, DM 300,-. Vario Afro Pocket Combi m. Tasche u. GS-Halterung, DM 300,-. ☎ 07225/612432 o. 07224/1640.

Handfunkger. Alinco DJF1E, Extras, DM 570,-. Vario Flytec m. dig. Anz., DM 250,-. ☎ 08041/75665.

Hanweg GS-Schuhe, Gr. 4 1/2, türkis, DM 180,-. ☎ Gurtz. Prieier Kniehänger, rot, DM 80,-. ☎ 0221/5501127.

Helm Uvex Integral, Gr. XL, DM 50,-. ☎ 0761/492436 (ab Mitte Mai).

HG-Gurtz. Manhard Stind, Fronteinstieg, Rückenverstg., Bj. 91, DM 450,-. ☎ 05502/3764 (ab 18.00 Uhr).

HG-Helm Uvex Integral, Gr. L, weiß, DM 80,-. Wasmer Vario Cockpit, DM 199,-. ☎ 06283/5376, Fax 51650.

Icom Flugfunk IC-A 20 MK II, Ladeger., DM 650,-. ☎ 0711/376418 o. 580074.

Icom IC A-20, DM 350,-. ☎ 08621/3226.

Icom IC-A20, Flugfunk, DM 450,-. ☎ 05121/39515 (tags, Jens).

Integral Competition Gurtz. Dimensione Volo, schwarz/pink, o. Stangen und Rückenplatte, Gr. 160 - 170 cm, DM 250,-. ☎ 08362/37003 (abends).

Integralgurt Charly Pinguin, Gr. 180, Sonderfarben, Extras, Rettung, VB DM 650,-. ☎ 07159/8106, Fax 18112.

Integralgurt m. Fallschirm, Check, Bj. 91, VB DM 600,-. ☎ 0211/6356-271 (tags), 394685 (AB/abends).

Integralgurt Madreiter, 170 cm, m. Brustschirm u. Klinke, kompl. DM 900,-. Karpfengurt Madreiter, m. Schirm u. Klinke, kompl. DM 500,-. ☎ 07371/3996.

Integralgurt Skyline Contest, 175 cm, Rettung Survive, Bj. 92, DM 1.100,-. Vario Afro Cumulus 8000, DM 300,-. ☎ 08123/4938.

Karpfengurt Prieier, Gr. M, zitro-gelb, DM 350,-. ☎ 089/7609444.

Keller-Integralgurt, Bj. 93, türkis, 150 - 175 cm, Taschen, DM 490,-. ☎ 05130/40645.

Kniehänger Prieier, Bj. 88, Gr. 180, VB DM 80,-. Knieh. Kastelezy, Bj. 84, Gr. 180, VB DM 120,-. Rettung Charly, Bj. 88, VB DM 180,-. Fahrtmesser Hall f. HG m. Halterung, VB DM 50,-. Bräuniger Alto Vario PII m. Halterung, f. HG, VB DM 290,-. Uvex-Helm, Gr. S, VB DM 60,-. Kompab m. HG-Halterung, VB DM 120,-. Schleppklinge f. HG, VB DM 120,-. ☎ 05223/75878.

Ledertasche u. gr. Akku f. AOR Flugfunkger., VB. ☎ 08709/447.

Mobile Schuhwerkwinde, 600 m Seil + elekt. Aufspulvorrichtung, VB DM 3.000,-. Schepplfahrzeug Tabord Kombi ohne Fahrzeug DM 2.500,-. ☎ 02921/52605.

Overall Baleno, Gr. L/50, lila/pink, DM 180,-. GS-Bergst-Rucks. Vonblon Space, lila/pink, DM 150,-. ☎ 07571/52676 (ab 18.00 Uhr).

Perche-Rucksack Mountain, VB DM 110,-. ☎ 0831/12866.

Prieier Spagetti Racer m. Charly, 175 - 185 cm, Bj. 8/92, DM 1.200,-. Yoesu TH 25 Ken Pro KT 22 EE/E, DM 100,-. Netzer Kevlar Helm m. Helmset, Gr. S, DM 250,-. ☎ 0221/895744.

Rettung Charly für HG, Bj. 10/94, DM 500,-. ☎ 07083/2078.

Rettung Firebird F2, o. Auslösg., Gurtz. Skyline Distance X, ☎ 08106/32645.

Rettung Parasail Espirit Light, Check neu, neu gep., DM 300,-. Leichtes Sitzbrett - Parasail, zum Tandem-Fliegen oder Bergsteigen, DM 150,-. ☎ 089/337720 o. 09851/3597.

gebrauchtmarkt

Haftungsausschluß!

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

Rettung Parasail f. GS, k. Öffng., VB DM 290,-. Fax 06151/935093.

Rettung Pro Design CS 90, VB DM 400,-. Rettung Firebird RS 2, VB DM 400,-. ☎ 07571/14463.

Rettung Sigma Minitex 110, Bj. 90, k. Notöffng., VB DM 400,-. ☎ 0711/6491370.

Rettung Sigma Minitex 110, k. Auslöser, Bj. 90, VB DM 400,-. ☎ 089/8577382.

Rettung, Bj. 92, k. Öffng., VB DM 500,-. ☎ 040/7220123, Fax 25191288.

Rettung, o. Notöffng., Ställinger Sky-Wing, VB DM 650,-. Kniehänger, VB DM 100,-. Kompl. DM VB 650,-. ☎ 089/752005.

Rettungsger. Mittelleine Parasail IV, Bj. 91, VB DM 500,-. Evtl. Parasail-Kniehänger bis 190 cm. ☎ 09391/8958.

Rettungsger. RS 34, 7 Monate, DM 750,-. ☎ 02777/6729 (abends).

Rettungsschirm Charly 96, k. Notöffng., Bj. 91, VB DM 450,-. ☎ 09191/60657.

Rucksack Lowe alpin, DM 200,-. ☎ 06023/30301.

Sigma Minitex 110, Bj. 90, k. Auslöser, VB DM 290,-. ☎ u. Fax 07223/83227, o. 941-490 (dl., Hr. Topf).

Steckräder Speedy Fic, DM 80,-. ☎ 06244/231 o. 0041/1/8561518.

Teleskopantenne f. 2m-Band-Funkger., DM 35,-. ☎ 07031/810038.

US-Thermik-Schnüffler, VB DM 100,-. ☎ 08665/1208.

Vario Aircotec Alibi 2, DM 400,-. ☎ 02305/29746, Fax 29746.

Vario Aircotec Alibi II, VB DM 250,-. ☎ 0441/883495.

Vario Aircotec Primus, DM 650,-. Flugfunk Icom IC-A20 u. Icom IC-A20 MKII, DM 1.350,-. ☎ 06107/63233, Fax 1570.

Vario Bräuniger Competition, DM 950,-. ☎ u. Fax 08042/3934.

Vario Bräuniger Competition, Speedmesser, Software, DM 700,-. ☎ 0831/61707 (ab 18.00 Uhr), Fax 08375/532.

Vario Flytec 3010 für GS, VB DM 400,-. ☎ 089/3615876.

Vario Flytec 3030 prof., kompl. Fly Chart-Zubeh., VB DM 1.150,-. GS-Rettung Charly Second Chance 96, Bj. 91, neugep. 3/96, k. Notöffng., VB DM 450,-. ☎ 08651/1720.

Vario Flytec 3030 Professional, 2 Jahre, mit Halter, Speedsensor u. Tasche, DM 950,-. ☎ 02173/71858 od. 0172/2407931.

Vario Piccolo m. digit. Höhenmesser, VB DM 250,-. ☎ 07162/45704.

Vario Skybird, viele Extras, DM 300,-. ☎ 089/4309141.

Wasmer Vario, dig. Höhenmesser, DM 250,-. ☎ 07183/8302.

Yesu FT-26 Funkger., Extras, DM 450,-. Kenwood Handfunkger., Extras, Zubeh., DM 240,-. ☎ 06257/1353 o. 0171/3428719.

Gesucht

Advance Omega III 29, auch weite Entfernungen. ☎ u. Fax 0251/73284.

Apache I oder II. ☎ 08431/3238 (Jürgen).

Argentinische Flugschule sucht geb. Drachen u. Gleitschirme für geschenk. Portokosten werden übernommen. Hugo Avila, Kiensee 5, 83670 Bad Heilbrunn. Fax 08046/662.

Blade 153 o. Moyes Xtralite 164 bis DM 3.500,-. ☎ 07361/43963.

Bräuniger Vario Classic, o.a. Vario m. Sollflahrt, Gurt m. Fronteinstieg, 175 cm, evtl. gecrashten HP-AT 2 zum Ausschlichten. ☎ 05224/7239.

Drachensliedermagazine von 9/75 - 12/87. ☎ 08071/95194.

Drachensack, 5,50 m, evtl. div. Teile, z.B. Nosenverkleidung f. Firebird Sierra. ☎ 06441/72208 (Dirk Eicker).

Funfexteile, verk. Sport 180. ☎ 06081/57416, Fax 57335.

Gebr. Vario. ☎ 0221/618564.

GS Freex Funiac L. GS-Fluggel. Köln, Bonn, Aachen, Koblenz. ☎ 0228/327656 (priv.) o. 940-1242.

GS-Ausrüstung leihweise vom 5.7. - 21.7., mögl. P22/P40, 90 kg, für DM 400,-. ☎ 0451/25285.

GS-Flyair 1000 u. GS-Rettung. ☎ 0821/409603.

Hängegleiter K4 / K4+ bis 4.500,-. ☎ 0221/794448.

HG SP 11, bis DM 3.500,-. Bj. 93 o. Ende 92. ☎ 0228/318624.

Magic IV 155 als Ersatzteillager. ☎ 0221/729319.

Perche-Gurtzeug, Fashion Sport (Integral), geb. ☎ 08622/690.

Pocketwindmesser. ☎ 07031/810038.

Prüfungsfragen GS B-Schein, Stand 94, Buch: Gleitschirmsregeln f. Meister. ☎ 08860/1726 (ab 19.00 Uhr).

Software Baroplus für Aircotech Primus. ☎ 0441/883495 (AB).

Urlaubsbegleitung f. beurl. Lehrer für Australien, 6 - 7 Monate, ab Okt. 96, Horst Giese, Liebrechtstraße 1, 30519 Hannover.

FLIEGERCAMP SLOWENIEN

Das neue Mekka für Gleitschirm- und Drachenflieger!

Schon ab April stundenlange Thermik- und Streckenflüge in den Südalpen. Gemütliche Wiesenstartplätze mit hochalpinem Panorama laden zu grandiosem Flugspaß ein.



Von dem zentral gelegenen Hotel aus sind wir immer am 'richtigen' Startplatz. Lassen Sie sich von der Gastfreundlichkeit und dem Freizeitangebot Sloweniens überraschen! Von April bis September.

Prospekt + Video anfordern!

Rainer Krockenberger
A-8972 Ramsau 57

Telefon A - 0 36 87 - 81 673
Fax A - 0 36 87 - 82 675





Gleitwinkelfliegen

Vereinsmitglieder und Gastpiloten konnten nun zum dritten Mal die Leistung ihrer Schirme in der Praxis überprüfen. Trotz wechselnder Wind- und Wetterbedingungen war ein großer Andrang zu verzeichnen, wobei kein eindeutiges Ergebnis ermittelt werden konnte. Bei der anschließenden Veranstaltung im Vereinslokal sorgte die gute Stimmung für einen gelungenen Ausklang und ein positives Bild für unseren Sport.

Gleitschirmflieger-Gemeinschaft
Immenstadt-Sonthofen
Dieter Auerbacher



Man klinkt nur einmal

Wem ist das noch nicht passiert? Man meint im UL-Schlepp durch den Bart des Tages zu fliegen, klinkt und säuft anschließend so schnell ab, daß man noch vor dem Schlepptrike landet.

Ein Grund für solche Sofortabsauer ist, daß häufig viel zu tief geklinkt wird. Klar kann man an vielen Tagen schon von 200 Meter aufdrehen, aber an vielen Tagen geht es auch erst ab 800 Meter vernünftig. Wenn man von den entstehenden Kosten ausgeht, ist es ebenfalls billiger sich einmal vernünftig hochschleppen zu lassen, als einen zweiten Start zu benötigen um oben zu bleiben. Außerdem kostet ein Sofortabsauer meistens mindestens eine Stunde bis man wieder in der Luft ist, denn die anderen wollen ja auch geschleppt werden. Deshalb kommt es bei mir nur selten vor, daß ich unter 500 Meter klinke.

Für viele ist es auch ein Problem, den richtigen Zeitpunkt zum Klinken zu finden. Dazu muß etwas weiter ausgeholt werden, da zum Beispiel das Schlepptrike einen großen Einfluß auf die Steigwerte hat, wenn man durch einen Bart

schleppt. Mit langsamen schwachen Trikes erreicht man erheblich niedrigere Steigwerte als mit schnellen und starken Trikes. So hatte man zum Beispiel mit den langsamen und untermotorisierten Trikes in Ungarn bei einem 2-m/s-Bart im Schlepp vielleicht 3 - 4 m Steigen auf dem Vario, während man bei selben Bedingungen mit einem schnellen und starken Trike bis zu 8 m Steigen auf dem Vario erwarten kann. Schleppt man also durch einen Bart, steigt zuerst das Trike weg. Für einen nutzbaren Aufwind muß zum einen das Steigen je Schlepptrike entsprechend hoch sein, zum anderen sollte es mindestens über drei bis vier Sekunden einigermaßen konstant sein. Vorsicht, dieser Zeitraum erscheint im Schlepp ewig lang. Dann wartet man am besten ab, bis das Trike wieder aus der Thermik herausfällt. Klinkt dann sofort und dreht unverzüglich möglichst eng ein. Nach meiner Erfahrung von ca. 200 UL-Schleppstarts hat man so den Bart relativ sicher und schon einigermaßen zentriert. Und wie gesagt macht Ihr UL-Schlepp, lieber höher schleppen lassen, denn man klinkt nur einmal.

TSV Seiblen
Steffen Hertling

Hohenlohepokalfliegen mit Fliegerfete

Außergewöhnlich früh, nämlich am 5. - 7. Juli 1996, veranstalten die Drachenflugfreunde Hohenlohe Mulfingen ihr Drachenflugfest am Gaisberg in Mulfingen. Grund für diesen Termin sind die guten thermischen Bedingungen in dieser Zeit und die späten Schulferien.

Es gilt den letztjährigen Pokalsieger Rainer Rössler zu schlagen. Auch kann noch ein letzter Angriff auf den Streckenflugpokal (Geldpreis) geflogen werden.

Das Fliegerwochenende beginnt am Freitag mittag mit Trainingsflügen. Abends ist Unterhaltung und Fliegerlatein angesagt, ca. 500 m neben dem Festzelt ist ein Campingplatz. Um 9.00 Uhr am Samstag treffen sich die Piloten. Ihnen werden Aufgaben für die einzelnen Wertungsflüge, die am Samstag und Sonntag geflogen werden, gestellt.

Zwischen den Wertungsflügen ist freies Fliegen möglich. Zum großen Briefing treffen sich die Piloten am Abend. Nach dem letzten Wertungsflug findet nochmals freies Fliegen statt. Anschließend ist die Siegerehrung. Geehrt werden Pokalgewinner, Streckenflugpokalsieger und Vereinsmeister.

Info und Anmeldung bei Fritz Schmetzer, Tel. 07931/41608.

Drachenflugfreunde Hohenlohe Mulfingen
Thomas Schneider



Ehrung in Berlin

Für ihre besonderen Verdienste um den Berliner Luftsport wurden die beiden Mitglieder der Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin e.V. (SGS) durch den DAeC-Berlin ausgezeichnet. Die Ehrung nahm der langjährige Präsident, Herr Werner Lode (Mitte), vor.

Claus Gerhard (links) konnte die goldene Ehrennadel für seine hervorragenden Leistungen während seines 8-jährigen Vorsitz der Hängegleiterkommission entgegennehmen. Passend zum Saisonbeginn erreicht Claus eine Förderung durch den Berliner Senat. Mit einem Zuschuß von 8.000 DM und der Gewährung eines zinslosen Darlehens zum Kauf eines Vereins-Schlepptrikes beteiligt sich der Senat an der Anschaffung.

Die weiten Streckenflüge im Berliner Umland (u.a. 244 km FS, 108 km FAI) und die maßgebliche Organisation der Ostdeutschen Landesmeisterschaft über viele Jahre waren Anlaß zur Verleihung der silbernen Ehrennadel an Andreas Becker (rechts).

Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin
Claus Gerhard

Einladung zum Jubiläumsfest

Unser 20-jähriges Vereinsgründungsjubiläum wollen wir am 6. und 7. Juli 1996 natürlich gebührend feiern und wo sonst als in unserer Halle am Flugplatz Kulmbach. Neben musikalischer Unterhaltung und Sorge um das leibliche Wohl sind u.a. eine Oldtimer-Drachenschau, die Präsentation neuester Gleiter, eine Fotodokumentation, Motorgleitschirmflüge, Windenschlepp- und UL-Schleppvorführungen sowie UL-Flugdemonstrationen geplant.

Nordbayerische Drachenflieger
Walter Michalke

Wiederwahl

Die Mitglieder waren offenbar mit der Arbeit der Vorstandschafft im vergangenen Jahr zufrieden. Reinhard Abel aus Oberacker wurde, wer auch sonst, einstimmig wieder zum 1. Vorstand gewählt. 2. Vorstand ist wieder Klaus Oharek aus Flehingen. Roland Gutekunst aus Münzesheim bewies wieder einmal mehr sein Talent als Finanzexperte, was schließlich seine Wiederwahl bewirkte. Einstimmig wurde Werner Schmidt aus Walzbachtal ein weiteres Mal in seiner Arbeit als Schriftführer bestätigt.

Besonderes Lob verdiente sich aber auch unser wiedergewählter Windenwart Manfred Fischer aus Menzingen, nur durch seinen unermüdlichen Arbeitseinsatz, auch mit sehr guter Unterstützung von Wolfgang Bahm, war es uns im vergangenen Jahr möglich, immer und sicher in die Luft zu kommen. Die einzige Änderung betraf die Wahl des Geländewarts, mit dieser Aufgabe wurde Rudi Schleicher aus Neibsheim betraut. Nicht überraschend war die Wiederwahl unserer Flugleiterin Gabi Ritz und die Wahl von Franz Merl zum Reiseleiter.

Gleitschirmclub Kraichtal
Werner Schmidt

Wenholthausen

Das Fliegen mit Gleitschirmen ist in Wenholthausen gemäß den geländespezifischen Auflagen der Erlaubnis nach § 25 Abs. 1 LuftVG (DHV vom 21.2.1996) nur nach Erlaubnis und Einweisung des vom DHV beauftragten Luftaufsichtsbeauftragten möglich. Wegen des erforderlichen Mindestgleitwinkel und der Problematik beim Mischbetrieb mit Flugdrachen dürfen Gleitschirmpiloten nicht eigenmächtig in Wenholthausen starten. Der derzeitige Luftaufsichtsbeauftragte ist Heinrich Donner, Zum Brückenberg 31, 59872 Wallen, Tel. 02903/7627.

Drachenfliegerclub West
Burkhard Schulte

Gäste willkommen

Die Clubmeisterschaften der Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn finden beim diesjährigen Ausflug vom 25.05. - 01.06.96 in Dorfgastein statt. Der Verein fährt mit einem Bus von Koblenz zum Zielort wobei auch Nichtclubmitglieder zu einem Top-Preis mitfahren können. Info über Tel. 06773/418.

Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Werner Schmitt



Messelbergpokal 1996

Daß man auch von der Schwäbischen Alb aus mit dem Drachen weite Strecken zurücklegen kann, ist vielleicht weniger bekannt. Genau dieses wollen aber im laufenden Jahr die Donzdorfer Drachenflieger beweisen. Anlässlich seines zwanzigjährigen Bestehens veranstaltet der Drachenfliegerclub Staufen-Donzdorf vom 15.3.1996 bis 31.10.1996 am Messelberg bei Donzdorf einen Streckenflugwettbewerb, bei dem derjenige Pilot gewinnt, der einen Flug vom Messelberg aus mit einem Drachen startet und dabei die meisten Punkte erfliegt. In der Punktwertung wird dann die Länge der geflogenen Strecke und die Schwierigkeit der selbstgestellten Flugaufgabe nach den in Pilotenkreisen bekannten Richtlinien des DHV-Streckenflugpokals berücksichtigt. Am Ende des Jahres werden die Sieger dieses Wettbewerbs mit Pokalen und Geldpreisen belohnt. So soll der Sieger 500 DM erhalten, für den zweiten bzw. dritten Platz sind immerhin noch 300 DM bzw. 200 DM vorgesehen. Da der Flugbetrieb an zwei Wochenenden nicht stattfinden kann und weil auch nicht an jedem Arbeitstag ein obligatorischer Flugleiter anwesend ist, sollten sich Gäste vor einer eventuell längeren Anreise bei folgender Kontaktadresse melden: Günter Fehrenbach, Tel. 07162/27389, Reichenbachstraße 22, 73072 Donzdorf. Dort können auch die Flüge mit den Dokumentationsunterlagen eingereicht werden.

Drachenfliegerclub Staufen-Donzdorf
Günter Fehrenbach

Offene Vereinsmeisterschaft mit UL-Schlepp

Der Drachensportclub Weserbergland lädt für Pfingsten zu einer offenen Vereinsmeisterschaft mit Fliegerlager ein. Gestartet wird auf dem vereinseigenen Flugplatz in Deinsen (35 km südlich von Hannover) mit zwei UL. Teilnehmen können alle Drachenflieger mit B-Schein und UL-Schleppberechtigung.

Nähere Informationen: Heiner Rodewald, Tel. 05156/7179.

Drachenflugsportclub Weserbergland
Olaf Mentzendorff

Vorstandswahlen

Die Wahlen anlässlich der Hauptversammlung brachten folgendes Ergebnis: 1. Vorstand: Bernd Gassner, 2. Vorstand: Uli Heininger, Kassier: Günther Naiser.

Drachenfliegerclub Albatros Kampenwand
Günther Naiser

20 Jahre Fliegen an der Saar

Der Drachenflugclub Saar wurde 20 Jahre alt. Gefeierte wurde im traditionsreichen »Hirtenhof« in Reichweiler mit über 80 Clubmitgliedern und Freunden.

In seiner Festrede hob der 1. Vorsitzende Josef Görden eine der Besonderheiten dieses Clubs hervor: »Bei uns geht es mehr um die Freude an der Sache, als um Formalitäten oder Regularien. Unsere Manie ist das Fliegen; Freude und Spaß an der Sache haben Vorrang.«

So wurde denn auf Ehrungen und Ansprachen verzichtet und auch die Rede des 1. Vorsitzenden hielt nicht lange auf. Zur großen Freude aller konnte er seine 3 Vorgänger Helmut Bonertz, Klaus Werle und Günter Burghardt begrüßen. Helmut Bonertz gab mit einem kleinen Filmvortrag einen Rückblick in die Clubgeschichte.

Gegründet wurde er am 7. Nov. 1975 als Windglider und Drachenflugclub Saar. Die ersten Fluggelände, die erschlossen wurden, waren Braunshausen und Pfeffelbach. Es folgten turbulente Aufbaujahre; und schon im Oktober 1978 wurden beim Flugtag in Pfeffelbach über 5000 Zuschauer begrüßt.

1980 dann die Trennung von den Surfern. Helmut Bonertz wurde der 1. Vorsitzende des Drachenflugclub Saar. Nun konnte es richtig losgehen. Neue Fluggelände (Ockfen, Brotdorf u.a.) wurden für das Drachenfliegen erschlossen. Die ersten Damen kamen zum Fliegen und die Mitgliederzahl wuchs beständig auf derzeit 150 Menschen an.

Heute verfügt der Club neben den Fluggeländen für Hangstart über Gelände zum Windenschlepp und eine eigene mobile Winde.

Drachenflugclub Saar
Josef Görden

20-jähriges Jubiläum mit Gästen

Anlässlich des 20-jährigen Bestehens unseres Vereins laden wir Freunde und Bekannte der Hesselbergflieger zu unserem Fliegerfest auf dem Clubgelände, Hesselberg Südseite herzlich ein (bei schlechtem Wetter Gasthaus Rötter in Gerolfingen). Beginn des Festes ca. 17.00 Uhr am Mittwoch, den 15.5.1996.

Kontaktadresse: Manfred Schnitzlein, Tel. 09831/88751.

Hesselberger Drachenflieger
Georg Bach

Gleitschirm-Saarland Cup

Der 1. Para-Ski-Club-Saar, unterstützt durch zwei weitere saarländische Vereine aus dem näheren Umfeld, veranstaltet am 6. und 7.7.1996 den 3. Gleitschirm-Saarland-Cup in Herbitzheim. Neben dem Flugwettbewerb (gestartet wird an der Seilwinde) wird noch ein attraktives Rahmenprogramm geboten.

Übernachtungsmöglichkeiten gibt es in unserem Vereinstreff Hotel Bliesbrück in Herbitzheim. Auch Camper bzw. Mobilisten sind bestens versorgt. Standplätze mit WC und Dusche gibt es direkt am Landeplatz.

1995 belegte Dietmar Grevenig den 1. Platz (Freie Fliegergemeinschaft) vor dem 95-ziger German-Open-Gewinner Joachim Torn (Südpfälzer Gleitschirmfreunde) und Ludwig Miksche (1. Para-Ski-Club-Saar). Nähere Infos gibt es bei Familie Kleinbauer, Tel. 06843/749.

Bei der Hauptversammlung wurde folgende Vorstandschaft gewählt: 1. Vorsitzender Martin Kleinbauer, 2. Vorsitzender Horst Spingler, Kassiererinnen Gertud Kleinbauer, Material- u. Gerätewart Bruno Penth, Orga-Leiter u. Schriftführer Klaus Geissel, Kassenprüfer Jörg Heid und Hubert Glock.

1. Para-Ski-Club-Saar
Klaus Geissel

Wettkampfstark

Der scheidende Kassier, John Hildebrand, hat sein Amt nach neunjähriger, aufopfernder Tätigkeit zur Verfügung gestellt und damit eine Neuwahl erforderlich gemacht. Gleichzeitig wurden der Clubmannschaftsführer, Werner Fleck, und der Schriftführer und Medienreferent, Günter Herrmann, in ihrem Amt bestätigt.

Weitere Themen dieser Generalversammlung waren das günstige Ergebnis des Bärenpokal-Wettbewerbs vom August 95, der Sieg der Althofdrachen bei der »Dorfolympiade« 95 (der Wanderpokal gehört nach dem dritten Sieg jetzt den Drachenfliegern) und das insgesamt gute Abschneiden der Althofdrachen beim Bärenpokal, beim Teufelspokal in Lofenau (die ersten drei Plätze) sowie bei der Baden-Württembergischen Meisterschaft. Althofpilot Marc Hundsdorf hat sich sogar als Mitglied für die Deutsche Liga qualifiziert. Bedauerlich war nur, daß wir auf Grund des ungünstigen Wetters im Jahre 1995 nur 326 Starts von der Rampe verzeichnen konnten (in »guten« Jahren waren es bis zu 1.400). Noch etwas: Der traditionelle Drachenflieger-Jahresausflug findet heuer wieder an Christi Himmelfahrt (16. - 19.5.1996) statt - auch geht es wieder nach Dorfgastein.

Die Althofdrachen
Günter Herrmann



Erfolgreich und verjüngt

Einige Monate nach dem 20-jährigen Bestehen des DGCTT gab es bei der Vorstandschaft des Clubs einen Wechsel. Walter Heinrich (rechts), der 10 Jahre dem DGCTT vorstand, stellte sich aus privaten Gründen nicht mehr zur Wahl. Er hat im Jahr 1987, als das Gleitschirmfliegen bei uns zugelassen wurde, Weitblick bewiesen und sich gegen Widerstände aus dem Club für die Aufnahme von Gleitschirmfliegern stark gemacht. Er sorgte mit dieser Entscheidung für eine Verjüngung des Clubs und erreichte damit, daß der DGCTT im Bereich Gleitschirmfliegen einer der erfolgreichsten Clubs in Deutschland wurde.

Da die Gleitschirmflieger im DGCTT nun deutlich in der Überzahl sind, kommt der neue 1. Vorstand auch aus ihren Reihen. Die Vorstandschaft des DGCTT setzt sich wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender Bernd Hübner (links), 2. Vorsitzender Arnold Kummer, Kassier Dietmar Kohr, Sicherheitsreferent Tilo Seibold, Sportwart Drachen Herrmann Ulbricht, Sportwart Gleitschirm Stefan Mast, Schriftführerin Karin Wessely, Festwarte Alexandra Wurmser, Karl Sindelhauser. Auch wenn die neue Vorstandschaft vorwiegend aus Gleitschirmfliegern besteht, sind nach wie vor Drachenflieger am Wallberg gern gesehen.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal
Bernd Hübner

Neue Adresse

Die neue Anschrift des DFC-Saar, Helga Badem,
Saarbrücker Straße 21, 66687 Wadern-Nunkirchen,
Tel. 06874/511



Abzocke der DeTeMedien

An alle aktiven Piloten diese Warnung: Ich wollte vor ein paar Tagen das Segelflugwetter Baden-Württemberg abhören (0190/116948) und war zuerst erstaunt, dann mordsmäßig verärgert, wie uns mal wieder Gebühren abgezockt werden. Dort hieß es nämlich »Wollen Sie noch einen weiteren Wetterdienst hören, dann antworten Sie mit ja«, »Wollen Sie noch weitere Vorhersagegebiete hören, dann antworten Sie mit ja«, »Wollen Sie das Ballonflugwetter hören, dann antworten Sie mit ja«.

Das wollte ich alles nicht, also schwieg ich, und der Gebührenzähler lief (seit 1996 für 6 Sekunden 0,12 DM) Dann kam: »Vielen Dank für Ihren Anruf«.

Da waren etwa zwei Minuten vorbei. Nachdem ich die Telefonnummer der DeTeMedien ausfindig gemacht hatte und dort anrief (natürlich ein Ferngespräch), erhielt ich die Auskunft, daß derzeit der Segelflugwetterbericht gar nicht angeboten wird, sondern erst wieder ab März zur Verfügung steht. Eine Auskunft, die man leicht auch vorher als Bandansage hätte haben können.

Liebe Piloten, laßt die Finger von den 0190-er Nummern, Ihr werdet bloß um Euer Geld gebracht - für nix und wieder nix. Spielt bei dieser Abzocke nicht mit oder wehrt Euch gegen diese Machenschaften der ach so armen Telekom.

Klaus Digel

Neuer Vorstand

Nach 5 Jahren hat Rolf Bruhn den Posten des 1. Vorsitzenden auf eigenen Wunsch abgegeben. Der Verein dankt ihm für seine erfolgreiche Aufbauarbeit.

Der Vorstand sieht nun folgendermaßen aus: 1. Vorsitzender Horst Efftinge, 2. Vorsitzender Erich Brüggemann, Kassenwart Holger Goos, Beisitzer Rolf Bruhn, Beisitzer Fred Schröder. Dadurch hat sich auch unsere Adresse geändert. Alle Informationen über den Verein und wann und wo geflogen wird, sind nun bei Horst Efftinge, Schauenburger Straße 83, 24118 Kiel, Tel./Fax 0431/564345 zu bekommen.

Schleswig-Holsteiner Drachenflieger
Horst Efftinge

Jubiläumsfest

Aus Anlaß des 20-jährigen Bestehens findet vom 16. bis 19. Mai ein Drachen- und Gleitschirmschleppwettbewerb mit großem Fest statt. Neben der sportlichen Leistung soll auch das gesellige Miteinander nicht zu kurz kommen. Infos zum Wettbewerb: Tel. 0871/43027, Fax 45424. Wer am Wettbewerb mitmachen möchte, soll sich unbedingt vorher anmelden, da nur eine begrenzte Kapazität vorhanden ist.

IG Drachenschlepp
Bernhard Penzkofer



**Gleitschirme
Drachen
Zubehör
im
Rhein-Main-Gebiet**

Beratung Schulung Komplett-Angebote Reiseorganisation

Jeden 1. Donnerstag im Monat
FLIEGERSTAMMTISCH

**Wir sind umgezogen und
freuen uns auf Deinen Besuch!**

KILB Aero-Center GmbH

Am Becherweg 2

55270 Ober-Olm

Tel + Fax 06136/991815

Öffnungszeiten

Do 17.00 - 20.00 Uhr

Fr 15.00 - 18.00 Uhr

ANZEIGE



GRIECHENLAND

AKTIV - und
EXTREMSPORT
am OLYMP

Der Olymp, mit 2917m, ist der höchste und heiligste Berg der Griechen. In diesem Europa-Naturschutzpark mit den gewaltigen Höhenunterschieden in direkter Meeresnähe, liegen unsere Fluggebiete. Die zweistöckigen Apartmenthäuser befinden sich unmittelbar am feinem Sandstrand.

ENTDECKER UND ABENTEURER - PROGRAMM

Eine Woche incl. Leihwagen pro Person ab DM 695.-
dto. Pauschalangebot incl. Flug ab DM 1395.-

O D E R !!!

Ganztägige Flugbetreuung mit Weiterbildung und Funkunterstützung in der Gruppe bis 10 Piloten.

Eine Woche pro Person ab DM 795.-
dto. Pauschalangebot incl. Flug ab DM 1495.-

Was ist sonst noch alles los bei OLYMPIC EAGLES ?
Ballonfahrten, UL-Flüge, GO-Kartrennen, Canyon-, Olymp-tracking, Mountainbiking, Freiklettern sowie Wassersport, viel alte griechische Kultur und gute Kneipen !

INFO GRIECHENLAND TEL/FAX: 0030 / 352 / 43 981

INFO DEUTSCHLAND TEL/FAX: 0361 / 711 620

Umbruch und Aufbruch

Nachdem bei den Wahlen vor 2 Jahren die Mitglieder der Gleitschirmsparte bereits den Hauptteil des Vorstandes stellten, besteht der Gesamtvorstand nunmehr ausschließlich aus Gleitschirmfliegern. Diese Entwicklung spiegelt keinesfalls einen Verdrängungswettbewerb wieder, sondern neben der Mitgliederentwicklung vor allem die steigende Passivität der Drachenflieger.

Dem alten und neuen 1. Vorsitzenden Friedrich Flemming-Schmidt wurden Karsten Junker (2. Vors.), Achim Ehlers (Kassenf.), Udo Kleinert (Schriftf.), die Beisitzer Jörg Elberg und Hans-Peter Winkler zur Seite gestellt.

Das Jahr 1994 brachte die ersten Streckenflüge vom Hausberg Brunsberg für Gleitschirmflieger. Vor allem die Leistungssteigerung der Piloten und der ausgeschriebene vereinsinterne Streckenflugpokal führte 1995 zu einem wahren Ausbruch. Den ersten Platz konnte Franz Kröger (85 km), vor Udo Kleinert (80 km) und Jörg Elberg (60 km) belegen, wobei jeweils der weiteste Flug eines Teilnehmers gewertet wurde.

Für 1996 soll nun an einer Bastion der drachenfliegenden Kollegen gekratzt werden - dem norddeutschen Streckenflugpokal - vor allem, wenn der 30. Juli des vergangenen Jahres sich dieses Jahr wiederholt, und zwar nicht nur das Datum.

Drachen-/Gleitschirmflieger-Club Höxter
Udo Kleinert



Frischer Wind im Flachland

Anfang des Jahres eröffnete Hermann Brodbeck eine Filiale seiner Schwäbisch-Haller Flugschule in Bamberg. Zur Einweihungsveranstaltung am 4.2.96 stellten die Nordbayerischen Drachenflieger ihr Schleppgelände in Siegritz zur Verfügung. Auf dem Programm standen kostenlose Schleppstarts, Infos über Ausbildungsmöglichkeiten sowie Probefliegen aktueller Gleitschirme. Zwei Gleitschirmvertriebsfirmen scheuten nicht die lange Anreise und präsentierten ihre aktuelle Produktpalette.

So war es kein Wunder, daß sich trotz klirrender Kälte zahlreiche Piloten diese Gelegenheiten nicht entgehen ließen. Im kräftigen Ostwind konnten sehr gute Ausklinkhöhen beim Schleppen erreicht werden. Am Boden herrschten ideale Bedingungen zum »Spielen«, die Kneipe zum Aufwärmen war glücklicherweise gleich um die Ecke.

Bamberger Gleitsegelclub
Doris Lampert

Gleitschirmtreff-Gleitschirmtreff-Gleitschirmtreff-Gleitschirmtreff-Gleitschirmtreff-Gleitschirmtreff-Gleitschirmtreff

Gleitschirmtreff in Königsbrunn (Augsburg)

- Shop mit großer Auswahl rund ums Fliegen
- Erfahrungsaustausch
- Wartung, 2 Jahres-Check
- Vermittlung von Kursen, Schulungen, Weiterbildung
- Fliegertreff
- Trendmode
- Jacken, T.-Sweat-Shirt's



- Vermittlung von:
Bungee, Rafting,
Ballonfahrten, Body-Flying
Tandemflüge mit:
Fall- u. Gleitschirm
- auch als Gutscheine
- Flugsportreisen

Kommt und überzeugt Euch!!

Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 Uhr · Do. 10.00–20.00 Uhr · Sa. 8.00–12.00 Uhr · Telefon 0 82 31/3 27 75 · Telefax 0 82 31/8 57 59

Robert Ehm & Jürgen Mayr GbR · Von-Eichendorff-Straße 1 · 86343 Königsbrunn



Fliegende Funkamateure

Da ich Funkamateure (DL 6 DAC) und Gleitschirmflieger bin, beabsichtige ich ab 2. Juni 1996 auf der KW-Frequenz 3,770 MHz +/- QRM eine Gesprächsrunde für fliegende Funkamateure zu installieren. Alle fliegenden KW-Funkamateure (Paraglider, Hängegleiter, UL's, Segelflieger usw.) oder am Flugsport interessierte OM's und YL's können sich zwecks Erfahrungsaustausch Sonntags ab 10.00 Uhr MEZ auf der genannten Frequenz bei mir melden und an der GFFA Gesprächsrunde teilnehmen. Auch spezifische amateurfunktechnische Probleme in der Flugpraxis sollen hier erörtert und möglichst in Verbindung mit den zuständigen Stellen gelöst werden. Spezielle Themenwünsche können mir vorab schriftlich mitgeteilt werden. Meine Adresse ist im Callbook zu finden. Auch SWL's sind dazu herzlich aufgerufen und können sich auf diesem Wege informieren. DL 6 DAC hofft auf eine rege Teilnahme.

Hans-Joachim Szczygiol

Flugberg beschränkt

Es bedurfte großer Überzeugungskraft, um dem Forstamt Schnaittenbach die Starterlaubnis für den Buchberg - einen NO-Hang zwischen Weiden und Amberg in der Oberpfalz - abzurufen. Dabei mußten wir einige Kompromisse eingehen. Der entscheidende dabei ist, es dürfen nur namentlich von der Vorstandschaft des Schleppdrachen- und Hängegleiterverein Oberpfalz gemeldete Vereinsmitglieder starten. Wir wollen unser schönes Gelände nicht wieder durch Schwarzflieger gefährden. Deshalb sehen wir uns gezwungen, jeden dem Forstamt zu melden, der unberechtigt am Buchberg fliegt. Da außerdem unmittelbar am Fluggelände fanatische Gegner wohnen, ist schon von daher mit Polizeikontrollen zu rechnen.

Es ist jeder gern in unserem Verein als Mitglied willkommen, der dann legal dort fliegen kann. Übrigens, der Vereinsbeitrag liegt weit unter einer entsprechenden Ordnungsstrafe.

Schleppdrachen- und Hängegleiterverein Oberpfalz
Alois Laumer

Gay Para Treffen

Vom 13. - 20. Juli findet wieder im Zillertal ein Treffen von homosexuellen Drachen- und Gleitschirmfliegern statt. Info bei Willem Meijs, Tel. 0031/492/510120.

Willem Meijs



Gedächtnisfliegen

Die Ammergauer Drachenflieger führten ein Gedächtnisfliegen vom Laber durch. Hierbei wurde an die verstorbenen Clubkameraden erinnert und gedacht. Zur Einweisung und Ausgabe der Startnummern traf man sich um 09.00 Uhr an der Laberbahn. Das Thermometer zeigte zu diesem Zeitpunkt 16 Grad minus. Der Sportwart Werner Sterl hatte den Wettkampf hervorragend organisiert. Belohnt wurde diese enorme Arbeit durch die Teilnahme von insgesamt 27 aktiven Drachen- und Gleitschirmpiloten.

Spannung und Ehrgeiz breitete sich am Startplatz aus. Strahlender Sonnenschein versprach einen guten aber kalten Flugtag. Gewertet wurde die längste Flugzeit und die Landung im Zielkreis. Flüge von weit über einer Stunde waren keine Seltenheit. Dies ist bei dieser Jahreszeit eine beachtliche Leistung. Im Hotel Böld fand im Anschluß die Siegerehrung statt.

Ammergauer Drachen- und Gleitschirmflieger
Peter Wohnner

Neue Anschrift

Durch Vorstandswechsel hat unser Club eine neue Anschrift: Peter Sandforth, Merzingerstraße 4, 68309 Mannheim, Tel. 0621/734703

Kurpfälzer Gleitschirmflieger
Peter Sandforth

»Die Adler« und »die Wanderfalken«

»Es war einmal...«, so müßte ich beginnen, denn wie in einer Fabel sind Personen und Handlung frei erfunden, und doch gibt es sie, so oder ähnlich, die zwei Gleitschirm- oder Drachenflieger-Clubs, deren Geschichte ich erzählen will. Die Idee ist von Wolfgang Arnold.

In einem kleinen Ort in den Alpen, umgeben von Bergen, erproben 1988 fünf junge Leute einen Berghang und ernten allgemein Bewunderung. 1989 ist die flugbegeisterte Gruppe auf 20 Leute angewachsen, aber es gibt auch erste Querelen mit Anwohnern und Bauern.

Im Jahr darauf wird der Verein »Die Adler« gegründet. Mit den Bauern trifft man eine Vereinbarung, Nutzung gegen Jahrespacht, und hat so sein eigenes Revier. 1991 untersagt das Regierungspräsidium das Fliegen. Nach langen Verhandlungen erhält der Verein eine eingeschränkte Genehmigung. Es vergeht kein Jahr, da gibt es Ärger mit einer Naturschutzinitiative, aber man kann sich mit erneuten Auflagen arrangieren.

Das neue Luftrecht fordert neue Vereinsarbeit. Als Geländehalter ist der Vereinsvorstand für die Aufsicht verantwortlich. Start- und Landegelände werden abgesichert. Es gibt erste Probleme wegen disziplinloser Gastflieger, weshalb eine Landekarte gegen geringe Gebühr eingeführt werden muß. Die Planung und Abwicklung einer regionalen Meisterschaft im Jahr 1994 erfordert enormen logistischen Aufwand.

1995 hat der Verein 50 Mitglieder und diskutiert über eine eigene Vereinshütte. Auf dem Hausberg wird eine Wetterstation errichtet. Bei einem gesponserten Preisfliegen, dessen Erlös dem örtlichen Kindergarten zugute kommt, wird der Bürgermeister als Biplane-Passagier befördert. Heute ist der Verein fest in das örtliche Vereinsleben integriert.

Wie wuchs der andere Club?

1988 - Weitab der Berge gründen zehn Flugbegeisterte den Club »Die Wanderfalken e.V.«. Den Namen wählen sie, weil sie weder einen Hausberg noch die Möglichkeit zum Schlepp haben. Aus dem Notstand machen sie eine Tugend, indem sie viele Ausfahrten unternehmen. Das spricht sich rum und 1991 hat der Club schon über 50 Mitglieder, die sich zum Erfahrungsaustausch am Clubabend treffen.

Zwei Jahre später gibt es schon 100 Wanderfalken, gelegentlich Weiterbildungsseminare, gemütliche Treffs und viele organisierte Ausfahrten in bekannte und neue Fluggebiete. Der persönliche Einsatz der Mitglieder ist auf die Teilnahme beschränkt. Es gibt keinen Aufwand für die Unterhaltung von Start- und Landeplätzen. Wird ein Flugberg gesperrt, fährt man eben zu einem anderen in der Nähe.

1996 - Der Club ist weiter gewachsen, hat aber weder Haus-

berg noch Clubhaus noch Schleppgelände, dafür ein Riesenprogramm an Ausfahrten und Veranstaltungen, das die Mitglieder gern nutzen.

Wem ist nun mehr Anerkennung zu zollen? Eine Wertung ist wegen der völlig verschiedenen Situationen unsinnig. Aber anders als bei Adlern und Wanderfalken ist ein Miteinander möglich. Dazu gehört das Verständnis der einen für die mißliche Lage der anderen, kein eigenes Fluggelände zu haben, aber auch die Anerkennung der Leistung jener Vereine, die ihr Fluggelände erkämpfen mußten und die mit Arbeitsinsätzen und finanziellem Aufwand die Strukturen schufen, die alle wie selbstverständlich nutzen.

Die Landegebühr deckt meistens kaum noch die Kosten für die Pacht, und ein entschuldigendes Wort bei einer Außenlandung mindert nicht unser Ansehen, aber vielleicht den Ärger, den der örtliche Verein deswegen bekommen kann. Freies Fliegen - dazu gehört auch frei zu sein von kleinlichem Denken, Verständnis aufzubringen für den anderen.

Wolfgang von Brunn



Nebelflieger

Bei aufliegender Wolkendecke, die laut Pilotenaussage eine Dicke von etwa 500 m hatte, starteten in Ölideniz in der Südtürkei auch deutsche Gleitschirmpiloten, teilweise sogar mit Passagieren. Ausgerüstet waren diese Artisten mit 3-cm-Kugelkompaß und viel Gottvertrauen. Und weil's beim ersten Mal gut ging, waren sie 2 Stunden später noch einmal am Start. Leichtsinn kennt jedenfalls keine Grenzen!

Klaus Keller



Eichbergstreckenflugpokal

Bei der jährlichen Mitgliederversammlung konnte Josef Martin der Eichbergpokal verliehen werden. Er erreichte am 9.4.1995, mit einem Flug vom Eichberg nach Ravensburg über 75 km freier Strecke den ersten Platz. Zweiter wurde André Djamarini, der am gleichen Tag auch in freier Strecke mit 65 km Markdorf am Bodensee erreichte, während Dieter Bosch am 1. Juli mit 49 km nach Meßstetten, Platz drei belegte.

Auch für dieses Jahr ist der Eichbergstreckenflugpokal erneut ausgeschrieben. Bei Teilnahme erhält jeder, der einen Streckenflug vom Eichberg vorweisen kann, ein T-Shirt des Vereins, und für die vorderen Plätze sind Pokale und Sachpreise zu gewinnen.

Den Eichberg als interessanten Startpunkt für streckenorientierte Drachenflieger findet Ihr bei Blumberg, da wo die bekannte »Sauschwänzlebahn«, aus dem Wutachtal kommend, ihr »Ende« hat. Bei Ostlagen sind Flüge in den Südschwarzwald möglich, bei Süd-Westlagen Anschluß auf die Schwäbische Alb. Dokumentierte Flüge wären beim DFV Blumberg-Immendingen einzureichen. Als Ansprechpartner hierfür und für Geländebeschreibung und Benutzung stehen Euch Martin Oppe, Tel. 07745/5179, Hubert Jäger, Tel. 07725/7819, und Hartwig Schruppf, Tel. 07721/23687, zur Verfügung.

Drachenfliegerverein Blumberg-Immendingen
Martin Oppe

Odenwaldpokalfliegen

Das Odenwaldpokalfliegen des CfD Hardheim findet in diesem Jahr vom 25. bis 26. Mai statt. An diesen beiden Tagen wird der Drachenflugwettbewerb mit Einzelwertung und separater Seniorenwertung mit Start vom Hockenberg durchgeführt. Gewertet wird ganz traditionell nach Zeit und Ziel. Zwischendurch werden auch die Gleitschirmflieger des CfD Hardheim Einlageflüge vom Hockenberg machen. Der Hockenberg selbst bietet Startmöglichkeiten von O bis W. Bereits am Freitag abend, den 24.5.1996, wird das Festzelt am Landeplatz bewirtschaftet sein. Eine im hiesigen Raum sehr bekannte Rock- und Pop-Band spielt an diesem Abend ihr Musik-Programm. Es lohnt sich also auch für die auswärtigen Piloten, schon am Freitag anzureisen. Info und Anmeldung bei Gerald Katzenmaier, Tel. 06283/8800.

Club für Drachenflugsport Hardheim
Bernd Haberhauer

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

DER ÜBER-FLIEGER



aktiver GORE-TEX®-Ausstattung ist das ideale

Equipment für Gleitschirm- und

Drachenflieger. Testen Sie den mehrfachen Testieger (u.a. "GLEITSCHIRM" '94) einfach bei Ihrem Fachhändler. Katalog '96 anfordern bei: HANWAG GmbH & Co. KG, Freisinger Str. 27, 85256 Vierkirchen Tel. 08139/8642



FLUGSCHULE HOCHRIES

Hochriesstr. 80
83122 Samerberg
a.d. Talstation Hochriesbahn
Helene Mayer, Robert Niederreuther
Tel. 08032/8971, Fax 8901

Schulungstermine 1996 Drachenfliegen

tgl. Praxis für Anfänger u. Fortgeschrittene
tgl. Windenschlepp-Ausbildung
tgl. Tandemflugausbildung
Theorie A-Schein 26.-28. Juni + 6.-8. Sept.

Gleitschirmfliegen

Grund- u. A-Kurse Praxis + Theorie + Windenschlepp:
15.-29. Apr. / 5.-19. Juli / 30. Aug.-13. Sept. / 11.-25. Okt.

Theorie B-Schein HG/GS 19.-21. Juli / 13.-15. Sept.
Flugfunk 22. Juli / 16. Sept.

begleitete Flugsafaris / eigenes Reisebüro
Service und Verkauf / Neu- u. Gebrauchtgeräte

Neuer Vorstand

Nach Rücktritt von Knut Jäger im Juli 95 war ich kommissarisch der 1. Vorsitzende des Vereins.

Nach der Jahreshauptversammlung 96, setzt sich der Vereinsvorstand wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender Wilfried Janke, Leibnitzstraße 4, 38644 Goslar, 2. Vorsitzender Siegfried Fischer, Asseweg 13, 38329 Wittmar, Kassenwart Klaus Pohle, Schriftführer Martin Harre, Bohlweg 2a, 38678 Clausenthal-Zellerfeld.

Wir haben auch den Vereinsnamen geändert. Unsere neue Anschrift: Wilfried Janke, Leibnitzstraße 4, 38644 Goslar.

Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar
Klaus Pohle

Festwoche Geraberg mit Flugtag

Vom 16. Mai bis 19. Mai 96 findet in Geraberg eine Festwoche und am Samstag, den 18.5.96 ab 13.00 Uhr ein Flugtag auf dem Flugplatzgelände Geraberg statt. Ballonfahrten, Gleitschirm-, Drachen- und UL-Fliegen. UL-Schlepp, Segelflug-Selbstflugmöglichkeiten mit eigenem Fluggerät sind möglich. Zeltplatz und Wohnwagenstellmöglichkeiten auf dem Flugplatz.

Auskünfte: Tel. 03677/894137 (Bienert) oder 03628/77097 (Münch).

Drachen- und Gleitschirmflieger Geratal
Albert Bienert

Des Rätsels Lösung aus Info 84

	STEUERBU(1)EGEL										Fluggerä- marke	UP				
Deltaleiter	S	T	E	U	E	R	B	U	E	G	E	L		Kontroll- zone		
	DIE Düne Europas	Internat. Flugschein					DHF- Vorsitzer Vorname	Drachenh- meister Vorname	T O M A S							
	Hier ruhen viele Drachen	A	U	F	B	A	U	P	L	A	T	Z	thermi- sche.....	Wolken- schicht	A C	
Eine Farbe des Windsacks	R	O	T	GS und Uhr	O	M	E	G	A	Kopier- scheibe keine Hilfe nötig	Sperrgebiet	K	engl. Höhen- angabe	Stömungs- wert	T	
GS-Typ	C O M P A C T				im ... is schee			N E O F C R						Repon während des Fluges		
In the ... tonight	A	I	R	Kanarischer GS-Hersteller	E	D	E	L	Es... im Winter			D	M	E	W	
... Country	C R O S S				Holzstern	R E S E R V E									S	
Miniberg	H	V	(3)			Wichtige Karte beim Steckenflug		E C			ICAO Kennung Flugplatz Landberg	E		T	S	A
Ortschaft am Teich	O	D	E	R	E	N	Näher- kehrbe- reich	Vorname von Fluglehrer Gebner	A R N Ö		Alles in Ordnung	Andere Einheit für Temperatur	K	Europ. Union	E U	
GS-Mark des CH- Meisters	N	O	V	A			Startstrolch	H		engl. Anzahl Personen bei Egplace		T	Holländ. Fluggesell- schaft	Abk. Ein kleines Bier	E	
Gewitter- wolke	L E N T I					Startstrolch		H		Sichtbarer Wasser- dampf		W O L K E				
... Kulturraum	E			Über- ist selten gut			M U T									
B			Nachbar Caesars Rätels ist ein...					P L A G I		(1)			O N M B I			

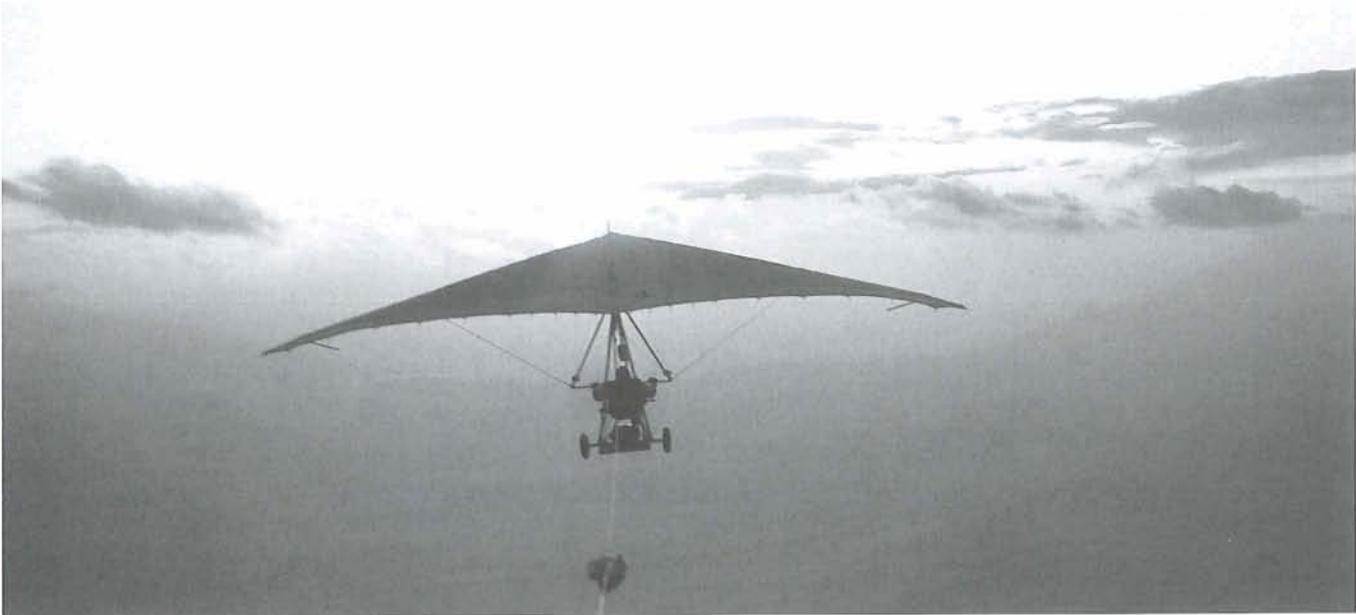


Foto: Michael Weingarten

Schleppgelände in Donauried

Unsere Schleppstrecke liegt am Fuße des südlichen Donauriedes. Die Schlepprichtung kann bei West- wie auch bei Ostwind genutzt werden. Erreichbar ist die Strecke wenn man auf der Staatsstraße von Augsburg nach Dillingen an der Donau fährt und bei der Ortschaft Ellerbach in einen der nach Westen führenden Feldwege abbiegt. Bedingt durch die hügelige Landschaft ist bei thermisch guten Tagen schon einmal so mancher Streckenflug möglich. Mit einer Schlepplänge von 1200 m erreicht man auch bereits respektable Ausklinkhöhen. Wir haben als Winde eine Stationärwinde, Fabrikat Koch. Mit Johann Berger und Josef Wiedemann haben wir gleichzeitig zwei der besten Windenschlepper überhaupt.

Wir haben keinen organisierten Verein, sondern eine offene Gemeinschaft, die ihren eigentlichen Ursprung bei Sportlern aus Gunderemmingen hatte, jetzt aber unter der offiziellen Bezeichnung Schleppgemeinschaft Ellerbach bekannt ist. Zur Zeit sind bei uns 20 aktive Flieger eingetragen. Schlepps werden bei entsprechendem Wetter jeden Sonntag (bei Bedarf auch samstags) durchgeführt. Wir sind auch sehr gerne bereit Gastflieger, sowie auch noch einige Mitglieder aufzunehmen.

Kontaktadresse: Buno Günther, Bierweg 4, 89438 Fultenbach, Tel. 08296/685.

Schleppgemeinschaft Ellerbach
Bruno Günther

Niederbayerisches Schleppgelände

Die Interessengemeinschaft Drachenschlepp hat seit einiger Zeit ein zugelassenes Schleppgelände mit 1000 m Schlepplänge. Das thermikträchtige Fluggebiet liegt nördlich von Landshut außerhalb der CTR München. Gastpiloten sind das ganze Jahr über willkommen. Informationen zum Schleppbetrieb über Anrufbeantworter Tel. 08762/9305.

IG Drachenschlepp
Bernhard Penzkofer

Schleppgelände bei Hamm

Das Fluggelände (mit über 1000 m Schleppstrecke) liegt in Hamm-Bockum-Hövel und hat hervorragende thermische Eigenschaften.

Anfahrt: Über die A 1 Abfahrt Hamm-Bockum-Hövel, Richtung Hamm hinter der neuen Brücke rechts, dann 2 x links bis in die Barsenerstraße. Besucht uns doch einmal.

Anmeldung ist obligatorisch. Fluggelände Tel. 02381/599374.

Vestischer Drachenfliegerverein
Karlheinz Hasler

...ABHEBEN ...ADHEBEN

Gleitschirmschule

- Ganzjährige Schulung im Flugzentrum **Bezauf/Andelsbuch**
- Gleitschirm- Segeltörns, Flugsafaris
- Info-Video (30 min), DM 10,-



Gleitschirmschule
Löffler **Karlsruhe**

Gleitschirmtreff

der Gleitschirm+ Bergsportladen
• Fluggeräte, Instrumente, Helme, Bekleidung, Schuhe, Literatur
Kaiserstraße 17 - 76131 Karlsruhe
Tel. 0721/378878 - Fax 0721/377806

Öffnungszeiten: Mo-Fr 9-18.30 · Do 9-20.00 · Sa 9-13.00 Uhr

adventure SPORTS

gleitschirm · drachen · inline-skate

professionelle winden- und
höhenflugschulung
top fluggebiete
tandemflüge · flugsafaris

preiswerte unterkunft
ausrüstungsverleih für alle
ausbildungsstufen · service,
beratung und verkauf

...bei begründetem verdacht auf
interesse (0.80.42) 94.86

gilgenhöfe 9 - 83661 lenggries - fon (0.80.42) 94.86 - 94.87 - fax 48.31 - info-line 41.35

westallgäuer drachenflug- und gleitschirmschule

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



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



VDF
VERBAND DER
FLIEGER
WIR SIND DIE PROFI

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

Hessische Gleitschirmschule

In freundlicher Atmosphäre
Schulungen von Schnupper- bis Profi-Kursen
Windenschlepp, Sicherheitstraining, Reisen

Tel. 12345 **VDF**
VERBAND DER
FLIEGER
WIR SIND DIE PROFI

Frankfurt/Hanau Marburg/Gießen

Ständig Neu- und Gebrauchschrime, Zubehör, Bekleidung,
Fax: (0 64 21) 7 74 55

Hot Sport, Hessische Gleitschirmschule, 35096 Niederweimar (Marburg),
Tel.: (0 64 21) 1 23 45

Nur bis 21. 7.: Bis **3 000,- DM** für Gebrauchte!

Durch offiziellen Export in die GUS-Staaten das Zweifache des Marktpreises für Ihren gebrauchten Gleitschirm!
Bedingung: Schultauglich, deutlich gebraucht (wegen Zoll), Ablieferung bis 21. 7., Kauf eines neuen Gleitschirms!

Mit Sicherheit.

Fliegen lernen

sicher - kompetent - professionell

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

Tegelberg und Schloß Neuschwanstein

aktiv
DIE FLUGSCHULE

Farbprospekt
Tel.: 08362/983450 • Fax 87 08 Bullachbergweg 34a • 87645 Schongau

Grund- und Luftfahrtscheine
Windenschlepp
Passagierflüge
Flugsafaris
Flugfunk

Zahlreiche Fluggelände
um Regensburg
im Bayerischen Wald
und Thüringer Wald

VDF
WIR SIND DIE PROFS

Gleitschirmschulungszentrum
Shop Centre Parapente
Bayerwald

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

Gleitschirm-Fliegen

Viel Spaß ...
... mit Sicherheit

Ganzjährige Schulung
Professionelle Ausbildung

Farbiger Schulungsprospekt kostenlos!

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

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

Flugzentrum Ruhpolding

Schulen für Drachen- und
Gleitschirmfliegen

Info bei:
Flugzentrum Ruhpolding
Holzner GmbH
Brander Str. 41
83324 Ruhpolding
Tel. (08663) 668
und 0171-83 5 83 07
Telefax (08663) 776

FLUGSPORTSCHULE RHEIN-MAIN-NECKAR

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

Unterricht - Service - Beratung - Verkauf - Reisen

Heinz-Jürgen Weise, Balzenbacher Str. 8, 69488
Birkenau (Odenwald), Tel. 06201/34626 u. 32519 u.
0161 1631490 Fax 06201/34168

Give your life a lift!
GO GLIDING

OFS
Paragliding
GmbH

OSTALLGÄUER FLIEGERSCHULE

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

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

Umleitung

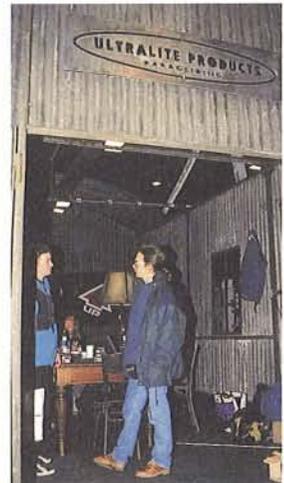
N
D
U
G
A

96



Ein neuer Trend: Reiseveranstalter aus aller Welt bemühen sich um Drachen- und Gleitschirmflieger

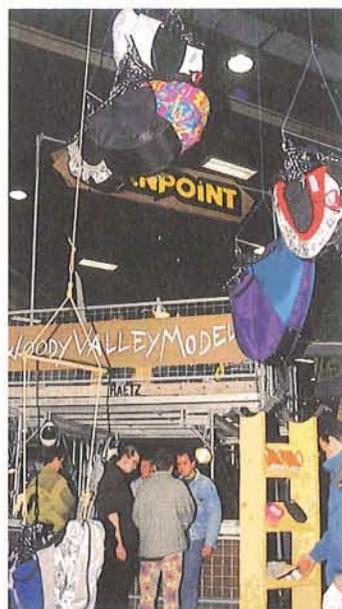
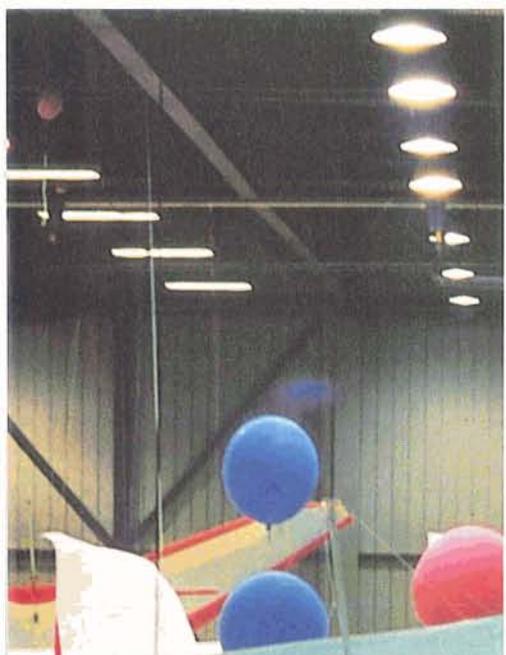
Die Standgestaltung einiger Hersteller wäre auch auf der ISPO, der größten Sportartikelmesse, aufgefallen



Beim DHV-Stand gab's Informationen aus erster Hand



Foto: Olaf Ror



**Auch große Brüder und Schwestern
waren ausgestellt**



**Innovation im Servicebereich, ein elek-
tronisches Leinenmeßgerät**



**Guggemos: »Größter Fortschritt seit der
Einführung des Doppelsegels«, Teil des Kohle-
faserholms seines turmlosen Drachen**



**Im Notfall gut
erreichbar, ein
im Brustteil
integrierter
Rettungsschirm
für Gleitschirm-
flieger**



Fliegernachwuchs



Ich bin ein bißchen wasserscheu und der Schreck war groß, als ich die INDUGA '96 betrat. Ich glaubte fast, mich auf eine Segelbootausstellung verirrt zu haben. Großsegel- oder auch haifischflossengleich ragten an vielen Ständen die Hälften von aufgeblasenen Gleitschirmen in die Luft. War es 1995 nur ein Aussteller, hatte diese Gestaltungsform - branchentypisch - heuer eine Menge Klone gefunden. Aber zugegeben, viele Aussteller hatten heuer ganz tolle Stände aufgebaut. Der Bogen reichte von der Wellblech-Baracke über die Baustelle bis zum Nachbau von Schloß Neuschwanstein. Über die Aussage der Baustellenstände wurde ich mir allerdings nicht ganz klar. Sollte das bedeuten »hier sind die fleißigen Arbeiter« oder »wir sind noch am Bauen«? Ich hoffe nur, daß ich '97 nicht mit Gummistiefeln zur Messe kommen muß - bei dem Nachahmungstrieb in der Branche. Eines war jedenfalls offensichtlich, der Standbau hatte viel Kraft und Kapazität verschlungen. Sollte dieser Power jetzt in die Schirmentwicklung und Fertigstellung gelegt werden, kann mancher Hersteller aus seinen Prospektankündigungen auch wirklich gut und sicher fliegende Gleitschirme machen.

Abgesehen davon, daß sich die INDUGA zu einem Großtreff der gesamten Szene entwickelt hat (kaum ein namhafter Gleitschirm- oder Drachepilot, der nicht auf irgendeinem Stand herumwuselte), bemühte man sich natürlich auch, neue Trends zu puschen. Heuer kam es mir so vor, als wären einige sehr daran interessiert, aus dem Flugsport ein Aerospektakel zu machen. Auf Videos wurde so »gewingoverft« und »geloopt«, daß man den Eindruck bekam, Normalfliegen ist zu einfach, langweilig und auch zu ungefährlich. Es ist mir schon klar, daß es als Kameramann oder Fotograf einfacher ist, vom sicheren Boden aus spektakuläre Filme oder Bilder hervorzubringen. Daß es aber auch anders geht, bewies etwa ein Videofilm über Herbstflüge in den Dolomiten. Hier wurde mal gezeigt, wie erlebnisreich und schön unser Flugsport sein kann.

Das Kunstflugthema hat allerdings verschiedene Aspekte. Ich akzeptiere gerne, wenn Könner ihren Kick in perfekter Schirmbeherrschung finden - in vielen Sportarten gibt es Akrobatik, auch beim Skifahren oder beim Mountainbiken, immer allerdings, siehe Segel- oder Motorkunstflug, mit speziell dafür gebauten Geräten und besonderen Trainingsmethoden. So üben beispielsweise Trickskifahrer ihre Sprünge an Wasserschanzen. Mich stört vor allem - abgesehen davon, daß auch ohne »Kunstflug« der Flugsport nicht ganz unfallfrei verläuft -, daß hier wieder ein paar Leute versuchen, mit dem Können und der Risikobereitschaft anderer Geld zu machen.

Gleitschirmfliegen hat viele Facetten, wichtig ist eigentlich nur, daß wir mit uns und unserem Flugtag zufrieden sind. Eine kleine Geschichte - im Frühjahr in Bassano erlebt - zeigt vielleicht, daß die Freude an diesem Sport keineswegs von geflogenen Kilome-

tern oder gewagten Flugmanövern abhängt. Grau war der Morgen und typisch Bassano, also diesig. Meine Laune nicht die beste, ein Sinkflug angesagt. Also strampelte ich mit dem Bike aufwärts, Richtung Startplatz. Plötzlich hörte ich zauberhaften Gesang über mir. Ein Pavarotti könnte es nicht schöner. (Kleine Anmerkung für Naturschützer: »In den Büschen von Bassano hausen weder Gams noch Hirsch, den Vögeln hat's gefallen, sie hätten es nicht besser gekonnt.) Eifrig trat ich in die Pedale - frustriert! Einer vor mir, der bei diesem Tempo noch singen konnte! Nach der nächste Kehre sah ich ihn. Ein Gleitschirmflieger war's, der sich in der stabilen Luft zu Tale soarte, mit jeder Kurve tiefer kam und trotzdem glücklich und voller Freude über seinen guten Flug vor sich hin trällerte. Er war begeistert von seinem Sport, zufrieden in der Luft zu sein, nicht arbeiten zu müssen sondern zu fliegen. Jedenfalls habe ich mir vorgenommen, wenn es nicht so läuft wie geplant, öfter an den »Sänger von Bassano« zu denken. Dann kann es nur eine schöne Flugsaison '96 werden!

Navigation

Die Kunst, am Himmel Wege zu finden

Seit Einführung des GPS ist Flugnavigation ein Kinderspiel geworden: Motorflieger füttern ihre Satellitenempfänger mit den Koordinaten von Start und Ziel, verbinden diese Punkte auf der Karte durch eine Gerade, und schon erhalten sie einen Kurs, dem sie entsprechend ihrer Display-Anzeige exakt folgen können. Wie funktioniert dagegen Navigation aus der Luft, wenn statt der Computer-Landkarte das Wetter den Weg vorgibt? Wenn kein Propeller sondern Thermik den Flieger treibt und die Kilometer zwischen den Aufwinden Sinkflug bedeuten?

Diese andere Art der Wegfindung ist für Drachen- und Gleitschirmpiloten besonders über flachem Land schwierig, wo Berge als unverwechselbare Fixpunkte fehlen. Auch erlaubt es ein Thermikmotor nicht, wie in alten Filmen aufs Niveau der Bahnhofsschilder abzutauchen und im Vorbeifliegen die Namen zu lesen. Am Himmel zählen andere Wegweiser, deren Gebrauch erst gelernt werden muß.

Orientierungsverlust macht Angst

Zur Klarstellung: Navigation ist zwar die Kunst, sich aus der Luft in fremder Gegend zurechtzufinden, sie setzt aber nicht notwendigerweise ständig exakte Positionsbestimmungen voraus. Während meiner ersten Flachland-Streckenflüge hatte ich diese irriige Ansicht. Deshalb versuchte ich mit Hilfe einer Auto-Karte an der Basis, möglichst jede Häusergruppe unter mir namentlich zu erfassen, was sehr viel Aufmerksamkeit erforderte. Vermutlich glaubte ich damals noch, dies sei die einzige Art, nicht orientierungslos zu werden. Daß es eine völlig ineffektive und mühsame Pfadfinder-Methode war, begriff ich erst viel später.

Navigation kann lästig sein

Beim thermischen Streckenflug geht es um zügiges und sicheres Vorwärtskommen, und das gelingt bekanntlich in vertrauten Regionen am besten. Unbehelligt von navigatorischen Fragen kann man die Wolkenentwicklung beobachten und Bärte zielsicher ansteuern. Schon aus diesem Grunde sollte beim Überlandflug der Aufwand zur Orientierung minimal und vor allem einfach bleiben. Am einfachsten wäre es natürlich, du schaltest das GPS ein. Mit entsprechender Programmierung zeigt es nicht nur die Position und wie

weit du geflogen bist an, sondern es mißt auch jederzeit Entfernung und Richtung des eingegebenen Ziels, die Geschwindigkeit über Grund, deinen Kurs und speichert alle Wegpunkte über mehrere Stunden. Leider existiert da ein winziges Problem: Du verfügst noch nicht über dieses kleine Wunderding. Also müssen wir uns - statt mit Satellitennavigation zu spielen - auf die »terrestrische Koppelnavigation« beschränken. Dieses Fremdwort hat durchaus positive Seiten: Bei Stromausfall bist du nicht hilflos in der Luft und behältst stets den orientierenden Überblick.



Richtiges Kartenmaterial

Zu allererst geht es um die geeignete Landkarte, auf der dein Flugvorhaben eingetragen wird, damit notwendige Informationen auch unterwegs zur Verfügung stehen. Früher hätte ich ohne langes Zögern zur Generalkarte gegriffen. Sie hat alles drauf und ist gut gegliedert. Das mag ja sein, aber bei einem Maßstab von 1 : 200000 stellt sich spätestens nach 50 km die Frage, wie man den Kartenausschnitt wechselt, wenn es in der Thermik über den Rand des Blattes hinausgeht. Mancher behilft sich, indem er die Zielregion in den Kartenhalter legt und auf Darstellung der meist bekannten Platzumgebung verzichtet. Zugegeben, das ist eine Möglichkeit für Flüge bis etwa 100 km.

Deutlich überlegen finde ich inzwischen die ICAO-Karte 1 : 500000. Abgesehen davon, daß sie zur Flugvorbereitung sowieso vorgeschrieben ist (z.B. um Luftraumeinschränkungen beachten zu können), bietet sie genau das, was der Überlandflug erfordert: Auf der Fläche eines Aktendeckels überblickt man ein Gebiet von etwa 100 x 150 km, vollkommen ausreichend für die allermeisten Strecken, und eingezeichnet sind nur solche Details, die aus der Luft gut erkennbar sind.

Vogelperspektive lernen

Mit dem Einsatz der ICAO-Karte beginnt nun deine »Umschulung« vom Autofahrer zum Luftfahrer, denn der neue Blickwinkel will erst gelernt werden. Dabei sollte Flugnavigation eigentlich ganz einfach sein, zumindest an Tagen, an denen wir in der Luft sind: Die Sonne strahlt auf eingeflossene klare Kaltluft, und man schaut aus 2 km Höhe 30 bis 40 km weit ins Land. Aber gerade die ungewohnte Übersicht mit völlig verändertem Maßstab schafft Probleme. So können Anfänger beim Kreisen in starker Luftströmung schnell das Wissen um die eigene Position verlieren. Außerdem gibt es dunstige Thermiktage, an denen auch versierten Streckenfliegern die helfenden Bodenmerkmale entgleiten.

Für den Beginn deiner Überlandflüge wäre es deshalb gut, wenn du wenig-

stens einen bekannten Orientierungspunkt im Blick behieltest. Am einfachsten übt sich das mit Start- oder Landeplätzen. Sieh dir beide aus großer Höhe immer wieder bei unterschiedlichem Sonnenstand und aus verschiedenen Entfernungen und Richtungen an. Du wirst merken, daß es anfangs gar nicht so leicht ist, sie sofort wiederzufinden, vor allem wenn charakteristische Umgebungsmerkmale fehlen. Weitere Übungen könnten Fotos aus großer Höhe sein, die du später mit der Landkarte in Übereinstimmung bringst oder Vergleiche zwischen Aufnahmen aus dem Satellitenatlas und der entsprechenden Kartenregion.

Im zweiten Schritt geht es um eine klare Flugrichtung, die außerhalb hoher Bergregionen in der Regel vom Wind abhängt. Versuche vor dem Start, den Kurs möglichst genau festzulegen, indem du Angaben über Windrichtung und Stärke aus verschiedenen Höhen bei den umliegenden Stationen abfragst, aber auch die Wolken über dir nicht außer acht läßt. Bedenke, daß automatische Vorhersagen immer ein



Vergleich Foto mit Karte



Wald als gute Orientierungshilfe



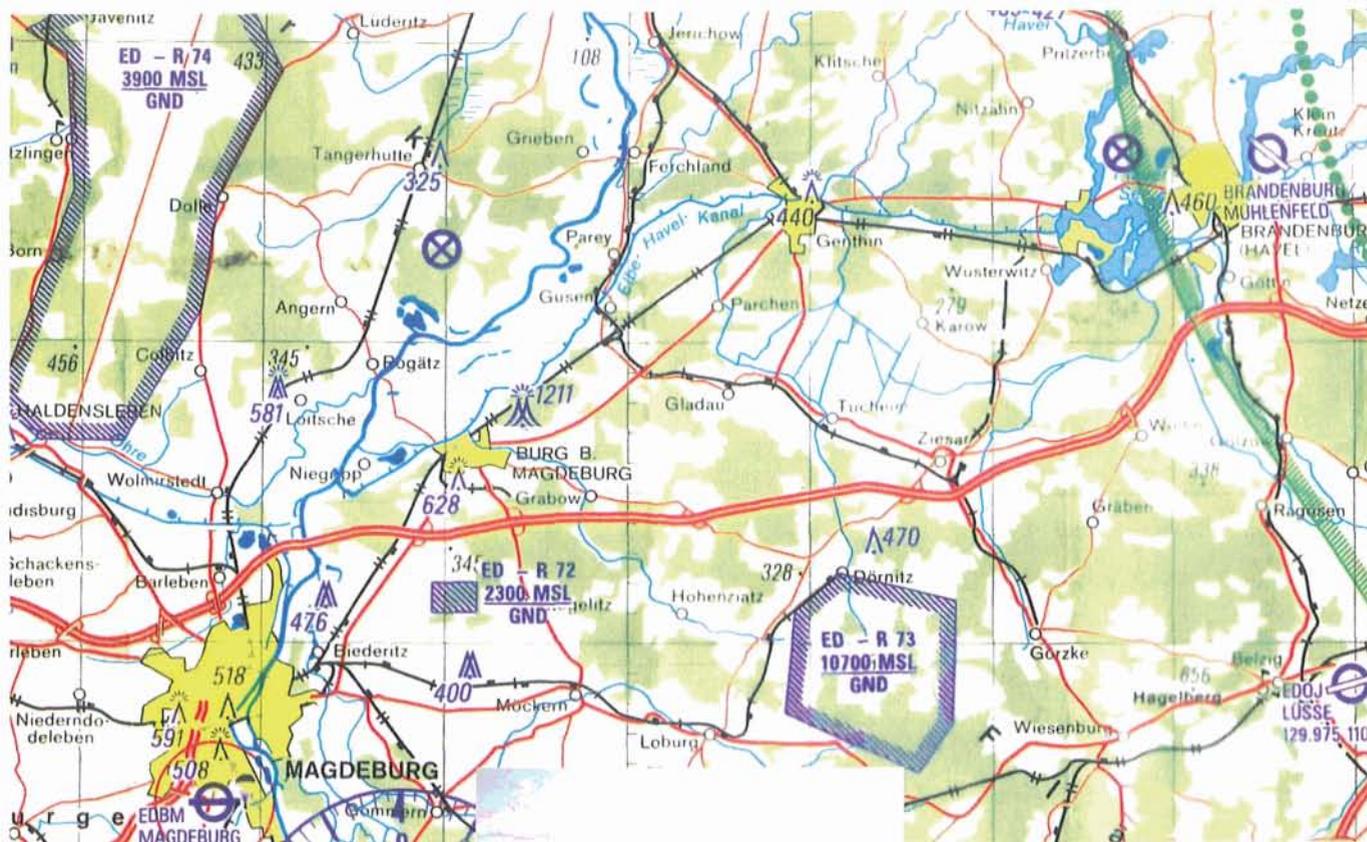
Kreuzen einer Auffanglinie

gewisses »Alter« haben und größere Regionen abdecken. Auch persönlich gegebene Informationen können sich auf Stunden zurückliegende Messungen beziehen, so daß bei Unstimmigkeiten immer der eigene Blick zum Himmel ausschlaggebend bleibt.

Dann mußt du deine Strecke »auswendiglernen«, das heißt, mit der ICAO-Karte als Basis legst du die Flugaufgabe fest und prägst sie dir gut ein. Daß die Entscheidung von bisherigen Erfahrungen bezüglich Güte der Wetterlage, Routenwahl und Fluggeschwindigkeit geformt wird, versteht sich von selbst, ist hier aber nicht das Thema. Nachdem die Strecke zwischen Start und vorgesehener Ziel »steht«, brauchst du in unbekanntem Terrain nur ein paar gut erkennbare Strukturen, die dich leiten. Das sollten möglichst nicht Punkte, sondern markante Flächen und Linien sein, z.B. Autobahnen und mehrgleisige Eisenbahnlinien, aber auch jede Art von Wasserflächen sowie große Wälder mit ihren spezifischen Umrissen. Ja wohl, du hast richtig gelesen: Wälder können eine gute Orientierungshilfe geben, weil ihre unregelmäßigen Formen schon von weitem Standortbestimmungen erlauben, während markante Punkte, wie z.B. eine Straßenkreuzung im Gegenlicht, oft erst aus nächster Nähe erkennbar werden.

Wertvoll: Leitlinien und Auffanglinien

Wie gelingt es nun, den landschaftlichen Flickenteppich aus der Luft zu strukturieren? Nur selten hat man das Glück, an einer Autobahn, einer Eisenbahnlinie, einem Fluß oder einer geraden Waldkante entlangfliegen zu können. Solche angenehmen Leitlinien existieren eher für Motorpiloten, denn Thermik und Wind beachten diese Wegweiser nicht. Wichtiger für unsere Orientierung sind sie als Auffanglinien, die wir auf unserem Weg überfliegen, das heißt, irgendwann kreuzen sie den Kurs. Um ihre Existenz sinnvoll zu nutzen, brauchen wir klare Vorstellungen über die Reihenfolge und den Winkel ihrer Passage, aber auch eine ungefähre Idee, wann das jeweils sein wird. Der Zeitfaktor ist also für navigatorische Einschätzungen wichtig, obwohl sich



Flugplatz für Kreuzpeilung

die Durchschnittsgeschwindigkeit von thermischen Flügen nur schwer kalkulieren läßt.

Damit sind wir beim praktischen Teil: Wie alles, was man häufiger tut, wird auch das Navigieren durch Wiederholung leichter. Voraussetzung ist allerdings die Anwendung des »Luftfahrerblicks«. Nicht das kleine Dorf unter dir verrät, wo du bist, sondern großräumige Strukturen, die deine nächste Auffanglinie bilden. Dazwischen herrscht keinesfalls Orientierungslosigkeit, auch wenn die exakte Position längere Zeit ungewiß erscheint. Als Thermikpilot brauchst du nicht maximale Orientierung, weil sie deine Aufmerksamkeit vom Wettergeschehen ablenkt, sondern optimale, also gerade so viel, um unter Beachtung luftrechtlicher Bestimmungen ans Ziel zu kommen.

Orientierungsverlust

Vergiß nicht, es gibt navigatorisch einfaches und schwieriges Gelände, dazu gute und weniger gute Wetterbedingungen. Deshalb können auch geübte Piloten im Eifer der Thermiksuche einmal die Orientierung verlieren. Willst du aus dieser Lage deinen Kurs wiederfinden, so bietet folgendes Schema eine Chance:

1. Versuche, ruhig zu bleiben und den Flug in der bisherigen Richtung möglichst geradlinig fortzusetzen.
2. Merke dir die letzte sichere Positionsbestimmung.
3. Nimm von diesem Punkt ausgehend die nächste Auffanglinie auf der Karte und fliege so lange weiter, bis sie zweifelsfrei erreicht ist.
4. An der Auffanglinie läßt sich dann die genaue Position durch Vergleich mit querab liegenden Strukturen bestimmen.

Dieses Rezept klingt einfach und erfolgversprechend, scheidet in der Praxis aber oft an Kleinigkeiten. Für Streckenneulinge ist der Orientierungsverlust meist so aufregend, daß die Konzentration schwindet, deshalb folgt dem Verfliegen regelmäßig die vorzeitige Landung. Auffanglinien werden verwechselt, weil man nur grobe Ähnlichkeiten beachtet und den exakten Vergleich unterläßt. Typische Fehlerquellen gibt es bei ein- und zweigleisigen Ei-

senbahnstrecken. Außerdem können sich Auffanglinien nach dem Erscheinen der benutzten Karte durch Bauarbeiten bis zur Unkenntlichkeit verändern. Manchmal »verbeißt« sich auch der Orientierung suchende Blick in Kleinigkeiten, so daß große klare Strukturen völlig übersehen werden. Falls die Karte schließlich nur noch Unsicherheit vermittelt, erlaubt das mitgeführte Funkgerät, Kreuzpeilungen von benachbarten Flugplätzen einzuholen, deren Frequenz auf der Karte unterstrichen ist. Dazu erbittet man aus zwei verschiedenen Richtungen ein »QDM« (Kurs zur Peilstation des Flugplatzes) und überträgt diese Linien in den Plan. Am Schnittpunkt liegt die gesuchte Position.

Es lohnt sich also für Drachen- und Gleitschirmflieger, Streckenflüge über unbekanntem nichtalpinen Terrain unter navigatorischen Gesichtspunkten möglichst genau vorzubereiten, denn erfahrungsgemäß läßt die Thermik dem Piloten später keine Zeit zum ausführlichen Kartenstudium. Damit sinkt auch die Chance, einmal verlorene Wege am Himmel durch Navigation wiederzufinden.

Claus Gerhard

LANDEN MIT DEM DRACHEN



DAS LANDEN MIT DEM DRACHEN IST MIT DEN MODERNEN GERÄTEN NICHT EINFACHER GEWORDEN. DIE HOHE GRUNDGESCHWINDIGKEIT DER KLEINEN FLÄCHEN, ABER AUCH DIE GUTE GLEITLEISTUNG MACHEN DEN LANDEVORGANG IMMER ANSPRUCHSVOLLER.



**DAS DHV-LEHRTEAM UNTER DER FEDERFÜHRUNG
VON PETER CRÖNIGER BESCHREIBT DIE KRITERIEN
ZUR OPTIMALEN LANDUNG, ERFAHRENE PILOTEN
GEBEN PRAXISTIPS DAZU.**

Bei der Landung hat der Pilot die Aufgabe, den Drachen in der Luft so abzubremsen, daß die Geschwindigkeit über Grund bei Bodenkontakt nahe oder gleich Null ist. Wegen der großen Geschwindigkeitsspanne heutiger Hochleistungsgeräte ist es wichtig, bereits bei Flügen mit Schulungsgeräten eine effektive Landung zu praktizieren. Der Landevorgang setzt sich aus fünf Landephasen zusammen. Durch gezielte Bewegungsabläufe werden die jeweils nachfolgenden Aktionen optimal vorbereitet, um das Abbremsen des Gerätes so effektiv wie möglich zu gestalten und für eventuelle Korrekturen Spielräume zu schaffen.

LANDEPHASEN

1. Anflug
2. Aufrichten
3. Abfangen
4. Ausgleiten
5. Ausstoßen

Aerodynamik beim Ausgleiten und Ausstoßen

Im Horizontalfall fehlt der Vortrieb, der Fahrtüberschuß wird darum abgebaut.

Durch Abbau der Fahrt v nimmt der Auftrieb A ab $[A = c_A \cdot \frac{\rho}{Z} \cdot v^2]$.

Die Höhe kann nur gehalten werden, wenn gleichzeitig der Auftriebsbeiwert c_A vergrößert wird. Dies geschieht durch Erhöhung des Anstellwinkels.

Bei Vergrößerung des Anstellwinkels wandert der Druckpunkt nach hinten. Der Grund: Die Strömung beginnt zuerst in der Mitte des Drachens sich abzulösen. Die geschränkten Flügelaußenteile, die infolge der Pfeilung weiter hinten liegen, tragen noch.

Um den Drachen im Horizontalflug zu halten, muß der Körperschwerpunkt des Piloten mit dem Druckpunkt nach hinten mitwandern.

Wird der Anstellwinkel soweit vergrößert, daß die Strömung auch an den Flügelaußengebieten abreißt, wird der Auftrieb rasch kleiner und der Druckpunkt rutscht wieder etwas nach vorne in den Bereich der Pilotenaufhängung.

Beim Ausstoßen wird der Körper-

Landetechnik

1. Anflug: Der Endanflug wird mit möglichst konstanter Geschwindigkeit (Trimmgeschwindigkeit plus Windgeschwindigkeit plus erforderlichenfalls Böenzuschlag) durchgeführt. Der Drachen wird um die Querachse und Längsachse stabilisiert.

2. Aufrichten: Nach dem Stabilisieren greifen die Hände an die Trapezseitenstangen. Dann wird der Körper in die senkrechte Position ganz aufgerichtet, wobei die Hände bis Schulterhöhe an den Trapezseitenstangen nach oben rutschen. Der Körper ist gestreckt, die Beine sind in den Knien nach hinten gebeugt. Die Geschwindigkeit darf sich durch das Aufrichten nicht verringern.

3. Abfangen: Durch leichtes Drücken wird der Drachen so abgefangen, daß die Trapezbasis ca. einen Meter vom Boden entfernt ist.

4. Ausgleiten: Durch weiteres dosiertes Drücken läßt der Pilot den Drachen in konstantem Bodenabstand ausgleiten. Wenn die Ausgleithöhe nicht mehr gehalten werden kann, hat man die richtige Geschwindigkeit zum Ausstoßen erreicht.

5. Ausstoßen: Der Steuerbügel wird kräftig nach vorne oben ausgestoßen. Der Körper und besonders die Arme müssen nun gestreckt bleiben (Körperschwerpunkt hinten), bis Drachen und Pilot stehen.

Begründung

Zu 1. Leicht erhöhte Fahrt, um eventuellen Geschwindigkeitsverlust in Bodennähe ausgleichen zu können (Windgradient). Vorbereitung für die schwierige und ungewohnte Flugphase in aufgerichteter Position.

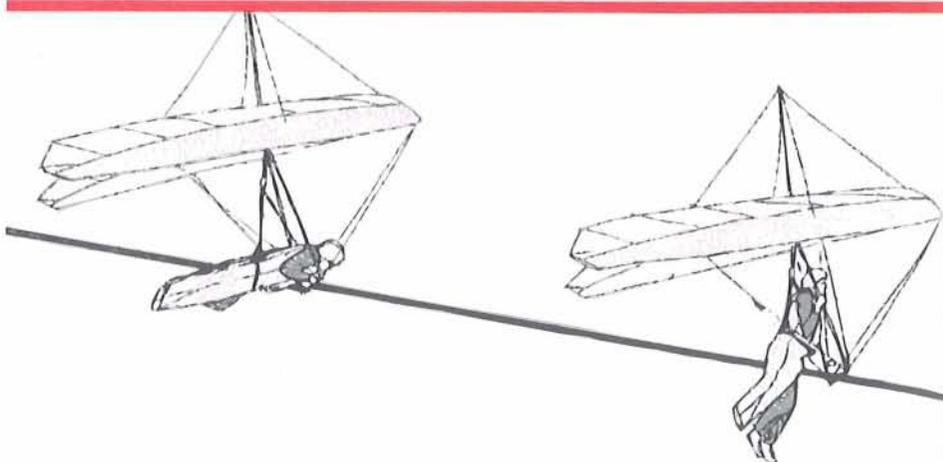
Zu 2. Wichtige Vorbedingungen für effektives Ausstoßen. Hände in Schulterhöhe ermöglichen maximale Ausstoßlänge.

Der Körperschwerpunkt muß weit nach hinten gebracht werden, ohne die Arme strecken zu müssen.

Zu 3. Die Abfanghöhe erlaubt sofortiges Mitlaufen bei eventuellem Durchsacken.

Zu 4. Durch Anstellwinkelerhöhung wird der Auftriebsverlust kompensiert und Widerstand aufgebaut. Die Fahrt wird bis kurz vor den Strömungsabriß reduziert.

Zu 5. Der Widerstand muß sich schlagartig so vergrößern, daß die Restenergie plötzlich verzehrt wird. Der Körperschwerpunkt bleibt dann hinter dem Druckpunkt des Drachens; die Drachennase bleibt oben.



voll stabilisiert
1. Anflug

voll aufgerichtet
2. Aufrichten

schwerpunkt weit und schnell hinter den Druckpunkt gebracht, der Widerstand wird noch größer, der Auftrieb bricht zusammen und die Lage des Druckpunktes ändert sich nicht mehr.

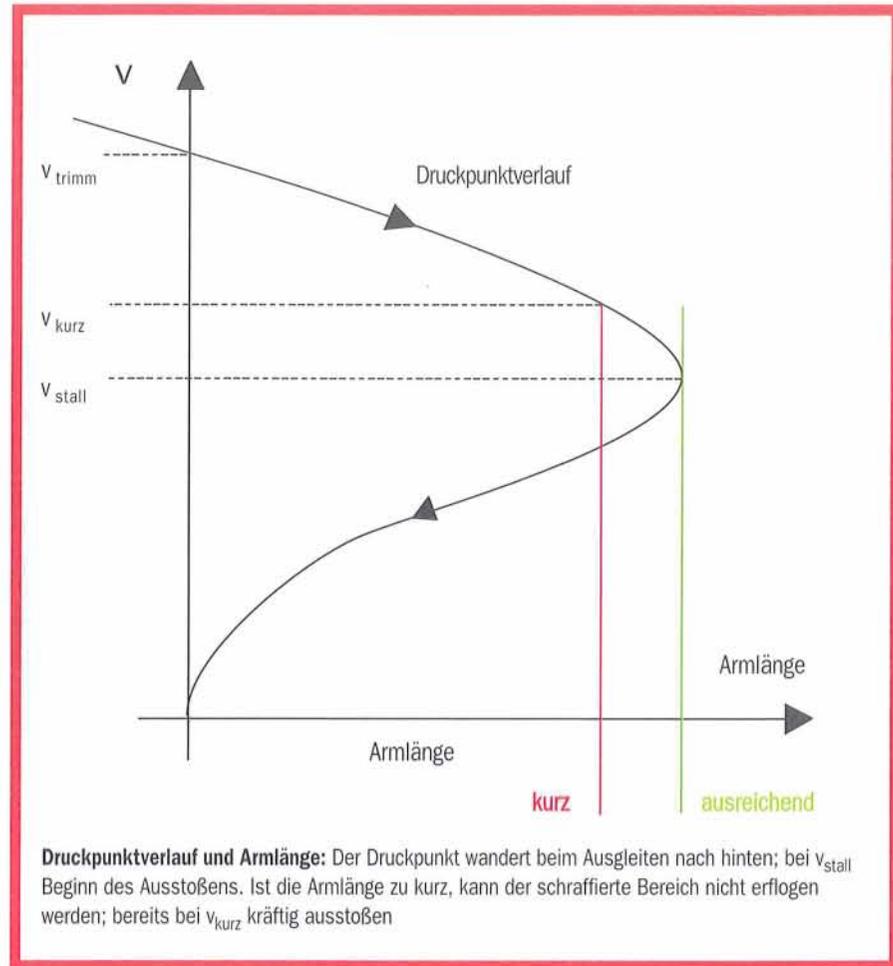
VARIANTEN DER LANDETECHNIK

Vorzeitiges Aufrichten soll durch Widerstandshöhung den Landeanflug verkürzen, führt aber oft zu hastigen, instabilen Anflügen mit falscher Geschwindigkeit.

Erfolgt das Aufrichten erst nach dem Abfangen, ist der Anflug leichter zu stabilisieren. Aber der optimale Zeitpunkt für das Ausstoßen ist schwer zu erspüren.

Um die Landestrecke zu verkürzen, kann man die Füße während des Ausgleitens am Boden schleifen lassen. Dieses Bremsen verfälscht jedoch den Bügeldruck und erschwert das Spüren des optimalen Zeitpunktes für das Ausstoßen. Ein Stein in der Bremsstrecke kann die Füße verletzen.

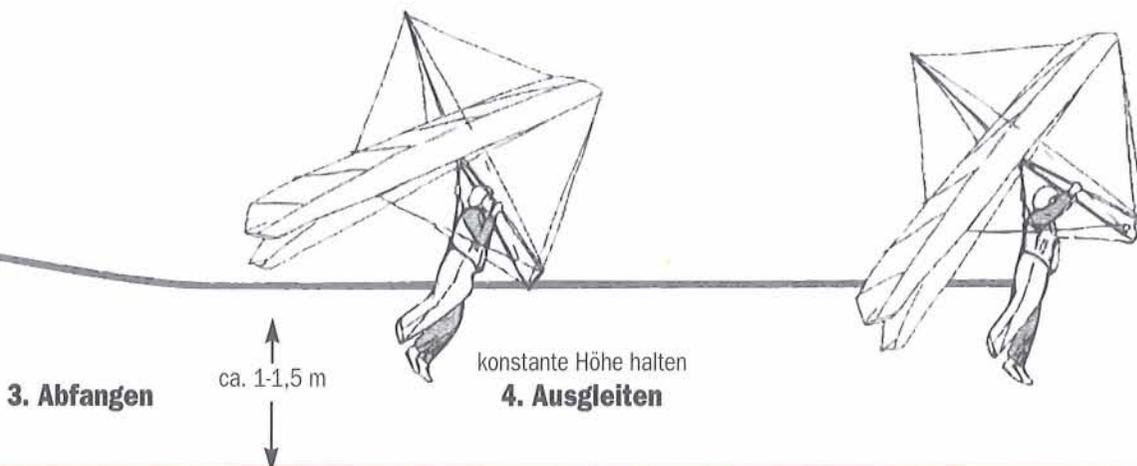
Lauflandung - der Pilot stößt den Drachen nicht dynamisch aus, sondern läuft ab Minimalgeschwindigkeit mit, bis das Gerät steht. Die Gefahr des unbeabsichtigten Wegsteigens durch zu frühes Ausstoßen wird dadurch minimiert, wichtig bei starkem Gegenwind. Es besteht allerdings die Gefahr, daß in Erwartung des Aufsetzens die Beine nach vorne gerichtet werden und die



Arme nicht voll gestreckt sind. Dadurch wandert der Körperschwerpunkt nach vorne und die Drachennase kann nicht oben gehalten werden. Folge: Kein Widerstand, keine Verzögerung.

Ist der Pilot für das Gerät zu klein

oder zu leicht, hat er Schwierigkeiten, bis zur Abrißgeschwindigkeit auszugleiten. Der Hebelarm des Piloten reicht nicht aus, um die Druckpunktwanderung nach hinten durch Verlagerung des Körperschwerpunktes auszugleichen.



Körper und Arme gestreckt, bis Drachen und Pilot stehen



chen. Ist die Armlänge für die Druckpunktrücklage zu gering, so entsteht ein Geschwindigkeitsbereich, der nicht stationär erfliegbar ist. Der Pilot muß nun vor Erreichen dieses Geschwindigkeitsbereichs den Drachen so kräftig ausstoßen, daß die Strömung plötzlich und gleichzeitig am gesamten Flügel abreißt und der aufgebaute Widerstand die Restenergie verzehrt. Vorsicht: Auf halbherziges Ausstoßen reißt die Strömung nicht ab und das Gerät setzt die Fahrt in Höhe um.

SONDERFORMEN DER LANDUNG

Es sind die Punkte erwähnt, die jeweils besonders beachtet werden müssen oder sich von der Grundform der Landetechnik unterscheiden.

Seitenwindlandung

Anflug: Vorhaltewinkel erfliegen und beibehalten, um den Anflug geradlinig und stabil zu halten.

Aufrichten: Vorhaltewinkel beibehalten.

Ausgleiten: Vorhalten, keine Schräglage zulassen. Bis zur Minimalgeschwindigkeit ausfliegen.

Ausstoßen: Lauflandung empfohlen. Grund: Wenn der Vorhaltewinkel nicht korrekt war, reagiert das Gerät auf das Ausstoßen mit einer Gier-Roll-Bewegung - Bodenberührung des Flügelrohrs.

Starkwindlandung

Anflug: Bei starkem Wind ist mit großem Windgradienten, Böen und Turbulenzen zu rechnen. Deshalb fallen die Geschwindigkeitszuschläge deutlich höher aus als normal. Die Anfluggeschwindigkeit muß Vorwärtsbewegung über Grund gewährleisten. Die Stabilisierung des Anflugs erfordert höchste Konzentration und ist die wichtigste Phase der Starkwindlandung. Keine Kurven in Bodennähe!

Aufrichten: Aufrichten in die senkrechte Position ist nicht erforderlich und aus Stabilitätsgründen nicht zu empfehlen. Es genügt, wenn die Hände an die Trapezseitenstangen greifen und der Körper schräg hängt. Gelingt es nicht den Drachen zu stabilisieren, muß das Aufrichten ganz entfallen - Radlandung.

Abfangen: Dosierte; aufgrund der hohen Eigengeschwindigkeit ist nur minimaler Bügelausschlag notwendig.

Ausgleiten: Die Ausgleitstrecke ist verkürzt, bei sehr starkem Wind fehlt sie völlig. Bügeldruck dosieren!

Ausstoßen: Nicht ausstoßen! Da die Geschwindigkeit über Grund fast Null ist, stellt der Pilot die Füße auf den Boden, senkt die Drachennase nach vorne ab und hängt sich aus. Ausstoßen bei Starkwind ist gefährlich.

Landung bei Windstille oder leichtem Rückenwind

Anflug: Keine Geschwindigkeitszuschläge notwendig. Nicht an der Geschwindigkeit über Grund orientieren, sondern Bügeldruck und Fahrtmesser beachten.

Aufrichten: Nicht tiefer als 1 m abfangen, da man wahrscheinlich mitlaufen muß.

Ausgleiten: Der optische Eindruck täuscht eine hohe Eigengeschwindigkeit vor. Konzentration auf Bügeldruck ist notwendig.

Ausstoßen: Kräftig ausstoßen. Mit langen Schritten mitlaufen und die Arme

völlig gestreckt lassen, bis der Drachen seht. Der Drachen bremst den Piloten.

Radlandung

Anflug: Die Landestrecke muß hinderisfrei sein.

Aufrichten: Man muß sich nicht voll aufrichten, die Hände können etwas tiefer greifen. Evtl. Hände an der Basis lassen und liegenbleiben (Starkwind).

Abfangen: Tiefer abfangen, ca. 20 cm bis 30 cm über dem Boden.

Ausgleiten: Bügel so dosiert nach vorne führen, daß die Ausschwebehöhe gehalten wird, bis man auf den Rädern rollt.

Ausstoßen: Entfällt.

Landung auf einer leicht abfallenden Landewiese

Anflug: Keine überflüssige Überfahrt! Die langsamste sichere Anfluggeschwindigkeit schafft die Voraussetzung für ein Gelingen der Landung. Hohe Geschwindigkeit würde starken Bodeneffekt erzeugen.

Aufrichten: Normal.

Ausgleiten: Die Ausgleitphase ist deutlich verlängert. Es ist geduliges und gefühvolles Erliegen der Minimalgeschwindigkeit erforderlich. Man kann durch Schleifenlassen der Füße bremsen.

Ausstoßen: Kräftig, um ein Wegsteigen des Gerätes zu verhindern, denn das Gelände fällt zusätzlich ab.

HÄUFIGE FEHLER

Anflug

Keine konstante Geschwindigkeit bis zum Abfangen.

Folge: Vorzeitiger Verbrauch der Fahrtreserven schon vor dem Abfangen.

Unnötig hohe Anfluggeschwindigkeit

Folge: Unruhe und Hektik übertragen sich in die nachfolgenden Landephasen. Während der Ausgleitphase bei hoher Geschwindigkeit entsteht starker Bodeneffekt, der das Abbremsen und Aufrichten des Gerätes erheblich erschwert.

Kein geradliniger Endanflug.

Folge: Unruhe für nachfolgende Aktionen.

Kurvenflug in aufgerichteter Position oder Aufrichten im Kurvenflug.

Folge: Bei manchen Liegeschürzen verändert sich die Schwerpunktlage und damit die Steuercharakteristik des Gerätes. Ungewohnte Optik, ungewohnte Steuerhebel.

Aufrichten

Ungewollter Steuerimpuls beim Hochziehen am Trapez.

Folge: Verlust von Geschwindigkeits- und Flugwegkontrolle.

Der Pilot greift nur um, ohne sich senkrecht aufzurichten.

Folge: Das Ausstoßen wird erschwert.

Kein Hochrutschen der Hände bis Schulterhöhe.

Folge: Die Strecke des Ausstoßens wird verkürzt und der der Pilot fällt beim Ausstoßen wieder vor in die Liegendposition - Bauchlandung.

Abfangen

Beine vorne (Beugen der Hüfte) während des Abfangens.

Folge: Der Körperschwerpunkt wandert nach vorne, was durch Strecken der Arme ausgeglichen werden muß. Der Pilot erhält den Eindruck, als würde der Drachen auf sein Drücken nicht reagieren.

Zu hohes oder frühes Abfangen (Bodenangst).

Folge: Pumpbewegungen am Steuerbügel. Das Gefühl für den Bügeldruck und den richtigen Zeitpunkt für das Ausstoßen geht verloren.

Zu tiefes Abfangen und Ausgleiten.

Folge: Der Pilot kann sich nicht voll aufrichten und nimmt sich die Möglichkeit einer eventuellen Lauflandung.

Ausgleiten

Verkrampftes Festhalten am Trapez.

Folge: Das Gefühl für den Bügeldruck und den richtigen Zeitpunkt für das Ausstoßen geht verloren.

Der Pilot gleitet nicht horizontal aus, sondern erlaubt ein leichtes Sinken des Gerätes.

Folge: Das Gerät reagiert auf das Ausstoßen deutlich schlechter. Oft folgt Durchsacken mit Bauchlandung.

DHV2

© 2011 W. Buehler, WAGHS

Was ist das?



WAS !?

The Art of flying 

Swing GmbH
Bordelfling 25
D-82290 Landsberied
☎ 08141-21730 Fax 08141-16939



Foto: Günter Göttery

Der Pilot richtet sich nach optischer Geschwindigkeit über Grund und nicht nach Bügeldruck.

Folge: Je nach Wind erfolgt zu frühes oder zu spätes Ausstoßen.

Ausstoßen

Geschwindigkeit noch zu hoch.

Folge: Der Drachen steigt weg.

Keine dynamische Streckung der Arme.

Folge: Durch langsames Strecken wird zuerst der Auftrieb erzeugt, dann erst Widerstand; der Drachen steigt weg.

Arme werden nicht bis zum Stillstand gestreckt gehalten.

Folge: Der Pilot pendelt nach vorne und zieht damit die Drachennase nach unten.

Die Beine pendeln nach vorne.

Folge: Trotz gestreckter Arme wandert der Körperschwerpunkt nach vorne und zieht damit die Drachennase nach unten.

Ausstoßen in Schräglage.

Folge: Das Gerät giert um die Hochachse und verstärkt die Schräglage.

Anmerkung

Zu diesem Thema gibt es den DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen »Starten - Steuern - Landen« als VHS-Video beim DHV.

TIPS VON PROFIS

Eine gute Landung beginnt schon lange vor dem eigentlichen Landevorgang. Muß man in einem unbekanntem Feld ohne Windsack runter, ist es - zumindest für die Steuerbügel - lebenswichtig, die Windrichtung zu kennen. Sind keinerlei Anzeichen da, die einen auf die Windrichtung schließen lassen, fliege ich normalerweise einen Vollkreis und achte auf die Abdrift. Übrigens kann hier ein GPS sehr hilfreich sein. Zeigt das GPS mehr an, als der Speedmesser des Varios, so hat's eben Rückenwind.

Der nächste entscheidende Punkt für eine gute Landung ist, sich ein möglichst standardisiertes Landeverfahren anzutrainieren. Also Position, Gegen-, Quer- und Endanflug - wie gelernt. Wenn es die Verhältnisse auch nur irgendwie zulassen, versuche ich das Verfahren anzuwenden. Okay, manchmal verkümmert der Queranflug zu einer Kurve zwischen Gegen- und Endanflug, aber der Rest paßt wieder. Es gibt nur eine einzige Ausnahme, die ich persönlich hier mache, das ist sehr starker Bodenwind. Dann achtere ich normalerweise die Höhe am unteren Rand des Feldes ab, sofern ich damit keine anderen Piloten behindere. Im Gegen- und Queranflug fliege ich normalerweise mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit an - so zwischen 50 und 60 km/h, je

bockiger desto schneller. So lassen sich Turbulenzen am besten kompensieren.

Fliegt man ein Gurtzeug mit Slider, einer Schiene, auf der sich die Aufhängung zum Landen ein Stück nach vorne verschieben läßt und dem Piloten so das Aufrichten erleichtert, so fahre ich den Gurt meist schon während der Position, spätestens anfangs des Gegenanflugs, in die Landstellung. Ein kleiner Trick, falls man sich in der Höhe verschätzt hat: Die Füße im (geöffneten) Gurt lassen und dabei die Knie soweit wie möglich auseinander drücken. Das wirkt wie eine Bremsklappe. Hat man sich auch noch leicht aufgerichtet, läßt sich die Höhe damit recht einfach korrigieren.

Nun kommt der wohl wichtigste Punkt, nämlich ein langer und ruhiger, gerader Endanflug, ohne irgendwelche Kurven, etc.

Ich halte überhaupt nichts davon, das Gerät im Endanflug mit Überfahrt bis knapp auf den Boden runterzuziehen und dann ausgleiten lassen. Die Gefahr, von einer Walze erwischt zu werden, ist einfach zu groß (Ich weiß, wovon ich rede, hat mich drei gebrochene Wirbel und vier Wochen Krankenhaus gekostet!). Nachdem ich vom Quer- in den Endanflug eingedreht habe, lasse ich das Gerät einfach ausgleiten. Die Geschwindigkeit ist jetzt nur noch leicht erhöht, irgendwo zwischen geringstem Sinken und bestem Gleiten, bei meinem Klassik ca. 45 km/h. Ich beobachte oft Piloten, die sich während des Endanfluges richtig an der Basis aufstützen und dadurch den Drachen regelrecht aufschaukeln. Das sollte tunlichst unterbleiben. Das Umgreifen sollte nicht zu spät erfolgen, spätestens wenn der Drachen im Bodeneffekt fliegt, damit man genug Zeit hat, sich auf das Ausflaren vorzubereiten. Bei bockigen Verhältnissen greife ich generell etwas später um, da das Gerät so besser steuerbar bleibt. Die Geschwindigkeit hat sich bisher nicht mehr verringert. Wichtig nach dem Umgreifen ist, daß man erstens die Hände hoch genug an den Steuerbügeln hat und zweitens die Hände gleich hoch sind! Ansonsten führt das zu einem schiefen Drücken, der Drachen steigt einseitig auf. Hat man die Hände zu hoch am Trapez, läßt sich der Drachen nicht mehr

steuern, sind sie zu tief, hat man nicht genug Weg zum Drücken. Schulterhöhe ist ein guter Kompromiß.

Einer der wichtigsten Punkte für eine gute Landung ist, daß man nach dem Umgreifen ganz bewußt an der Aufhängung hängt, nicht am Steuerbügel! Der Steuerbügel wird nur mit den Händen geführt! Aufpassen, daß beim Umgreifen der Drachen seine Geschwindigkeit beibehält und nicht »aufmacht«. Hohlkreuz und Füße nach hinten ist eh klar.

Jetzt braucht man eigentlich nur noch den Drachen ausgleiten lassen. Sobald die Basis noch etwa einen halben Meter über dem Boden ist, versuche ich einfach, diese Höhe zu halten. Wenn der Drachen deutlich langsamer oder schwammig wird, spätestens aber, wenn man die Höhe nicht mehr halten kann, ganz konsequent ausstoßen (Vorsicht bei Gegenwind!). Bei hoher Flächenbelastung (so ab 9 kg/m^2) eher früher drücken, als zu spät. Hat man zu früh gedrückt und das Gerät steigt auf, müssen die Arme unbedingt gestreckt bleiben. Das kleinste Zucken mit den Armen genügt und das Gerät nimmt die Nase runter. Ein heftiger Crash ist die Folge. Läßt man die Arme ganz konsequent draußen, kommt der Drachen wie im Sackflug runter und man hat zu 98 % noch eine stehende Landung. Mit etwas Gefühl und Übung sollte so eine perfekte Landung eigentlich keine Probleme mehr bereiten.

Ich fliege jetzt seit fast 11 Jahren und habe erst zwei Steuerbügel beim Landen verbogen - allerdings fliege ich immer mit Rädern. Erstens gibt mir das auch bei nicht ganz einwandfreien Verhältnissen ein gewisses Gefühl der Sicherheit und zweitens hab ich keine Lust, aus purer Eitelkeit wieder einen Blauen für einen neuen Bügel hinzublättern.

Thomas Rauch
Mitglied der Nationalmannschaft 1995

Mit steigender Gleitleistung scheint das Landen schwieriger zu werden, warum eigentlich? Unsere Drachen sind im Laufe der Jahre immer mehr Richtung guter Gleitleistung, gepaart mit gutem Handling, entwickelt

worden. Das ist auch gut so, denn, sonst wäre es für die meisten sicher immer noch unvorstellbar, den Hausberg zu verlassen und auf Strecke zu gehen.

Ein Nachteil der verbesserten Gleitleistung liegt in dem größeren Platzbedarf bei der Landung. Die leicht erhöhte Fluggeschwindigkeit, die im Anflug aus Sicherheitsgründen aufgenommen werden sollte, läßt sich in Bodennähe nur durch eine verlängerte Ausgleitstrecke wieder abbauen. Schon zu Zeiten in denen noch mit Standard-Drachen geflogen wurde, war die Fahraufnahme ein bekanntes Hilfsmittel, um für Turbulenzen oder nicht eingeplante Richtungswechsel Reserven zu haben. Der Vorteil bei einem Standard ist aber, daß sich der Fahrtüberschuß beim Ausgleiten sofort abbaut und daher die Ausgleitstrecke kurz bleibt.

Wirklich schwieriger geworden ist der Anflug daher nicht, man braucht eben nur eine etwas größere Wiese und das kann manchmal dann doch Schwierigkeiten bereiten. Da hilft nur, rechtzeitig zu planen und lieber einen Kreis drehen und nach Hindernissen ausschauzuhalten wenn die Landewiese unbekannt ist, als 200 m weiter fliegen.

Der schönste Flug kann durch eine vermässelte Landung zunichte gemacht werden. Mir selbst ist schon mehrfach aufgefallen, daß ich nach langen Flügen nicht die volle Aufmerksamkeit auf die Landung gerichtet hatte und erst nach der irgendwie hingezauberten Landung wieder richtig wach war. Beim Ausgleiten und Aufsetzten müssen eine Menge Informationen wahrgenommen und umgesetzt werden, dazu braucht jeder die volle Konzentration.

Die Flughöhe beim Ausgleiten sollte nach meinen Erfahrungen nicht zu hoch gewählt werden. Ganz wichtig ist, daß man sich nicht ausschließlich von der Geschwindigkeit über Grund, sondern unbedingt auch durch die Rückmeldungen vom Steuerbügeldruck leiten läßt. Landungen bei Nullwind oder bei Rückenwind gehen sonst leicht in die Hose bzw. auf die Nase.

Beim Aufsetzen zeigt sich dann, ob man während des Anflugs und beim Ausgleiten gut aufgepaßt hat. Nur wenn man sicher ist welche Windverhältnisse am Boden herrschen, kann man die richtige Entscheidung für den Zeitpunkt



Swing
The Art of flying

Swing GmbH
Bodfelding 25
D - 82290 Landsberied
☎ 08141-21730 Fax 08141-16939



Foto: Günter Kozmy

des Rausdrückens fallen. In der Praxis muß dann bei Gegenwind wenig rausgedrückt werden, bei Nullwind mehr und bei Rückenwind alles, was drin ist, um eine stehende Landung hinzulegen.

Aber Rausdrücken will auch gelernt sein. Der häufigste Fehler ist, daß die Beine nicht konsequent hinten gelassen werden. Dazu muß man wissen, daß die Beine fast die Hälfte des Körpergewichts ausmachen und da wir durch Gewichtsverlagerung steuern, müssen die Beine beim Landen unbedingt zu Hilfe genommen werden. Oft habe ich gesehen, wie Piloten versuchen, durch besonders hohes Hochgreifen an den Steuerbügeln den Drachen besser stallen zu können. Diese Bemühungen bleiben aber erfolglos, solange die Beine nicht konsequent hinten bleiben und der Pilot beim Rausdrücken in die volle Streckung geht.

Jobst Baeumer
Deutscher Vizemeister 1995

Um von Anfang an keine falschen Erwartungen zu wecken, ein Patentrezept dazu habe ich auch nicht. Vielmehr ist es so, daß jede individuelle Einheit, Pilot/Gerät, durch eine individuelle Anzahl von Verbesserungen optimiert werden kann. Ich will hier (aus Platzgründen) nur einige, mir wichtig

erscheinende Punkte nennen.

Gurtzeug und Gerät, mit denen ein Pilot in einer Flugschule bei der Ausbildung konfrontiert ist, muß notgedrungen so konzipiert sein, daß es den Lernprozeß optimal unterstützt. Probleme tauchen meist dann auf, wenn ein Pilot umsteigt in die »performance class«, oder wenn er eine traumatische Landung hinter sich hat. Wenn ein Pilot jetzt, vollgestopft mit guten Tips, etwas, was er ja schon kann (oder zu können glaubt), versucht nun richtig zu machen, dann arbeitet scheinbar alles gegen ihn. (Ein solche Phase gibt es gelegentlich auch bei alten Hasen.) In einer solchen Situation ist es mindestens genauso wichtig, daß sich der Pilot das mentale Vertrauen erarbeitet, daß er auch in der Lage ist, in der aktuellen Situation das Richtige zu tun. Andernfalls wird er, im angestregten Bemühen, den Wald vor Bäumen nicht mehr sehen, also das Gefühl verlieren, welches Manöver in welchem Fall das Richtige ist.

Ein modernes Gurtzeug für den erfahrenen Piloten, unterscheidet sich vom Gurtzeug, mit dem er die Ausbildung bestritten hat im wesentlichen durch die Lage des Aufhängepunktes, da wo die Gewichtskraft einwirkt. Von der Seite gesehen liegt es beim Anfängergurt in der Körpermitte, beim Performance-Gurt über dem Körper in einem Gestell. Das Aufrichten (wie es die

Schule lehrt) ist mit einem Gurt, dessen Aufhänge- und Drehpunkt außerhalb des Körpers liegt (dazu noch in einem steifen Gestell), ungleich schwieriger. Erfahrene und gute Lander richten sich - wenn überhaupt - erst sehr spät und nur wenig auf. Das hat gute Gründe. Korrekturen können an der Basis viel sauberer ausgeführt werden und das Aufrichten beinhaltet, auch wenn es korrekt ausgeführt wird, immer eine Störung der aerodynamischen Situation in einer ohnehin kritischen Phase. Sich ganz aufzurichten, ist mit diesen Gurten, ohne die Arme zu Hilfe zu nehmen, kaum möglich. Sobald aber ein Teil des Gewichts auf das Trapez verlegt wird, ist der Angriffspunkt der Gewichtskraft gestört. Dies muß wieder korrigiert werden und kann dazu führen, daß ein Teil des Pilotengewichts nach wie vor auf das Trapez wirkt. Bei einer solchen Gewichtsverteilung muß der Pilot, wenn er zum endgültigen Strömungsabriß herausdrückt, dieses Gewicht mitdrücken.

Erfahrene Piloten kommen also mit einer Art »Katzenbuckel« an, das volle Gewicht am Aufhängepunkt. Erst ein paar Meter vor dem Herausdrücken greifen sie, jetzt leicht aufgerichtet, um, und die Landung wird mühelos, weil die Luftkraft und der Schwerpunkt die Sache erledigen. Wer diese Punkte bei seiner Landung berücksichtigt, der hat auch mit einem modernen Hochleister

auf einem normalen Landeplatz keine Probleme.

Wer nicht heimkommt (Strafe muß sein) oder auch die letzten einhundert Meter noch mitnehmen will, kann in eine bedrängte Lage geraten. Empfehlen kann ich da gar nichts. Grundsätzlich: Räder oder Kufen sind körper- und geräteschonend. Ich beginne auch immer häufiger darüber nachzudenken, ob ich nicht einen Bremsfallschirm - im Falle eines Falles - benutzen soll. (Bei den Schweizern und Franzosen häufiger verbreitet als bei uns.)

Wer in eine baumumstandene enge Lichtung will bzw. muß, soll nicht mit dem letzten Handtuch über die Bäume hungern. Wenn möglich, die Bäume entlangfliegen und dann über die Fläche in die Kurve abrutschen (allerdings nicht bis zum Aufschlag). Eine offene VG sorgt für schlechteres Gleiten und weniger Bodeneffekt, das Abreißverhalten wird aber bei den meisten Geräten auch etwas schlechter. Wer - statt langsam hinausdrücken - die Technik beherrscht, in die Unterverspannung zu greifen, um den Vogel ruckartig zu einer Mauer aufzurichten, der braucht ein gutes Abreißverhalten.

Wenn es die Bodenverhältnisse erlauben (Achtung auf Steine!) die Kiste runter bis nahe Mutter Erde, und dann die Füße als Schleppanker verwendet - das wirkt fast Wunder. Auch den Rettungsschirm ziehen, nicht in zehn Meter Höhe, sondern in ca. drei Meter, kostet nur einen Packvorgang (der vielleicht ohnehin notwendig wäre) und kann Gesundheit und Material retten. Wenn ich vor der Wahl stehe (diese Situation gibt es oft), eine enge Wiese im Tal oder eine geräumige oder ebenso enge Wiese am Hang zu nehmen, dann wähle ich immer die am Hang.

Eine vorletzte Empfehlung. Die Kielstangen werden immer kürzer. Um zu vermeiden daß der Kopf oder Hals, im Falle eines Crash, zwischen Nasenplatte und Erdboden gerät, sollte man sich vor dem Landevorgang im Gurt mit dem Schulterzug aufrichten. Dadurch pendelt der Körper nicht mehr so weit nach vorne.

Mein letzter Tip. Die Zeit der »wildten Hunde« ist schon lange vorbei. Auch kein Wettbewerb wird dadurch gewonnen, daß der Pilot ein erhöhtes Lande-

risiko eingeht. Gewinner sind die, die mit Köpfchen fliegen.

Jos Guggemos
Ex-Drachenveltmeister
aktiver Ligapilot und Drachen-
konstrukteur

In der Tat habe ich mir schon oft Gedanken gemacht, warum auch erfahrene Piloten (wie auch ich) immer wieder mal eine schlechte Landung fabrizieren. Müßte doch alles, was zur Landung gehört, längst zur Routine geworden sein. Aber denkste, mal vergißt man die VG zu entspannen, ein anderes Mal hat man den Landewind zu wenig beachtet, oder sich mit einem Fuß in der Schnur vom Reißverschluß verhängt usw. Und wenn wir ehrlich sind, gibt es immer eine Erklärung für unseren Mißerfolg.

Wie bei allen Dingen im Leben führt die Vorbereitung zum Erfolg.

- ◆ Gibt es Hindernisse auf dem Landeplatz?
- ◆ Windrichtung und -Stärke beurteilen.
- ◆ VG entspannen.
- ◆ Den Gurt aufrichten und fixieren.
- ◆ Reißverschluß öffnen und die Füße mal probeweise rausnehmen.

Außerdem:

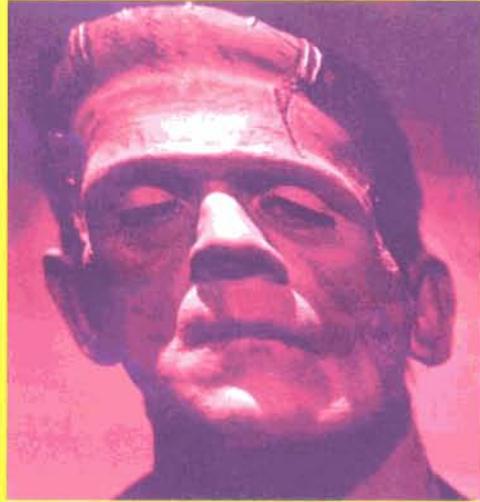
Fliege nie bis zum Aufschlag, suche Dir in sicherer Höhe einen geeigneten Landeplatz mit Ausweichmöglichkeit, so daß Dir noch genügend Zeit bleibt zur Konzentration auf die Landung.

Wähle den Landeanflug so, daß Du in Bodennähe den Drachen ohne große Steuerbewegungen ausgleiten lassen kannst.

Trage den Drachen lieber ein paar Meter zum Abbauplatz als mit wenig Reserve in Richtung Hindernis zu landen.

Bob Aumer
langjähriger Liga- und Streckenpilot

PARAGLIDING & HANGGLIDING HARNESS



...MORE INFORMATION BY...



FINSTERWALDER GMBH
CHARLY PRODUKTE
AM OSTERÖSCH 3
87637 SEEG - HITZLERIED
PHONE: (+49) (0)8364/1286
FAX: (+49) (0)8364/8426

Ernähr

Spezielle Anforderungen für Leistungssport beim Fliegen?

Dr. Andreas Weidinger antwortet.

»Ernähren wie ein Profi, die richtigen Bausteine für sportliche Höchstleistung!«

Mit solchen und ähnlichen Slogans werden Sporttreibende heute überall konfrontiert. Doch wer benötigt diese speziellen Ernährungsformen wirklich? Nur Hochleistungsathleten oder auch der normale Freizeitsportler? Und wenn es der Freizeitsportler benötigt, trifft das auch auf Drachen- und Gleitschirmflieger zu? Als Leistungssportler gilt heute nicht nur derjenige, der mehrmals täglich seinem sportlichen Training nachgeht, sondern auch der sogenannte Breitensportler, der neben seinem beruflichen Alltag mehrmals pro Woche einige Stunden trainiert. Bei Drachen- und Gleitschirmfliegern ist dies oftmals auch der Fall, da sie sinnvollerweise Ausgleichs- und Ergänzungssportarten zum Fliegen betreiben. Diese sollten primär Ausdauersportarten wie Radfahren, Schwimmen und

Skilanglauf sein. Ein gut trainiertes Herz-/Kreislaufsystem ist eine unabdingbare Voraussetzung für alle Flugsportarten, da der regelmäßige »Flugstreß« vom Körper verkraftet werden muß und der bessere Trainingszustand eine längere Konzentration und damit längere Flüge ermöglicht. Wettkampfpiloten mit Leistungsambitionen kommen ohne Ergänzungssportarten und deren Trainingseffekte ohnehin nicht aus. Betrachten wir zuerst die allgemein sinnvolle Ernährung für Sportler. Auf spezielle Probleme beim Fliegen werde ich später noch eingehen.

Um Woche für Woche gut belastbar zu sein, ist eine entsprechende Ernährung eine wichtige Voraussetzung. Die

Basisernährung der Bevölkerung besteht zu ca. je 40 % aus Kohlehydraten und Fetten, zu ca. 17 % aus Eiweiß und zu ca. 3 % aus Alkohol. Dies ist sicher nicht optimal, besonders der Fettanteil liegt zu hoch. Für Leistungen im Ausdauerbereich, nicht im Maximalkraftbereich, sind die Kohlenhydrate der wichtigste Energielieferant. Weitere lebenswichtige Stoffe wie Vitamine sowie Mineralstoffe und Spurenelemente wie Eisen und Zink sind bei sportlicher Betätigung sehr wichtig, da sie vermehrt verbraucht werden. Eine adäquate

ung

leider begrenzt und durch Training nicht vergrößerbar. Alle darüberhinausgehenden Kohlehydrate werden als zumeist unerwünschte Fette gespeichert, die nur auf Umwegen wieder verstoffwechselt werden können. Ein unbeschränkter Vorrat steht daher nicht zur Verfügung. Der rechtzeitige Ersatz ist nicht nötig.

Eine optimale Versorgung während des Trainings oder des Wettkampfes sieht jedoch anders aus. Eine schnelle Aufnahme im Körper ohne schädliche Nebeneffekte ist hier anzustreben. Kohlehydrate sind Zuckerverbindungen, die größtenteils aus Sacchariden, Fruktose und Glukose bestehen. Glukose benötigt eine zu lange Verdauungszeit, zuviel Fruktose kann zu Überblähungen und Durchfällen führen. Saccharide, die erst später in Glukose aufgespalten werden, lassen sich am schnellsten im Körper aufnehmen. Zu-

sätzlich liegt bei ihnen ein günstiger, d.h. relativ niedriger Teilchendruck vor. Sie sind eher hypoton bis isoton, viele »Ernährungsdrinks« dagegen sind hyperton. Die oft gelobten isotonischen Getränke, wie z.B. Isostar, weisen zumeist aber nur Mineralstoffe und Spurenelemente auf, jedoch keine Kohlenhydrate. Allerdings gibt es auch Probleme mit kohlenhydratreichen Ernährungsdrinks. Bei diesen muß vom Körper zusätzliche freie Flüssigkeit vom Darm abgegeben werden, um sie isoton zu machen und somit eine Aufnahme zu ermöglichen. Dies entzieht dem Blutkreislauf jedoch wertvolle Flüssigkeit, da durch Schwitzen und vermehrte Abatmung - besonders bei trockener Luft in der Höhe - bereits ein Flüssigkeitsverlust stattgefunden hat. Der Vorteil der Saccharide ist somit ein doppelter. Die Aufnahme im Körper ist schnell und ohne Nebenwirkungen, dem Blutkreislauf wird keine Flüssigkeit entzogen. Die Zufuhr der richtigen Kohlehydrate erhöht somit die Leistungsfähigkeit ohne negative Begleiterscheinungen. Wenn also Kohlenhydratersatzgetränke genommen werden, sollte auf einen hohen Saccharidanteil geachtet werden.

Vitamine

Vitamine und Mineralstoffe übernehmen verschiedene wichtige Aufgaben im Körper. Hier kurz die wichtigsten: Eine Vorstufe des Vitamin A sowie die Vitamine C und E zählen zusammen mit Selen zu den wichtigsten Antioxydantien. Dies sind Substanzen, die zu Beseitigung oder Verstoffwechslung von Abfallprodukten in der Zelle dienen. Die schnelle Regeneration nach dem Sport wird sichergestellt. Außerdem dienen sie der Herzinfarkt- wie auch der Krebsvorbeugung.

Vitamin C spielt eine wichtige Rolle bei der Bindegewebsbildung (= Reparatur aller Verletzungen) sowie der Infarktabwehr und der Eisenaufnahme. Gerade bei körperlicher Ausdauerbelastung wird es daher vermehrt benötigt, da immer Mikroverletzungen stattfinden und das Eisen einer der wichtigsten Trägerstoffe des roten Blutfarbstoffes ist. Dieser ist für den Sauerstofftransport in die Zelle verantwortlich und beeinflusst somit unmittelbar die Ausdauerleistung. Bei zunehmender Höhe und

Ernährung für Sportler muß daher alle Bereiche entsprechend berücksichtigen.

Kohlehydrate

Zuerst möchte ich vor allem die Kohlehydrate ansprechen. Die richtige Form einer ausreichenden Versorgung vor der sportlichen Belastung ist mittlerweile allgemein bekannt, nicht zuletzt durch die Nudelparties vor Marathonläufen. Die Fähigkeit des Körpers, Kohlehydrate in Form von schnell nutzbarem Glykogen zu speichern, ist jedoch

daher geringerem Sauerstoffangebot nimmt seine Wichtigkeit noch zu. Auf diverse weitere Bedeutungen der Vitamine möchte ich hier nicht näher eingehen.

Mineralstoffe

Als Mineralstoffe sind Kalium und Magnesium wichtig. Ersteres geht mit dem Schweiß stark verloren und ist für die Herzfunktion wie für den Kohlenhydratstoffwechsel sehr wichtig. Magnesium ist der wichtigste Schutz gegen Mus-

welchem Umfang jeder einzelne seine Vitamine und Mineralstoffe ergänzen möchte, hängt von seinen Ernährungsgewohnheiten, seinem sportlichen Trainingsumfang und nicht zuletzt von seiner Motivation ab. Raucher sollten aufgrund ihres höheren Bedarfs sicherlich größere Mengen zu sich nehmen.

Ernährung und Fliegen

Bis jetzt wurde nur von den allgemeinen Ernährungsfragen gesprochen, wie

nicht bewußt wahrgenommen, da durch die Kälte in der Höhe kein Gefühl des Schwitzens entsteht. Die Verdunstung von Flüssigkeit über die Haut besteht aber weiterhin und sie ist durch die körperliche Aktivität noch gesteigert. Zusätzlich muß mit jedem Atemzug die extrem trockene Höhenluft angefeuchtet werden. Die Flüssigkeitsverluste über die Abatmung sind hierbei enorm, allein auf diesem Wege kann ein Pilot zwei Liter Flüssigkeit und mehr im Flug verlieren. Das rechtzeitige Trinken des richtigen Getränkes (siehe Tabelle) erhöht daher die Leistungsfähigkeit. Gegen die zusätzliche Einnahme eines Schokoriegels besteht dann auch kein Einwand.

Letzteres hat für viele Piloten einen angenehmen Nebeneffekt. Durch

Getränke - wann und welche

	Mineralgetränke	isotoner Flüssigkeitsersatz (Durstlöcher)	Kohlehydrate	Cola	Eiweißpräparate	Aufputschgetränke
Handelsnahme	z.B. Mineralplus	z.B. Isostar	z.B. Perform	z.B. Coke	z.B. Powerplay	z.B. Red Bull
vor dem Flug	ja	nein	nein	unmittelbar	nicht notwendig	nicht notwendig
während des Fluges	nein	ja	eventuell	eventuell	nein	nein
nach dem Flug	ja	nein	nein	nein	nein	nein

kelkrämpfe und als »Hilfsstoff« für viele Stoffwechselvorgänge unersetzbar. Beide sollten daher während dem Sport ersetzt werden, auf eine ausreichende Magnesiumzufuhr ist ferner auch im Alltag zu achten.

Die ausreichende Versorgung mit all diesen Stoffen durch unsere Nahrung ist heute nicht immer gewährleistet. Als beste Nahrungsquelle ist sicherlich diverses Obst, aber auch Gemüse und Salat zu nennen. Leider gehen viele Vitamine, Mineralstoffe und Spurenelemente aufgrund von modernen Anbau- und Düngeformen, langen Transportwegen und Konservierungsformen in ihrem verwertbaren Anteil stark zurück. Eine Verminderung auf bis zu 10 % des Wertes bei der Ernte ist sicher nicht zu hoch angesetzt.

Für Sportler ist bei erhöhtem Verbrauch eine entsprechende Nahrungsergänzung bei einigen Stoffen zur Erhaltung des vollen Leistungsvermögens nötig. Alle oben aufgeführten Stoffe sind hiervon betroffen. Ein positiver Nebeneffekt: Außer Vitamin A, das in der Dosierung nicht unproblematisch ist, kann kein Stoff überdosiert werden und zu Nebenwirkungen führen. Entsprechende Präparate sind als Brausetabletten oder Kapseln überall erhältlich, auf hochwertige Produkte z.B. aus Apotheken sollte geachtet werden. In

sieht es jedoch im Flugsport aus? Beim Fliegen tritt tendenziell nur eine niedrige bis mittlere körperliche, aber eine hohe psychische Belastung auf. Wie oben bereits erwähnt, ist eine Ausgleichssportart daher sehr wichtig.

Ein wichtiger Faktor liegt bei längeren Flügen in der Konzentration. Ohne eine gute, über einen langen Zeitraum konstant hohe Konzentration lassen sich weite Flüge nicht erzielen. Voraussetzung hierfür ist zum einen eine gute körperliche Kondition, da sie Grundlage einer guten Konzentration ist. Jeder kennt dies auch von anderen Sportarten: Wenn man müde wird, trifft man den Tennisball nicht mehr so gut oder stürzt leichter auf einer anspruchsvollen Skipiste. Beim Fliegen resultiert glücklicherweise nicht sofort ein Unfall, die Fehlentscheidungen im Flug nehmen jedoch zu und eine frühzeitige Landung droht.

Neben der guten Kondition ist die rechtzeitige Zufuhr von Nährstoffen wichtig. Das Problem für viele Piloten ist die Flüssigkeitsaufnahme im Flug. Um Probleme beim Wasserlassen zu umgehen, werden meist nur Schokoriegel mitgenommen. Sie sind zwar gute Energielieferanten, ihre Verstoffwechslung dauert aber zu lange. Außerdem trocknet der Körper zunehmend aus. Dies wird von den meisten Piloten

die länger bestehende Füllung des Magens kommen Übelkeitsgefühle nicht so schnell auf. Der Magen läßt sich dann nicht so leicht irritieren, ein leerer Magen reagiert empfindlicher auf ruppige Thermik. Die Übelkeit, die viele Piloten gerade bei längeren, turbulenten Flügen in Mitleidenschaft zieht, ist dadurch nur zu dämpfen, sicherlich nicht vollständig zu beseitigen.

Höheneinfluß

Ein weiteres Problem der Höhe ist die akute Höhenkrankheit (= acute mountain sickness). Diese Phänomen tritt nicht wie die klassische Höhenkrankheit erst bei längerem Aufenthalt in Bereichen ab 4000 m aufwärts zu Tage, bereits in Höhen zwischen 2500 m und 3500 m konnte es beobachtet werden. Gekennzeichnet ist es durch Übelkeit, Kopfschmerz, Konzentrationsverlust und eventuellem Erbrechen. Als Ursache wird ein rasches Überwinden von Höhendifferenzen um 1000 m und mehr angesehen. Bei allen Flugsportarten besteht diese Gefahr doppelt, da die oben erwähnten Höhen leicht erreicht werden können und bei einem längeren Flug wiederholt große Höhendifferenzen vom Körper bewältigt werden müssen.

Als Vorbeugung und Therapie steht eine ausreichende Flüssigkeitszufuhr

an erster Stelle (siehe Tabelle). Diese sollte im Idealfall bei vier Liter pro Tag liegen. Wenn dieser Wert einigen vielleicht unerreichbar hoch erscheint, verdeutlicht er doch die Notwendigkeit einer regelmäßigen Flüssigkeitszufuhr während eines Streckenfluges. Vor allem auch nach einem Flug ist die ausreichende, das heißt erhöhte Trinkmenge für die Regeneration entscheidend. Gerade wenn am folgenden Tag bereits der nächste Durchgang ansteht, ist die volle Trinkmenge nötig für eine optimale körperliche Verfassung. Andernfalls drohen oben angeführte Beschwerden, welche sich noch steigern können und zu körperlichen Schädigungen führen, z.B. im Bereich der Nieren. Psychische Veränderungen mit Lustlosigkeit und verringerter Urteilsfähigkeit sind ebenfalls wahrscheinlich.

Vor dem Start

Wie soll der Pilot sich verhalten? Einen »idealen« Tagesablauf von seiten der Ernährung möchte ich kurz als Anhaltspunkt für die eigene Flugplanung geben.

Das Frühstück sollte rechtzeitig eingenommen werden und reichhaltig sein. Zu große Mengen an Tee und Kaffee sind zu vermeiden, da sie harntreibend wirken und daher im Flug sich störend auswirken. Besser sind Milch und diverse Fruchtsäfte. Dazu sind Weißbrot und Marmelade nicht optimal, da sie relativ schnell abbaubare Kohlenhydrate beinhalten. Besser sind Müsli-Produkte mit dunklem Brot und nicht zu großen Mengen an Wurst und Käse sowie Obst. Bei dieser Kombination halten die Nährstoffvorräte länger an, der Pilot hält länger durch.

Einige Zeit vor dem Start kann eventuell noch eine kleine Mahlzeit oder ein Energieriegel zu sich genommen werden. Wenn der Magen nicht ganz geleert ist, reagiert er später in der Luft unanfälliger bei Turbulenzen. Die von vielen Piloten gefürchtete Übelkeit stellt sich weniger leicht ein. Hierbei kann auch eine kleine Menge Cola sinnvoll sein. Cola wirkt ebenfalls dämpfend auf die Übelkeit, es putscht ein wenig auf und regt die Aktivitätszentren an. Andere, stärker aufputschende Substanzen, wie z.B. Red Bull, sind mit Vorsicht zu genießen. Der von

Natur aus bestehende Erregungszustand in Erwartung des Fluges kann sonst in euphorische Höhen gesteigert werden, die den Blick für die Realität trüben und Fehlentscheidungen, eventuell sogar Unfälle, provozieren. Der Pilot ist dann wirklich »high«. Die Hoffnung, durch einen gepuschten, vermeintlich klaren Kopf besser zu fliegen, wird sich sicherlich nicht bewahrheiten. Im Gegenteil: Der Pilot fühlt sich wie in Trance, wie in einem großen Traum. Auf der Tanzfläche mag das ganz angenehm sein, in der Luft bringt es nur Nachteile und Gefahren mit sich.

Unterwegs

Im Flug sollte auf eine regelmäßige Flüssigkeits- und Energiezufuhr in kleinen Mengen geachtet werden. Wenn der Mund schon ganz ausgetrocknet ist, ist der richtige Moment der Zufuhr bereits verpaßt. Man sollte eher ein wenig im voraus trinken. Parallel können noch Schokoriegel gegessen werden. Das sicher bestehende Problem des Wasserlassens in der Luft sollte nicht der Grund für eine zu geringe Trinkmenge sein. Vielleicht ist einem der Leser eine gute, praktikable Lösung zur Entsorgung des Urins bekannt. Viele Piloten wären hierfür sehr dankbar.

Nach dem Flug ist Mineralwasser, mit Obstsäften zu gleichen Teilen gemischt, ein guter Durstlöcher. Jetzt ist vor allem auf eine ausreichende Zufuhr von Mineralstoffen zu achten. Bei guten Mineralwässern ist dies gegeben, lediglich die Menge an Magnesium liegt oft zu niedrig. Ein Wert von 50 mg/l sollte

überschritten werden, optimal sind Werte ab 100 mg/l. Spezielle Getränke sind hier eigentlich nicht notwendig.

Parallel erfolgt dann auch die Auffüllung der Energiespeicher. Gerade wenn am nächsten Tag bereits der nächste lange Flug geplant ist, sollten viele Kohlenhydrate z.B. in Form von Nudeln zugeführt werden. Eine zu fette Nahrung ist in jedem Fall zu vermeiden. Hinzu kommt noch Gemüse, Salate und Obst zum Ausgleich des Vitaminhaushaltes sowie der Spurenelemente. Eine zusätzliche Ergänzung mit Spezialpräparaten (Multivitamine und Mineralstoffe) ist trotzdem noch sinnvoll.

Regeneration

Beim Flüssigkeitsersatz am Abend stellt sich ein Problem. Alkohol ist hierfür ungeeignet. Er sollte unbedingt gemieden werden, da er den Regenerationsprozeß stört und die Konzentrationsfähigkeit am folgenden Tag beeinträchtigt. Beides trifft auch auf fehlenden Schlaf zu. Gerade nach körperlicher Belastung ist eine längere Ruhezeit zur vollkommenen Regeneration unerlässlich. Die Kombination von Schlafmangel und Alkoholgenuß verstärkt sich noch gegenseitig. Daß einige Piloten dies scheinbar trotzdem gut verkraften, ist nur ein äußerer Eindruck. Wenn sich die Situation über mehrere Tage wiederholt, sind Reaktionszeiten und ähnliche meßbare Parameter deutlicher verschlechtert. Gerade bei längeren Wettkämpfen wirkt sich dies leistungshemmend aus.



Prüfungskalender 1996

Bitte mindestens 3 Wochen vor dem Prüfungstermin beim Organisator anmelden. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Der Kalender wird laufend ergänzt.

Anmeldungen: Piloten, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich direkt an den Organisator.

Wichtig: Nur wer alle erforderlichen Unterlagen bei der Prüfung vorlegen kann, ist teilnahmeberechtigt.

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator	Telefon
04.05.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
04.05.	Hoyerswerda	HG,GS	T,P,A+B+Schlepp	Prüf. Mitte	06654/353
05.05.	Penzberg	HG,GS	T,P,Schlepp	Bayr. Drachenflugschule	089/482141
05.05.	Hochries	HG,GS	T,P,Alles + Vorausw	Prüfz. Süd Rudolf Bürger	08032/8134
05.05.	Hoyerswerda	HG,GS	T,P,A+B+Schlepp	Prüfz. Mitte	06654/353
10.05.	Rieden	GS	T,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
10.05.	Lenggries	GS	T,A+B+F	adventure sports	08042/4574
11.05.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte	06654/353
11.05.	Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
11.05.	Lenggries	GS	P,A+B	adventure sports	08042/4559
11.05.	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A+B	GSS Löffler	0721/378878
12.05.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüfz. Mitte	06654/353
13.05.	Stuttgart	GS	T,A+B+F	Luftikus Köninger	0711/537928
15.05.	Sonthofen	GS	T,A	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
15.05.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
16.05.	Sonthofen	GS	P,A+B	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
17.05.	Bolsterlang	GS	P,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
18.05.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
19.05.	Penzberg	HG,GS	T,B	Bayr. Drachenflugschule	089/482141
19.05.	Weinheim	HG,GS	T,Alles	FS Sunrise	06201/182911
19.05.	Bad Salzungen	HG	T,P,UL-Schlepp	Prüfz. Mitte	06654/353
19.05.	Baiernrain	GS	T,P,A+B+S+WF	Aeromax	089/766116
19.05.	Pfronten	GS	T,P,A+B	OFS Paragliding	08342/4450
20.05.	Bad Schönborn	HG,GS	P,Alles	FS Sunrise	06201/182911
25.05.	Greifenburg (A)	HG,GS	P,A+B	DFS- und GSS Goslar	05321/18899
25.05.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte	06654/353
25.05.	Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
26.05.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüfz. Mitte	06654/353
28.05.	Kössen	GS	T,P,A+B	Aeromax	089/766116
29.05.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
30.05.	Sonthofen	GS	T,A	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
31.05.	Lenggries	HG	T,A+B+F+S+WF	adventure sports	08042/4559
31.05.	Sonthofen	GS	P,A+B	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
31.05.	Bolsterlang	GS	P,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
01.06.	Lenggries	HG	P,A+B+S+WF	adventure sports	08042/4559
01.06.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
03.06.	Stuttgart	GS	T,A+B+F	Luftikus	0711/537928

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator	Telefon
07.06.	Penzberg	HG,GS	T,A	Bayr. Drachenflugschule	089/482141
07.06.	Rieden	GS	T,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
07.06.	Lenggries	GS	T,A+B+F	adventure sports	08042/4559
07.06.	Pustertal (I)	GS	T,P,A+B	Flyart Klaus Schwarzer	02772/40178
08.06.	Penzberg	HG,GS	P,A	Bayr. Drachenflugschule	089/482141
08.06.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte	06654/353
08.06.	Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
08.06.	Lenggries	GS	P,A+B	adventure sports	08042/4559
08.06.	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A+B	GSS Löffler	0721/378878
08.06.	Bad Harzburg	GS	T,Alles	Harzer GSS	05322/1415
09.06.	Tegelberg	HG,GS	T,P,A+B	Flugschule Tegelberg	08367/598
09.06.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüfz. Mitte	06654/353
09.06.	Bad Harzburg	GS	P,Alles	Harzer GSS	05322/1415
09.06.	Südtirol (I)	GS	P,A+B	Luftikus	0711/537928
09.06.	Pfronten	GS	T,P,A+B	OFS Paragliding	08342/4450
12.06.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
13.06.	Herborn	GS	T,P,A+B+WS	Flyart Klaus Schwarzer	02772/40178
14.06.	Garmisch	GS	T,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
14.06.	Bolsterlang	GS	P,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
15.06.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
15.06.	Garmisch	GS	P,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
16.06.	Bad Salzungen	HG	T,P,UL-Schlepp	Prüfz. Mitte	06654/353
16.06.	Baiernrain	GS	T,P,A+B+S+WF	Aeromax	089/766116
18.06.	Pfronten	GS	T,P,A+B	OFS Paragliding	08342/4450
20.06.	Sonthofen	GS	T,A	FS Mergenthaler Martin	08321/9970

Fluglehrausbildung

LEHRGANGSKALENDER

16.09. – 29.09.	D/GS	Assistentenlehrgang
DHV-Geschäftsstelle 08802/74673		
29.10. – 01.11.	D/GS	Fachlehrer Windenschlepp
Horst Barthelmes 06654/353		

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Vorauswahlprüfungen können ab sofort bei folgenden Prüfzentren absolviert werden: Horst Barthelmes, Tel. 06654/353, Fax 06654/7771; Rudel Bürger, Tel. 08032/8134, Fax 08032/8134; Waldemar Obergfell, Tel. 07685/1050, Fax 07685/1061

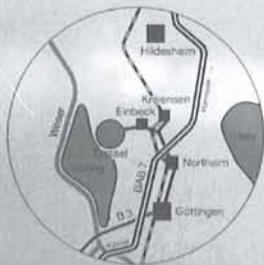
Teilnahmevoraussetzung ist ein Bestätigungsschreiben der DHV-Geschäftsstelle.

Datum Ort	HG,GS	Art	Organisator	Telefon
21.06. Hochries	HG,GS	T,P,A+B	Prüf. Süd Rudolf Bürger	08032/8134
21.06. Rieden	GS	T,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
21.06. Sonthofen	GS	P,A+B	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
22.06. Wasserkuppe	HG	T,P,A+B	Prüf. Mitte	06654/353
22.06. Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
22.06. Engelberg (CH)	GS	T,P,A+B+F	Air Power Axel Plambeck	07745/308
23.06. Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüf. Mitte	06654/353
24.06. Kössen	GS	T,P,A+B	Aeromax	089/766116
29.06. Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
04.07. Stuttgart	GS	T,A+B+F	Luftikus	0711/537928
05.07. Rieden	GS	T,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
05.07. Lenggries	GS	T,A+B+F	adventure sports	08042/4559
05.07. Garmisch	GS	T,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
06.07. Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüf. Mitte	06654/353
06.07. Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
06.07. Lenggries	GS	P,A+B	adventure sports	08042/4559
06.07. Garmisch	GS	P,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
07.07. Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüf. Mitte	06654/353
10.07. Sonthofen	GS	T,A	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
11.07. Sonthofen	GS	P,A+B	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
12.07. Lenggries	HG	T,A+B+F+S+WF	adventure sports	08042/4559
12.07. Karlsruhe	GS	T,A+B	GSS Löffler	0721/378878
13.07. Lenggries	HG	P,A+B+S+WF	adventure sports	08042/4559
13.07. Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
17.07. Obermaiselstein	GS	T,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
19.07. Rieden	GS	T,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
19.07. Bolsterlang	GS	P,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
20.07. Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüf. Mitte	06654/353
20.07. Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A+B	GSS Löffler	0721/378878
21.07. Tegelberg	HG,GS	T,P,A+B	Flugschule Tegelberg	08367/598
21.07. Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüf. Mitte	06654/353
21.07. Baiernrain	GS	T,P,A+B+S+WF	Aeromax	089/766116
21.07. Pfronten	GS	T,P,A+B	OFS Paragliding	08342/4450
25.07. Sonthofen	GS	T,A	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
26.07. Penzberg	HG,GS	T,A	Bayr. Drachenflugschule	089/482141
26.07. Lenggries	GS	T,A+B+F	adventure sports	08042/4559
26.07. Sonthofen	GS	P,A+B	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
26.07. Garmisch	GS	T,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
27.07. Penzberg	HG,GS	P,A	Bayr. Drachenflugschule	089/482141
27.07. Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
27.07. Hochries	HG,GS	T,P,Alles + Vorausw	Prüf. Süd Rudolf Bürger	08032/8134
27.07. Lenggries	GS	P,A+B	adventure sports	08042/4559
27.07. Garmisch	GS	P,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
27.07. Bad Harzburg	GS	T,Alles	Harzer GSS	05322/1415

Datum Ort	HG,GS	Art	Organisator	Telefon
28.07. Bad Harzburg	GS	P,Alles	Harzer GSS	05322/1415
29.07. Kössen	GS	T,P,A+B	Aeromax	089/766116
31.07. Obermaiselstein	GS	T,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
02.08. Rieden	GS	T,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
02.08. Bolsterlang	GS	P,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
03.08. Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüf. Mitte	06654/353
03.08. Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
04.08. Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüf. Mitte	06654/353
07.08. Bad Harzburg	GS	T,Alles	Harzer GSS	05322/1415
08.08. Sonthofen	GS	T,A	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
09.08. Lenggries	HG	T,A+B+F+S+WF	adventure sports	08042/4559
09.08. Lenggries	GS	T,A+B+F	adventure sports	08042/4559
09.08. Sonthofen	GS	P,A+B	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
10.08. Lenggries	HG	P,A+B+S+WF	adventure sports	08042/4559
10.08. Greifenburg (A)	HG,GS	P,A+B	DFS- und GSS Goslar	05321/18899
10.08. Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
10.08. Lenggries	GS	P,A+B	adventure sports	08042/4559
14.08. Obermaiselstein	GS	T,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
16.08. Rieden	GS	T,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
16.08. Garmisch	GS	T,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
16.08. Bolsterlang	GS	P,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
17.08. Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüf. Mitte	06654/353
17.08. Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
17.08. Garmisch	GS	P,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
17.08. Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A+B	GSS Löffler	0721/378878
18.08. Weinheim	HG,GS	T,Alles	FS Sunrise	06201/182911
18.08. Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüf. Mitte	06654/353
18.08. Baiernrain	GS	T,P,A+B+S+WF	Aeromax	089/766116
19.08. Bad Schönborn	HG,GS	P,Alles	FS Sunrise	06201/182911
22.08. Sonthofen	GS	T,A	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
23.08. Lenggries	HG	T,A+B+F+S+WF	adventure sports	08042/4559
23.08. Lenggries	GS	T,A+B+F	adventure sports	08042/4559
23.08. Sonthofen	GS	P,A+B	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
24.08. Lenggries	HG	P,A+B+S+WF	adventure sports	08042/4559
24.08. Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
24.08. Lenggries	GS	P,A+B	adventure sports	08042/4559
26.08. Kössen	GS	T,P,A+B	Aeromax	089/766116
30.08. Rieden	GS	T,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
31.08. Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüf. Mitte	06654/353
31.08. Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
31.08. Engelberg (CH)	GS	T,P,A+B+F	Air Power Axel Plambeck	07745/308
01.09. Tegelberg	HG,GS	T,P,A+B	Flugschule Tegelberg	08367/598
01.09. Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüf. Mitte	06654/353
04.09. Obermaiselstein	GS	T,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592

Prüfungskalender 1996

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator	Telefon	Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator	Telefon
06.09.	Lenggries	HG	T,A+B+F+S+WF	adventure sports	08042/4559	15.09.	Pfronten	GS	T,P,A+B	OFS Paragliding	08342/4450
06.09.	Garmisch	GS	T,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260	20.09.	Hochries	HG,GS	T,P,A+B	Prüfz. Süd Rudolf Bürger	08032/8134
06.09.	Bolsterlang	GS	P,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592	20.09.	Lenggries	GS	T,A+B+F	adventure sports	08042/4559
07.09.	Lenggries	HG	P,A+B+S+WF	adventure sports	08042/4559	21.09.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450
07.09.	Schwangau	HG,GS	T,P,A+B+F	FS Aktiv	08362/983450	21.09.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte	06654/353
07.09.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte	06654/353	21.09.	Lenggries	GS	P,A+B	adventure sports	08042/4559
07.09.	Garmisch	GS	P,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260	22.09.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüfz. Mitte	06654/353
07.09.	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A+B	GSS Löffler	0721/378878	23.09.	Kössen	GS	T,P,A+B	Aeromax	089/766116
08.09.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A+B+Schlepp	Prüfz. Mitte	06654/353	25.09.	Sonthofen	GS	T,A	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
08.09.	Bad Harzburg	GS	P,Alles	Harzer GSS	05322/1415	25.09.	Obermaiselstein	GS	T,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
10.09.	Stuttgart	GS	T,A+B+F	Luftikus	0711/537928	26.09.	Sonthofen	GS	P,A+B	FS Mergenthaler Martin	08321/9970
11.09.	Sonthofen	GS	T,A	FS Mergenthaler Martin	08321/9970	27.09.	Rieden	GS	T,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
12.09.	Sonthofen	GS	P,A+B	FS Mergenthaler Martin	08321/9970	27.09.	Garmisch	GS	T,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
14.09.	Wasserkuppe	HG	T,P,A+B	Prüfz. Mitte	06654/353	27.09.	Bolsterlang	GS	P,A+B	OASE GSS Peter Geg	08326/7592
14.09.	Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038	28.09.	Tegelberg	GS	P,A+B	GSS Heinz Fischer	08362/37038
15.09.	Bad Salzungen	HG	T,P,UL-Schlepp	Prüfz. Mitte	06654/353	28.09.	Garmisch	GS	P,A+B	GSS Garmisch Part.	08821/74260
15.09.	Baiernrain	GS	T,P,A+B+S+WF	Aeromax	089/766116	29.09.	Mosbruch	HG	P,A, B	DFS Rheinland Vulkaneifel	02692/8288
						29.09.	Pfronten	GS	T,P,A+B	OFS Paragliding	08342/4450



UL-SCHLEPP

MIT DEN PROFIS VON DER DFS-SOLLING

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



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

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



DHV-Sportkalender 1996

HG

15.05. - 19.05.	Ostdeutsche Meisterschaft	Ruhpolding
16.05. - 19.05.	Rheinl.-Pfalz-Saar Meisterschaft/UL-Schlepp	Hinterweiler
16.05. - 19.05.	NRW-Nieders. Meisterschaft/Hang u. Winde	Porta Westfalica
19.05. - 25.05.	Hessische Meisterschaft	Greifenburg
24.05. - 27.05.	Bayrische Meisterschaft	Tegelberg
25.05. - 27.05.	Norddeutsche Meisterschaft/Winde	Neustadt-Glewe
23.05. - 27.05.	BaWü Meisterschaft	Dorfgastein
31.05. - 02.06.	Liga	
28.06. - 30.06.	Liga	
01.07. - 09.07.	German Open	Greifenburg
10.07. - 14.07.	Alpen Open	Gnadenwald
20.07. - 27.07.	Senioren Europa Cup	Greifenburg
01.08. - 08.08.	Junior Challenge	Greifenburg
01.08. - 08.08.	Ladies Challenge	Greifenburg
09.08. - 18.08.	Europameisterschaft	Ungarn

Organisatoren HG

Hessische, Kurt Luther, Tel. + Fax 06172/42508, Hasenpfad 3, 61352 Bad Homburg
BaWü, Alex Köhler, 07232/79577, Kinzigstr.2, 75196 Remchingen
Bayrische, Benno Osowski, Tel. 08362/1734, Rohrkopfweg 11a, 87629 Füssen
Ostdeutsche, Siegfried Prietz, Tel. 030/8739544, Emserstr.18a, 10719 Berlin
Norddeutsche, Peter Urban, Tel. + Fax 040/474996
NRW-Nieders., Uwe Würdemann, Tel. 05734/5503, Uwe Eichhorn Tel 05731/93473
Rheinl.-Pfalz-Saar, Peter Rother, Tel. 06502/5454 nach 18 Uhr
German Open, Qualifikation über die Landesmeisterschaften
Junior Challenge, DHV Geschäftsstelle Tel. 08022/74673, Fax 08022/7996
Ladies Challenge, DHV Geschäftsstelle Tel. 08022/74673, Fax 08022/7996
Senioren Cup, Rudi Absolon, Rheinhardsweg 4, 63128 Dietzenbach

GS

16.05. - 19.05.	BaWü Meisterschaft/Regio Cup	Elsaß
19.05. - 25.05.	Hessische Meisterschaft	Greifenburg
23.05. - 26.05.	Bayrische Meisterschaft	Brauneck
31.05. - 16.06.	Europameisterschaft	Norwegen
19.06. - 23.06.	German Open	Garmisch
25.06. - 30.06.	PWC	Zillertal
03.07. - 07.07.	PWC	Grindelwald
20.07. - 30.07.	PreWorld	Castejon de Sos
01.08. - 08.08.	Junior Challenge	Greifenburg
01.08. - 08.08.	Ladies Challenge	Greifenburg

Organisatoren GS

Hessische, Kurt Luther, Tel. + Fax 06172/42508, Hasenpfad 3, 61352 Bad Homburg
BaWü, Helmut Fehr, Tel. und Fax 0761/37569
Bayrische, Pit Trommer Tel. u Fax 08642/5333, Moosenerstr.5, 83236 Übersee
Rheinl.-Pfalz-Saar, Peter Rother, Tel. 06502/5454 nach 18 Uhr
PWC Feltre, Para e Delta Club Feltre, Tel. u. Fax 0039/9498/1770
PWC Zillertal, Monika Eberhard, Tel. 0043/5282/2281, Fax 0043/5282/228180
PWC Grindelwald, Tel. 0041/3653/1212, Fax 0041/3653/3088
German Open, Qualifikation über die Landesmeisterschaften
Junior Challenge, DHV Geschäftsstelle Tel. 08022/74673, Fax 08022 7996
Ladies Challenge, DHV Geschäftsstelle Tel. 08022/74673, Fax 08022 7996

Weltrekordanerkennung

Der am 3.8.95 von Finhaut (CH) aus geflogene Ziel-Rück-Weltrekord über 169,9 km wurde nun offiziell anerkannt. Der Franzose Pierre Bouilloux überbot damit seinen eigenen Weltrekord vom 22.5.95 über 148,1 km.

Offene Wettbewerbe 1996

1.1. - 31.12.96	Sügro Cup HG	DFC Hochries Samerberg, 83122 Samerberg
1.4. - 30.9. 96	Solling Streckenflugpokal UL-Schlepp	Vito Bäumer, 05561/71009
1.3. - 31.7.96	UP Wallberg Cross Country	DGCTT, Oettlweg 15, 83708 Kreuth
13./14./20./21./27./28.4., 4./5.5.96	Krüger Trophy '96 HG + GS	Münchner Alpine Drachenflieger, Bezoldstraße 6, 81545 München
15.8. - 18.8.96	Challenge Airéfa 96	Tangenciel, le Village, F-26220 VESC, Tel. + Fax 0033/75464320
25.5. - 27.5.96	Intern. Tandem-Wettbewerb - Großer Preis des Casino Seefeld	Flugschule Seefeld, Tel 0043/5212/3830, Fax 3830-5
25.5. - 1.6.96	Clubmeisterschaften	Rhein-Mosel-Lahn, Tel. 06773/418
Pfingsten	UL-Schlepp-Vereinsmeisterschaft	Heiner Rodewald, Tel. 05156/7179
6.7. - 7.7.96	Gleitschirm-Saarland-Cup	Klaus Geissel, Tel. 06836/1489, Fax 3021
	Eichbergstreckenflugpokal	Martin Oppe, Tel. 07745/5179
15.3 - 31.10.96	Messelbergpokal 1996	Günter Fehrenbach, Tel. 07162/27389
25.5. - 26.5.96	Odenwaldpokalfliegen HG	CfD Hardheim, Gerald Katzenmaier, Tel. 06283/8800
5.7. - 7.7.96	Hohenlohepokalfiegen	Thomas Schneider, Oberes Hag 10, 74673 Muldingen
15.6. - 16.6.96	1. Offener Paragliding Wettbewerb GS	Info: Fax A-05634/6184 oder Tel. D-06192/39326
23.8. - 25.8.	14. Int. Bärenpokal	Bad Herrenalb-Althof, Alexander Köhler 07232/79577
16.5. - 19.5.	Alpen Adria Cup	Fischer Gerhard (D-Netz 0663/840899), Keusching Thomas (GSM 0664/3088565)

STARTMELDUNG

Datum:..... Uhrzeit:.....

Pilot:.....

Fluggerät:..... Verein:.....

Startplatz:.....

Flugaufgabe: Freie Strecke Zielflug Zielrück
 flaches Dreieck FAI-Dreieck

Startpunkt:.....

1. Wendepunkt:.....

2. Wendepunkt:.....

Zielpunkt:.....

Bergstart Windenstart UL-Start

Die Ausschreibung ist mir bekannt.

Unterschrift Pilot:

LANDEMELDUNG

Datum:..... Uhrzeit:.....

Pilot:.....

Fluggerät:..... Verein:.....

Startplatz:.....

Flugaufgabe: Freie Strecke Zielflug Zielrück
 flaches Dreieck FAI-Dreieck

Startpunkt:.....

1. Wendepunkt:.....

2. Wendepunkt:.....

Zielpunkt:.....

Bergstart Windenstart UL-Start

Luftrechtliche Auflagen wurden eingehalten.

Unterschrift Pilot:

1. Startzeuge

Name:.....

Adresse:.....

Telefon:.....

Luftfahrerschein (A- oder B-Schein)
Bei Windenstart: Der Windenfahrer
Bei UL-Start: Der UL-Schlepppilot

Ich bestätige hiermit

- die vollständig ausgefüllte Startmeldung,
- das Startmeldefoto und die Mitnahme des Fotoapparates,
- bei Schlepp die Ausklinkhöhe von max. 2500 ft über Talgrund,
- bei Gleitsegel die Mitnahme des Barographen.

Unterschrift:

2. Startzeuge

Name:.....

Adresse:.....

Telefon:.....

Ich bestätige hiermit

- die vollständig ausgefüllte Startmeldung,
- das Startmeldefoto und die Mitnahme des Fotoapparates.

Unterschrift:

1. Landezeuge

Name:.....

Adresse:.....

Telefon:.....

Ich bestätige hiermit

- die oben genannte Landung,
- die vollständig ausgefüllte Landemeldung.

Unterschrift:

2. Landezeuge

Name:.....

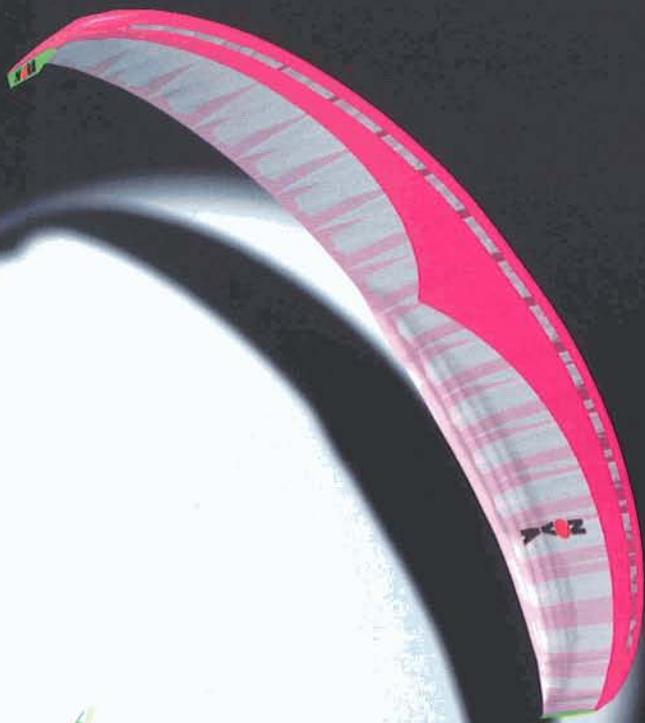
Adresse:.....

Telefon:.....

Ich bestätige hiermit

- die oben genannte Landung,
- die vollständig ausgefüllte Landemeldung.

Unterschrift:



XYON

AFNOR PERFORMANCE

DHV 2-3

NOVA : ++43-512-361340
CHARLY : ++49-836-41286
HIGH ADVENTURE : ++41-41-607175



The new world standard

with GPS-ACCESS

FLYTEC 4010 REAL-TIME



FLYTEC 4010 REAL-TIME

Höhenmesser
Variometer
Integrator
Echtzeituhr und Stoppuhr
Geschwindigkeitsanzeige
(Sensor Option)
Temperaturanzeige

FLYTEC 4020 PROFESSIONAL



FLYTEC 4020 PROFESSIONAL

Höhenmesser
Variometer
Integrator
Barograph (FAI-konform)
Echtzeituhr und Stoppuhr
Geschwindigkeitsanzeige
(Sensor Option)
Temperaturanzeige
Polarenaufzeichnung
FlyChart 4.0 for Windows

FLYTEC 4030 GPS-ACCESS



FLYTEC 4030 GPS-ACCESS

Höhenmesser
Variometer
Integrator
Barograph (FAI-konform)
Gleitzahlrechner
GPS-Flugdatenauswertung
(GPS-Option)
Endanflugrechner
Echtzeituhr und Stoppuhr
Geschwindigkeitsanzeige
(Sensor Option)
Temperaturanzeige
Polarenaufzeichnung
FlyChart Pro 4.0 for Windows



FlyTEC

King of the air

FLYTEC Instruments Switzerland, CH-6048 Horw, Ebenaustrasse 8a
Telefon 041 340 34 24, Telefax 041 340 54 24