

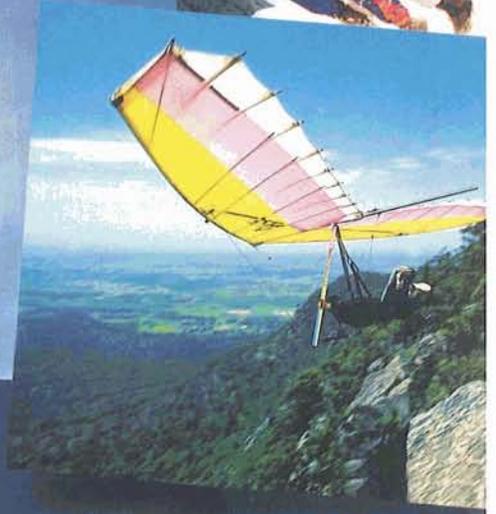
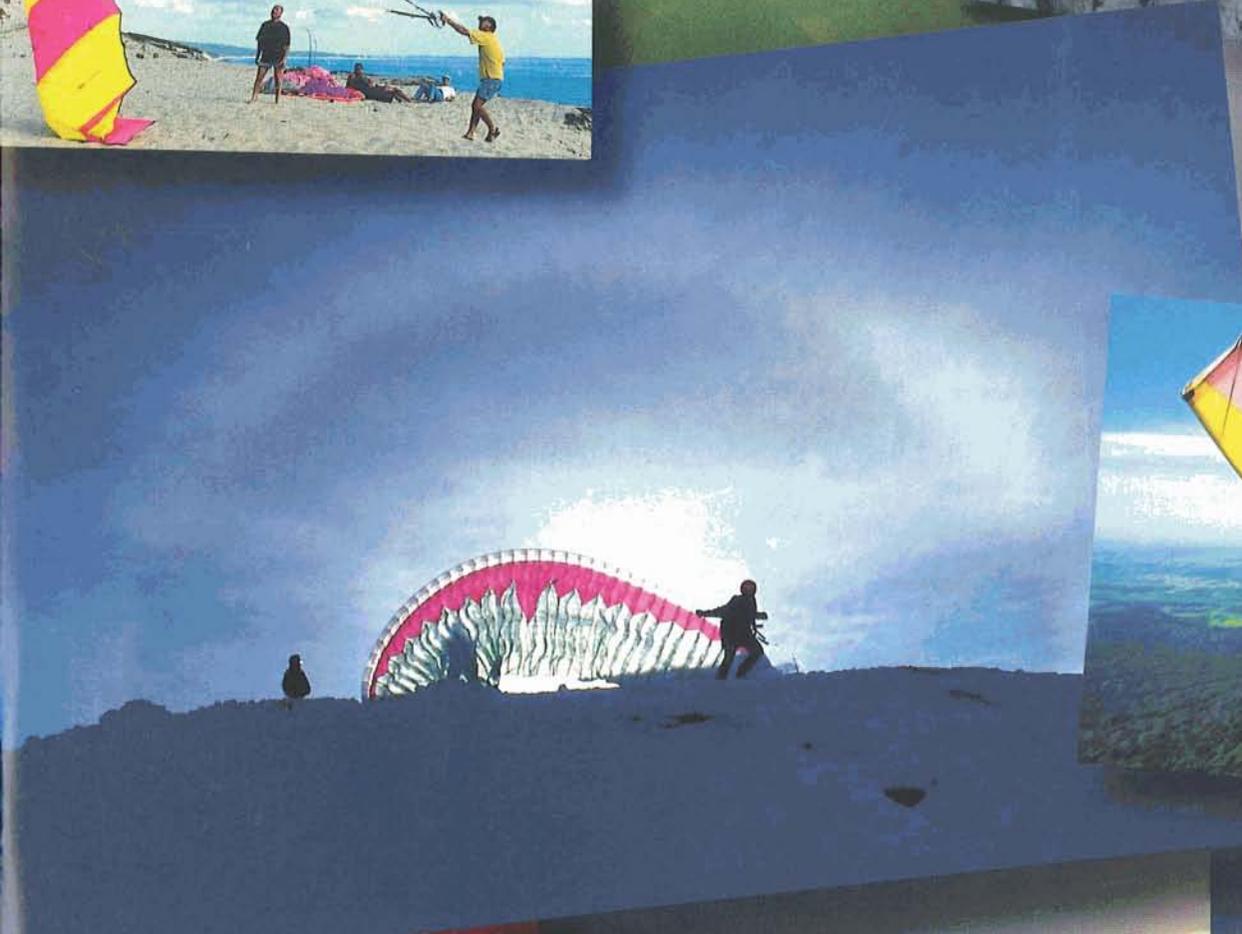
B 5591 F

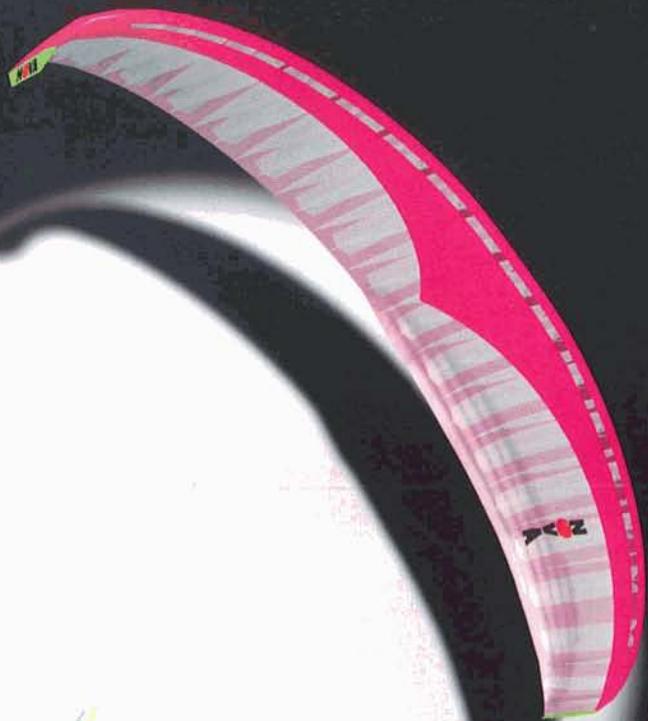
Dezember 1996

DAHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

88





XYON

AFNOR PERFORMANCE

DHV 2-3

NOVA : ++43-512-361340
CHARLY : ++49-836-41286
HIGH ADVENTURE : ++41-41-607175



inhalt

88

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 10 CHECKFLUG** In Österreich vorgeschrieben
- 11 KALENDER** Unser Jahresbegleiter für die Mitglieder
- 12 INFO IM TEST** Ergebnisse und Lesermeinungen
- 14 ERFAHRUNGEN '96** Fachleute aus dem Sicherheitsbereich berichten
- 24 ST. HILAIRE** Das große Flug- und Film-Festival
- 26 SPANIEN** Unbekannte Winterfluggebiete für Zugvögel
- 32 WINGLETS** Mehr Leistung oder Schnickschnack? - Fortsetzung
- 35 RÄTSEL** Wissenstest für fluglose Wintertage
- 36 FUNKGERÄTE** Wie weit kommt man mit welchem Gerät
- 38 WETTER** Manfred Kreipl erklärt den 96er Regensommer
- 42 DINOSAUR IN USA** Fliegen nur mit Oxygen
- 46 ZUSAMMENSTOSS** Eine subjektive Beschreibung
- 49 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
- 57 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 57 ALLGEMEINERLAUBNIS FÜR FUNKGERÄTE**
- 59 LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNG**
- 60 MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER**
- 33 DHV BIETET AN**
- 34 DHV VIDEO**
- 41 VERSICHERUNGSPROGRAMM**
- 65 GEBRAUCHTMARKT**
- 61 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
- 74 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 84 DRACHEN-EM** 1 x Silber, 2 x Bronze in Ungarn
- 89 PARAGLIDING WORLDCUP** Die Deutschen im Aufwind
- 90 CHALLENGES** Juniors und Ladies an der Emberger Alm
- 94 STRECKENFLUGPOKAL** Die Jahresergebnisse '96
- 104 SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
- 105 WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten
- 111 REGISTER** Wichtige Beiträge aus den Infos 54 - 88



Foto: Stefan Dreger

Sicherheitstraining schützt vor Überraschungen. Erfahrungen '96 ab Seite 14.

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

E-Mail CompuServe
106004,641

Fax 08022 /7996

Telefon:
Ausbildung/Sport
08022/74673

Betrieb/Gelände
08022/ 74184

Technik
08022/74353

Mitgliederservice/
Versicherung/Medien/
Zentrale Aufgaben
08022/7031

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

Gestaltung und Anzeigen
Renate Miller

Erscheinungsweise:
5 Ausgaben pro Jahr

Preis: Im Mitgliedsbeitrag
des DHV enthalten.

Anzeigen: Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle

Haftung: Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder übernehmen Redaktion, DHV und Verlag keine Haftung.

Druck und Repro:
Mayr Miesbach
Druckerei und Verlag GmbH,
Am Windfeld 15,
83714 Miesbach

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 34000

Titelbild: Collage aus dem Fotowettbewerb. Bilder von H. Wimmer, K. Neumann, I. Merkel, Ch. Knerr, J. Röpenak, M. Volz, A. Biburger, G. Porath, Ch. Blum, K. Irschik, B. Dick, K. Kirst-Scholz.

Bergungskosten höher versichert

Weil sie der Sicherheit zugute kommt, hat der DHV seit vielen Jahren kostenlos für seine Mitglieder eine Bergungskostenversicherung abgeschlossen. Auslöser waren »Zweitunfälle« dadurch, daß Piloten nach einer Landung am Baum oder im Steilgelände beim Runterklettern verunglückt sind, weil sie oder ihre Fliegerkameraden wegen der Bergungskosten nicht den Rettungsdienst rufen wollten.

Die ursprüngliche Deckungssumme von 1.000 DM war bereits vor mehreren Jahren auf 2.000 DM erhöht worden. Aber auch dieser Betrag erwies sich bei einer zunehmenden Zahl von Bergungsfällen als zu gering. Der DHV hat deshalb beim Gerling-Konzern ab 1.1.1997 eine Deckungssumme von 3.000 DM ausgehandelt.

Die Versicherung kommt auf für

- ▶ Such-, Rettungs-, oder Bergungseinsätze von Rettungsdiensten,
- ▶ medizinisch notwendige Krankenhaustransporte,
- ▶ notwendige Mehrkosten für Rückreise,
- ▶ Überführungskosten im Todesfall.

Ausgeschlossen sind Mehrkosten für die Bergung des Fluggeräts.

Einzelheiten siehe Versicherungsvertrag, bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich!

Doppelte Deckung bei Veranstaltungen

Bei genehmigungspflichtigen Luftsportveranstaltungen verlangen die Genehmigungsbehörden regelmäßig eine Verdoppelung des Haftpflichtversicherungsschutzes für die teilnehmenden Luftfahrzeuge, also auf 5 Mio. DM für Drachen und Gleitschirme. Diese Verdoppelung kostete bisher je Teilnehmer eine Zusatzprämie und war mit bürokratischem Aufwand für Teilnehmernennung und Kostenabwicklung verbunden.

Der Gerling-Konzern hat sich nunmehr bereit erklärt, diese Verdoppelung für die bei ihm versicherten Drachen und Gleitschirme automatisch zu gewähren, wenn die Genehmigungsbehörde dies verlangt. Teilnehmernennung und Zusatzprämie fallen weg.

Shirt-Börse

Viele Drachen- und Gleitschirmvereine und -firmen haben T-Shirts und Sweatshirts geschaffen. Viele Piloten haben Spaß an verschiedenen Shirts, kommen aber nicht dran. Das Info vermittelt: Vereine und Firmen, deren Shirts zu kaufen sind, können sie kostenlos mit Abbildung, Preis, Größen, Grundfarben und Bestelladresse im Info anbieten. Bitte ein möglichst kontraststarkes Shirt an den DHV schicken! Die Abbildung soll farbig erfolgen.

Presseförderung läuft weiter

Eigentlich hätte die Honorierung von Positiv-Artikeln in der allgemeinen Presse nur eine Initialzündung für die Vereine sein sollen. Der DHV-Vorstand hält die Pressearbeit vor Ort aber für so erfolgreich und wichtig, daß er die Fördermaßnahme weiter fortsetzt.

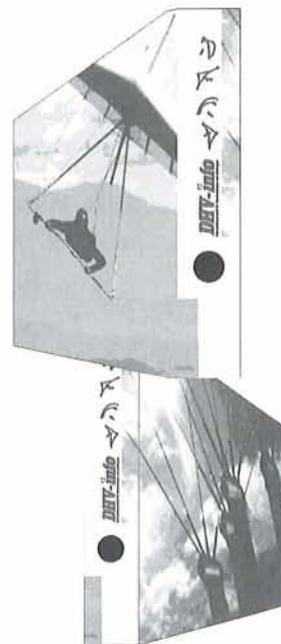
Wichtig ist, daß flächendeckend, zumindest in allen Gebieten, in denen geflogen wird, die dortige Bevölkerung über die Presse etwas Positives über Gleitschirm- und Drachenfiegen erfährt. Deshalb sind besonders die pressemäßig bisher nicht aktiven Vereine zum Mitmachen aufgerufen, dem DHV den 50-DM-Scheck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

Vorsorglich: Alte und wiederholte Artikel zählen nicht. Für die bisher aktive Mitarbeit vielen Dank.

Sammelordner fürs Info

Nach der Leseranalyse vom Sommer diesen Jahres (Ergebnisse im DHV-Info 87, Seiten 20 ff.) bewahren 91 % der Mitglieder ihr Info mindestens 1 Jahr auf. Um die Aufbewahrung zu erleichtern, gibt es jetzt den neuen Sammelordner für jeweils fünf Hefte.

Der Sammelordner reicht für einen Jahrgang (5 Hefte). Er ist umwelt- und versandfreundlich hergestellt und kostet pro Stück 1,50 DM zzgl. Versandkosten. Siehe »DHV bietet an«, Seite 33.



Neue Vorwahl-Nummern in Frankreich

Seit 18.10.96 gibt es in Frankreich neue regionale Vorwahl-Nummern. Die nur fünf Regionen erhalten die Vorwahl 01 Paris und Umland, 02 Nordwesten, 03 Nordost mit Elsaß und Jura, 04 Südost (sämtliche Alpengebiete, gesamte Mittelmeerküste, östlicher Pyrenäenrand, östliches Zentralmassiv), 05 westl. Zentralmassiv, Pyrenäen, südliche Atlantikküste.

Die Mobiltelefone erhalten als Vorwahl eine 06, die kommerziellen Ansagedienste, z.B. Wetter, eine 08. Bei Anrufen von Deutschland aus wird jedoch immer die vorausgehende Null weggelassen.



Foto: Charlie Jöst



Wenn Adler funken

Die Allianz-Stiftung, ein Ableger des Versicherungskonzerns Allianz, finanziert mit mehreren hunderttausend DM ein Forschungsvorhaben der Nationalparkverwaltung Berchtesgaden über die Reaktion von

Adlern auf Drachen- und Gleitschirmflieger. Die Zwischenergebnisse wurden in einer aufwendigen Pressekonferenz präsentiert.

Nach den überspitzten Äußerungen in einem bei der Pressekonferenz vorgeführten Fernsehstreifen konnte DHV-Vorsitzender Peter Janssen in seinem Kurzreferat die Relationen wieder zurechtrücken. Das entsprach auch den Forschungsergebnissen der Nationalparkverwaltung, die keine generelle Störung der Adler feststellen konnte. Aber so ganz ausgereift ist das Ergebnis noch nicht, weil man bisher nur einen einzigen Adler fangen und ihm einen Sender zur telemetrischen Verfolgung anheften konnte. Man hofft, daß weitere Adler in die Falle gehen.

Überhaupt war es ein guter Tag für unseren Sport: Überraschend strahlendes Wetter ermöglichte super Demonstrationsflüge und Charlie Jöst konnte mit seinem Filmmaterial unseren Sport bei den Reportern positiv zur Geltung bringen.



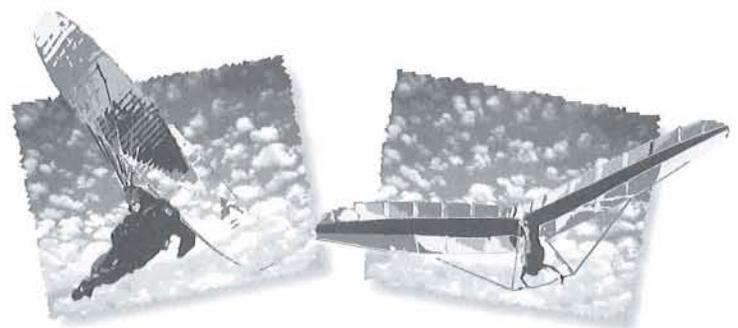
Mitführerlaubnis für alle Funkgeräte

Zunächst hat das Luftamt Südbayern dem Vorstoß des DHV entsprochen und den Mitgliedern, die in Südbayern Gleitschirm oder Drachen fliegen, die luftrechtliche Allgemeinerlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten generell für alle zugelassenen Funkgeräte erteilt, also neben Amateurfunkgeräten auch für LPD-Geräte, für die bisher schon benutzten CB-Geräte und Funktelefone und für künftige Gerätearten.

Gestützt auf diese erste Allgemeinerlaubnis hat der DHV sich an alle anderen zuständigen Luftfahrtbehörden der Bundesländer gewandt und deutschlandweit möglichst gleichlautende Allgemeinerlaubnisse zum Mitführen aller Funkgeräte beantragt. Die Aktion hatte Erfolg. Das Mitführen ist jetzt in den Bundesländern Bayern, Berlin, Brandenburg, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Rheinland Pfalz, Saarland und Sachsen erlaubt.

Zur Klarstellung: Das deutsche Recht unterscheidet zwischen dem Mitführen und dem Betreiben von Funkgeräten. Die Mitführerlaubnis berührt nicht die Vorschriften für das Betreiben und ersetzt keine technische Zulassung und keine Funklizenz. Für die Amateurfunkgeräte bedeutet dies, daß der Gerätebesitzer in den Ländern mit Allgemeinerlaubnis weiterhin die Amateurfunklizenz braucht, ihm aber das Hin und Her mit der zusätzlichen Mitführerlaubnis erspart bleibt.

Für Flugfunkgeräte ist in ganz Deutschland keine Mitführerlaubnis erforderlich, weil sie zur Ausrüstung des Luftfahrzeugs gehören.



Wetterfax aus Italien

Wenn in unseren Breiten Schlechtwetter jede Flugmöglichkeit ertrinken läßt, würde man gerne wissen, wie es im Süden ausschaut. Unter der Faxabrufnummer 0039/436780009 kann man vom »Centro Sperimentale Valanghe di Arabba« einen Wetterbericht von den Dolomiten bis zu den Venetischen Voralpen abrufen, allerdings nur in italienisch.

Impfung bei Auslandsreisen

Wenn bei uns der Winter kommt, folgen viele Gleitschirm- und Drachensflieger den Zugvögeln in warme Regionen, auf anderen Kontinenten. Dort können neben Flugfreuden auch gefährliche Bazillen und Viren auf frische Opfer warten. Wer gegen Krankheit vorbeugen will, erkundigt sich am besten bei seiner Krankenkasse. Die meisten Kassen haben für die verschiedenen Reiseländer Empfehlungen parat.

Neue DHV-Shirts

Sie sind da, die neuen T- und Sweatshirts des DHV mit GS- und HG-Motiven. Die Grundfarben der Sweatshirts sind Hellnatur und Grau, der Druck ist bunt mit umweltfreundlichen, luftdurchlässigen Farben. Sie kosten 45,- DM. Die T-Shirts gibt es in Hellnatur für 25,- DM. Bestellungen bitte an die DHV-Geschäftsstelle. Siehe »DHV bietet an« Seite 33.

wichtig • neu • kurz

Wetternetz im Aufbau

Nachdem die letztjährigen Regionalversammlungen sich für das Projekt Wetternetz entschieden hatten und von der DHV-Jahrestagung die erforderlichen Finanzmittel bereitgestellt waren, ging's an die Arbeit:

* Mit den Vereinen, deren Gelände für die Aufstellung ins Auge gefaßt waren, wurden Aufstellung und Betrieb, Veröffentlichung der Wetternetz-Telefonnummern im Info, Flugberechtigung für Gäste etc. vorgeklärt.

* Prof. Info Westerboer hat einen Anforderungskatalog aufgestellt, der dann zunächst mit den Vereinen und den potentiellen Anbietern inhaltlich abgestimmt wurde.

* Auf der Basis dieses »Pflichtenhefts« erfolgte die Ausschreibung an alle interessierten Hersteller. Drei davon gaben ein mehr oder weniger vollständiges Angebot ab, aber nur einer - Fa. Stadler - lieferte auch die Anlage für die technische Untersuchung und den Probebetrieb.

* Ingo Westerboer hat diese TELEWIND-Anlage technisch untersucht und sie praktisch erprobt. Das Ergebnis war positiv.

* Der DHV hat mit der Firma Stadler einen Rahmenvertrag abgeschlossen, der die Rechte der Vereine hinsichtlich Preis, Gewährleistung, Reparaturen, Nachrüstung, etc. bestmöglich sichert.

* Die interessierten Vereine haben die ausgehandelten Konditionen und die Bestellunterlagen erhalten und treffen jetzt ihre abschließende Entscheidung.

* Der DHV bezuschußt die Beschaffung der einzelnen Wetterstationen mit 2.000 DM und bei notwendigem Mobiltelefon- und Solarstrombetrieb mit zusätzlichen 1.000 DM.

* In den nächsten Info-Ausgaben werden die Telefonnummern der Wetterstationen veröffentlicht, so daß alle DHV-Mitglieder die örtlichen Wetterdaten unmittelbar abrufen können.

Mit der Grundausstattung werden automatisch angesagt

1. Kennung
 2. momentane Windgeschwindigkeit
 3. mittlere Windgeschwindigkeit
 4. spitzenwindgeschwindigkeit
 5. Tendenz der Windgeschwindigkeit
 6. mittlere Windrichtung
 7. Tendenz der Windrichtung
- Mit Sonderausstattung können zusätzlich angesagt werden
8. Temperatur
 9. Luftdruck
 10. Luftfeuchte
 11. Anzahl der Abfragen am Anruftag ab 0.00 Uhr.

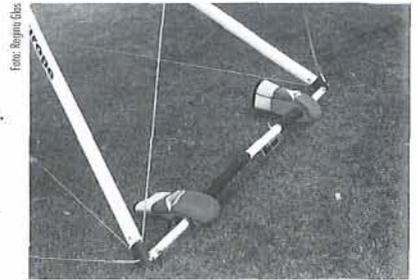
Leider kann auch die beste Wetterstation kein Tiefdruckgebiet vertreiben oder dafür Gewähr bieten, daß günstige Wetterdaten am Morgen bis zum Nachmittag anhalten. Aber auch daran wird gearbeitet.

Warme Hände

Nun beginnt wieder die Jahreszeit der frierenden Hände. Abhilfe bringen heizbare Handschuhe, sie sind schon längere Zeit bekannt und bewährt. Dabei werden mit einer sandartigen Chemikalie gefüllte Beutel in ein spezielles Fach am Handrücken des Handschuhes eingeschoben. Diese Beutel erzeugen über mehrere Stunden Temperaturen von 30 - 40°.

Aber nicht immer dringt die Wärme bis in die Fingerspitzen. Bei den neuen Finsterwalder-Handfairings für Drachenflieger sind diese Beutel direkt an den Fingerspitzen platziert, dort wo die meiste Wärme benötigt wird. Die Fairings passen auf die meisten Basisrohre, bei dicken Gummiüberzügen kann es Probleme geben.

Nähere Auskünfte bei Finsterwalder & Charly und Flugschulen.



Streckenfliegen

Eine Statistik des Streckenpokals 1996 mit allen Ergebnissen hat der Auswerter Rudl Bürger zusammengefaßt. Zur Planung der Flugsaison '97 leistet der Aufgabenkatalog, nach Flugbergen sortiert, mit den Koordinaten der Wendepunkte, Ziele usw. der letzten Jahre wertvolle Hilfe.

Man erhält die Broschüre für 25 DM von Rudl Bürger, Bichl 2, 83122 Samerberg, Tel. 08032/8134.

Packerlehrgänge

An folgenden Tagen finden wieder eintägige Selbstpackerlehrgänge für DHV-Mitglieder statt:

Altenstadt

- 1./2. Februar
- 15./16. März
- 12./13. April

Köln

- 22./23. Februar
- 1./2. März

Die Teilnahme ist für DHV-Mitglieder kostenlos. Die Gebühr für Nichtmitglieder beträgt 70 DM. Interessenten melden sich bitte frühzeitig bei der Geschäftsstelle, (08022/74673).

Im Frühjahr 1997 ist ein Drittpacker-Lehrgang geplant, Interessenten werden gebeten, sich bei der Geschäftsstelle zu melden.



Konfliktlösung zwischen Sport und Natur

Zwei weitere Veranstaltungen über Konfliktlösungen zwischen Natursport und Naturschutz haben die vorher noch sehr allgemeine Diskussion zunehmend konkret werden lassen. Die frühere Neigung des Naturschutzes zu pauschalen Verboten ist der beidseitigen Suche nach natur- und sportverträglichen Lösungen gewichen.

So mußte sich der »Runde Tisch«, zu dem der Deutsche Sportbund zusammen mit dem Fachinstitut »Sport mit Einsicht e.V.« nach Bodenheim am Rhein, Vertreter von Behörden, Wissenschaft, Natursport und Naturschutz eingeladen hatte, nicht mehr mit der Grundsatzfrage auseinandersetzen, ob Kooperation überhaupt sinnvoll ist, sondern konnte sich mit konkreten Kooperationsmodellen befassen. Und es zeigte sich, daß der DHV in der praktischen Kooperation und der Entschärfung von Konflikten ein gutes Stück voraus ist.

Zum gleichen Thema führte die Bayerische Akademie für Landesplanung und Naturschutz eine Expertentagung durch. Wie in Bodenheim waren sich alle Experten darin einig, daß naturschützerische Maßnahmen nur dann akzeptiert werden und funktionieren können, wenn alle betroffenen Gruppen beteiligt werden und fundierte Wissen vorliegt. Auch hier gab es beim Statement des DHV-Vorsitzenden Peter Janssen erstaunte Gesichter. Denn für uns ist die Beteiligung bei den Geländezulassungen bereits tägliches Brot und die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Auswirkungen unseres Sports auf die Natur räumen die meisten Konflikte aus.

Ein Gegenbeispiel lieferte der vom Deutschen Sportbund und dem Deutschen Naturschutzring veranstaltete Kongreß über Leitbilder der Natursportarten (Drachen- und Gleitschirmfliegen waren nicht betroffen). Im Vorfeld des Kongresses hatten stark naturschutzorientierte Leute zunächst ohne Einbeziehung der Sportfachverbände Leitbilder für den Sport entworfen und dadurch scharfe Auseinandersetzungen ausgelöst.

Rabatt bei Sport Bittl

Die Firma Sport Bittl in München gewährt den DHV-Mitgliedern bei Vorlage des Mitgliedsausweises 15% Rabatt. Sport Bittl betreibt in München mehrere Filialen mit einem weitreichenden Sortiment an Sportartikeln.

DHV in Zahlen

Stand: 1.10.1996 (Stand: 1.10.1995)

Mitglieder	32177	(31846)
weiblich	3099	(3015)
männlich	29078	(28831)
Vereinsmitglieder	12732	(13675)
Einzelmitglieder	19445	(18171)
Vereine	308	(293)
Piloten⁽¹⁾	38747	(37056)
Hängegleiten gesamt	17266	(16550)
Gleitsegeln gesamt	24105	(21631)
Hängegleiterschlepp	4975	(4421)
Hängegleiterwindenfahrer	1856	(1733)
Hängegleiter-UL-Schlepp	871	(717)
Gleitsegelschlepp	4335	(3632)
Gleitsegelwindenfahrer	1139	(984)
Flugfunk	5327	(4782)
Fluglehrer	403	(438)
Hängegleiten	261	(287)
Gleitsegeln	245	(256)
Flugschulen	106	(104)
Hängegleiten gesamt	74	(65)
Gleitsegeln gesamt	86	(69)
Hängegleiterwindenschlepp	49	(42)
Hängegleiter-UL-Schlepp	12	(9)
Gleitsegelwindenschlepp	48	(41)
Fluggelände⁽²⁾	656	(510)
Hängegleiten	606	(476)
Gleitsegeln	587	(453)
Musterzulassungen (Gütesiegel)	1219	(1155)
Hängegleiter	315	(307)
Hängegleitergurtzeuge	104	(102)
Hängegleiterrettungsgeräte	44	(42)
Gleitsegel	484	(415)
Gleitsegelgurtzeuge	163	(152)
Gleitsegelrettungsgeräte	67	(59)
Startwinden	16	(14)
Schleppgeschirre	26	(25)
Hersteller⁽³⁾	48	(39)

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

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

(3) Vom DHV als Herstellerbetrieb für Luftsportgerät anerkannt.

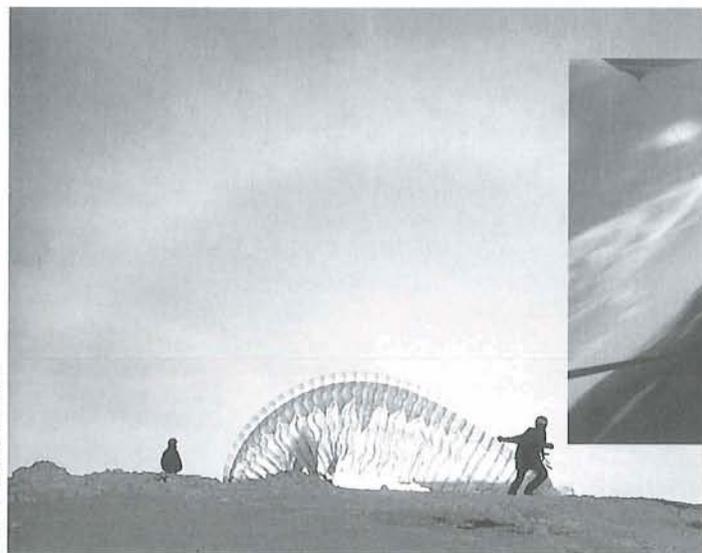


Foto: Karin Kirst-Scholz/Steigplan Fotowettbewerb

Foto: Jan Röpnek/Sieger Fotowettbewerb

Die Siegerbilder

Fotowettbewerb

Unsere Aufforderung im Info 87 hatte wieder ein erfreuliches Ergebnis. Viele Info-Leser haben gute Bilder vom Gleitschirm- und Drachensfliegen geschickt. Wir werden die besten Fotos nach und nach, passend zu den Artikeln, abdrucken. Hier ein kleiner Vorgeschmack in Schwarzweiß und die Siegerliste:

Drachen

1. Jan Röpenak
2. Hans Schölderle
3. Bernd Stenzel

Gleitschirm

1. Karin Kirst-Scholz
2. Klaus Irschik
3. Jon Roner

Wer - wo - von wem?

Bitte bei allen Fotos und Dias fürs Info zumindest den Fotografennamen dazuschreiben, bei Bildern von Einzelpersonen oder kleineren Gruppen auch die Namen (mit Reihenfolge) und bei Landschaften deren Bezeichnung. Das erleichtert das Infomachen und freut die Leser.

Thermik in Böblingen

Die vom 1. PCS veranstaltete Thermik-Messe war sehr beliebt, fand aber in den letzten Jahren nicht mehr statt. Ronny Kirschner hat nun diese Idee wieder aufgegriffen und veranstaltet am 7.12.96 in der Kongreßhalle Böblingen von 10 - 18 Uhr wieder eine »Thermik«. Nähere Auskünfte unter Tel. 0711/83806-54.

Milan Racer ohne Ende

Mit Berufungsurteil vom 22. Juli 1996 hatte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die zwei Lufttüchtigkeitsanweisungen für den Milan Racer als richtig beurteilt und die dagegen gerichteten Klagen von Firma Bautek und Fritz Amend abgewiesen, vgl. DHV-Info 87, Seite 60. Wegen der eindeutigen Rechtslage hatte der Verwaltungsgerichtshof keine Revision gegen dieses Urteil zugelassen.

Die beiden Kläger Bautek und Amend wollen sich damit aber nicht abfinden und haben als neues Rechtsmittel die »Nichtzulassungsbeschwerde« beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt. Über diese Beschwerde ist bisher nicht entschieden.

Interessengemeinschaft Luftsportausbildung gegründet

Am 4.9.96 kam es in Kelberg am Nürburgring zu einer Versammlung von 17 Flugschulvertretern sowie interessierten Fluglehrern und Prüfern aus dem Mittelgebirgsbereich. Zweck dieser »Interessengemeinschaft Luftsportausbildung«, kurz I.L.A., soll die bessere Vertretung von Angelegenheiten der sogenannten »Flachlandflugschulung« gegenüber Behörden und im Verband sein. Aktueller Anlaß ist die Harmonisierung der österreichischen und der deutschen Luftsportausbildung. Die Flugschulen der Mittelgebirge sehen sich dadurch unmittelbar in ihrer Existenz bedroht. Als Sprecher der I.L.A. wurde Stefan Mühl aus Mosbruch/Eifel gewählt.



Foto: Ilmar Kodak



Diplomarbeit über Skyfloating

Dieter Ladmann, Sportpädagogikstudent an der Universität Tübingen und Fluglehrer für Drachen und Gleitschirme in Göppingen, schreibt seine Diplomarbeit über »Skyfloaten«. Im theoretischen Teil schildert Dieter Ladmann diese fliegerische Variante, stellt Vergleiche zum herkömmlichen Drachen- und Gleitschirmsport an und behandelt marktstrategische Maßnahmen, Bedarfsentwicklung der Hängegleiterbranche sowie Motivation der Piloten. Der Praxisteil befaßt sich mit den Erfahrungen am Hang in Zusammenarbeit mit der Göppinger Flugschule.

Neue Gelände für THERMIX

Für die Besitzer des DHV-Computerflugspiels THERMIX gibt es jetzt zwei neue Fluggebiete: Am Wallberg und Unterberghorn/Kössen kann man nun auch Termikbärte zentrieren und den Landeplatz treffen.

Die Zusatzdisketten Wallberg und Unterberghorn für Windows kosten je 15 DM. Näheres siehe »DHV bietet an, Seite 33.

Schlepp-Auskünfte

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

Neue Vereine im DHV

Wir begrüßen herzlich:

Friesischer Flieger-Club
Michael Lomako
Traidelweg 3 b
26603 Aurich

**Hängegleiter-Club
Region Blauen**
Helmut Lutz
Lindenstraße 26
79618 Rheinfelden

FLUGBÜRO B O R Y S

FLIEGERURLAUB!

Im Fliegercamp-Almunecar (Malaga/Spainien)
12 Monate die wärmste Gegend Europas

- Flug ab allen Dt. Flughäfen, Wien und Zürich
- Mietwagen incl. Vollkaskovers. u. unbegr. Km
- fliegerische Betreuung vor Ort durch Fluglehrer
- Übernachtung/Frühstück in:

Ferienwohnung	1 Woche ab 1090.-- DM
	2 Wochen ab 1390.-- DM
Bungalow	1 Woche ab 1140.-- DM
	2 Wochen ab 1490.-- DM
Hotel	1 Woche ab 1240.-- DM
	2 Wochen ab 1590.-- DM

Wir kümmern uns auch um Ihren Gleitschirm- bzw. Drachentransport! - Info über:

Flugbüro Borys - Hechtseestr. 54 - 81671 München
Tel. 089-404040 - Fax. 089-495544



FLUGSCHULE HOCHRIES

Drachenfiegen Gleitschirmfliegen

- wir schulen täglich!**
- ⇒ 8⁰⁰ bis 12⁰⁰ Uhr Anfängerkurs am Übungshang
 - ⇒ ab 12⁰⁰ Uhr Höhenflugausbildung Hochries od. Winde
 - ⇒ Schulungsbeginn und -Fortsetzung täglich möglich
 - ⇒ alle Schulungsgelände im Umkreis von 7 km
 - ⇒ Höhenflüge mit Funkeinweisung
 - ⇒ modernste Schulungsdrachen
 - ⇒ GS-Tandem-Verleih
 - ⇒ Sicherheitstraining

Theorie (HG + GS)	A-Schein: 18.-20. 4. 97 13.-15. 6. 97 18.-20. 7. 97 12.-14. 9. 97
Flugfunk: 9. 6. 97 8. 9. 97	Winde: 12.-13. 4. 97 12.-13. 7. 97 18.-19. 10. 97
	B-Schein: 6.-8. 6. 97 5.-7. 9. 97

begleitete Flugsafaris / eigenes Reisebüro
Service und Verkauf / Neu- u. Gebrauchtgeräte

E-Mail → Flugschule_Hochries@t-online.de * Internet → <http://www.travel.entertainment.de/travel/sport/flug.htm>

Hinweise zum Checkflug in Österreich

Ab 1.1.1997 wird in Österreich der 3-Jahres-Checkflug erforderlich. Der Checkflug muß alle drei Jahre innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der 3-Jahresfrist absolviert sein, mit 300 m Höhenunterschied zwischen Start- und Landeplatz oder über Grund.

Im Flugbuch bestätigen können den Checkflug die deutschen und österreichischen Flugschulen und für Luftfahrerscheininhaber auch Fluglehrer, Pilotenprüfer und Beauftragte für Luftaufsicht. Flüge für den Deutschen Streckenflugpokal, bei Meisterschaften und anderen offiziellen DHV-Veranstaltungen gelten als Checkflüge, ein entsprechender Vermerk im Flugbuch erfolgt durch den Auswerter (Streckenflugpokal) und durch die DHV-Geschäftsstelle (Wettbewerbe) jeweils kostenlos. Der erste rechtswirksame Ablauf der 3-Jahresfrist ab dem Stichtag 1.1.1997 errechnet sich aus dem Ausstellungsdatum des mit dem Foto versehenen Luftfahrerscheins.

Beispiel 1: Ausstellungsdatum 4.3.94, Ablauf der 3-Jahresfrist 4.3.97

Beispiel 2: Ausstellungsdatum 4.5.93, Ablauf der 3-Jahresfrist 4.5.99 (1. Ablauf war vor dem Stichtag, deshalb nächster Ablauf gültig)

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

In Deutschland wird der Checkflug nicht vor dem Jahr 1998 eingeführt, weil die

hierfür erforderliche Änderung der LuftPersV nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums früher nicht machbar ist.

Anmerkung:

Die Einführung des Checkfluges ist das Ergebnis der Abschlußverhandlungen zwischen dem deutschen und dem österreichischen Bundesverkehrsministerium zusammen mit ihren Beauftragten DHV und ÖAeC. Zuvor waren die Harmonisierungsverhandlungen zwischen ÖAeC und DHV an der österreichischen Position festgefahren, die österreichische Seite hatte vehement auf einer Befristung des Scheins, Überprüfungsflug bei einer Flugschule und Scheinverlängerung durch den Verband bestanden. Bei Scheitern der Harmonisierung hätten nach der österreichischen Rechtslage die deutschen Luftfahrerscheininhaber zunächst die Al-peneinweisung und alle 3 Jahre die fliegerärztliche Tauglichkeitsuntersuchung und einen Überprüfungsflug bei einer Flugschule absolvieren müssen. Der nun gefundene Kompromiß bedeutet:

► Der Luftfahrerschein ist weiterhin unbefristet, also lebenslang gültig. Die fliegerärztliche Tauglichkeitsuntersuchung ist vom Tisch.

► Der Checkflug alle 3 Jahre hat den Charakter einer Auflage, bei deren Nichterfüllung der Pilot eine Ordnungswidrigkeit begeht. Der Checkflug ist kein Prüfungsflug, sondern der Nachweis, daß der Pilot noch ausreichend fliegerische Praxis besitzt. Er kann auch von den Beauftragten für Luftaufsicht, die in den meisten Geländen von den örtlichen Vereinen gestellt sind, bestätigt werden.

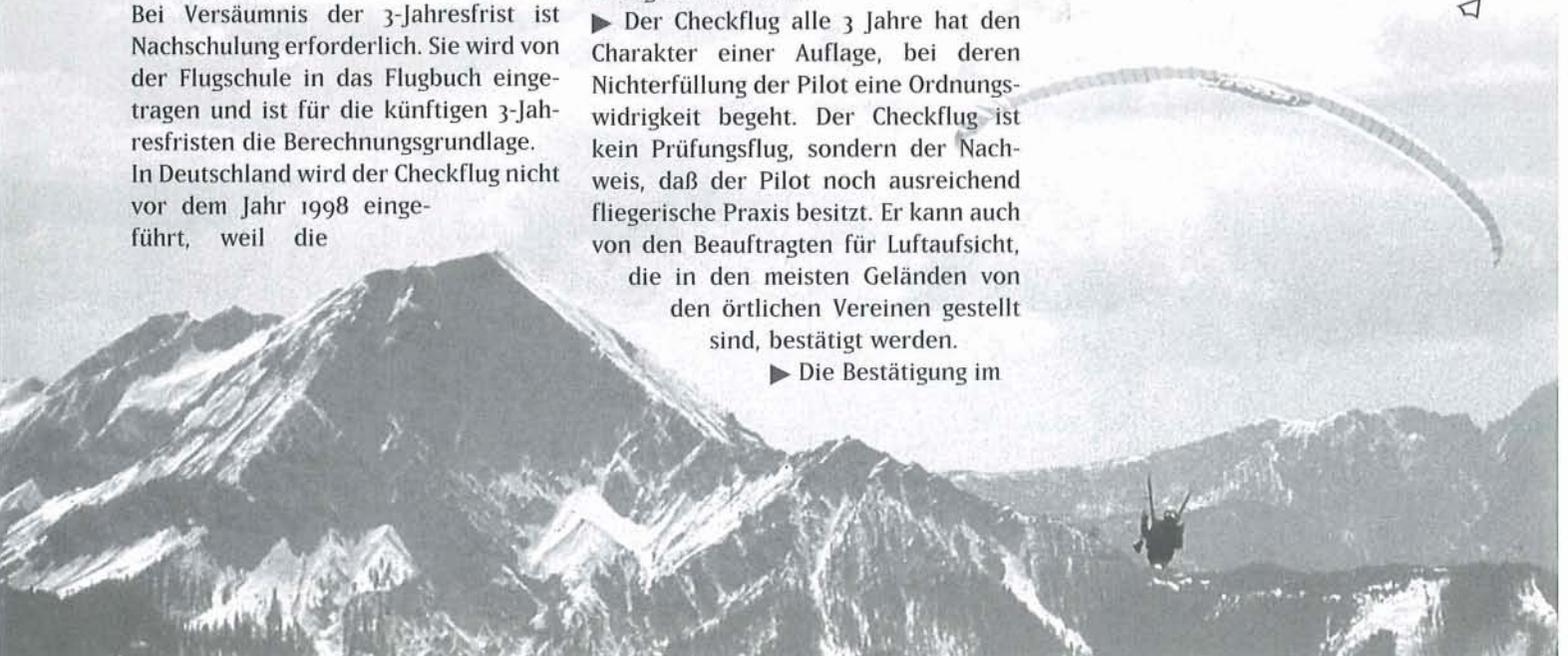
► Die Bestätigung im

Flugbuch reicht aus. Der bürokratische Aufwand ist also auf ein Minimum reduziert. An den Verband ist keine Mark Gebühr zu bezahlen.

► Die Harmonisierung der Ausbildung ist ein Gesamtpaket, das für die deutschen Piloten eine ganze Reihe von Vorteilen bringt, so die Anerkennung des Luftfahrerscheins in Österreich, stark abgespeckte Anforderungen für den Erwerb der Passagierflug-Berechtigung, Umsteigen vom Drachenfliegen auf Gleitschirmfliegen und umgekehrt ohne Prüfung.

► Zudem war das deutsche Bundesverkehrsministerium für die österreichischen Argumente aufgeschlossen. Es gibt bei allen anderen Luftsportarten noch weitergehende Vorschriften, immer mit Scheinbefristung, ärztlicher Tauglichkeitsuntersuchung und Scheinverlängerung mit Schriftverkehr und Gebühr.

► Bereits nach heutiger deutscher Rechtslage (§ 97 a LuftPersV) muß ein Pilot, der 24 Monate nicht geflogen ist, sich in einer Flugschule vertraut machen lassen. Die künftige Checkflugregel ersetzt diese Vorschrift, der Checkflug alle 3 Jahre ist dann der Beleg, daß keine zu lange Pause entstanden ist. ◁





HAPPY LANDINGS
1997

Info im Test

Das Info hat den Test bestanden. Erstmals waren für das Info auch Noten zu vergeben. Mit 1,9 als Gesamtdurchschnitt läßt sich gut weiterarbeiten. Die Info-Macher bedanken sich!

Neben dieser Bestätigung, häufig von den Worten »weiter so« begleitet, gab es auch eine Fülle von Anmerkungen, Anregungen, Vorschlägen und Kritikpunkten, die helfen sollen, das Info noch attraktiver zu machen, und die zeigen, wie intensiv Ihr Leser Euch mit Eurer Mitgliederzeitschrift auseinandersetzt. Dafür unser besonderer Dank!

Ganz vorne bei den Wünschen standen Berichte über Fluggebiete. Für die große Zahl der berichtenswerten Fluggelände fehlt der erforderliche Raum im Info. Deshalb beabsichtigen wir, einen eigenen Fluggeländekatalog als Buch und für den PC herauszugeben.

An der Grafik mehrfach beanstandet: die hinterlegten bunten Bilder zu Lasten der Leserlichkeit des Textes. Künftig hat der Text Vorrang.

Die Frage nach den Artikeln, die gar nicht gefallen haben, blieb meistens unbeantwortet oder dort war ein Strich. Die meisten Beanstandungen gab es für Vereine/Briefe und für Wettbewerbsberichte. Aber diese Konfliktpunkte sind für den DHV mit seiner vielfältigen Mitgliederstruktur und den entsprechend unterschiedlichen Interessen wohl nicht zur Zufriedenheit aller Leser lösbar.

Die Wortzitate sind nur ein kleiner Teil aus den teilweise sehr ausführlichen Antworten. Die Zitate können deshalb nur einen Überblick über Inhalte und Stimmungen vermitteln. Bitte nicht böse sein, wer sich nicht wiederfindet. Alle Antworten, auch die nichtgedruckten, wurden gelesen und gehen in die künftige Info-Arbeit mit ein.

Ich freue mich über jedes DHV-Info, denn damit bin ich auf dem neuesten Stand.

Mehr Berichte über Flugberge in näherer Umgebung.

Gegen Inserate habe ich eigentlich nichts einzuwenden, bei branchenfremden Anzeigen (also was mit der Fliegerei überhaupt nichts zu tun hat) solltet ihr überlegen, daß der Charakter des Infos nicht zum Kitschblatt abgleitet.

Viele Einzelaspekte gut gelöst zu haben, verdient eine »Eins«.

Das Info ist kritischer, hat mehr Finger-spitzengefühl, ist weniger sensationslüstern als gängige Fachzeitschriften.

Anteil der Inserate auf jeden Fall genug, bitte keine fachfremde Werbung mitaufnehmen.

Szene G lese ich noch lieber als Kishon.



Euer Engagement für unseren Sport finde ich ehrlich toll und ich danke Euch ganz herzlich dafür.

Im Grund ist das DHV-Info eine sehr gute, ausgewogene Fachzeitschrift. Weiter so!

DHV im Internet ist wichtig.

Mehr neue Produkte vorstellen.

SCHREIBT MEHR ÜBER UNSERE FLIEGENDEN MÄDELS.

Auch der Jahrgang '96 war wieder alles in allem sehr unterhaltsam, lehrreich und rundum gelungen.

Gute Grafik, aber zum Teil zu schrill.

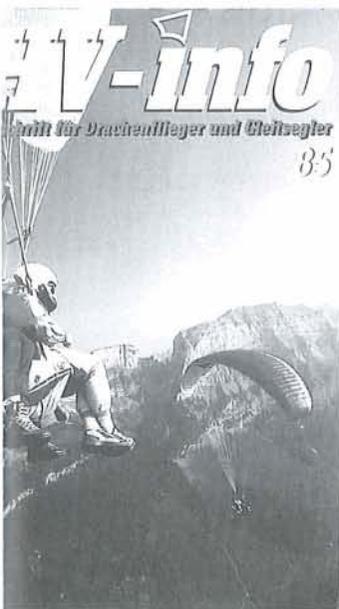
Vielleicht öfters Preisausschreiben mit Gewinnchancen machen!

Ausführlichere Berichterstattung über Unfälle, damit Lerneffekt deutlicher wird.

Ein schönes Poster wäre mal schön. Ansonsten freue ich mich jedesmal auf das Erscheinen.

Sechs Ausgaben, dafür weniger bunt, hochglanzig und platzverschwenderisch.

Die Maßnahmen gegen übertriebenen Naturschutz sind alle richtig und offensichtlich auch erfolgreich. Nur sollte irgendwann einmal klar gemacht werden, um was für winzige Bereiche es geht, die wir Flieger beanspruchen.



Zeugnis

Inhaltliche Zusammenstellung	2.1
Seitenzahl	1.9
Redaktionelle Qualität	1.8
Qualität der Grafik	1.8
Druck- und Papierqualität	1.6
Anteil der Farbseiten	2.0
Anteil der Inserate	2.2
Alles zusammen	1.9

Das DHV-Info müßte jeden Monat erscheinen.

Gerne auch branchenfremde Anzeigen, aber keine Zigaretten oder Alkohol.

Genügend Inserate vorhanden, es gibt auch noch andere Zeitschriften.

Den Internet-Anschluß finde ich auch gut. Das war's auch schon. Warten wir weiter auf den goldenen Herbst.

Die einzelnen Punkte beurteile ich alle mit »Sehr gut«.

Die hinterlegten Grafiken dürften bei manchen Artikeln etwas zurückhaltender gestaltet sein, zugunsten besserer Lesbarkeit.

Extra Dank für die Veröffentlichung der Flugprotokolle.

Es ist mir gelungen, meine Kollegen (bei der Polizei) für diese Informationsschrift zu begeistern.

Zuwenig Inserate.

Vereine/Briefe uneingeschränkt ja, aber kompakter gestalten.

Ich vermisse ein wenig den Humor.

Eigentlich sehe ich kein Interessengebiet das Ihr nicht schon abdeckt.

Bitte noch mehr Berichte über Flugtechniken.

Nur informative Werbung ist akzeptabel.

Ich halte das DHV-Info für die beste Fachzeitschrift für GS + HG, die ich kenne. Sachlich, konzentriert, informativ, engagiert, vielfältig, nicht aufgebläht, z. T. anspruchsvoll, aber verständlich.

Szene G ist geil.

Bringt mehr Farbe in das Mausgrau der Vereinsseiten!

Manchmal wünsche ich mir weniger Nachrichten aus den Vereinen, aber das muß wohl sein.

Was mir besonders gefällt ist, daß das DHV-Info die Themen tiefergehend behandelt und nicht immer nach ein paar oberflächlichen Sätzen Schluß ist.

ALS NUR-DRACHENFLIEGER FREUE ICH MICH ÜBER VIELE BUNTE BILDER ZUM DRACHENFLIEGEN. WEIL MIR DIESE FOTOS URLAUBSGEFÜHL VERMITTELN.

Gar nicht gefallen haben mir die seitenlangen Veröffentlichungen, wer an welchem Wettbewerb mitgeflogen ist, und die seitenlangen Testfluginfos. Zur Abhilfe auf die Hälfte verkleinern.

Ich fliege seit 1 1/2 Jahren und mit Eurer Mitgliederzeitschrift. Ich bin rundherum zufrieden.

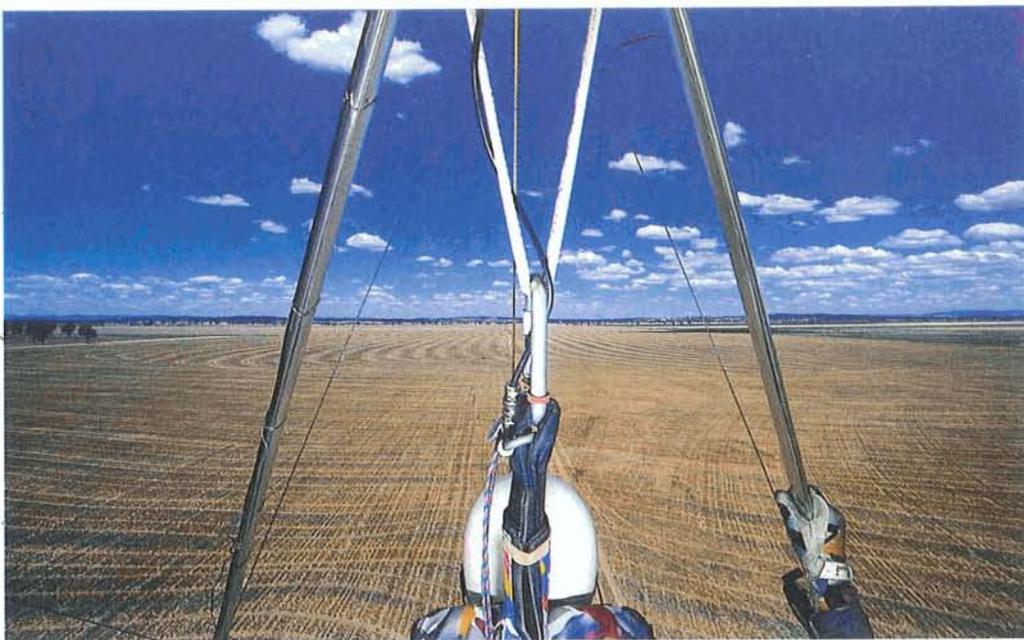


Foto: Frank/Fotomittelwest

Forbes, Australien

ERFAHRUN

Wieder ist eine Flugsaison zu Ende. Es gibt viele neue Erkenntnisse nach diesem Flugjahr, mancher hat Lehrgeld bezahlt. Da ja nicht jeder alle Erfahrungen am eigenen Leib verspüren muß, haben wir wieder Spezialisten befragt, diesmal haben uns Fachleute aus dem Sicherheitstraining, DHV-Testpiloten und einige erfolgreiche Nachwuchsfieger ihre Erfahrungen geschildert, die jedem Willigen nützen können.

Foto: Reinhard/Fotomittelwest



Foto: Markus/Fotomittelwest



Foto: Tibi Sauer / Fotomarketweb



IGEN 96

Foto: Arlind Sordani / Fotomarketweb

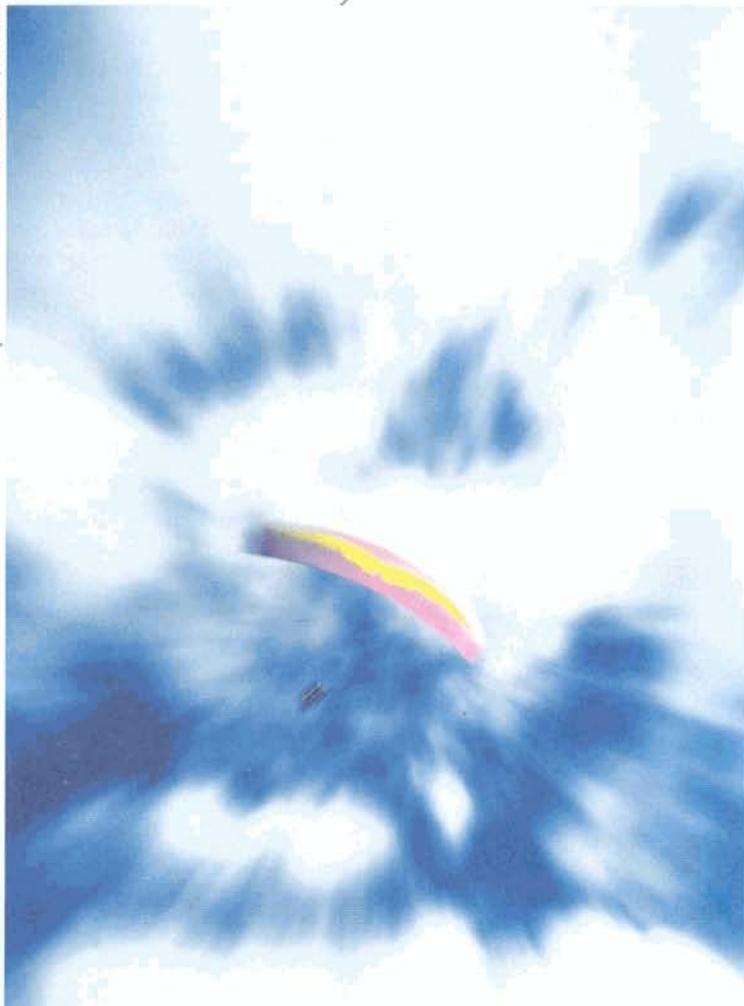




Foto: Wolfram Huber / Fotowebwerk

KARL SLEZAK MONTANA SICHER- HEITSTRAINING

Vom Sicherheitstraining am Achensee gibt es, das diesjährige Wetter mal ausgenommen, überwiegend Positives zu berichten.

Die Piloten

Das allgemeine Niveau, besonders der frisch aus der Schulung kommenden Piloten hat sich im Vergleich zu den letzten Jahren merklich verbessert. Die krassen Könnensunterschiede von Teilnehmern verschiedener Flugschulen gibt es nicht mehr im selben Maße wie früher. Hier ist einmal ein großes Kompliment an die seriös und gewissenhaft ausbildenden Flugschulen fällig. Trotzdem gehören leider gefährliche Starts, »planlose« Flugplanung, fehlende Landeinteilung und unkontrollierte Landungen immer noch zum normalen Tagesgeschehen beim Sicherheitstraining. Stunts dieser und ähnlicher Art lockern zwar das Kurs-Video auf, lassen aber noch Mängel in der Ausbildung erkennen.

Die ganz allgemeine Kritik am »durchschnittlichen« Piloten ist ohnehin seit Jahren die gleiche. Er be-

schäftigt sich zu wenig mit dem Gleitschirmfliegen und fliegt ein zu anspruchsvolles Gerät, bei zu anspruchsvollen Wetterbedingungen. Wer ein Sicherheitstraining besucht, zeigt schon den Willen, sich tiefer mit der Materie zu beschäftigen. Häufig fehlt es aber noch an der Basis, das heißt, bei Startkönnen, Gerätebeherrschung, Einschätzungsvermögen, Wetterbeurteilung etc.. Viele Flugschulen bieten hervorragend durchgeführte Weiterbildungskurse und Urlaubsfahrten an. Dorthin gehören die Wenigflieger und nirgends sonst, zumindest in der thematisch aktiven Zeit.

Die Geräte

Wirklich überzeugend und Ausdruck eines positiven Trends: Die neue Generation von Einsteigerschirmen. Ob Boogie, Discus 1000 (Level), Funiac oder Philou; nie hatten wir auch nur eine einzige wirklich kritische Situation mit diesen Schirmen. Noch vor zwei Jahren mußte man schnellstmöglich von einem Anfängergerät auf einen Intermediate umsteigen, wollte man leistungsmäßig einigermaßen vernünftig rumfliegen. Mit einem modernen Einsteigerschirm kann man heute in fast allen Bereichen mit den 2er-Geräten mithalten; und das mit einem nicht zu unterschätzenden Sicherheitsvorteil. Erfreulich ist auch,

daß der Anteil der Piloten, die aus Vernunftsgründen einen 1er oder 1-2er-Schirm fliegen, stark zugenommen hat, obwohl es nach wie vor viel zu wenige sind.

Anspruchsvoller geworden sind im Gegensatz dazu die neuen »Leistungsintermediates«. Wie groß die Bandbreite der mit 2 klassifizierten Geräte sein kann, war ja schon Gegenstand vieler Diskussionen. Ein Teil der 95er und 96er 2er-Schirme ist aber vom Pilotenanspruch an der obersten Grenze dieser Kategorie anzusiedeln und weist zum Teil hochleisterähnliches Verhalten auf; das heißt teilweise anspruchsvolles Steuerverhalten mit kurzen Wegen, geringer Dämpfung, gering ansteigenden Steuerdrücken, abruptem Abreißverhalten, starkem bis sehr starkem Vorschießen aus Strömungsabrißsituationen, Verhängertendenzen, Probleme beim B-Stall durch Sackflüge bei der Ausleitung.

Zwei Dinge halte ich für besonders bedenklich: Erstens die Verhängergeschichten; beim Ausleiten einer Trudelbewegung (Negativdrehung) zwischen 90° - und 180° nach dem einseitigen Strömungsabriß, kommt es zum seitlichen Vorschießen und heftigem Einklappen der Kappe. Meist öffnet sich der Klapper wieder von selbst, immer häufiger sind aber auch bei Intermedi-

ates Verhänger zu beobachten. Die Schirme reagieren dann meistens mit extremem Abspiralen und oft hilft nur noch der Rettungsschirm aus dieser Situation. Tatsache ist, daß das Schirmverhalten bei der Ausleitung einer 180°-Trudelbewegung im Rahmen der Gütesiegeltests nicht mehr überprüft wird, Leider ist es aber auch so, daß viele Piloten die unabsichtlich ins Trudeln kommen, die Bremsen gerade im Bereich zwischen 90° und 180° wieder lösen, weil sie verspätet reagieren. Selbst beim absichtlichen Herbeiführen des einseitigen Strömungsabrisses, auf das der Pilot ja vorbereitet ist, erfolgt die Ausleitung oft gerade in diesem ungünstigen Moment. Die Kritik gilt hier nicht unbedingt der Tatsache, daß die neuen Schirme in diesem Bereich nicht mehr getestet werden. Das Problem besteht vielmehr darin, daß die Piloten darüber viel zu wenig wissen, also auch zu wenig informiert worden sind.

Daß Verhänger auch durch starke seitliche Einklapper oder einen überzogenen B-Stall (erstmal dieses Jahr gleich zweimal passiert) verursacht werden können, sei hier nur am Rande erwähnt.

Zweitens, und besonders auffallend: Stabile Steilspiralen. Spätestens nachdem der dritte Pilot dieses Jahr in der Steilspirale ungebremst in den See gestürzt ist, haben wir angefangen, uns darüber Gedanken zu machen. Leider hat das auch nicht sehr viel geholfen, denn hier besteht ebenfalls das Problem weniger darin, daß ein Schirm das genannte Verhalten zeigt, sondern daß die Piloten nichts darüber wissen. Es gibt verschiedene Theorien, warum ein Schirm nach dem Freigeben der Bremse weiter in der Steilspirale verbleibt; Verwendung schnellerer Profile, größere Flügelstreckung, weniger Leinenansatzpunkte (z.B. durch V-Rippen), die eine Ausbauchung des Profils in der Spirale verursachen. Ganz eindeutig scheinen aber die modernen Gurtzeuge mit niedriger Aufhängung und ohne oder mit nur schwach wirksamem Kreuzgurt eine Rolle zu spielen. Diese Gurtzeuge erlauben eine sehr deutliche Gewichtsverlagerung und damit eine nachhaltige Unterstützung des Kurvenfluges. Wer dann zum Ausleiten der Steilspirale nur die Bremse freigibt, sein Gewicht aber

weiterhin auf der Kurvenseite beläßt, muß sich nicht wundern, wenn der Schirm seinem Willen nicht gehorcht und deutlich weiterdreht. Also, mit dem (gefühlvollen) Freigeben der Bremse auch das Körpergewicht ins Zentrum bringen. Und wenn der Schirm dann immer noch nicht raus will, hilft beidseitiges, erforderlichenfalls sehr deutliches Anbremsen. Das Wichtigste in der Steilspirale: Auf ausreichenden Bodenabstand achten! Wenn der Schirm aus einer ordentlichen Steilspirale 2 - 3 Umdrehungen zusätzlich braucht um wieder in den Normalflug zu gelangen, sind 100 m Bodenabstand eindeutig zu wenig.

Übrigens haben wir dieses Jahr über 250 Sicherheitstrainingsflüge mit Bräuniger Competition-Barographen aufgezeichnet. Diese Geräte erfassen die Vertikalgeschwindigkeit mit Meßpunkten im Abstand von einer Sekunde. Wir wissen jetzt viel mehr über die wirklichen Sinkgeschwindigkeiten speziell bei den Manövern zum schnellen Höhenabbau.

B-Stall: Wenige Schirme unter 7 m/sec. durchschnittlich 7,5 - 9 m/sec. wenige Schirme 9,5 - 10 m/sec. Höchste gemessene Sinkgeschwindigkeit im B-Stall: 11 m/sec.

Steilspirale: Mäßige Steilspirale: 9 - 10 m/sec., gute Steilspirale: 11 - 13 m/sec., sehr gute Steilspirale: 14 - 16 m/sec. Höchste gemessene Sinkgeschwindigkeit in der Steilspirale: 18,4 m/sec. Während beim B-Stall die maximale Sinkgeschwindigkeit von der Schirmkonstruktion und allenfalls noch von der Flächenbelastung abhängt, hat dies bei der Steilspirale der Pilot selbst in der Hand. Märchen von Steilspiralen mit 25 m/sec. kann man getrost vergessen, mit 12 m/sec. kommt man auch ordentlich runter.

Ein paar Bemerkungen noch zum B-Stall. Daß man einen B-Stall immer zügig ausleitet, weiß jeder fortgeschrittene Flugschüler. Eine ganze Reihe von Schirmen fährt aber auch bei zügiger Ausleitung stark verzögert an, verharrt einige Sekunden im Sackflug. Die wichtigste Maßnahme: Nicht gleich an den Bremsen herumfuhrwerken, in dieser Phase sind die Schirme extrem empfindlich auf Steuerleinenzug! Besser mit völlig gelösten Bremsen einige Sekunden warten. In 9 von 10 Fällen wird der

Schirm von selbst wieder anfahren und normal weiterfliegen. Dauert der Sackflug an, dann die A-Gurte herunterziehen oder vordrücken. Den Schirm baldmöglichst vermessen lassen, ein Trimmungsfehler ist sehr wahrscheinlich.

Die Hochleister sind wie üblich ein ganz heißes Thema. Ich kann nur jedem, der nicht wirklich regelmäßig und viel fliegt, raten, die Finger davon zu lassen. Wer glaubt, ein 2-3er Hochleister ist fast noch ein 2er Gerät, irrt gewaltig. Nirgends ist der durch keinen Gütesiegeltest abzudeckende Fehlerpielraum für den Piloten so eng gesteckt, wie bei diesen Schirmen. Zu eng für den Großteil der Piloten.

Die Gurtzeuge

Erstaunlich, wie viele Piloten den neuesten Schirm fliegen, ihr Gurtzeug aber noch der Brizair-Ära entstammt. Diese Gurtzeuge haben meist noch eine sehr hohe Aufhängung und oft einen fixen, nicht verstellbaren Kreuzgurt. Meiner Meinung nach ist es eigentlich nicht möglich, einen modernen Schirm damit ausreichend sicher zu fliegen. Erstens ist fast kein Gewichtseinsatz beim Kurvenfliegen möglich, zweitens steigt die Twistgefahr (Eindreuen von Tragegurten und Fangleinen) in Extremsituationen gravierend. Ganz zu schweigen davon, daß diese Gurte über keinerlei Schutzvorrichtungen (Protektoren) verfügen. Es wird höchste Zeit, diese »Fossile« aus Sicherheitsgründen aus dem Verkehr zu ziehen.

Von sehr zweifelhaftem Vorteil sind die Gurtzeuge mit Rettungsschirmcontainer auf dem Rückenteil. Zwar ist der Rettungsschirm schön aufgeräumt, aber: Bei einer Rettungsschirmauslösung ist der Zugweg vom Griff zum Innencontainer so weit, daß ein vernünftiges, kraftvolles Werfen des Rettungsschirmes definitiv nicht möglich ist. Meistens braucht man schon 2/3 der Armspanne bevor der Innencontainer aus dem Außencontainer herauskommt und dann ist ein kontrollierter Wurf ausgeschlossen. Wir sehen das immer wieder bei Rettungsschirmöffnungen über dem See. Der Container wird dann einfach fallengelassen, die Öffnung erfolgt stark verzögert, häufig erst nach 100 oder 150 Höhenmetern. Was nützt einem der modernste Rettungsschirm,

wenn man das Ding nicht richtig werfen kann. Von einigen Gurtzeugherstellern ist das Problem erkannt worden. FreeX bietet ein Gurtzeug mit integriertem Frontcontainer an, die beste und würf-günstigste Anbringung überhaupt, allerdings müssen dabei Einschränkungen beim Schleppen und eine gewisse Sichtbehinderung nach unten in Kauf genommen werden. Die beiden italienischen Hersteller Dimensione Volo und Woody Valley haben Gurtzeuge mit integrierten Seitencontainern im Angebot. Der Rettungsschirm ist dabei voll seitlich integriert, behindert in keiner Weise und der Auslöseweg beträgt maximal 5-10 cm (beim Rückencontainer 25-45 cm!)

Die Rettungsschirme

Bei den Rettungsschirmen hat sich in den letzten zwei Jahren nicht so wahn-sinnig viel geändert. Alle modernen Reserven funktionieren problemlos und sicher. Wie bei den Gurtzeugen gibt es auch hier noch viele unakzeptable Überbleibsel aus den späten 80er Jahren. Diese sollten unbedingt ersetzt werden, zeichnen sie sich doch durch kleine Fläche (ca. 24 qm im Gegensatz zu ca. 35 qm einer modernen Reserve), hohes Sinken und hohe Pendelneigung aus.

Was es sonst noch zu sagen gibt

15. Juli: Durch den Unfall eines Freifliegers am Startplatz ist der Startplatz-fluglehrer abgelenkt. Ein Sicherheitstrainingsteilnehmer startet mit offenen Beingurten. Er fliegt, sich nur mit den Armen im Gurtzeug haltend und landet völlig entkräftet nahe des Landeplatzes. Anschließend sucht er die nahe des Landeplatzes gelegene Kapelle der heiligen Maria zum Rosenstock auf und besäuft sich abends fürchterlich.

29. Juli und 7. September: Bei Einklappübungen verfangen sich Leinen des Gleitschirmes in den aufgeschraubten Befestigungskarabinern für die Schleppklinke am Gurtzeug. Beide Piloten verlieren die Kontrolle über den Schirm und stürzen ins Wasser.

7. Juli: Ein vom Wallberg gestarteter Streckenflieger wird fast direkt über unserem Landeplatz mit seinem Hochleister in die Wolke gesogen. Wenig später kommt er, am Rettungsschirm

hängend, wieder heraus. Nach 1.000 Metern bleibt er unverletzt an einer Dachrinne hängen (zum Glück mit dem Rettungsschirm, nicht mit dem Auge). Sein Schirm hatte sich im B-Stall deformiert, das Flügelende verhängt. Beim anschließenden Spiralsturz löste er das Rettungsgerät aus. Hätte er ein Sicherheitstraining gemacht, so hätte er gewußt, daß erstens ein B-Stall bei beginnender Deformation sofort auszuleiten ist, und zweitens ein Verhänger zumindest in großer Höhe durch einen Fullstall recht zuverlässig wieder zu lösen ist.

Zum Schluß

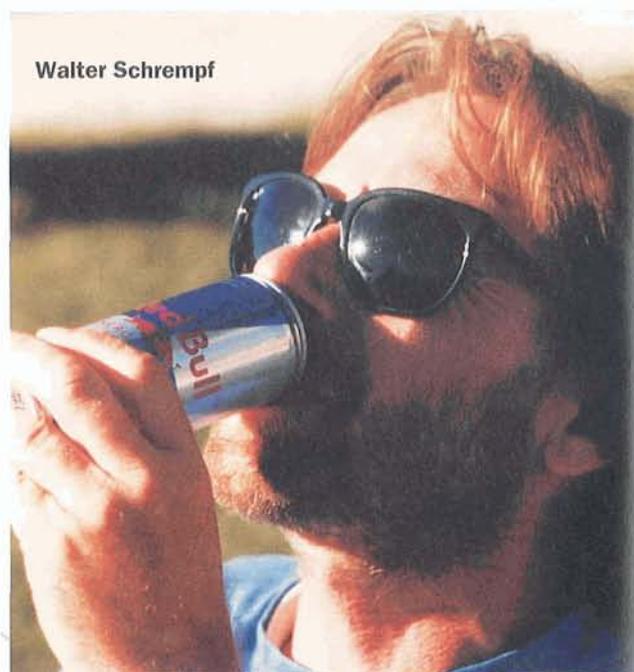
möchte ich mich bei allen Teilnehmern bedanken und die wetterbedingt vielen Wiederholer daran erinnern, nächstes Jahr unbedingt wiederzukommen und ihr Programm zu Ende zu fliegen. Basis für gute Arbeit ist ein kompetentes und harmonisches Fluglehrerteam.

Besonderen Dank deshalb an: Tony Dorner, Andi Pfister, Christoph Burger, Christa Vogel, Jürgen Stock, Richi Bergmann und Mäx Gülsever.

**WALTER SCHREMPF
SKY CLUB AUSTRIA**

Als Sicherheitstrainingleiter habe ich natürlich wie kaum ein anderer in unserem Flugsport Gelegenheit, nur durch Beobachten Erfahrungen zu sammeln. Zieht doch vor meinen Augen buchstäblich die ganze Geräteentwicklung der letzten Jahre vorbei. Ich sehe das Flugverhalten der Gleitschirme, wenn sie neu sind, und ich sehe die Veränderungen, wenn sie alt geworden sind. Im Sicherheitstraining bleibt eigentlich nichts verborgen.

Alle Erfahrungen aus dem vergangenen Sommer wiederzugeben, würde hier zu weit führen, deshalb habe ich nur ein paar markante Dinge herausgenommen, die besonders auffällig waren.



Walter Schrempp

Viele Gleitschirme sind vertrimmt

Startschwierigkeiten, automatisches Ohrenanlegen, Sackflugempfindlichkeit, wabbelige Front und Einklapper, die nicht aufgehen wollten, haben wir dieses Jahr bei dynema-beleiteten Schirmen überdurchschnittlich oft beobachtet.

Wir haben diese nach dem Training vermessen und dabei Leinenschumpfungen bis zu 80 mm festgestellt. Nach der Trimmungskorrektur flogen Schirm und Pilot wie neugeboren.

Steilspiralen werden generell zu schnell ausgeleitet

Ist schon das Einleiten einer Steilspirale für viele Piloten ein Problem (meist ein psychisches), so stellte sich das Ausleiten noch schwieriger dar. Deshalb möchte ich die Gelegenheit nutzen und der vielbeschriebenen Steilspirale hier nochmals ein paar Zeilen widmen.

In der Steilspirale entstehen hohe Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen dem Piloten und der Schirmkappe. Durch die Einwirkung der Fliehkraft beschleunigt der Pilot auf seiner Kreisbahn bis über 100 km/h, während die Kappe nur 40 bis 45 km/h fliegt. Würde man in dieser Position die Steuerleinen plötzlich freigeben, das heißt, die Schräglage abrupt beenden, dann würde der Pilot aufgrund seiner Massesträgheit mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit nach oben sausen. Dieses Hochschießen des Piloten kann bis zum dynamischen Strömungsabriß führen, insbesondere dann, wenn der

Pilot beim Hochschießen instinktiv bremst, was in diesem Fall genau verkehrt ist.

Dieses Hochschießen des Piloten wird vermindert, indem man die Steilschleife langsam ausleitet. Das heißt, man bleibt mit dem Körpergewicht kurveninnenseitig und gibt die Steuerleine nur zentimeterweise zögernd frei, um Umfangsgeschwindigkeit und Querlage beim Ausleiten gefühlvoll aufeinander abzustimmen. Hat man die Steuerleine kurveninnenseitig zu schnell freigegeben, sollte man (wieder kurveninnenseitig), nochmals nachbremsen.

Schirme drehen in der Steilschleife nach

So manche Piloten haben erstmals im Sicherheitstraining eine Steilschleife geflogen. Dabei ist ihnen aufgefallen, daß ihr Schirm nach dem Freigeben der Steuerleine in der Spirale noch 2 - 3 Umdrehungen nachdreht. Manche drehen sogar stabil weiter, obwohl beide Hände oben sind.

Die Ursache des stabilen Nachdrehens darzustellen, überlasse ich lieber einem guten Aerodynamiker. Ich finde diese Eigenschaft aber allein schon aus Bequemlichkeit so schlecht nicht.

Schließlich braucht man beim Spiralen nach der Einleitung keine Kraft mehr aufzuwenden um drinnenzubleiben. Einzig in der Betriebsanleitung des Fluggerätes sollte auf diese Eigenschaft hingewiesen werden, denn bei Gleitschirmen, die zum stabilen Nachdrehen neigen, sollte man die Spirale aktiv ausleiten. Am besten bewährt und von den Trainingsmitgliedern auch gut umgesetzt hat sich folgende Technik:

»Kurvenaußen leicht anbremsen, kurveninnere Bremse dosiert (10 - 20 cm) lösen. Beim ersten spürbaren Nachlassen der Querlage zur weiteren Regulierung von Querlage und Geschwindigkeit kurveninnen nach Bedarf nachbremsen. Nach Erreichen der Normalfluglage (der Oberkörper ist jetzt aufgerichtet) beide Bremsen ganz freigegeben.«

sität (die übrigens ganz normal ist) legt sich meistens nach dem ersten Briefing, in dem alle Flugmanöver genau besprochen werden, spätestens aber nach dem ersten Flug. Begeisterung begleitet die meisten Piloten auf jedem weiteren.



Peter Geg

Die Flugprogrammzusammenstellung sollte von jedem Teilnehmer selber erfolgen, denn dieser kennt seine Stärken und Schwächen am besten. So ist ein großer Lernerfolg zu beobachten. Funkbegleitung während der Flugmanöver ist von enormer Wichtigkeit. Flugsituationen können vom Fluglehrer vorangekündigt werden und der Pilot kann direkt reagieren. Fehlreaktionen werden unterbunden oder können sofort korrigiert werden. Manchmal werden Bewegungsabläufe auch erst auf dem Video richtig klar. Es ist auch festzustellen, daß es Piloten gibt, für die der Notschirm ein »Heiligtum« ist, welches man ja nicht anfassen darf. Jeder, der einmal in einem Sicherheitstraining die Reserve gezogen hat, der weiß was in einer Notsituation auf ihn zukommt, und benutzt diese dann auch.

Fast alle Piloten haben ihren Schirm richtig zu manövrieren gelernt und für viele ist ein Sicherheitstraining bereits ein Muß spätestens nach jedem Schirmwechsel.

PETER GEG
FLUGLEHRER

Bei den von uns veranstalteten Sicherheitstrainings ist mir besonders aufge-



Volker Nies

B-Stall nach der Rettungsgeräteausrüstung

Die wegen des hohen Sinkwertes nachteilige Scherenstellung zwischen Gleitschirm und Rettungsgerät bildete sich am geringsten aus, wenn der Pilot den Hauptschirm nach der Rettungsgeräteausrüstung in den B-Stall ziehen konnte.

VOLKER NIES
WEITERBILDUNGS-
ZENTRUM
KLEWEEALP/CH

Die Möglichkeit, sich an einem Sicherheitstraining weiterzubilden, wurde auch in diesem Jahr von vielen Piloten genutzt. Vom gerade geprüften A-Schein-Piloten bis hin zum ambitionierten Streckenflugcrack war alles vertreten. Und alle haben einen Schritt vorwärts gemacht und dazugelernt. Anfängliche Nervo-

fallen, daß ein Großteil der Teilnehmer recht gute Vorkenntnisse in Sachen extreme Flugzustände mitbrachte. So waren die theoretischen Grundlagen bezüglich Erkennung und Behebung von Einklappen und Strömungsabrissen sowie die Durchführung von Schnellabstiegsmethoden weitgehend bekannt. Auf theoretischem (und praktischem) Neuland bewegten sich dann aber doch einige, wenn es um die Tücken seitlicher Verhänger und um das Thema »stabile Steilschlangen« ging. Deshalb hierzu ein paar Anmerkungen, die vermutlich für viele und besonders für Hochleistungspiloten interessant sein dürften.

Was ist überhaupt ein Verhänger? Als Verhänger bezeichnet man einen seitlichen Einklapper, bei dem die Flügelspitze zwischen Leinen eingeklemmt ist und deshalb das Segel nicht selbständig oder über die normale Auspumpreaktion öffnet. Verhänger können nur bedingt praktisch simuliert werden, da Gütesiegelgeräte der niedrigeren Klassen naturgemäß nicht zu Verhängern neigen sollten. Deshalb ist gerade für diesen Extremfall eine gute mentale Vorbereitung wichtig, um dann im Ernstfall schnell und richtig ohne Panik reagieren zu können! Also gelegentlich die verschiedenen Situationen im Kopf durchspielen. Da auch relativ kleine Verhänger den Schirm in eine brutale Steilschlangenspirale bringen können, wenn man nur lange genug das Gegenbremsen verschläft, gilt wie bei jedem seitlichen Klapper: zuerst dosiert gegenbremsen (das Gerät am automatischen Wegdrehen hindern), dann probieren den Verhänger zu lösen.

Wie? Entweder die Stabilleine (meist am B-Tragegurt außen eingehängt) nach außen herausziehen und damit das eingeklemmte »Ohr« herausziehen oder per Herunterreißen mehrerer A-Leinen einen deutlichen Einklapper auf der Verhängerseite herbeiführen, der

die klemmenden Leinen entlasten und dadurch das »Ohr« freigeben soll. Wirklich routinierte Hochleistungspiloten könnten auch noch die Holzhammermethode des Leinentlastens mittels Fullstall anwenden, ausreichend Höhe über Grund vorausgesetzt!

Sollten die Ausklemm-Manöver erfolglos enden, kann man auch mit dem teilweise eingeklappten Schirm sicher notlanden. Dafür muß man jedoch zuerst die Flugstabilität und Steuerbarkeit des Schirmes überprüfen, indem man mit viel Gewichtsverlagerung und sehr vorsichtig ausprobiert, ob man gegen den Klapper und dessen Autorotation ein leichte Kurve fliegen kann. Achtung! Man bewegt sich dabei je nach Schirmtyp und Klappgröße sehr nahe am Strömungsabriß. Sind die Manövrierfähigkeit und Resteigengeschwindigkeit sowie die Sinkgeschwindigkeit für einen stabilen Landeanflug o.k., kann man unter strikter Vermeidung von engen Gegenkurven ein etwas größeres Notlandefeld anfliegen. Ist das Segel jedoch schlecht stabilisierbar und man fühlt förmlich den beginnenden Strömungsabriß, muß immer der Griff zum Rettungsgerät mit eingeplant werden, sobald die Sache unkontrolliert und bodennah (unter 100 m GND) abläuft.

Immer öfter beobachten wir, daß moderne Gleitschirme in starken Steilschlangen nach dem Freigeben der Bremse nachdrehen oder stabil weiterspira-

len und deshalb aktiv ausgeleitet werden müssen (was übrigens für die meisten Luftfahrzeuge normal ist). Dies ist für den geübten Piloten einfach zu beherrschen, vorausgesetzt er weiß, daß sein Gerät nachdreht, und er hat gelernt, es aktiv auszuleiten. Ausgeleitet wird durch deutliches Gegensteuern oder beidseitiges Bremsen und bewußt mittiges Sitzen im Gurtzeug. Wie erwähnt, kein Problem wenn man mental vorbereitet ist, die G-Kräfte kennt und nicht vor Schreck zur Salzsäule erstarrt wenn der Schirm etwas nachdreht. Als weitere Besonderheit beim Ausleiten ist mir persönlich, besonders beim Fliegen mit sehr leistungsstarken Geräten, mehrmals passiert, daß ich völlig unvorbereitet, weil eigentlich die Luft total ruhig war, großflächige Klapper einflieg, indem ich in meinen eigenen Wirbel hineingeflogen bin. Seitdem leite ich die Steilschlangenspirale möglichst so aus, daß ich zügig, gerade und gegen den Wind aus dem Downwash-Bereich meiner eigenen Spiral-Luftwirbel herausfliege.

Ansonsten ist mir '96 wie eh und je aufgefallen, daß die Starttechnik bei nicht ganz optimalen Windbedingungen oder Starkwind bei vielen Piloten weit hinter dem Können beim Flug nachhinkt. Viele wissen das sogar, aber? Die meisten Hersteller (Kompliment) haben das Jahr 1996 wesentlich dem guten Startverhalten ihrer neuen Geräte gewidmet. Ich wünsche mir des-

Markus Hanfstängl



halb, daß 1997 zum Jahr der Starttechnikverbesserung bei vielen Gleitschirmpiloten ernannt wird.

*MARKUS HANFSTÄNGL
DHV-DRACHEN TESTPILOT*

Seit fast 10 Jahren teste ich nun schon Drachen fürs Gütesiegel. Daß die Gütesiegelprüfung wichtig ist und viel zur Gerätesicherheit beiträgt, ist unbestritten. Trotzdem hatte ich schon mehrere Unfälle mit geprüften Geräten, weil auch die besten Testmethoden nichts nützen. Auch einen Drachen mit Gütesiegel kann man mit Gewalt oder Flügf Fehler vom Himmel holen. Der oft vernachlässigte Vorflugcheck ist lebenswichtig.

Dazu 3 Beispiele:

Bei einem Drachen mit doppelter Querrohrsicherung hängte ich den oberen Anschlag nicht ein. Durch die starke Belastung beim Testflug (wie es auch in harter Thermik hätte passieren können) drückte das Querrohr gegen das Obersegel, bis dieses vom Achterliek bis zum Turm zerriß - die Landung am Rettungsschirm war recht hart.

Ein russischer Drachen zeichnete sich bei Testflügen durch äußerst gutmütiges Verhalten aus. Das Gerät machte sehr viel Spaß - zuviel! Ich staltte zu abrupt, fiel ins Segel und verbog dabei die Segellatten total. Die Landung mit dem stark nach einer Seite ziehenden Gerät war schwierig.

Anläßlich eines Demoflugs bei einem Flugtag wollte ich das Testprogramm vorführen. Obwohl der Drachen einfach nicht trudelte - er wehrte sich durch starken Bügeldruck - wollte ich diese Flugfigur unbedingt zeigen und versuchte es mit Gewalt. Nach hinten Wegrutschen und Tucken waren die sofortigen Folgen. Ein Flügelrohr brach, das andere war aufgebogen. Das Rettungsgerät war wieder die einzige Chance.

Das Resümee aus diesen 3 Beispielen zeigt, daß es keine absolute Gerätesicherheit gibt. Aufbaufehler, Überreizen von Flugzuständen - ob beim Kunstflug oder auch bei zu wilden Wetterbedingungen - hält kein Drachen aus.

*HARRY BUNTZ
DHV-GLEITSCHIRM
TESTPILOT*

Auf Tuchföhlung!

21. März 1996, ein ganz normaler Testalltag, ruhiges Frühjahrs-wetter, hohe Stratosbewölkung, kalt und jede Menge Hektik. Ein vorgeflogenes Muster muß überprüft und ein Fluggutachten erstellt werden.

Der Rat von meinem Freund und Ex-Arbeitskollegen Michi Bethmann (mit ihm verbrachte ich mehr Nächte als seine Frau), der Schirm sei beim Vorflug des Herstellers ziemlich weit nach vorne geschossen, ist noch nicht vergessen. Aber das war letzte Woche in München.

Jetzt stehe ich bis zu den Knöcheln im Schnee und starte. Ja, diese niedlichen kleinen Schirme fliegen beachtlich: Guter Staudruck, zügige Steuerreaktionen, einfach Fun! Wie gesagt, daß dieses Ding mit Vorsicht zu behandeln ist, sitzt im Unterbewußtsein fest.

Der Funkspruch vom Videoman Mäx lautet: »Bist im Bild, kannst loslegen.« Als Testgrufty mag man ja noch ein wenig Dynamik spüren, so fangen wir gleich mal mit dem Sackflug an: Null Problemo! Weiter geht's zum Anrudeln: Starkes Vorschießen ohne Klappen. Das wird heiteres Trudeln: Einseitiger Stömungsabriß mit 360 Grad Drehung. Der Schirm steht satt über mir, schnelle Freigabe der Bremse, erneutes starkes Vorschießen, aber immer noch kein Einklappen. Beurteilung: Ein dynamisches zer Gerät.

Mal schauen, wie es weiter geht beim Stall: Beide Bremsen auf 100 Prozent, die Kiste kippt gemütlich zurück, vergleichbar mit Omis Schaukelstuhl. Unruhiges Stallverhalten, aber leicht zu kontrollieren. Die ersten 90 Grad des



Vorschießens fühlen sich noch sehr human an, aber irgendwie will dieses blaue Ding mich. Das Miststück beschleunigt um mich herum und versucht mich zu schlucken. Es zieht mich an gestreckten Leinen und Tragegurten seinem Maul entgegen. Irgendwie hat dieses Ding Mundgeruch! Ich will da nicht hinein. Aber bevor ich mich wehren oder schreien kann, bin ich schon gefressen. Hübsch verhüllt mit 42 g/qm beschichteten Nylon wie ein Monument von Verpackungskünstler Christo. Mein erster Freifall, ein Blindflug? Mit ein paar Tritten entlang den Zwischenrippen versuche ich ins Freie zu gelangen. Heller wird es zwar nicht, aber das Windgeräusch ist deutlich besser zu hören. Richtig einprägen kann ich mir die Route natürlich nicht, weil ich mich mental schon auf meinen Ausstieg vorbereiten muß. Der scheitert, denn die 1,7-mm-Leinen drehen mir die Sauerstoffzufuhr ab. Verdammt, ich bin ein friedliebender Mensch, aber so geht's einfach nicht!

Ich zapple wie wild und wehre mich mit Händen und Füßen. Jetzt, da die Strangolos nicht mehr so aufdringlich sind, wird es Zeit für meine rot-gelb gesteierte Rundkappe. Die muß gelüftet werden, bevor sie mich vor dem harten,

Reiner Brunn

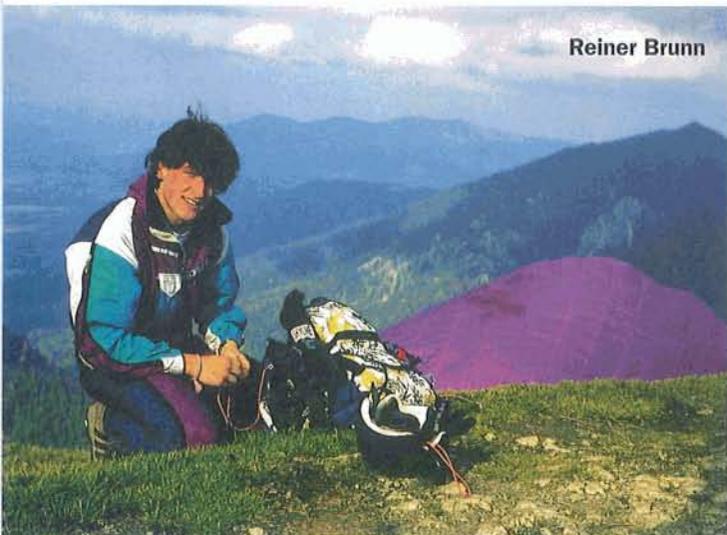


Foto: Bernd Schmitt

io Grad warmen Wasserlein rettet. Der Fahrtwind öffnet das Päckchen so schnell wie nie, das Windgeräusch nimmt abrupt ab. Und in mir kommt eine heimelige Wärme auf. Ich werde meine Verlobte wiedersehen, yeah! Noch 3 Sekunden bis zum Aufprall im Wasser. Aber ich mag jetzt nicht baden. Hoffentlich sind die Jungs bald da, um mich aus dieser Badewanne zu fischen. Ach, ist es so schön, im März ein buntes Schlauchboot auf einen zubrausen zu sehen. Ein wenig erschrocken schauen die Jungs schon drein, aber mein Redeschwall läßt sie zu stillen Zuhörern werden. Dieser TrimmEinstellung konnte ich kein DHV-Gütesiegel erteilen.

Ich kann mir meine »Spielsachen« meistens nicht selbst aussuchen aber Ihr habt die Wahl, ein Gerät nach Flugspaß und Sicherheit anzuschaffen. Viel Spaß in der Flugsaison 1997!

**REINER BRUNN
DHV-GLEITSCHIRM-
TESTPILOT**

Die Erfahrungen, die ich im Testbetrieb beim DHV 1996 gemacht habe, sind größtenteils in den Testflugprotokollen festgehalten und dokumentieren die Gütesiegeleinstufung der geprüften Gleitschirme.

Erwähnenswert ist meines Erachtens, daß mittlerweile eine hohe Übereinstimmung herrscht zwischen Herstellervorstellung für die erstrebte DHV-Klasse und der letztendlich von den DHV-Testpiloten erteilten Einstufung. Dar-

aus läßt sich erkennen, wie gut die »Zusammenarbeit« zwischen Herstellern und DHV funktioniert, wovon nicht zuletzt jeder einzelne Pilot profitiert.

Was in diesem Zusammenhang noch interessant erscheint, ist die Tatsache, daß bereits einige Hersteller auf eine Zulassung ihrer Gleitschirme mit sogenannten Kreuzgurtzeugen (GX-Gurtzeuge), also Gur-

te mit fixer, nicht verstellbarer Kreuzverstrebung verzichten.

Gerade in letzter Zeit hat sich gezeigt, daß Gleitschirme in Verbindung mit diesen Gurten im Vergleich zu Brustgurtzeugen (GH-Gurtzeuge) in einigen Testflugfiguren deutlich schlechter abschneiden bzw. kein Gütesiegel bekommen. Unter anderem stellte sich heraus, daß bei der wichtigen Flugfigur »Steilspirale« die Problematik des Nachdrehens in Verbindung mit einem Kreuzgurtzeug (GX) deutlich höher ist, jedoch auch bei einigen Gleitschirmen mit Brustgurtzeugen (GH) existiert.

Sowohl bei Hochleistern, Intermediates als auch bei Einsteigerschirmen können besonders bei effektiven Steilspiralen (Sinkgeschwindigkeit mehr als 8 m/s) die Gleitsegel nachdrehen bzw. stabil in der Spirale verbleiben. Zur Erläuterung soll folgender Auszug aus den DHV-Gleitsegel-Bauvorschriften dienen:

Ein DHV-Klasse-1-Gleiterschirm, »darf« nach Freigabe der Bremse bis 180° nachdrehen, ein 2er bis 360°, ein 2-3er mehr als 360° und erst ein 3er Gerät darf stabil in der Steilspirale bleiben, also ein aktives Ausleiten der Steilspirale vom Piloten erfordern. An Beobachtungen und vor allem an Gesprächen mit Piloten läßt sich erkennen, daß es Wissensdefizite

im Umgang mit der Steilspirale zu geben scheint.

Man kann immer wieder beobachten, wie Steilspiralen unüberlegt weit bis in Bodennähe geflogen werden und es dabei zu gefährlichen Flugzuständen kommt - nicht selten aus übertriebenem Geltungsbewußtsein.

Eine weitere Erfahrung '96 war für mich die ungewollte Beobachtung einiger Bi-Place-Piloten, die Anlaß zum Nachdenken gab. Einige Piloten scheinen sich nicht im geringsten bewußt zu sein, welche Verantwortung sie als Bi-Place-Piloten ihren Passagieren gegenüber haben. Nicht nur Starts bei schlechten Bedingungen, sondern mangelndes Können und hohe Risikobereitschaft gefährden vor allem ihre Begleiter.

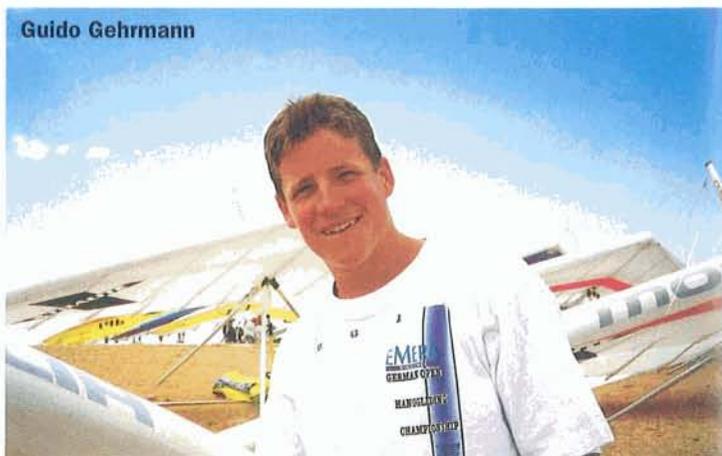
Ich denke, daß hier ein wichtiger Punkt für die kommenden Flugaisonen liegt, um folgenschwere Unfälle zu vermeiden und den Ruf und die Sicherheit unserer Sportart zu erhalten bzw. zu verbessern.

**GUIDO GEHRMANN
WELTCUP-SIEGER
DRACHEN 1996**

Diese Saison ist für mich wahrscheinlich erfolgreicher gelaufen, als ich es mir selber zugetraut hätte. Der einzige und einfachste Grund dafür ist dabei lediglich, daß ich mich noch nie vorher so oft und so viel in der Luft befunden habe, speziell unter Wettkampfbedingungen. Sehr viel geholfen hat hier natürlich, daß ich den vergangenen Winter in Australien verbringen konnte und deshalb »warmgeflogen« ins Frühjahr startete.

Zum Vielfliegen braucht man natürlich viel Zeit. Diese hatte ich zwar

Guido Gehrmann



schon, als ich noch auf der Schule war, doch da mangelte es wiederum an Fahrmöglichkeiten, gerade auch unter der Woche, wenn natürlich alle anderen, älteren Fliegerfreunde arbeiten. Nach dem Abi dann in meiner Zivi-Zeit mit eigenem Auto merkte ich erstmals, was es heißt, Freiraum zu haben und selbständig zu sein. Nie zuvor hatte ich so viel Zeit (und Geld) wie als Zivi, die ich auch voll mit Fliegen verbrachte. Das war letzte Saison und ich könnte beinahe behaupten, dort habe ich das Gefühl entwickelt, der Drachen sei Teil meines Körpers. Ein herrliches Gefühl, das einem riesiges Vertrauen und Sicherheit gibt, aber auch sehr schnell gefährlich werden kann. Tatsächlich wurde ich auch durch einen glimpflichen Zwischenfall in dieser Gefühlsduselei eingebremst. Diese Saison hat sich die Vielfliegerei und Verwachsenheit mit dem Fluggerät dann auch in Wettbewerbsergebnissen niedergeschlagen. Früher dachte ich, dazu gehöre viel mehr Theorie und Bücherlesen.

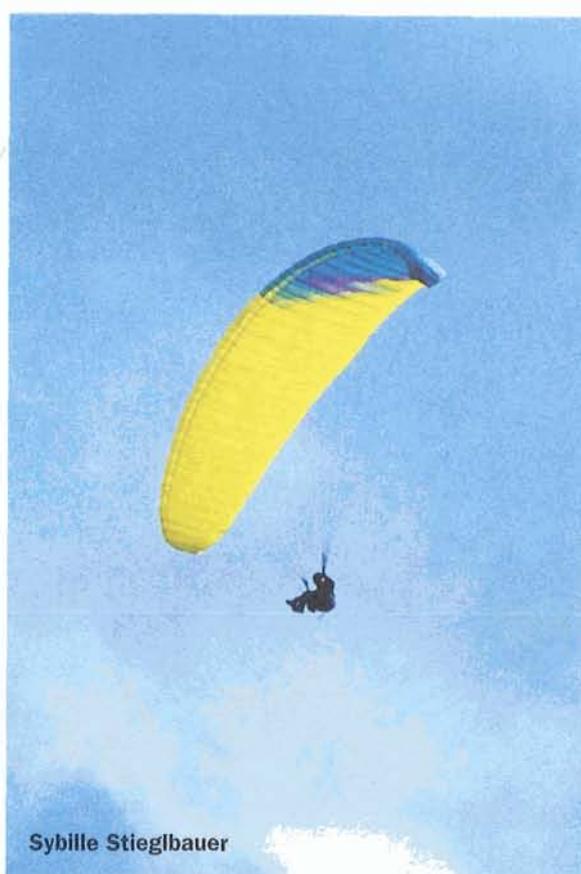
Diese Saison habe ich erstmals richtig gespürt, wieviele Freunde man wie schnell international beim Fliegen kennenlernt, mit der Folge, daß ich mich bei größeren Wettbewerben nicht nur aufs Fliegen freue, sondern auch auf die Freunde aus aller Welt. Es ist wie eine große Familie, die sich immer wieder trifft.

**SYBILLE STIEGLBAUER
GLEITSCHIRM-NACH-
WUCHSPILOTIN**

Junior-Challenge, Startplatz Emberger Alm. Stefan Mast verkündet die Aufgabe: Ein Air Started Race mit ca. 70 km. Mich trifft der Schlag! Wo bin ich hier nur gelandet? Bisher waren meine Streckenflüge nie so besonders berühmt, und dokumentieren wollte ich schon gar nicht.

Jetzt stehe ich hier am Rande des Nervenzusammenbruchs. In meinem Kopf überschlägt sich alles. habe ich das Schirmfoto? Das Taskbord? Wo sind die Wendepunkte auf der Karte? Meine Herz klopft so laut, das hört man bestimmt bis unten am Campingplatz.

Endlich gestartet, sortieren sich die Gedanken wieder. Jeder gibt sein Be-



Sybille Stieglbauer

stes, auch bei mir entwickelt sich langsam Ehrgeiz. Es stellt sich heraus, daß es eigentlich viel einfacher ist, im Pulk zu fliegen. Jedes Steigen ist perfekt von ein paar Piloten markiert. In schwierigen oder bockigen Situationen fange ich an, mich selbst zu motivieren, die anderen können's ja auch. Die Zeit vergeht wie im Fluge. Um mich herum sind immer weniger Piloten in Sicht und die Kraft läßt auch immer mehr nach, doch die Motivation steigt. Ich gebe mein Bestes und schaffe sogar die letzte Boje.

Fürs Ziel hat's nicht mehr gereicht, etwa 2 km davor stehe ich am Boden. Schade, aber ich bin dann doch recht zufrieden mit mir. Ohne Wettkampf wäre ich wohl nie so weit gekommen. Ich habe gelernt, daß so vieles möglich ist, wenn es nur einen Grund gibt, es zu versuchen.

**ACHIM JOOS
GLEITSCHIRM-NACH-
WUCHSPILOT**

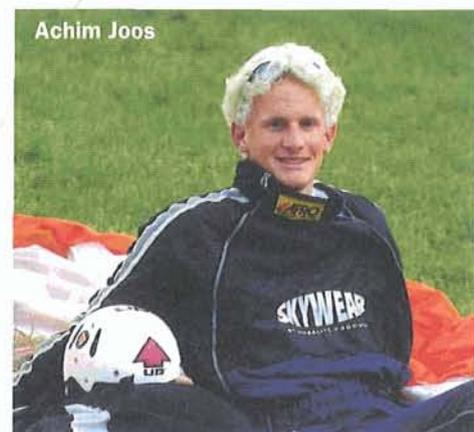
Durch den verregneten Sommer konnten von allen Ligawettbewerben und Worldcups, an denen ich teilnahm, nur 3 offiziell gewertet werden. Somit flog ich im Februar den Worldcup in Venezuela, im Juli den Worldcup in der spanischen Sierra Nevada und als Mitglied

der deutschen Nationalmannschaft die Vorweltmeisterschaft in den spanischen Pyrenäen.

Daraus folgernd könnte man verständlicherweise denken: »Wenig Flüge - somit wenig neue Erfahrungen«. Das ist falsch! Dieses Jahr habe ich erkannt, wie wichtig die Motivation beim Wettbewerbsfliegen ist.

Die Frage lautet also: Wie kann man bei so vielen Schlechtwetterperioden wie in diesem Jahr die Motivation »hochhalten«? Vereinzelt hapert es bei mir noch daran, die volle

Konzentration und Motivation während eines Wettbewerbes aufrechtzuerhalten. Dies wirkt sich oft so aus, daß ich am Anfang des Wettbewerbes deutlich konzentrierter und dadurch besser fliege als am Ende. Durch mangelnde Kon-



Achim Joos

zentration sind mir zu viele Leichtsinnsfehler unterlaufen. Ich habe mittlerweile mit verstärktem Konditions- und Mentaltraining begonnen und jetzt schon Verbesserungen festgestellt.

Zusätzlich bin ich davon überzeugt, daß in einem Team, in dem sich die Piloten gegenseitig motivieren, deutlich bessere Leistungen erfliegen werden. Mein Ziel für das Flugjahr 1997: Durch gezieltes Training das Genannte in den »Griff« zu bekommen, um in unserem wunderbaren Sport Erfolg zu haben und ganz vorne mitmischen zu können. ◁

St. Hilaire



Auch dieses Jahr wurde der kleine Ort St. Hilaire 25 km nördlich von Grenoble wieder zur Wallfahrtsstätte für Drachen- und Gleitschirmflieger aus ganz Europa. Und das nicht ohne Grund. Zählt doch der »Coupe Icare« zu der größten Veranstaltung seiner Art. Und so machte auch ich mich am 3. Septemberwochenende auf in Richtung Süden.

Für die lange und etwas anstrengende nächtliche Anreise wurde ich bereits am Samstagmorgen durch den Anblick acht nebeneinander startender Heißluftballons entschädigt, die in den leicht bewölkten Morgenhimmel zogen. Der anschließende Ziellandewettbewerb gab dem Frühstück am Landeplatz eine besondere Note. Danach eilte ich noch kurz zum Ausstellungszelt, wo von Lenkdrachen bis Salatschüsseln alles angeboten wurde und wo bereits um die Mittagszeit nicht nur »fliegende« Besucher angezogen wurden.

Die Auffahrt zum Startplatz wurde zum waghalsigen Manöver, da ich mehr auf die Kapriolen eines Gleitschirmfliegers als auf die Straße achtete. Toni Bender zeigte dem staunenden Publikum, daß der Pilot nicht zwangsläufig immer unter dem Gleitschirm hängen muß.

In St. Hilaire angekommen wurde man, wie bereits letztes Jahr, mit zwei großen Ausstellungszelten empfangen. Alle namhaften Anbieter der Drachen- und Gleitschirmszene präsentierten



Uli Wiesmeier

Die prämierten Filme

Großer Preis des Festivals: **ESCAPE** von Uli Wiesmeier/D. Faszinierende Gleitschirmaufnahmen in beeindruckender Berglandschaft der Dolomiten. Absolut verdienter Sieger des Festivals.

Preis des Publikums und Preis für Humor: **22ième COUPE ICARE** von Marc Jimenez/F. Ein Bericht über das letztjährige Festival. 20 minütige heitere Unterhaltung. Einer der Highlights des Festivals.

Preis für Artistik und Realisation: **SKY SURF A TROIS** von Patrick Passe/F. Atemberaubende Akrobatik im freien Fall. Gut gemacht, immer wieder gern gesehen.

Preis für Dokumentation: **FLYING FOOLS** von Jan Bocek/CZ.

Preis für Reportage: **LES CHEVALIERS DE LA MANJHA** von Sophie Dauwe/B. Etwas zu ausführliche Reportage über Lenkdrachenwettbewerbe.

Preis für Szenario: **BASE** von Steve Edmonds/GB. Film über Fallschirmspringer, die von Hochhäusern und Antennen springen. Zu lange Interviews, Aufnahmen teilweise in miserabler Qualität.

Spezialpreis der Jury: **VOL D'ESPOIR** von David Zopetti/I. Packender Bericht über blinden Gleitschirmflieger.

AIREL

... TROTZDEM, RÜPRECHT!

EIGENTLICH HÄTTEN ALLE
PILOTEN DIESES
HIMMLISCHE
FLUGVERGNÜGEN
VERDIENT ...

Wir haben das Zelt zum Fliegen!



hier ihr Zubehör. Gerätehersteller suchte man jedoch größtenteils vergeblich. Sensationelle Neuigkeiten habe ich nicht entdeckt. Die Preise für Zubehör liegen durchschnittlich 10-20% höher als in Deutschland, also ist kaum noch ein »Schnäppchen« zu machen.

Interessant war der Gebrauchtmarkt für Gleitschirme. An einem Stand, ähnlich einer Gepäckaufbewahrung, kann der Verkäufer sein Gerät abgeben, der Interessent wird auf einer großen Tafel über das Angebot informiert. Der Verkäufer braucht so nicht den ganzen Tag neben seinem Schirm sitzen!

Vom Atlas bis zum turmlosen Hochleister bot der Gebrauchtmarkt seitlich neben den Ausstellungszelten dem Interessenten eine große Auswahl. Die Anzahl der Käufer hielt sich jedoch in Grenzen, was wohl auch am inzwischen einsetzenden Regen lag.

Die Galaveranstaltung des Filmfestivals fand dieses Jahr erstmals in einem Zelt statt, da das bisherige Kino dem Besucherandrang nicht mehr gewachsen war. Besonders angenehm empfand ich, daß das Zelt nur 5 min entfernt vom Ausstellungsgelände lag. Das großdimensionierte Zelt bot endlich genügend Platz für alle Besucher. Hier wurde am Samstagabend die Preisverleihung vorgenommen. Anschließend wurden einige der prämierten Filme gezeigt. Besonders beeindruckend fand ich den Film SKY SURF A TROIS von Pa-

trick Pas-
se aus Frank-
reich, die schö-
nen actionreichen
Aufnahmen der drei
Sky-Surfer bieten 20
Minuten Kurzweil. Den
»Grand Prix du Festival«
bekam Uli Wiesmeier für
seinen Film ESCAPE. Tolle
Gleitschirmaufnahmen zwischen
atemberaubenden Berglandschaf-
ten der Dolomiten werden nur noch
von der SchlußEinstellung der aus dem
Nebel ragenden Berggipfel übertroffen.
Der immer kleiner werdende Anteil von
Drachen- und Gleitschirmfilmen setzte
sich auch in diesem Jahr weiter fort,
das überwiegende Angebot kam aus der
Fallschirmspringer-Szene.

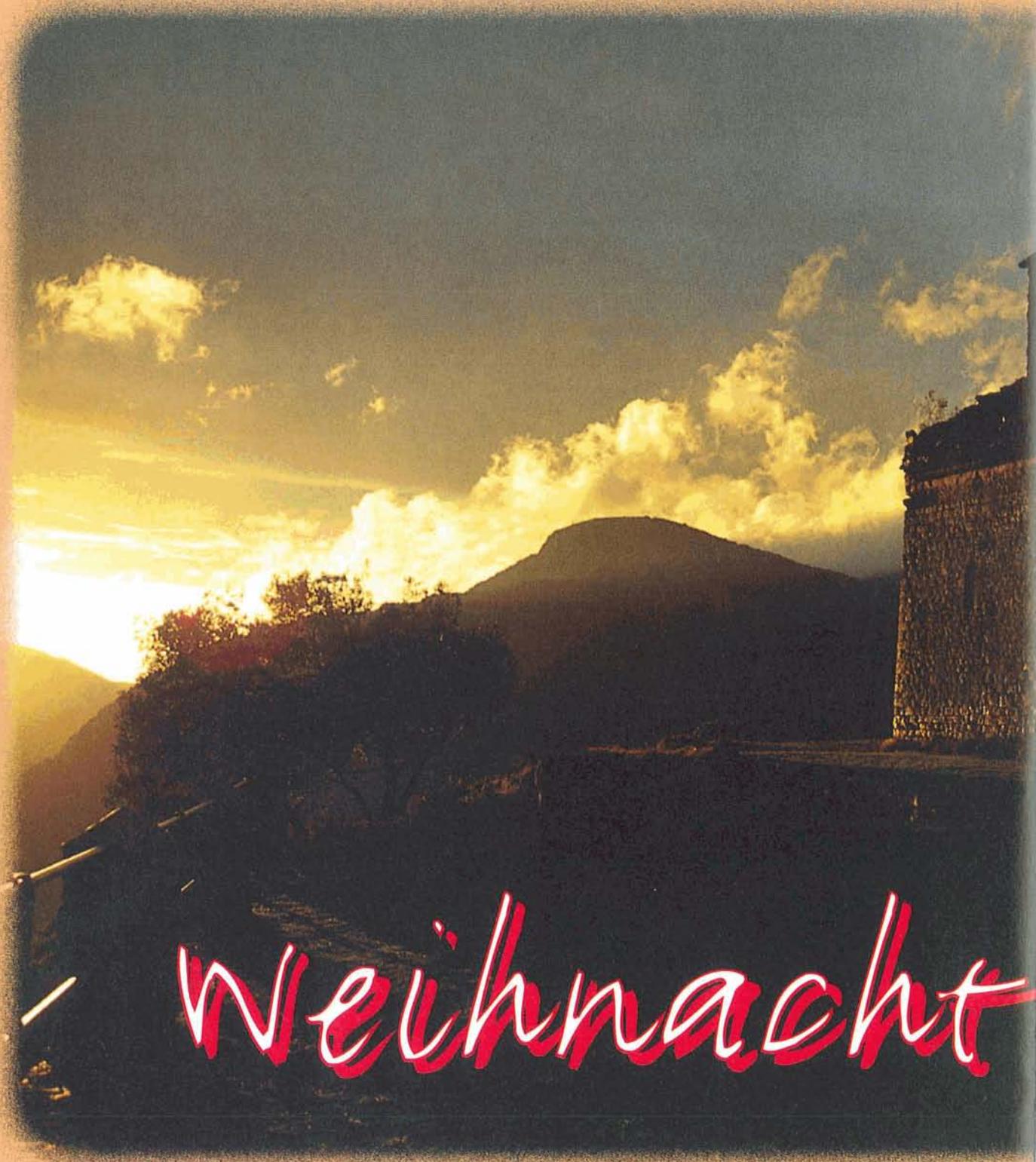
Der Sonntagmorgen wurde dann zur
Zitterpartie: Würde das Wetter halten
für den Verkleidungswettbewerb? Es
hielt nicht. Die dichte Bewölkung riß
nur einmal kurz auf, drei Drachen star-
teten, wobei der Dritte der »3 Bärtigen
von ZZ-Top« nach ein paar Minuten im
Nebel verschwand. Die Akteure ließen
sich davon jedoch nicht die Laune ver-
derben und präsentierten dem am
Startplatz ausharrenden Publikum ihre
Kreationen. Besonders phantasievoll

fand
ich ein
fliegendes
Formel-1-Au-
to, eine Grup-
pe Bergarbeiter
mit Draisine sowie
eine fliegende Kuh.

Jürgen Klein



Foto: Jürgen Klein



weihnacht

Der »Sommer« 1996 wird bei den meisten von uns nur wenige schöne Erinnerungen an gute Flugtage hinterlassen haben.

Zu oft stand man in Mitteleuropa im Regen. Nun ist der Ofen endgültig aus und viele zieht es thermikmäßig in den Süden.

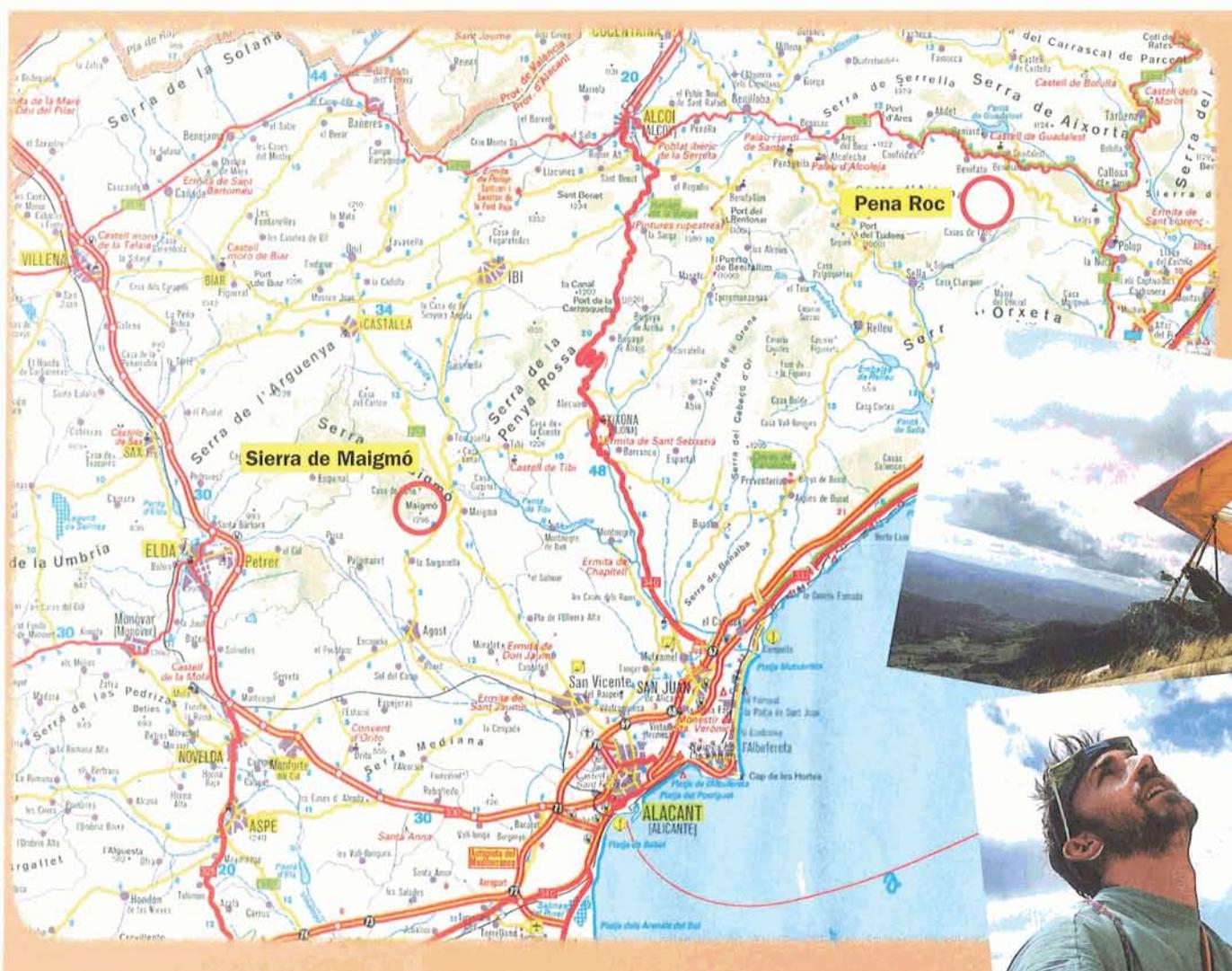
Dieser Trend führte in den vergangenen Jahren zu Ballungen in den bekanntesten Flugarenen. Einige Gebiete in Spanien waren so überlaufen, daß Probleme auftraten.

Werner Strube stellt andere Winterfluggebiete Spaniens vor, die bisher weniger bekannt sind, in der Qualität den Modegebieten jedoch nicht nachstehen!



St-hermik

Fliegen in Spanien



Werner Strube

Sierra de Maigmo

Ein beliebter Flugberg, der meistens direkt vom Meereswind angeströmt wird. Über die Mittagstunden ist es oft zu turbulent, um fliegen zu können. Gelandet wird gegenüber dem Restaurant »Mesón Maigmo«, wo man nach den anstrengenden Flugstunden gut und günstig seine Energiereserven wieder auf-tanken kann. Weitere interessante Gebiete befinden sich in nächster Nähe.

Zum Ausgangsort

Über die A7 und/oder die N340 bis zur Küstenstadt Alicante. Nordwestlich von Alicante liegt der Ort San Vicente del Raspeig.

Zum Startplatz

Von San Vicente nach Norden Richtung Castalla. Nach knapp 20 km kommt man zu einer Tankstelle und einem Restaurant auf der rechten Seite. Ein paar hundert Meter später kommt eine Kreuzung, bei der es links nach Agost weg-geht.

Hier fährt man weiter Richtung Ca-stalla. 2 km nach der Straßenkreuzung »Ibi-Tibi« fährt man, 300 m nach der Ki-lometermarkierung »25« nach links in eine Piste. Die Piste ist mit »Parc Natu-ral Monte Maigmo« bezeichnet. Nach 2,5 km geht eine Teerstraße links hin-auf. (Gelbe Markierung »2 km« auf der Fahrbahn). Nach gut 2 km verläßt man die Teerstraße bei einem Picknickplatz »Balco d'Alacant« nach links, um einer Piste zu folgen. Nach 500 m zum Teil schlechter Piste erreicht man Parkmög-lichkeiten. Von hier in wenigen Minu-ten zu Fuß durch ein Wäldchen in süd-liche Richtung ansteigen. Gleitschirm-symbole führen einen zum Startplatz.

Startplatz

Große Fläche in südöstlicher Richtung. Windfahne und Aufbauplätze vorhan-den.

Bei Ostwind ist es angebracht, weiter westlich von einem höheren Platz zu starten, um nicht in das Lee eines Fels-vorsprungs zu geraten.

Landeplatz

Gleitschirm

Gegenüber der Tankstelle und dem Re-staurant, die an der Straße zum Start-platz liegen. Relativ eng, kleinere Bäu-me stehen darauf, südlich durch Tele-grafenleitung begrenzt.

Drachen

Neben der Straße nach Agost (aktuelle Situation vor Ort klären). Höhenunterschied 500 m Karte IGN, Serie L, Nr. 846 und 871

Kontakt

Fliegercamp Alicante: Tel. Österreich 03687-81673, Tel. Spanien 086-66516
Übernachtung: Exzellente Möglichkei-ten beim Fliegercamp Alicante oder bei Familie Schwyter, Tel. Spanien 065-660500.

Huecija

Im Sommer nicht über die Mittagsstunden befliegbar! Auch im Winter oft sehr starke Thermik. Vom Startplatz hat man eine tolle Aussicht über die weitausgedehnte »Mondlandschaft« im Tal. Fotografen werden ihre zusätzliche Freude haben. Für Gleitschirm und Drachen.

Das Hinterland von Almeria wurde vor rund sechs Jahren von Karl-Heinz Baumgärtner für Gleitschirm- und Drachenpiloten erschlossen. Heute bietet Karl-Heinz zusammen mit seiner Frau Monika Führungen zu den Fluggebieten und preiswerte Übernachtungsmöglichkeiten an. Sollte das Wetter ausnahmsweise einmal keine Flüge zulassen, so gibt es zahlreiche Alternativmöglichkeiten, die von den beiden perfekt organisiert werden.

Zum Ausgangsort

Über die Küstenautobahn A7 und die N340 bis Almeria.

Zum Startplatz

Von Almeria weiter auf der N340 in südwestlicher Richtung, bis man nach etwa 12 km Aguadulce erreicht. 3 km nach Aguadulce kommt die Ortschaft El Parador. 500 m nach dem Ortschild von Parador nach rechts Richtung Enix. Nach

8 km gelangt man zu einer Kreuzung. Hier Richtung Enix/Canjayar. Nun immer Richtung Canjayar. Nach gut 10 km geht ein Feldweg nach links weg. Und zwar genau 100 m nach der Kilometermarkierung »30«. Dieser Abzweig ist auch durch ein paar Gleitschirmsymbole markiert (Stein, Telegrafmast). Hier links hinein.

Nach 4 km ansteigendem Weg, rechts weg. Nach 1 km endet der Weg auf dem Startplatz.

Startplatz

Relativ kurz, jedoch breit und hindernislos. Windfahne und Aufbauplatz für mehrere Deltas vorhanden. Startrichtung Nordost.

Landeplätze

Bei der Auffahrt zum Startplatz (Kilometermarkierung »30«) geradeaus auf der Teerstraße weiterfahren. Man hält sich zweimal links, Richtung Canjayar. Nach ca. 4 km ist man im Tal. Hier weiter Richtung Canjayar, bis man rechts Richtung Terque abbiegt. Links der Straße befinden sich ausgedehnte Flächen des Landeplatzes, die zur Zwischenlandung für Gleitschirme dienen können. Der Hauptlandeplatz L 2 befindet sich im ausgedrockneten Flußbett zwischen Terque und Bentarique. Pro-



Start- und Landeplatz Huecija

blemlos. Es gibt noch weitere Landemöglichkeiten.

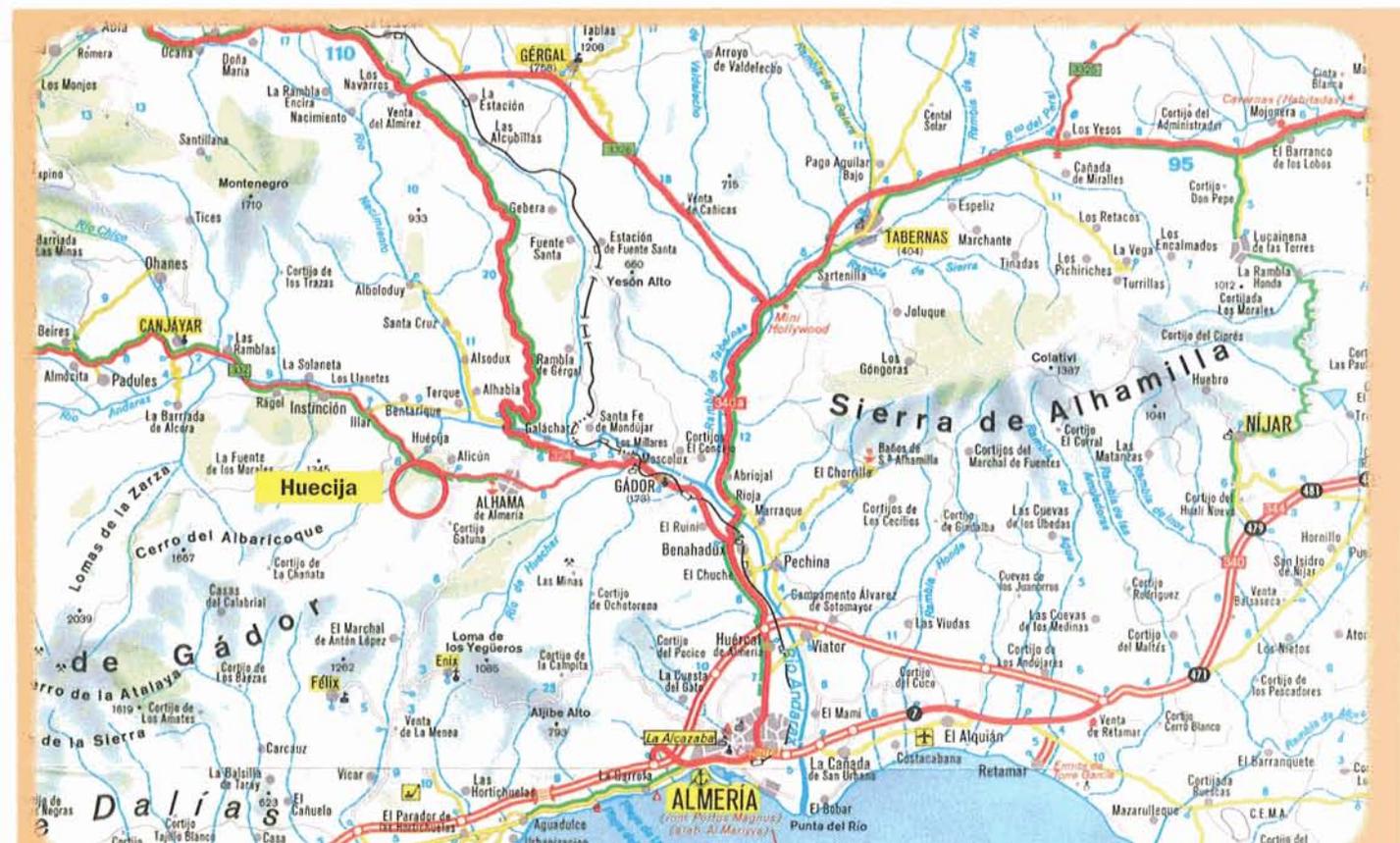
Höhenunterschied 650 m
Karte IGN, Serie L, Nr.1044

Kontakt

Karl Heinz Baumgärtner in 04740 Roquetas, Tel. Spanien 050-333477

Übernachtung: Über Baumgärtners können preiswerte Apartments gemietet werden.

Wetter-Info: Kostenlose stündliche Wettervorhersage in englisch unter der Funkfrequenz 156,500.



Peña Roc

Atemberaubende Kontraste bei diesem Flug: Zuerst schraubt man sich in einer Felsenszenerie, die an die Dolomiten erinnert, hoch (Talwindssystem), um dann Ausblick auf die Wolkenkratzer von Benidorm zu haben, die in 20 Kilometern Entfernung das Mittelmeer verschandeln. Bevor man dieses Gebiet aufsucht, sollte man sich mit Rainer Krockenberger vom Fliegercamp Alicante in Verbindung setzen, da dieses Gebiet in einem Naturschutzgebiet liegt und deshalb Einschränkungen zu beachten sind. Weiter können die Windverhältnisse in diesem engen Tal manchmal schwer eingeschätzt werden und man sollte sich nachmittags vor dem starken Talwind in Acht nehmen!

Im Fliegercamp Alicante gibt es aktuelle Wetterdaten und Tips für zahlreiche weitere Fluggebiete in der Gegend, die auch weniger geübten Piloten fantastische Möglichkeiten bieten.

Zum Ausgangsort

Über die Küstenautobahn A7 bis Benidorm. 10 km nach Benidorm die Autobahn über die Ausfahrt Nr. 66/Villajoyosa verlassen. Kurz darauf folgt man einem Schild, Richtung Sella, ins Landesinnere. Nach gut 15 km erreicht man das Dörfchen Sella.

Zu den Startplätzen

Kurz vor dem Ortsanfang von Sella fährt man in einer Linkskurve rechts weg. Nun fährt man auf der Teerstraße in das Tal hinein. Nach 4,5 km endet die Teerstraße und gabelt sich in zwei Feldwege. Man nimmt den linken Feldweg. Nach knapp 2 km durchfährt man eine Ansiedlung. 1,5 km danach steht links ein angerostetes Auto. Hier geht der Weg nach rechts. Gut 1 km danach ist rechts des Weges eine Parkmöglichkeit, bei einem verlassenen Gehöft. Blickt man von hier nach Osten, so sieht man den Flugberg. Startplätze auf dem Gipfelkamm erreicht man am besten, indem man um den Berg herumgeht und von Osten ansteigt.



Landeplatz Peña Roc mit Landezeugen

Villanova de Meia

Ein traumhaftes Fluggebiet am östlichen Ende der Sierra de Montsec. Am westlichen Ende der Sierra liegt das weltberühmte Fluggebiet Ager. Das 40 km lange Kliff der Sierra verbindet die beiden Ortschaften Villanova und Ager. Oft herrscht reger »Streckenverkehr« entlang des Kliffs. Sowohl für Drachen als auch für Gleitschirme ein lohnendes Fluggebiet.

Zum Ausgangsort

Von Norden kommend, bei Perpignan (A7) nach Westen auf der N116 bis Puigcerda. Von dort auf der N260 über »La Seu d'Urgell« bis »Adrall«. Von dort auf der C1313 über Organya, Ponts bis Artesa de Segre. Wenn man das Touristikschild »Artesa de Segre« sieht, dann kommt kurz danach rechts ein Citroen-Händler. Kurz danach rechts ab auf die C1412, Tremp, Isona. Ist man 1 km gefahren, links weg nach Villanova de Meia (12 km).

Zu den Startplätzen

Startplatz 1: in Villanova nach Norden Richtung »Fonts la Figuera«. Nach 2 km fährt man an Fonts del Edra vorbei. 1,5 km danach geht es links in einen schlechten Feldweg Richtung »Ermita de Meia«. Nach 500 m nicht rechts abbiegen, sondern 1,5 km weiter bis der Weg nach links zur Ermita de Meia abzweigt. Dort nach rechts. Nach 5 km geht ein Abzweig links hinunter, über den man nach 1,5 km an den Startplatz kommt.

Startplatz 2: In Villanova nach Norden Richtung Fonts la Figuera. Nach 5 km erreicht man einen Feldweg der nach rechts wegführt: »Font Blanca«. Nach 1 km kommen kurz hintereinander zwei Abzweige nach links. Der erste führt zu einem Haus und ist privat, und beim zweiten fährt man gerade-

Startplätze

Mehrere Startmöglichkeiten auf dem Bergkamm nach Südwesten. Drachenstart nur bedingt möglich.

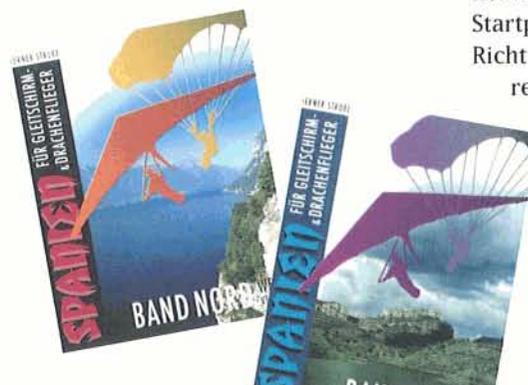
Landeplatz

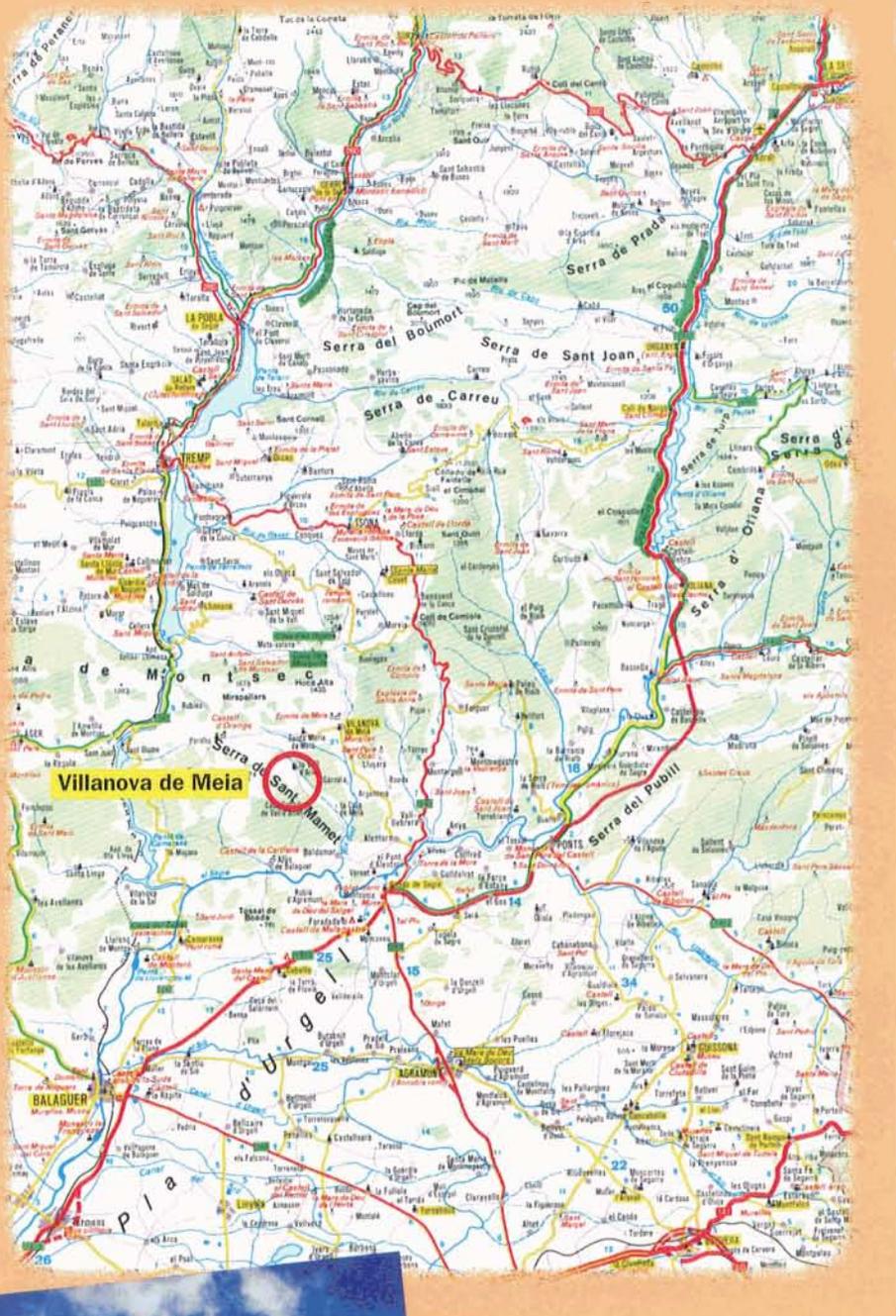
Die Parkmöglichkeit beim verlassenen Gehöft am Ende des Anfahrtsweges, lange, aber schmale, hindernisfreie Fläche. Weitere Landemöglichkeiten entlang des Anfahrtsweges.

Höhenunterschied 240 m - 320 m.
Karte IGN, Serie L, Nr. 847/(848).

Kontakt

Fliegercamp Alicante Tel. Österreich 03687-81673, Tel. Spanien 08666516.
Übernachtung: Günstige Apartments über Fliegercamp Alicante.





Landeplatz 2: Fährt man am Clubhaus vorbei, in den Ort hinein, so kommt kurz darauf ein Schild »Villanova-Villa Monumental y Turistica«. Dort nach rechts in einen Feldweg. Nach 1,5 km liegt rechts der riesige Landeplatz. Windfahnen vorhanden.
 Höhenunterschied: Von Startplatz 1 600 m, Startplatz 2 350 m.
 Karte IGN, Serie L, Nr. 290

Kontakt

Flugschule Parapent Pirenaic, Tel Spanien 093-5700255.
 Clubhaus beim Landeplatz.
 Übernachtung: Einfache Übernachtungs- und Verpflegungsmöglichkeit im Clubhaus. Freies Camping z. B. am Rand des Landeplatzes 2.

Wichtige Telefonnummern

Von Deutschland, Österreich und der Schweiz nach Spanien:

0034 + zweistellige Provinzkennzahl ohne Null + »Rufnummer«

Von Spanien nach Deutschland:
0749...Ton abwarten ...+ Ortskennzahl ohne Null

Innerhalb Spaniens:
9+zweistellige Provinzkennzahl + »Rufnummer«

Wetterauskunft: 9063653 + die ersten beiden Postleitzahlen z.B. für ganz Spanien: 9063653 + 65, für Alicante: 9063653 + 04

Notruf in Spanien: 091

Alle Angaben und Informationen sind entnommen aus:
 Flugführer »Spanien für Gleitschirm- und Drachenflieger Band Nord«
 Flugführer »Spanien für Gleitschirm- und Drachenflieger Band Süd«
 Erschienen im WEST-Verlag, Lerchenstr. 149, D-72160 Horb, Tel-Fax: 07451/ 7305, e-mail: 071297639-0001@t-online.de
 Weitere Informationen in der homepage
<http://ourworld.compuserve.com/homepages/sky/spanien.htm>

aus hoch. Nach 2 km endet die zum Schluß steile und schlechte Piste auf einem Sattel. 2 min zum Start bei den Antennen.

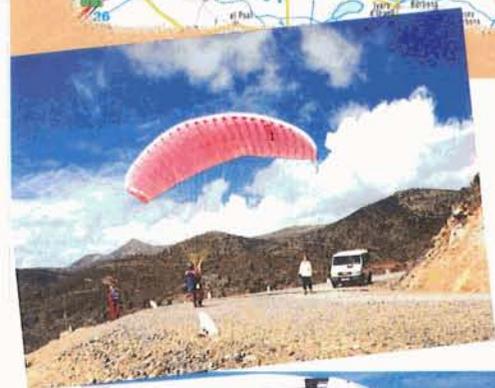
Startplätze

Startplatz 1 Süd: Riesige flache Schneise mit Schotter und Matten bedeckt. Windfahne.

Startplatz 2 Süd: groß, hindernislos. Nord: klein, schwierig. Windfahnen vorhanden.

Landeplätze

Landeplatz 1: Nach dem Ortschild von Villanova ist links ein Clubhaus. Nördlich davon dienen große Wiesen als Landeplatz. Windfahne auf dem Clubhaus.



Winglets in der Diskussion

Fortsetzung



Foto: Hans-Peter Zepf



Foto: Berndt Bildagentur



Die Welt des Segelflugs ist sich hinsichtlich Winglets zwar noch nicht gänzlich einig, die Tendenz geht aber in die folgende Richtung:

1. Verbessertes Handling im Sinne der Drachenflieger heißt bessere Wendigkeit, raschere und direktere Reaktion auf Steuerbewegungen. Insofern wird das Handling durch Winglets sicher nicht verbessert. Winglets machen ein Flugzeug etwas träger und erhöhen die Rollzeiten. Sie verbessern aber die Stabilität um Längs- und Hochachse, im Kreisflug ist geringeres Gegenstützen notwendig (verringerte Spiralsturzneigung), der Langsamflug wird stabiler und grundsätzlich sind geringere Kreisfluggeschwindigkeiten möglich. All dies bedeutet bei manchen Flugzeugen eine ganz erhebliche Verbesserung der Flugeigenschaften.

2. Eine Leistungsverbesserung im Langsamflug bei fast allen Lösungen steht fast außer Zweifel und dies, obwohl nur ein Teil der Flügel auf die Verwendung von Winglets ausgelegt wurde und obwohl nicht alle Winglets aerodynamisch optimal sind. Eine Leistungsver schlechterung im Schnellflug entspringt dagegen nur der einfachsten Theorie und ist bis heute nicht gesi-

chert. Die Auftriebserhöhung im Langsamflug ist wahrscheinlich größer, als dies möglich wäre, wenn das Winglet in Spannweitenrichtung geklappt wäre.

Einen einfachen Modellversuch, der sich qualitativ auf richtige Flugzeuge übertragen läßt, kann jeder selbst durchführen: Bastle eine einfache Papierschwabe und lasse sie fliegen. Knicke dann beide Flügelenden zum Winglet hoch. Sie fliegt dann deutlich schneller und stabiler.

Meines Wissens befindet sich derzeit kein Leistungssegelflugzeug in der Entwicklung, bei dem nicht Winglets oder Winglet-ähnliche Lösungen eingeplant sind. Die Tendenz geht zu hochgezogenen Flügelenden, bei denen sich die V-Form zu den Flügelenden hin stetig oder in Stufen erhöht, ganz wie bei der tollen Adler-Flugaufnahme zu Eurem Bericht.

Hans-Peter Zepf
Diplom-Physiker

Form, Größe und Einstellung der Winglets wirken sich direkt auf Auftrieb, Widerstand und Richtungsstabilität des Flügels aus. Eine Erhöhung der Richtungsstabilität wirkt sich positiv in bezug auf eine lästige Gierneigung aus, wohingegen eine Erhöhung des Auftriebs sowie eine Widerstandsverringerng das Gieren verstärken. Daraus folgt, daß der Gesamteinfluß von Winglets auf das Handling eines Drachens davon abhängt, ob die auftriebserhöhende Wirkung am Flügelende, die Widerstandsverringerng und die Erhöhung der Richtungsstabilität im richtigen Verhältnis stehen.

Robert Osborn
Aeronautical Ingenieur

DHV bietet an

DRACHENFLIEGEN

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



GLEITSCHIRMSEGELN

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

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

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

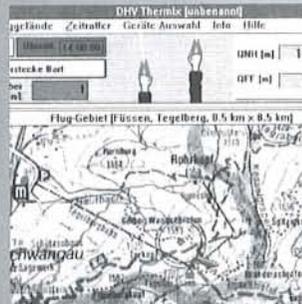
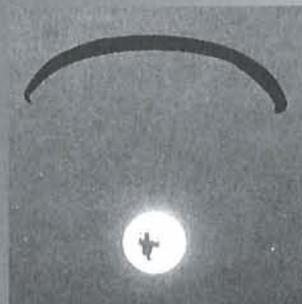


GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

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

DHV-POSTER

DIN A2,
Preis DM 15,-
inkl. Versandkosten



DHV-COMPUTERSPIEL THERMIX

Für Windows
Preis DM 20,-
inkl. Versandkosten

SHIRT FÜR DRACHENFLIEGER

Grundfarbe hell-natur oder grau, buntes Drachenfliegermotiv, Größen M, L, XL, XXL.
Preis DM 48,-
+ Versandkosten



NEU!



SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

Grundfarbe hell-natur oder grau, buntes Gleitschirmmotiv, Größen M, L, XL, XXL.
Preis DM 48,-
+ Versandkosten

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

BESTELLADRESSE

Deutscher Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

(OHNE ABBILDUNG)

PRÜFUNGSFRAGEN

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

Prüfungen Lernprogramm für Theorieausbildung:

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

RETTUNGSSCHNUR-SET

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

ICAO-KARTEN

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

INFO SAMMELORDNER

für 1 Jahrgang (5 Hefte)
Preis DM 1,50,-
+ Versandkosten



NEU!

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 mit-schicken. 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 | <input type="checkbox"/> Windenführer |
| <input type="checkbox"/> Windschlepp HG | <input type="checkbox"/> Windschlepp GS |
| <input type="checkbox"/> Prüfungsfragen Fluglunk | 7 DM |
| Prüfungsfragen auf Diskette | 40 DM |
| <input type="checkbox"/> A-Schein HG | <input type="checkbox"/> A-Schein GS |
| <input type="checkbox"/> B-Schein | |
| <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 |
| Sweat-Shirt | 48 DM |
| Grundfarbe <input type="checkbox"/> Hell-natur <input type="checkbox"/> Grau | |
| <input type="checkbox"/> HG (M,L,XL,XXL) | Größe _____ |
| <input type="checkbox"/> GS (M,L,XL,XXL) | Größe _____ |
| T-Shirt | 25 DM |
| Grundfarbe Hell-natur | |
| <input type="checkbox"/> HG (L,XL,XXL) | Größe _____ |
| <input type="checkbox"/> GS (L,XL,XXL) | Größe _____ |
| Computerspiel »Thermix«
(inkl. Versandkosten) | |
| <input type="checkbox"/> Grundversion »Tegelberg« | 20 DM |
| <input type="checkbox"/> Zusatzversion »Wallberg« | 15 DM |
| <input type="checkbox"/> Zusatzversion »Unterberghorn« | 15 DM |
| <input type="checkbox"/> Info-Sammelordner | 1.50 DM |
| 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 à 120 Meter.
Zum Verkauf als VHS-Video.



-STARTEN

-STEUERN

-LANDEN

DHV-LEHRFILM FÜR DRACHENFLIEGEN

NEU! STARTEN, STEUERN, LANDEN

mit dem Gleitschirm

Der neue Lehrfilm zeigt die Gleitschirm-Flugtechnik entsprechend dem Lehrplan. Er eignet sich ausgezeichnet für den Unterricht in den Flugschulen, bietet aber auch dem geübten Piloten wertvolle Hilfestellung zur Überprüfung der eigenen Flugtechnik. Die Fluglehrer und Mitglieder des DHV-Lehrteams, Peter Cröniger und Christoph Kirsch, demonstrieren alle Bewegungsabläufe für einen sicheren und souveränen Flugstil. Über den reinen Lehrnutzen hinaus ist der Film auch schön anzuschauen.
HERSTELLUNG: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
FILMDAUER: 20 Minuten
Zum Verkauf als VHS-Video.



-STARTEN

-STEUERN

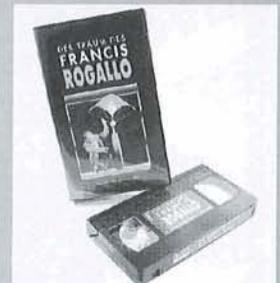
-LANDEN

DHV-ÖAEC-LEHRFILM FÜR GLEITSCHIRMFLIEGEN

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.



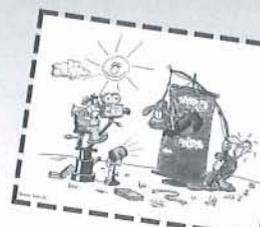
DER TRAUM DES FRANCIS ROGALLO

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



TEST

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



Auf vielfachen Wunsch neu aufgelegt

DRACHENFLIEGEN
HEITER
BIS
WOLKIG

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 VIDEOVERKAUF

Siehe Bestellformular. Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

Rätsel

für fluglose Winterabende

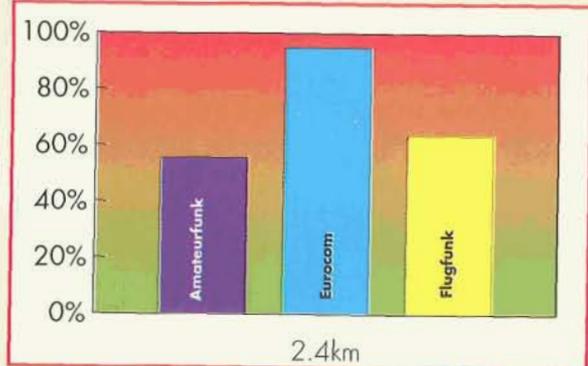
Linien gleichen Luftdrucks	Tiefdruckrinne	ital. Fernsehsender	Abk. techn. Universität	sehr starker Wind													optische Erscheinung um Sterne	die dem windzugewandte Seite	
tiefe Schichtwolke					ungewollte Gleichschrumpfung	0° entsprechen 273,15 ...							Stömungsabriss	verwirbelte Luftströmung					
Umlaufbahn ohne Zucker				Tiefdruckgebiet	hohe Etswolken								luvseitige Föhnwettererscheinung						
Niederschlagsart		Gletschermehrschmelzer	dem Wind abgewandte Seite			Gewitterwolke	Föhnwolke (linsenartig)	Navigationinstrument (Abk.)					deutsch. Luftporthorband (D=1)						
				Himmelsfarbe		engl. Wolke						griech. Druck schwer						ablenkende Kraft der Erddrehung	
gallertartige Masse	in der Luft schwebende feste Teile			1 Seemeile sind 1.852 davon		was mocht den meister							Abkürz. Windrichtung				Druckausgleichöffnungen		
				Windrichtung	Abk. int. meteorologisches Netz				norwegische Stadt										
afrikanischer Fluß			intern. Notrufsignal			intern. Zeitangabe (GMT)			extreme Art der Spirale										
nicht offen	aufsteigende Luft ohne Wolkendeckung	engl. Sonne				schönste Nebensache der Welt							3 auf einen Streich	Richtung					
			die dem Wind abgewandte Seite			engl. kleinräumig			Laurel										
			Abk. außer Dienst		Wattermotor	Ort der noch oben Richtungen nach Süden weist	ohne Wert und doch so wichtig			österreichische Stadt									
schwäbische Stadt				nicht mein			Frauenname			Hafenstadt in Südamerika							3.1416		
griechisch Luft		meteorologische Speerschicht	NE-Wind im Winter über Malta				Geburtsname		imposant, von Notizen, w... !!	Weltall									
						Widerstandsbeiwert	Teil der geograph. Angaben						Fabrik						
positive Vorzeichen							Abkürz. der exp. Wärmehinleitfähigkeit		unbeweglich	1. Teil 100% relative Luftfeuchte ...							Drehpunkt der Erdachse		
										2. Teil ... am Boden							Einheit der Stromstärke		
auch die braucht man als Flieger					Aggregatzustand des Wassers	engl. Maßeinheit		einst flog man mit den Geiern nur die ...	kleiner Kanal		Köpfe ohne Bewuchs	Waschmittel						alte Einheit des Drucks	
gemeiner Mensch	Arbeit											Blattgemüse							
							allg. Bezeichn. für die Eigenstrahlung der Erde										Kaffeesorte	Burdenname eines Aufgabgetränks	Abk. für die totale Luftkraft
Protector für die Beinbeuge										genau richtig									
intern. Luftfahrtbehörde	Bauftraggeber für den Luftsport		man fliegt in diesem ...zeug	Zeichen für Wasserstoff	veni vidi ..	wie weit mit meiner Höhe													
				einzig	dem »piépts«					... oder ohne	Abk. Cumulus Kondensationsniveau						wer löst dieses Rätsel	an festem abgesetzte Wassertröpfchen	
		comma-hakenförmig (Cimen)																	
		bei ... ist kein Start möglich																Handelskette (...&...)	
	Einsetzen von Umgebungsluft in Cu oder Cu										fröhlicher Ausruf an der Basis								

Funkfieber mit welchem Gerät?



Funkverbindung beim Drachen- und Gleitschirmfliegen ist wichtig. Sei es, um in der Luft Flugtips auszutauschen, den Rückholer einzuweisen, oder sei es um bei Verletzungen Hilfe für sich oder andere anzufordern. Im Schulbetrieb und beim Schlepp ist Funk unumgänglich. Über die Leistungsfähigkeit der einzelnen Gerätearten gibt es sehr unterschiedliche Aussagen. Unter Leitung von **Stefan Mast** wurden die am meisten verwendeten Gerätearten in fliegertypischen Situationen ausprobiert. Da wir aus der Praxis wissen, daß beim Funken schon Standortwechsel von wenigen Metern zu völlig unterschiedlichen Ergebnissen führen können, wurden Versuchsstandorte gewählt, die den verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten möglichst nahekommen.

Startplatz - Landeplatz ohne Sicht, (Geländekante)



Situation vor dem Start: Der Pilot möchte vom Startplatz seinem Rückholer im Tal seine Flugplanung mitteilen, eine Geländekante verhindert Sichtverbindung. Die schlechte Übertragungsqualität beim Amateurfunk dürfte auf die kurze Standardantenne zurückzuführen sein.

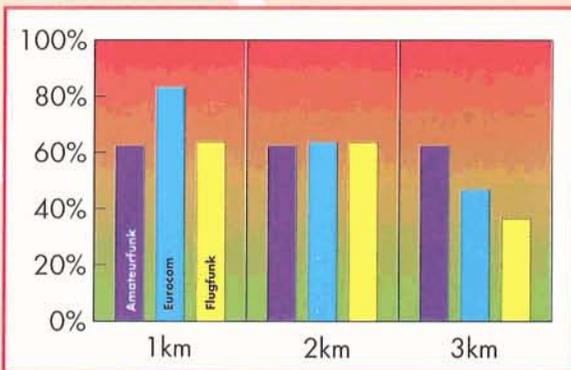
Zur Rechtslage bei Amateurfunkgeräten

Ein Amateurfunkgerät darf nur von einem lizenzierten Amateurfunker betrieben werden. Ohne Amateurfunklizenz ist der Besitz eines Amateurfunkgerätes erlaubt, wenn man den Erwerb »unverzüglich« beim Bundesamt für Post und Telekommunikation anmeldet.

Die Versuchsgeräte

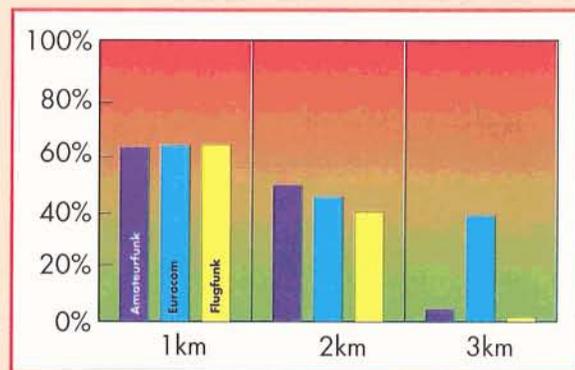
Gerätetyp	E-10-70 cm; LPD	JHP-200; Flugfunk	FT-23R; Amateurfunk
Hersteller	STABO Ricofunk	STABO Ricofunk	YAESU
Frequenzband	433.055 - 434.775 MHz	108.000 - 137.000 MHz	140.000 - 146.000 MHz
Sendeleistung	0.01W	1W	0.3W (in Stellung »low«)
Preis ca.	500 DM	1000 DM	500 DM

Boden - Boden mit Sicht



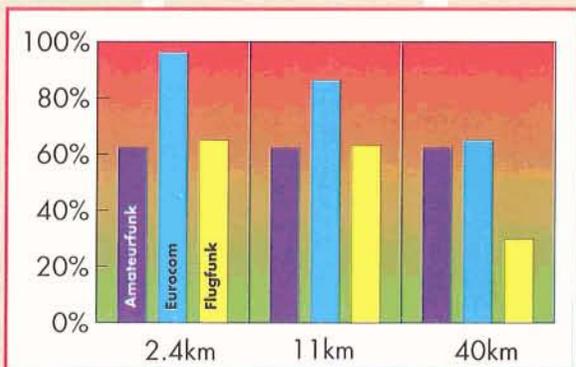
Rückholen und Retten mit Sichtverbindung: Schon ab 3 km zeigen sich Leistungseinbußen, die Verständigung mit dem E-10 war am störungsärmsten.

Boden - Boden ohne Sicht (Mischwald)



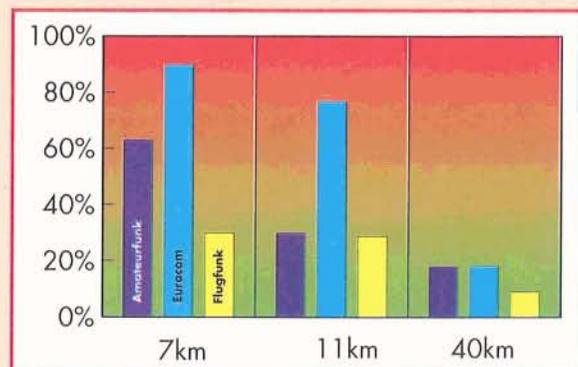
Im dichten Mischwald ist die Leistung bei allen Gerätetypen schnell »am Boden«.

Luft - Luft oder Luft - Boden mit Sicht

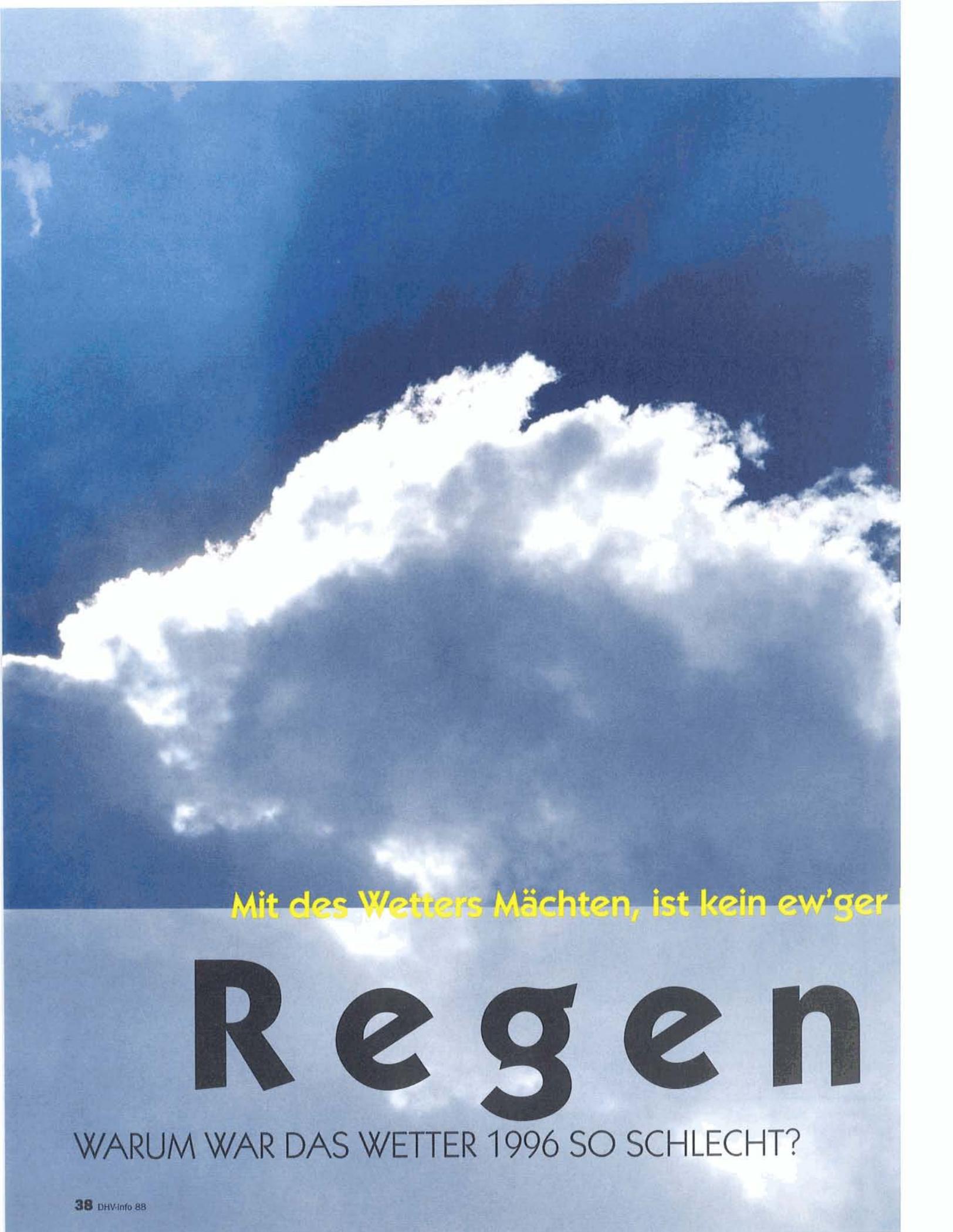


Normale Situation im Flug: Die Gesprächspartner befinden sich in der Luft oder haben Sichtverbindung. Der Amateurfunk hat hier bis 40 km praktisch keinen Leistungsabfall, die Übertragungsqualität des E-10 ist trotz der geringen Sendeleistung und Empfangstechnologie besser (automatische Rauschsperr).

Luft - Boden ohne Sicht (Gebäude)



Der Pilot nimmt Kontakt zu seinem Rückholer auf, dessen Standort zwischen Gebäuden eine Sichtverbindung verhindert. Hier zeigt der Flugfunk deutliche Schwächen. Beim E-10 übertreffen die Ergebnisse die in der Betriebsanleitung beschriebenen Leistungsdaten. Erst bei 40 km ist die Grenze einer nutzbaren Übertragung erreicht.



Mit des Wetters Mächten, ist kein ew'ger

Regen

WARUM WAR DAS WETTER 1996 SO SCHLECHT?

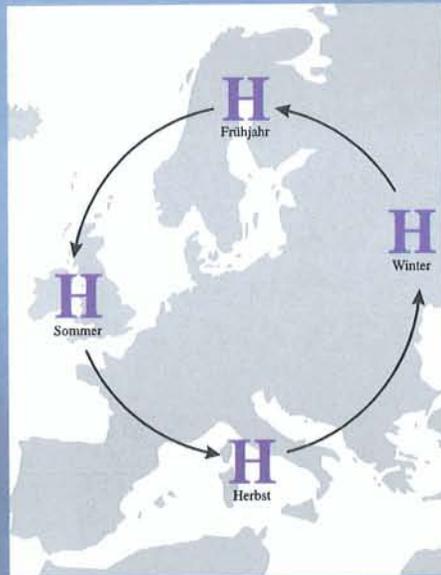


Abb.1, Zyklus der Hochdruckgebiete

Auch wenn es Sepp Gschwendtner in der Szene G nicht wahrhaben will, während eines »normalen« Jahres bilden sich hauptsächlich wegen der unterschiedlichen Verteilung und Aufheizung von Ozeanen und Kontinenten zu bestimmten Jahreszeiten Häufungen von Tief- oder Hochdruckgebieten aus. Diese Singularitäten (ähnliche Fälle) bedeuten aber nicht, daß zum Beispiel immer am 1. Mai gutes Hochdruckwetter im Flachland herrscht, wohl aber, daß in mehr als 8 von 10 Fällen um diesen Termin herum im Flachland Hochdruckwetter wahrscheinlich ist.

Daß diese Wahrscheinlichkeit des Eintretens von Hochdruckgebieten nicht unbedingt mit gutem Flugwetter etwas zu tun haben muß, haben wir in diesem Jahr gesehen. Betrachten wir doch einmal den jährlichen Zyklus der Hochdruckgebiete (Abb. 1).

Im Winter bildet sich über dem relativ kalten Festland hoher Druck (meist) im Kältezentrum Rußland. Erwärmt sich im Frühjahr dann zuerst Südeuropa, so wandert das Hochdruckgebiet allmählich nach Finnland/Nordrußland, um im späten Frühjahr, wenn das Meer kälter wird als das Land, sich von Skandinavien in das Gebiet Britische Inseln zu verlagern. Im Sommer liegt schließlich der Kältepol über dem Ostatlantik, und hier wird man dann auch das Hochdruckgebiet finden. Im Herbst schließt sich dann allmählich wieder der Kreis, wie man an Abb. 1 sehen kann.

Für die Delta- und Gleitschirmpiloten ist die Kenntnis dieser allgemeinen Tendenz und die örtliche Wettergestaltung Grundlage der Beurteilung der fliegerischen Möglichkeiten. Erst mit dieser Kenntnis ist doch auch der jährliche Zug der Piloten »wie die Lemminge« über Bassano im zeitigen Frühjahr bis

Foto: Gerni Kreis-Schöber

und zu flechten.

Deshalb versucht Manfred Kreipl in dieser Nachbetrachtung zu klären, welche Ursachen für den scheinbar so atypischen Flugsommer verantwortlich waren.

S O M M E R



zum Sommer ins Wallis und nach Südfrankreich bzw. Spanien zu verstehen!

Da Hochdruckgebiete normalerweise auch Schönwettergebiete sind, eignen sie sich meist zum Fliegen. Nur nützt das schönste Hoch nichts, wenn das Streckengebiet auf der »falschen« Seite des Hochs liegt, wie in diesem Jahr leider sehr oft!

In diesem Jahr trat jedoch ein Faktor immer wieder auf, der die Druckgebilde nicht wunschgemäß sich aufbauen ließ. Normalerweise liegen wir im Westwindgürtel der gemäßigten Breiten. Das bedeutet, daß atlantische Störungen sich aus westlichen Richtungen nähern und uns überqueren. Abschließend bauen sich dann mit Luftdruckanstieg Wetterberuhigung und Hochdruckeinfluß auf, in dessen frischer Luftmasse Streckenflüge möglich werden.

Heuer war der zonale Wettercharakter (West nach Ost) häufig gestört: Der Meridionalanteil der Strömung war sehr häufig und stellte sich auch immer wieder ein. Dieser Vorgang wird in der Meteorologie als Persistenz der Strömung bezeichnet.

Nicht die West-Ost-Verlagerung war also heuer typisch, sondern ein Mäandrieren der Strömung: Die Luftzufuhr erfolgte in Wellen, die von Nord nach Süd oder häufig auch von Süd nach Nord abliefen. Das heißt, daß viele Tage in der Zufuhr feucht-kühler Atlantikluft aus nördlichen Richtungen mit vielen Tagen von Zufuhr subtropisch-feuchtwarmer Luft wetteiferten. Dadurch war

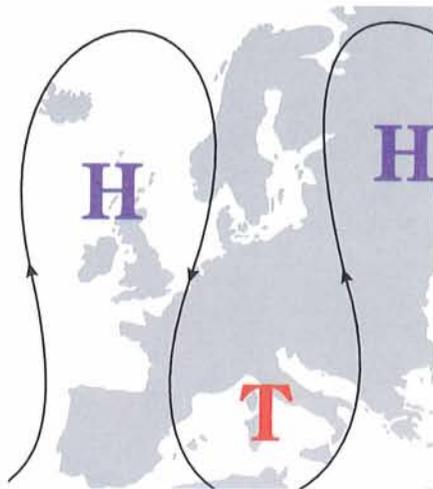


Abb.2, Omega-Situation

das »Normaljahr« mit der kreisförmigen jahreszeitlichen Hochdruckwanderung gestört.

Zwar stellten sich die Druckgebilde auch rechtzeitig ein, aber die dazugehörige Höhenströmung baute sich »verkehrt« auf. Wie Abb. 2 zeigt, kam es zur Mäandrierung der Strömung, so daß sich eine sogenannte Omega-Situation einstellte: Die Höhenströmung nimmt einen Verlauf, wie etwa der griechische Buchstabe Omega geformt ist. Dadurch nahmen sowohl die Nord- als auch die Südkomponente der Strömung zu, je nachdem auf welcher Seite des »Buchstabens« man sich befand.

Lag man auf der Ostseite vom Höhenhoch, wurde kalte Meeresluft gegen die Mittelgebirge und Alpen von Norden herangeführt. Lag man jedoch auf der Ostseite von Tiefdruckgebieten, floß feuchtwarme, subtropische Luft

von Süden her gegen die Alpen und sorgte für Gewitterlagen in diesem Jahr. Manche Zwischenphasen eigneten sich gut zum Fliegen, aber eben meist nur kurz.

Feuchte Luftmassen bringen erfahrungsgemäß viel Regen mit. Wer heuer in den südlichen Fluggebieten auf gutes Wetter wartete, konnte das saftige Grün der Landschaft betrachten, eine Folge des Feuchteangebots der meridionalen Strömung. Da dann weiterhin sehr viel Wärmeenergie zur Verdunstung verwertet werden mußte, blieben auch die erwarteten Lufttemperaturen und somit zwangsweise auch die Basishöhen hinter den Erwartungen und Möglichkeiten dieser Gegenden zurück. In den Staubereichen der Gebirge konnte man diese Erscheinungen noch verstärkt beobachten, egal ob auf der Alpensüd- oder der Nordseite! Immerhin war der Regen im Süden meistens wärmer als im Norden.

Gott sei Dank ergaben sich aber auch beim Übergang von Süd- nach Nordströmung und umgekehrt einige gute Flugtage »zwischen drin«.

Wie sagte schon George Worthington, der alte Mann des Deltafluges: »Man muß nur am richtigen Tag am (rechten) Startplatz sein, zur rechten Zeit starten und genug Erfahrung haben, um Wolken, Wind und andere Wettererscheinungen richtig zu deuten!«

Doch soll uns das diesjährige Flugwetter nicht ängstigen. Aufgrund der langjährigen Statistiken kann man immer wieder solche Ausreißerjahre feststellen. Dies um so mehr, als in den kurzen guten Wetterphasen erstaunliche Leistungsflüge möglich waren. Daß solche Ungereimtheiten des Wetters auch schon vor vielen hundert Jahren der Fall war, zeigt eine Aufzeichnung aus dem 17. Jahrhundert, in der es heißt:

»Blühten zu Hedwig (15. Oktober) die Kirschbäume zum zweitenmal in diesem Jahre ob der großen und lange dauern den Milde!«



Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1997

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)

60,- DM ohne SB

Nur Gleitsegel:

40,- DM bei 500 DM SB

50,- DM ohne SB

Deckungssumme: 2,5 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 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: 3000 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

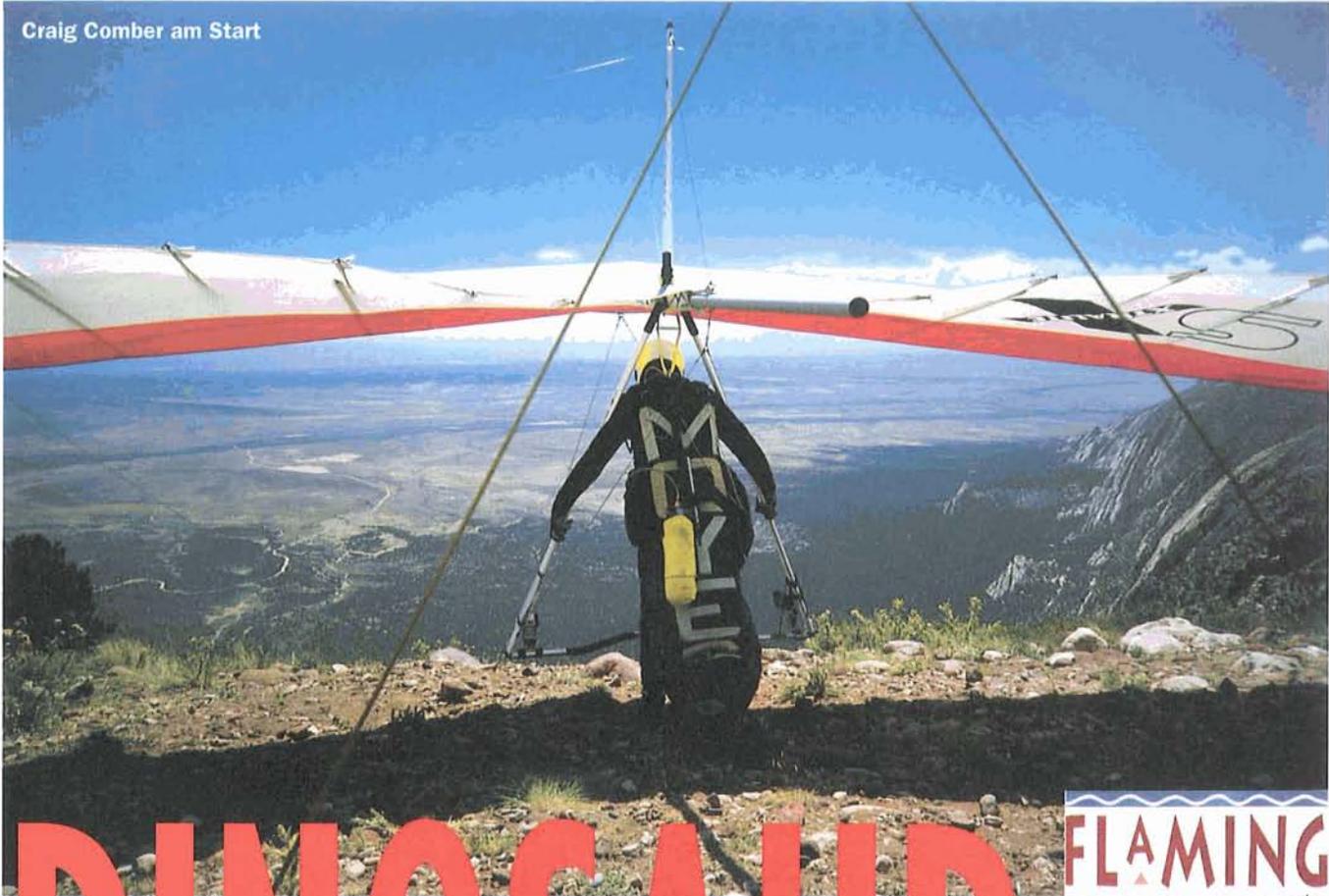
Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

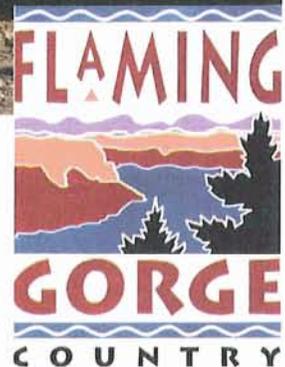
Achtung: Der Versicherungsschutz setzt die grundsätzliche Zulässigkeit des Flugbetriebes und der Tätigkeit voraus. Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bitte bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern.

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

Craig Comber am Start



DINOSAUR



Im Sommer 1996 flog Stefan Weber bei den US-Nationals in einem Fluggelände, das mittlerweile in den USA populärer ist als das berühmte Owens Valley in Dinosaur.

Ernüchternde Blicke aus den winzigen Fenstern der Boeing 737 im Anflug auf Salt-Lake-City - zwar wird die Wolkenbasis bereits bei ca. 5500 m NN durchflogen, aber »there is so much nothing around here«. Die Einschreibungsliste der US-Nationals konnte stolze 150 Piloten aufweisen - bereits ein deutlicher Hinweis darauf, daß dieses Fluggebiet, welches überwiegend Flachlandcharakter aufweist, und der Organisator »Gee-Dub« einen hervorragenden Ruf in Amerika genießen.

Ein Blick auf die Anmeldeleiste verur-

sachte bei dem einen oder anderen Amerikaner doch ein besorgtes Stirnrunzeln - wurde hier doch bereits deutlich, daß man bestenfalls Platz drei erreichen konnte - Tomas und Manfred waren auch angereist.

Daß dies jedoch nicht immer so sein muß, bewies Bob Baier: Zumindest die ersten vier Durchgänge durchbrach Bob die Suchanek-Ruhmersche Phalanx. Mit drei Tagessiegen auf dem neuen SC von Moyes behauptete er sich zunächst stetig an der Spitze. Lange Zeit schien es, als könne der beste Amerikaner höchstens Platz vier erreichen.

Jedoch alles der Reihe nach:

Das andauernd schlechte Wetter in Europa veranlaßte Bob und mich zur Reise nach Amerika. Glücklicherweise wurden wir vom australischen Moyes-Team von der Abreise bis zu unserer Rückkehr optimal unterstützt.

Während des neuntägigen Wettbewerbes erwartete uns ein fliegerischer Genuß, der uns jedoch auf vielfältige Weise prüfen sollte. In diesem Zeitraum



stellten sich nahezu alle Wetterlagen ein, die ein sehr abwechslungsreiches, aber auch anspruchsvolles Fliegen ermöglichten: Die Palette reichte von Traumbedingungen mit Basishöhen auf 6000 m NN bis zu labilen Wetterlagen mit Überentwicklungen und einer Basis von (nur) 3000 m NN.

Ebenso erwies sich die Startridge als sehr trickreich: Geduldiges Aufsoaren und anfangs sehr schwache Steigwerte mußten ausgenutzt werden, um sicher in die starke Thermik des dahinterliegenden Hochplateaus einsteigen zu können. Vor allem zu Beginn des Wettbewerbes wurde dies manchem Piloten zum Verhängnis: Nach einem zweiminütigen Flug trug ich meinen Drachen vier Stunden aus dem unwegsamen Gelände unterhalb des Startplatzes bis zum Highway - Bob erflog sich inzwischen mit einem 68er Schnitt bei einem 170-km-Zielflug den Tagessieg.

Die »Snake-Pit« - so der Name des »Landeplatzes« - forderte täglich ihren Tribut: Wer nach dem Start nicht auf-

merksam genug war, konnte ihr nicht mehr entrinnen (vor allem auch daher, da es keine andere Landemöglichkeit gibt). Die heiße Luft, das hohe Gelände und drehende Winde taten ihr übriges.

Hatte man diese Widrigkeiten jedoch überwunden, wurde man mit sehr schönen Flügen belohnt: Da die Aufgaben überwiegend Zielflüge zwischen 120 und 180 km waren, bekam man einen tollen Eindruck von der Landschaft Utahs und Colorados - eine unglaubliche Wüstenlandschaft, durchzogen von bizarren Canyons des Dinosaur-Nationalparks, aber auch von fruchtbaren Flußtälern.

So wie das Wetter, wechselte auch täglich die Reihenfolge der Ergebnisliste: Ab Platz drei wurde nahezu täglich die Reihenfolge »kräftig gewechselt« - so konnte auch Bob nach seinen anfangs so überragenden Leistungen seine Platzierung nicht halten. Tomas und Manfred flogen letztendlich mal wieder außer Konkurrenz - diesmal hatte Manfred die Nase vorne. Platz drei belegte

nach einer relativ konstanten Leistung Larry Tudor, der sich damit den Titel des US-Champions sicherte.

Ob dieses Fluggebiet für den Genußflieger in Frage kommt, muß jeder für sich selbst entscheiden, indem er folgende Punkte gegeneinander abwägt:

- Lange Auffahrt von Dinosaur zum Startplatz (ca. 30 km = ca. 50 min).
- Kein offizieller Landeplatz (Landeplätze am besten neben dem Highway).
- Außenlandungen ohne Windsack sehr schwierig (Amerikaner fliegen mit Rauchpatronen).
- Streckenfliegen nur möglich mit gut organisiertem Team.
- + Hohe Basis ermöglicht traumhafte Flüge mit eindrucksvollem Panorama des Dinosaur-Nationalparks.
- + Gutes Freizeitangebot (Mountainbiking, Rafting, Wandern).
- +/- Für Gleitschirmpiloten nur bedingt geeignet (viel Wind / weite Entfernung zu Landeplätzen).
- + Toplandemöglichkeit bei wenig Wind. Unser Anreiseweg dauerte insgesamt



Foto: Stefan Weber



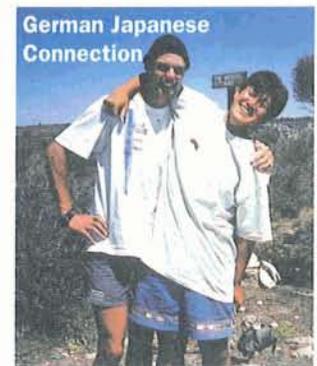
Fliegen nur mit Oxygen

ca. 24 Stunden: Flug von München über Atlanta nach Salt Lake City (ca. 16 Stunden) zum Schluß 4-stündige Autofahrt von Salt Lake City nach Dinosaur, durch sehr reizvolle Landschaft, da man überwiegend Hochtäler durchfährt. Die Zeitverschiebung beträgt 8 Stunden, eine Zeitspanne, deren Auswirkungen man nicht unterschätzen darf (so wie wir: Gleich am ersten Tag drei Stunden in einer Höhe von 6000 m spazierengeflogen - stundenlange Kopfschmerzen und Übelkeit waren trotz Oxygen die Folge). Übernachtet haben wir in einem Motel in Vernal (durchschnittlicher Preis pro Übernachtung im 4-Bett-Zimmer ca. 25 - 30 DM), da in Dinosaur die Unterkunftmöglichkeiten weit unter unserem gewohnten Standard liegen. Der Nachteil liegt jedoch in der Entfernung von 30 km.

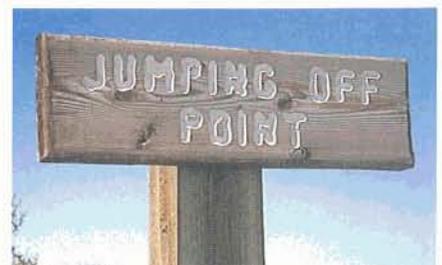
In der Karte sind die größten Aufgaben, die wir geflogen sind, eingezeichnet. Die rote Schattierung kennzeichnet den Dinosaur-Nationalpark, der zwar sehr reizvoll aus der Luft zu betrachten, jedoch völlig unlandbar ist. Die blau eingezeichneten Straße sind geteerte (paved) Highways, die eine schnelle Rückholung ermöglichen - die gelb eingezeichneten »Straßen« sind sog. Dirt- oder Gravel-Routes, die man zum Teil mit unseren Feldwegen, zum Teil mit wüstenähnlichen Pisten vergleichen kann. Wie man sieht, wurden



Bob Baker



German Japanese Connection





Aufdrehen nach dem Start



Die Ziellinie

die Aufgaben größtenteils entlang der Highways gelegt, was größere Rückholaktionen vermeiden sollte. Daß dies nicht immer gelang, ist der Tatsache zuzuschreiben, daß das Gebiet vorderhalb der Startridge überwiegend unlandbar und unzugänglich ist, abgesehen von dem sog. »Landeplatz« - der Snake-Pit.

Beim Fliegen ohne Wettbewerbsdruck jedoch dürfte dies kein Problem darstellen, da man mit der vorhandenen Höhendifferenz von 600 m relativ gute Landeplätze entlang des Highways erreichen kann, sofern man nicht zu lange am Hang nach Thermik sucht, die vor allem starke Abwinde produziert, so daß man regelrecht »fällt« statt »fliegt«.

Stefan Weber



Unser australisch-deutsches Team

ICARO 2000
HANG GLIDERS

Laminar 12 & 13 & 14
... der Erfolg spricht für sich

Saisoneröffnung BASSANO 1996
Manfred Ruhmer Platz 1 Laminar

NEU! Der Laminar 12 für leichte Piloten, jetzt mit DHV-Gütesiegel. Überzeugen Sie sich selbst bei einem Testflug!

MARS

Mars 150 & 170

... der Schulungs- und Einsteigerdrachen

Alle Modelle DHV-Zulassung



M2 - Multi - Vario - Konzeption
M2 Fun

Integralgurt für Hängegleiter ...
... für die Profis und Genußpiloten.



Zubehör:

ICARO 2000 Helme in allen Varianten und Größen lagernd, geprüft nach europäischer CE-Norm.



Generalvertrieb Deutschland
Fly & more GmbH

Wolfgang Kaiser
Steinstraße 9 · 83064 Raubling
Telefon 0 80 35/61 89 · Telefax 0 80 35/84 81

Begegnung de

Subjektiv beschrieben von Raimund Rud

Es ist ein eigenartiges Gefühl, nur mehr Rechtskurven fliegen zu dürfen. Immer wieder schaue ich auf den Windsack. Er zeigt jedes Mal konstant Süd an. Um diese Zeit (kurz nach Mittag) in St. André, ist das auch normal. Nun den Gegenanflug überm See. Obwohl ich hier am sichersten wäre, fühle ich ein zusätzliches Kribbeln im Bauch. Gefühle sind eben nur selten rational!

Queranflug - Endanflug. Ganz zum Schluß bricht die linke Seite ein wenig ein, die linke Kufe berührt kurz den Boden, ich muß nicht einmal in die Knie, und stehe. Schlagartig ist alle Spannung weg. Eigentlich müßte ich nun jubeln, schreien, oder weinen oder! Aber da ist nur Stille, eine tiefe, weiche Stille. Dann wird die Welt langsam wieder so, wie sie immer ist - oder wie »ich« glaube, daß sie immer war. Doch in diesem Augenblick ist sie so reich, daß ihr Reichtum nur in einer solchen Stille erträglich scheint.

Nichts hatte auf diese Entwicklung des Fluges Nr. 1363 hingewiesen. Der Wetterbericht - wären da nicht kleine Einschränkungen gewesen - versprach einen Hammertag. Wie jeden Tag muß ich mich am Startplatz förmlich losreißen. Jeder will ins Segel schauen. Und weil da, wo bei anderen Geräten der Turm herausragt ein Solarpanel befestigt ist, sorgt das für weitere Fragen. Natürlich auch: »Was hast du heute vor, wo steht der Bart?«

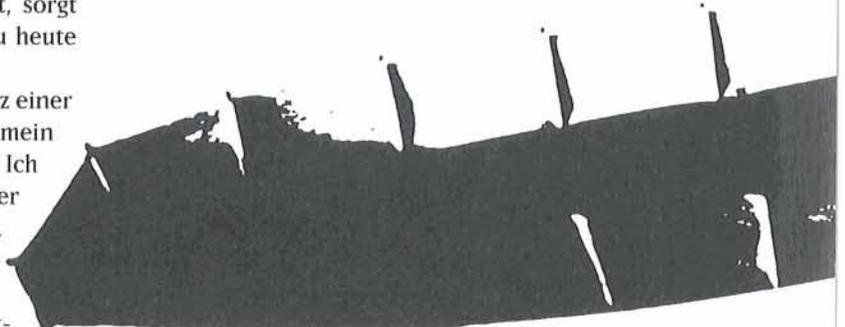
Ich erwische offensichtlich noch den letzten Schwanz einer guten Phase. Innerhalb von zehn Minuten habe ich mein Startfoto. Die Thermik ist weich und trotzdem kräftig. Ich fliege auf die Antenne zu. Langsam bräuchte ich wieder »was«, doch, wohin ich auch schaue, niemand ist da, der mir zeigt, wo »was« wäre. Aber - keine Panik - es zieht an. Nach ein paar Kreisen sehe ich einen türkisen Schirm, noch fast einen Kilometer von mir entfernt, er fliegt die Ridge entlang auf mich zu.

Die Gedanken wollen sich überstürzen. Was soll ich tun? Oder besser, was kann ich tun? Kann ich denn überhaupt etwas tun? Dann eine fast kindliche Reaktion. Ich will hinaus schauen, kann aber einen Augenblick lang nicht. Doch hinschauen oder nicht; da gibt es keine Zweifel, das linke Flügelrohr ist - kurz nach der Verbindung Holm/Flügelrohr - abgebrochen. Der Außenflügel winkt mir nun - ein wenig wehmütig - mit leichten, vertikalen Auf- und Abbewegungen zu. Oder sagt er: »Keine Sorge, ich fliege einfach mit?« Ich blicke auf den Höhenmesser - 2350 m (NN). Unter mir der bewaldete Berg. Im Sinne einer raschen Hilfe ist das Niemandsland - falls mich überhaupt jemand sieht. Das Gerät zieht nach links. »Ich muß wenigstens über Funk Bescheid sagen - falls ...!« Den Schalter am Gurtzeug kann ich mit der rechten Hand erreichen. Ich versuche es, fasse aber schnell wieder an die Basis. Bloß keine Experimente! Kein heftigen Bewegungen! Nach einigen Versuchen gelingt es. »Petra von Raimund kommen.« »Ja, hier ist die Petra.« »Petra, ich hatte eine

Kollision mit einem Gleitschirmflieger, das Flügelrohr ist ab, ich versuche zu landen.« Eine Weile ist es still, ich denke, schon die Verbindung war schlecht, dann: »Wo bist du, und wo möchtest du landen?« »Wenn du von dir aus (vom Startplatz Chalvet) nach NO schaut, müßtest du mich sehen. Ich werde versuchen, am Landeplatz zu landen.« »Ich fahre gleich los, versuche dich im Auge zu behalten.« »Ok., danke.«

Ich habe lange überlegt, ob ich mich zu dieser Sache äußern soll. Fast alle Gespräche, auch die mit der DHV-Redaktion, haben mich nicht dazu ermutigt. Ich habe mich nun aber doch entschlossen mich zu äußern, gerade weil die Gespräche so verlaufen sind.

Eine Anzahl von Problemen! Es gibt hier nur meine Darstellung des Vorfalls. Das nächste Problem ist, ich kann nicht objektiv sein! Das hat nichts damit zu tun, ob ich es will oder nicht. Als Beteiligter ist es einfach »objektiv« unmöglich, objektiv zu sein. (Wer jemals erlebt hat, was sogenannte unbeteiligte Beobachter zu ein und demselben Vorgang von sich gaben, der weiß wovon ich spreche.) Ich denke aber, daß diese Situation mit zunehmender Verkehrsdichte im Luftraum immer aktueller wird.

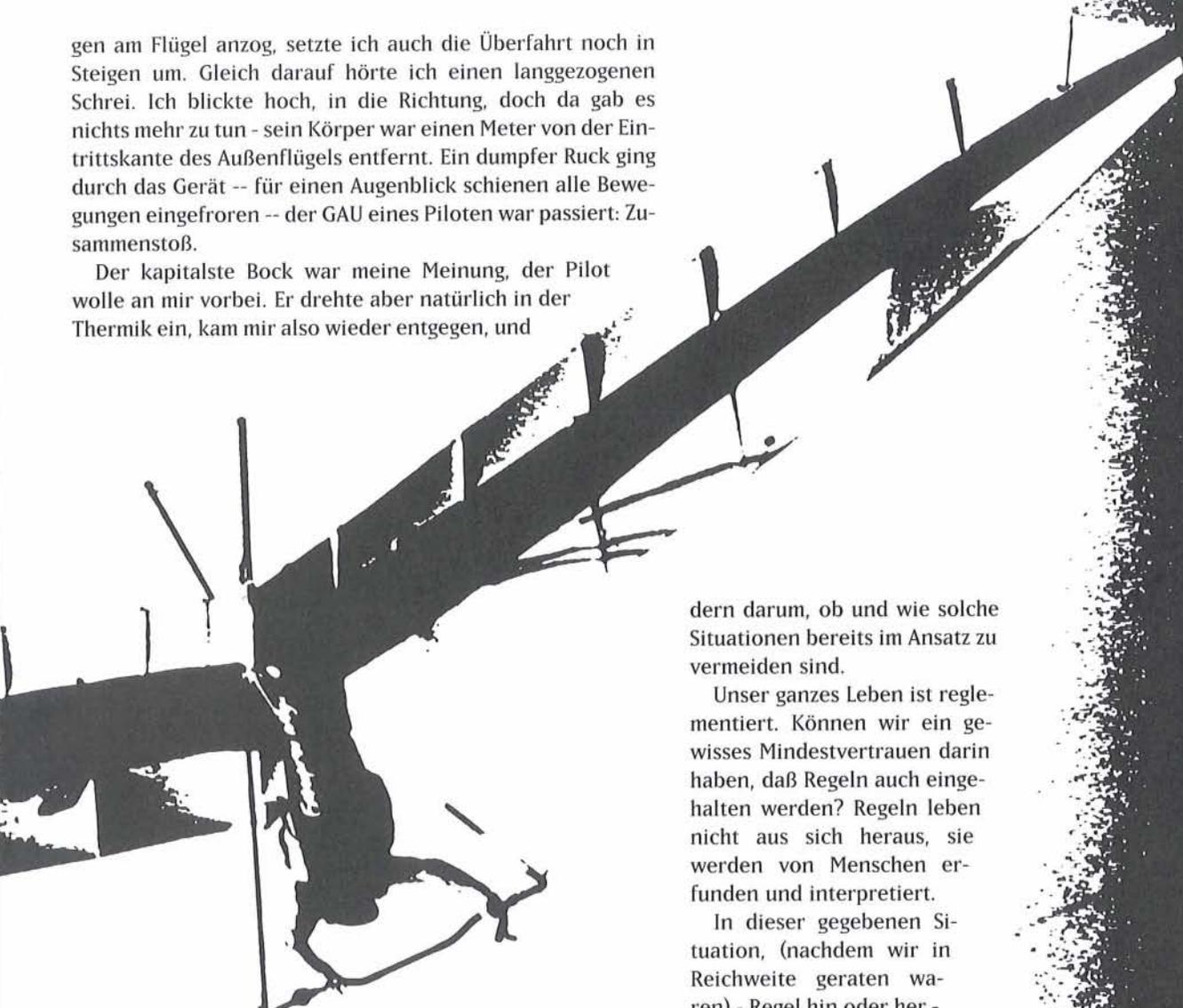


Ich sah den Piloten ja bereits aus einiger Entfernung, schenkte ihm aber keine spezielle Beachtung, hatte ihn sozusagen schon wieder vergessen. Als ich ihn wieder bewußt registrierte, war er schon so nahe, daß auch ich (obwohl ich keine ausgeprägten »Berührungängste« habe) einen ersten »Anstoß« erhielt. Dieses Bild habe ich noch immer sehr plastisch vor mir: Seine Position war etwas höher. Da ich aber im Steigen war, er erst durch die Saufzone durch mußte, war mir klar: Hier muß nun jemand reagieren. Er machte absolut keine Anstalten dazu, seine Hände befanden sich beide (aus meiner Sicht) etwa in Schulterhöhe. Ich sah, daß ich etwas tun muß, und öffnete ein wenig den Kreis, um ihn vorbei zu lassen. Ich spürte, wie der Ärger in mir hochstieg. Noch war nichts passiert! Er flog vorbei. Jetzt handelte ich nur mehr nach der Maxime »möglichst schnell wieder zurück in meinen Bart«. Ich machte mein Gerät etwas schneller (ich war noch nicht aus dem Steigen heraus), verstärkte die Schräglage (um möglichst schnell wieder ins Zentrum zu kommen), und als ich spürte, daß das Stei-

r dritten Art

gen am Flügel anzog, setzte ich auch die Überfahrt noch in Steigen um. Gleich darauf hörte ich einen langgezogenen Schrei. Ich blickte hoch, in die Richtung, doch da gab es nichts mehr zu tun - sein Körper war einen Meter von der Eintrittskante des Außenflügels entfernt. Ein dumpfer Ruck ging durch das Gerät -- für einen Augenblick schienen alle Bewegungen eingefroren -- der GAU eines Piloten war passiert: Zusammenstoß.

Der kapitalste Bock war meine Meinung, der Pilot wolle an mir vorbei. Er drehte aber natürlich in der Thermik ein, kam mir also wieder entgegen, und



das in einer Position, in der mir die Sicht auf ihn durch mein Gerät genommen war.

Die Version des französischen Piloten erfuhr ich nur über andere Piloten, hier seine Aussagen: Er habe bereits in der Thermik mit 4 m/s Steigen gekreist, dann sei ich gekommen und hätte versucht, unter ihm durchzufliegen, dabei sei es zum Zusammenstoß gekommen. Auf die Frage, ob er keine Möglichkeit sähe mit seiner Versicherung sagte er: In Frankreich ist es so, daß Hängegleiter den Gleitschirmfliegern ausweichen müssen. Wenn er nun zugäbe, daß er in dieser Situation Schuld sei, dann müsse er eine höhere Versicherungsprämie bezahlen. Außerdem bezweifle er, daß an meinem Gerät ein Schaden entstanden sei.

Aber die rechtlichen Fragen sind in dieser Betrachtung zweitrangig. Hier geht es nicht um die Frage der Schuld, son-

dern darum, ob und wie solche Situationen bereits im Ansatz zu vermeiden sind.

Unser ganzes Leben ist reglementiert. Können wir ein gewisses Mindestvertrauen darin haben, daß Regeln auch eingehalten werden? Regeln leben nicht aus sich heraus, sie werden von Menschen erfunden und interpretiert.

In dieser gegebenen Situation, (nachdem wir in Reichweite geraten waren) - Regel hin oder her - hätte ich den Zusammenstoß verhindern können! Weil ich das schneller Gerät hatte. Nach meiner Interpretation der Regeln war ich im Recht.

Aus seiner Sicht? Wenn ein Ballon durch eine Thermik fährt, in der ein Segelflieger kreist, dann muß der Segelflieger ausweichen! Das ist sinnvoll. Sind Gleitschirme gegenüber Hängegleitern

Die besten Fliegertools von uns für Euch ausgewählt oder neu entwickelt



Paragliding Equipment Armin Harich

Entwicklung u. Vertrieb von Gleitschirmen und Zubehör
Thermik- u. Streckenflugseminare, Gebrauchsmarkt
Tel. und Faxabruf: +49 6103/6979-16 (9:30-21:30)
Fax (24h): +49 6103/6979-17
Mobil: +49 171/460 93 90

<http://home.t-online.de/home/paragliding/>

Weltneuheit

TEK-Helmsolarvario
gegen Bügelthermik
und Pendelakustik
Gewicht 40 g
DM 349,00



Sensivar

Qualitätshelm aus Epoxy und Kevlar
angenehm leise Windgeräusche
mit und ohne Blauthermik Visier
Gewicht 580 g, ab DM 349,00

Multibander

Sonderversion Standard C 508
2m + 70 cm + Flugfunk + LPD + ...
Gewicht: 110 g, DM 649,00

Fingerfäustling®

Unerreichbar im
Temperaturbereich
und Fingerspitzengefühl.
Neue Versionen.
Gewicht 100 g, ab DM 89,00



Eine Woche Funkspaß
mit einer
Akkuladung

LPD 11 Jedermannfunk

erlaubt legalen Funkbetrieb
ohne Lizenz und Anmeldung
im 70 cm Funkband.
Gewicht: 160 g, DM 249,00/Stück



Funk Equipment Thorsten Braun

Weitere Funkgeräte und Zubehör auf Anfrage
Tel.: +49 6126 / 98 91 46
Fax: +49 6126 / 98 91 48
Mobil: +49 171 / 475 34 06

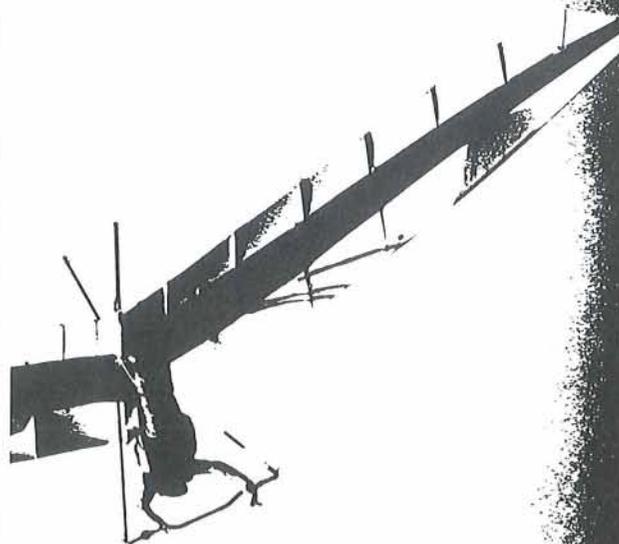
<http://home.t-online.de/home/thorstenbraun/>



OLYMPIC WINGS Olympus - Griechenland

- über 15 Fluggebiete, unendliche Startmöglichkeiten, alle Windrichtungen
- Thermikflüge - Soaring - Streckenflüge - Hochgebirge und Flachland - Landung am Strand
- für jeden, vom Anfänger bis zum Profi
- Flughafentransfer, Transport zu den Fluggebieten
- vollständige Geländeeinweisung, Wetter- und Fluginformationen
- Fluglehrerbetreuung mit Funk
- **Tandemflüge** zur Weiterbildung, Anfänger und Nichtflieger
- Woche Ü/F DM 650, Ermäßigung für Nichtflieger

Infos und Anmeldung: Tel. 0761/25057
Tel./Fax 0030/352/41741 (Griechenland)



in derselben rechtlichen Situation wie der Ballon? Dieser Schirmpilot kam mit der Unerbittlichkeit einer »höheren« Gewalt auf mich zu - wir hatten Blickkontakt. Daß ich »nachgeben« mußte, hat mich geärgert. Ein Handeln der Situation entsprechend - nicht nach dem (vermeintlichen) Recht - hätte mich vielleicht eine halbe Minute »gekostet«.

Er sagte, er hätte ein »bißchen Herzklopfen« gehabt - danach.

Ich würde nun gerne über der Geschichte stehen! Bisher kann ich nur sagen (ohne Ironie), sie hat mein Leben bereichert. Es ist dieselbe Sonne, dieselbe Thermik, keines von beiden »gehört« jemandem.

Ich hätte tot sein können. (Das wäre nicht der schlimmste Fall gewesen.) Wäre der Gleitschirmpilot tot gewesen (was leicht hätte passieren können, wenn z.B. mein Flügelrohr ihn einen Meter höher getroffen hätte) oder verletzt, mein Leben wäre jedenfalls komplizierter geworden - nur weil ich ein Recht auf »meinen« Bart zu haben glaubte. ◁

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!

GS 01-438-96

GLEITSEGELMUSTER

KLASSE (GURTZEUG)

Zul. Startgewicht / Sitzzahl	3 G / nur mit Brustgurtzeugen
Trimmsystem / Windentauglichkeit	70 kg - 95 kg / 1 Fußbeschleuniger / nein

START

Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig/kommt langsam über Piloten, bleibt hinten hängen	2
Abhebegeschwindigkeit	mittel	3
Starthandling insgesamt	anspruchsvoll	

GERADEAUSFLUG

Trimmgeschwindigkeit	gering	2
Geschwindigkeit beschleunigt	durchschnittlich	3
Rolldämpfung	gering	

KURVENHANDLING

Trudeltendenz	stark	2
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich	3

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN

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

FRONTALES EINKLAPPEN

Weg	hoch	2
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	

EINSEITIGES EINKLAPPEN

Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 Grad bis 360 Grad / schnell	2
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	3
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN

Stabilisierung / Steuerweg	schwieriges Gegenbremsen / mäßiger Steuerweg	3
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	mäßig ansteigend / nicht möglich	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, schwer zu halten, deutliche Tendenz zum Wegdrehen	
Reaktion	starke Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	3
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 Grad bis 180 Grad / schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)

Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	3
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 Grad bis 180 Grad / schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT

Ausleitung	selbständig	
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	3
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 Grad bis 360 Grad / schnell	
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG

Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 Grad bis 180 Grad / mäßig schnell	3
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig / selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	

STEILSPIRALE

Einleitung / Trudeltendenz	schwierig / stark	3
Ausleitung	selbständig	

B-LEINEN-STALL

Einleitung	leicht	1
Ausleitung	selbständig	2

LANDUNG

Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	1
Landeverhalten	durchschnittlich	2

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Sehr unruhiges Stallverhalten, vor dem Nachlassen der Bremsen müssen beide Stabilos vorne sein

GLEITSEGELMUSTER		SOUL S / UP SPORTARTIKEL GMBH		QUARTZ M /AILES DE K GERMANY	
KLASSE (GURTZEUG)	2 GH (Gurtzeuggruppe GH)			1-2 (frei kombinierbar)	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	75 kg - 95 kg / 1			68 kg - 92 kg/1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger / ja (Herstellerangabe)			Fußbeschleuniger/ja (Herstellerangabe)	
START					
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig / kommt über Piloten	1		gleichmäßig/bleibt hinten hängen	1
Abhebegeschwindigkeit	mittel	2		mittel	2
Starthandling insgesamt	durchschnittlich			einfach	
GERADEAUSFLUG					
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	1		durchschnittlich	1
Geschwindigkeit beschleunigt	durchschnittlich	2		gering	2
Rolldämpfung	durchschnittlich			hoch	
KURVENHANDLING					
Trudeltendenz	mäßig	2		nicht vorhanden	1
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig / durchschnittlich			hoch/durchschnittlich	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN					
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich / nein	2		durchschnittlich/ nein	1
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich / nicht ansteigend			hoch/deutlich ansteigend	
FRONTALES EINKLAPPEN					
Weg	hoch	1		hoch	1
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	2		selbständig schnell	2
EINSEITIGES EINKLAPPEN					
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 Grad bis 360 Grad / mäßig schnell	1		90 Grad bis 180 Grad/langsam	1
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig	2		mäßig/selbständig	2
Öffnungsverhalten	selbständig schnell			selbständig impulsiv	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN					
Stabilisierung / Steuerweg	keine Tendenz zum Strömungsabriß/mäßiger Steuerweg	2		unkompliziert/hoher Steuerweg	1
Steuerkraftanstieg / Gegendreihen	mäßig ansteigend / einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß			deutlich ansteigend/einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß	
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv			selbständig schnell	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Verhalten nach Einleitung	Rückwärtsflug, unruhig			entleert nicht vollständig, unruhig	
Reaktion	starke Vorschießtendenz, kein Einklappen	2		mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen/—			kein Wegdrehen /—	
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —			— / —	
Öffnungsverhalten	—			—	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)					
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen / —	2		kein Wegdrehen /—	2
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —			— / —	
Öffnungsverhalten	—			—	
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT					
Ausleitung	selbständig	1—2		selbständig —	
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1		mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	— / —	2		kein Wegdrehen/—	2
Höhenverlust / Stabilisierung	— / —			— / —	
Öffnungsverhalten	—			—	
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG					
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	1		mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Wegdrehen/—	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90 Grad / schnell	2		— / —	2
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch / selbständig			—	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell			—	
STEILSPIRALE					
Einleitung / Trudeltendenz	leicht / gering	2		leicht/nicht vorhanden	1
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad bis 360 Grad			Nachdrehen 180 Grad	
B-LEINEN-STALL					
Einleitung	leicht	2		leicht	1
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf / < 4 sec			selbständig	
LANDUNG					
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	1		durchschnittlich	1
Landeverhalten	durchschnittlich	2		einfach	2
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT					

GS 01-483-96

GLEITSEGELMUSTER

MISTRAL 24/SWING FLUGSPORTGERÄTE

KLASSE (GURTZEUG)	2-3 (frei kombinierbar)	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	60 kg - 80 kg/1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger (ja)/(ja) Herstellerangabe	
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig/kommt verzögert über Piloten	2
Abhebegeschwindigkeit	mittel	
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	2
Geschwindigkeit beschleunigt	durchschnittlich	
Rolldämpfung	gering	
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	gering	2
Steuerweg / Wendigkeit	gering/durchschnittlich	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich/nein	2
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich/nicht ansteigend	
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg	hoch	1
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	2
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 Grad bis 360 Grad/ schnell	2
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch/selbständig	3
Öffnungsverhalten	selbstständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert/mäßiger Steuerweg	2
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	mäßig ansteigend/anspruchsvoll, Grenze zum Strömungsabriss deutlich erkennbar	3
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug, unruhig	
Reaktion	starke Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	-/-	
Höhenverlust / Stabilisierung	-/-	
Öffnungsverhalten	-	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	-/-	
Höhenverlust / Stabilisierung	-/-	
Öffnungsverhalten	-	
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	2
Reaktion	starke seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 Grad bis 360 Grad/schnell	3
Höhenverlust / Stabilisierung	hoch/einfaches Gegenbremsen	
Öffnungsverhalten	schwierige Wiederöffnung/Sackfluggtendenz	
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
Reaktion	mäßig seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	-/-	2
Höhenverlust / Stabilisierung	-/-	
Öffnungsverhalten	-	
STEILSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich/gering	2
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad bis 360 Grad	
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	2
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf / < 4 sec	
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	1
Landeverhalten	durchschnittlich	2

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

AUSBILDUNG



MIT ALPEN EINWEISUNG

FORTBILDUNG



SICHERHEITS TRAINING

DHV-anerkannt



FLUG TECHNIK KURS

FLUGURLAUB



ALPEN MITTELMEER

SERVICE



SHOP WERKSTATT CHECK

CLUB



DOPPEL MITGLIEDSCHAFT SCA/DHV



SCHLOSS MOOSHEIM

Erste deutsch-österreichische Flugsportschule



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

GLEITSEGELMUSTER	P60 30 / AEROSPORT INTERNATIONAL	QUARTZ L/AILES DE K GERMANY
KLASSE (GURTZEUG)	2 GH (Gurtzeuggruppe GH)	1-2 (frei kombinierbar)
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 kg - 125 kg/1	95 kg -120 kg/1
Trimmsystem / Windentauglichkeit	Fußbeschleuniger/ja (Herstellerangabe)	Fußbeschleuniger/ja (Herstellerangabe)
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig/bleibt hinten hängen	gleichmäßig, rasch/kommt über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	mittel
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Geschwindigkeit beschleunigt	hoch	hoch
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	mäßig	gering
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig/durchschnittlich	mäßig/durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	durchschnittlich/ nein	durchschnittlich/ nein
Fullstallgrenze / Bremskräfte	durchschnittlich/deutlich ansteigend	durchschnittlich/deutlich ansteigend
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg	hoch	hoch
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	180 Grad bis 360 Grad/mäßig schnell	90 Grad bis 180 Grad/mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig/selbständig	mäßig/selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisierung / Steuerweg	unkompliziert/mäßiger Steuerweg	unkompliziert/hoher Steuerweg
Steuerkraftanstieg / Gegendreihen	deutlich ansteigend/einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss	deutlich ansteigend/einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig	entleert nicht vollständig, unruhig
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen /—	kein Wegdrehen /—
Höhenverlust / Stabilisierung	—/—	—/—
Öffnungsverhalten	—	—
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen /—	kein Wegdrehen /—
Höhenverlust / Stabilisierung	—/—	—/—
Öffnungsverhalten	—	—
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	Nachdrehen 90 Grad
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	unter 90 Grad/mäßig schnell	unter 90 Grad/mäßig schnell
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig/selbständig	mäßig/einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen/—	kein Wegdrehen/—
Höhenverlust / Stabilisierung	—/—	—/—
Öffnungsverhalten	—	—
STELSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	durchschnittlich/mäßig	durchschnittlich/gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 ° bis 360 °	Nachdrehen 180 Grad bis 360 Grad
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	leicht
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf/< 4 sec
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	durchschnittlich	durchschnittlich
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

GS 01-484-96

VOYAGER 14 /COMET SPORTARTIKEL

2 / (frei kombinierbar)
100 kg - 125 kg/1
Fußbeschleuniger (ja)/(ja) Herstellerangabe
gleichmäßig/kommt langsam über Piloten 1
mittel 2
durchschnittlich
hoch 2
hoch
durchschnittlich
mäßig 2
hoch/durchschnittlich
durchschnittlich/nein 2
durchschnittlich/nicht ansteigend
hoch 2
nicht selbständig, bei stabiler Frontrosette beidseit. kurzes Anbremsen
180 Grad bis 360 Grad/ mäßig schnell 2
mäßig/selbständig
selbstständig schnell
unoppliziert, keine Tendenz zum Strömungsabriß/hoher Steuerweg 1
deutlich ansteigend/einfach, Grenze zum Strömungsabriß deutlich erkennbar 2
selbständig verzögert
entleert nicht vollständig, Rückwärtsflug, unruhig 1
mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen 2
—/—
—/—
—
mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen 1
—/—
—/—
—
selbständig
mäßige seitliche Vorschießtendenz , kein Einklappen 1
90 Grad bis 180 Grad/mäßig schnell
—/—
—
mäßig seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen 1
—/—
—/—
—
durchschnittlich/mäßig 2
Nachdrehen 180 Grad bis 360 Grad
schwierig/dosiertes ziehen der B-Gurte nötig/Frontrosettentendenz 2
nimmt zögernd Fahrt auf /< 4 sec /Frontrosette/beidseitiges Anbremsen
durchschnittlich 1
einfach 2

GS 01-487-96

SECTOR M/EDEL

3 (frei kombinierbar)
80 kg -95 kg/1
Fußbeschleuniger/ ja (Herstellerangabe)
gleichmäßig/kommt über Piloten 2
gering
durchschnittlich
durchschnittlich 1
hoch 2
hoch
hoch
mäßig 2
mäßig/hoch
zu früh/ nein 1
durchschnittlich/deutlich ansteigend 2
hoch 2
selbständig verzögert 3
über 360 Grad/schnell 3
extrem/schwieriges Gegebremsen
durch Pumpen mit Bremse
schwieriges Gegenbremsen/geringer Steuerweg 3
mäßig ansteigend/anspruchsvoll, Grenze zum Strömungsabriß deutlich durch Pumpen mit Bremse
entleert nicht vollständig , unruhig 2
mäßige Vorschießtendenz , einseitiges Einklappen 3
90 Grad bis 180 Grad/schnell
mäßig /selbständig
selbständig verzögert
mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen 2
90 Grad bis 180 Grad/schnell
hoch/selbständig 3
durch Pumpen mit Bremse
Nachdrehen 90 Grad
mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen 2
90 Grad bis 180 Grad/mäßig schnell
mäßig/selbständig
selbständig schnell
mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen 1
kein Wegdrehen/—
—/—
—
durchschnittlich/mäßig 2
selbständig
leicht 1
selbständig
früh 1
durchschnittlich 2

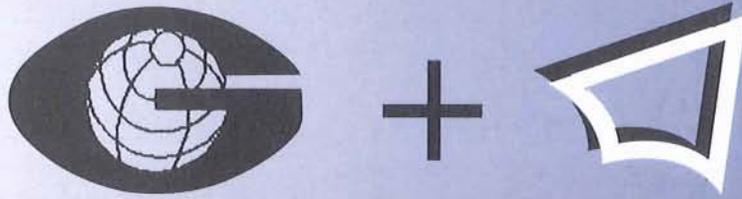
GS 01-488-96

SECTOR L /EDEL

2-3 GH (Gurtzeuggruppe GH)
90 kg -115 kg/1
Fußbeschleuniger/ ja (Herstellerangabe)
gleichmäßig/kommt zügig über Piloten 1
gering 2
durchschnittlich
hoch 1
hoch 2
hoch
gering 2
gering/hoch
spät/ nein 2
durchschnittlich/deutlich ansteigend
hoch selbständig verzögert 2
über 360 Grad/schnell 3
mäßig/selbständig
selbständig verzögert
schwieriges Gegenbremsen/geringer Steuerweg 2
mäßig ansteigend/anspruchsvoll, Grenze zum Strömungsabriß deutlich durch Gegenbremsen 3
entleert nicht vollständig , unruhig
mäßige Vorschießtendenz , einseitiges Einklappen
kein Wegdrehen /— 2
—/selbständig
selbständig schnell
starke seitliche Vorschießtendenz , einseitiges Einklappen 2
90 Grad bis 180 Grad/mäßig schnell,
mäßig/selbständig
selbständig impulsiv
Nachdrehen 90 Grad
mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen 2
90 Grad bis 180 Grad/mäßig schnell
mäßig/selbständig
selbständig schnell
mäßige seitliche Vorschießtendenz, einseitiges Einklappen 1
180 Grad bis 360 Grad /mäßig schnell
mäßig/selbständig
selbständig schnell
leicht/gering 1
selbständig — 2
leicht 1
selbständig
durchschnittlich 1
durchschnittlich 2

bei seitlichem Einklapper starker Gegenklapper möglich

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

- ▶ Monatliche Berufsunfähigkeitsrente bei Verlust der Arbeitskraft bis Alter 60 Jahre (max. 3.000 DM monatlich)
- ▶ Sofortige, hohe finanzielle Absicherung der Familie im Todesfall
- ▶ Planmäßiger Kapitalaufbau
- ▶ Ohne Prämienzuschlag für das Flugrisiko (nur bei DHV-Mitgliedern)

Nutzen Sie die Vorteile und informieren Sie sich! Unter den Interessenten verlosen wir 10 Sportuhren. Bitte den Info-Coupon ausschneiden und einsenden.

Info-Coupon



Ja, ich wünsche einen unverbindlichen Vorschlag

Bitte einsenden an:



GERLING

Gerling-Konzern
Regionalzentrum Frankfurt GmbH
z. Hd. Herrn Brand
Senckenberganlage 20-22
60325 Frankfurt
Telefon: 069 7567 292
Fax: 069 7567 396

Mein Name:

Straße:

PLZ/Ort:

Mein Geburtsdatum:

Gewünschte monatliche
Berufsunfähigkeits-Rente: 1.500 DM 2.000 DM DM

Gewünschter finanzieller
Schutz für die Familie: 100.000 DM 150.000 DM DM

Sonstige Wünsche:

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

Wie kann ich meine Familie und mich finanziell absichern, wenn mir etwas zustoßt? - Eine Frage, die DHV-Mitglieder häufig an ihren Verband herantragen. Das ausgeprägte Sicherheitsbedürfnis der DHV-Mitglieder ist durchaus berechtigt. Denn finanzielle Probleme sind fast immer vorprogrammiert, wenn der Ernährer der Familie nicht mehr seinen Job ausüben kann oder verstirbt.

Was oft unterschätzt wird: Eines der wichtigsten Güter ist die Arbeitskraft. Die Gefahr, diese zu verlieren und damit den Beruf wegen Krankheit oder eines Unfalls vorzeitig aufgeben zu müssen, ist größer denn je. Zur Zeit gibt es 2,6 Millionen »Invaliditätsrentner«, das sind 10 Prozent der rund 27 Millionen Berufstätigen.

Flugsportler haben es nicht einfach, sich günstig zu versichern. In der Regel verlangen Lebensversicherungen hohe Risikozuschläge. Als langjähriger Partner des DHV versichert der Gerling Konzern DHV-Mitglieder zu normalen Prämienätzen. Mehr noch: Mit dem neuen Sicherheitsplan bietet Gerling besonders sicherheitsorientierten Kunden günstige und gleichzeitig flexible Absicherungsmöglichkeiten. Dabei kann neben einer sofortigen und hohen finanziellen Absicherung der Familie im Todesfall und einer variablen Kapitalbildung auch eine entsprechende Berufsunfähigkeitsrente vereinbart werden.

Der Vorteil: Der Prämienaufwand kann, wenn die Betonung auf dem Todesfallschutz liegen soll, deutlich gesenkt werden.

Wie das Modell gestaltet werden kann, zeigt das folgende Beispiel:

Ein 30-jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 100.000 Mark eine Berufsunfähigkeitsrente in Höhe von 2.000 Mark monatlich und einen Kapitalaufbau von 25.000 Mark (inklusive Gewinnbeteiligung 59.000 Mark) eine Monatsprämie von 153,20 Mark aufbringen. Rechnet man die derzeitige Gewinnbeteiligung sofort mit in die Prämie ein, reduziert sich diese auf 134,40 Mark. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.

GS 01-489-96

GLEITSEGELMUSTER

ADVANCE EPSILON 2/25 / SKYLINE

KLASSE (GURTZEUG)	1-2 (frei kombinierbar)	
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	65 kg -80 kg / 1	
Trimmsystem / Windentauglichkeit	nein / ja (Herstellerangabe)	
START		
Füllverhalten / Aufziehverhalten	gleichmäßig/kommt langsam über Piloten	1
Abhebegeschwindigkeit	mittel	2
Starthandling insgesamt	einfach	
GERADEAUSFLUG		
Trimmgeschwindigkeit	durchschnittlich	1
Geschwindigkeit beschleunigt	-	
Rolldämpfung	hoch	
KURVENHANDLING		
Trudeltendenz	nicht vorhanden	1
Steuerweg / Wendigkeit	mäßig/hoch	
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN		
Sackfluggrenze / Dauersackflug	spät/ nein	1
Fullstallgrenze / Bremskräfte	hoch/deutlich ansteigend	
FRONTALES EINKLAPPEN		
Weg	gering	1
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN		
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	90 Grad bis 180 Grad/mäßig schnell	1
Höhenverlust / Stabilisierung	mäßig/selbständig	2
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN		
Stabilisierung / Steuerweg	keine Tendenz zum Strömungsabriß/hoher Steuerweg	1
Steuerkraftanstieg / Gegendrehen	deutlich ansteigend/einfach ohne Tendenz zum Strömungsabriß	
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Verhalten nach Einleitung	entleert nicht vollständig, unruhig,	1
Reaktion	mäßige Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen /—	
Höhenverlust / Stabilisierung	—/—	
Öffnungsverhalten	—	
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)		
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen /—	2
Höhenverlust / Stabilisierung	—/—	
Öffnungsverhalten	—	
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT		
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	1
Reaktion	mäßige seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	2
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen/—	
Höhenverlust / Stabilisierung	—/—	
Öffnungsverhalten	—	
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG		
Reaktion	geringe seitliche Vorschießtendenz, kein Einklappen	1
Wegdrehen / Drehgeschwindigkeit	kein Wegdrehen/—	2
Höhenverlust / Stabilisierung	—/—	
Öffnungsverhalten	—	
STELSPIRALE		
Einleitung / Trudeltendenz	leicht/nicht vorhanden	1
Ausleitung	selbständig	
B-LEINEN-STALL		
Einleitung	leicht	1
Ausleitung	selbständig	
LANDUNG		
Abfangzeitpunkt	früh	1
Landeverhalten	einfach	
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

BERICHTIGUNGEN TEST INFO 87

PARATECH P60 27 / AEROSPORT INTERNATIONAL

GERADEAUSFLUG

Trimmungsgeschwindigkeit

UNBESCHLEUNIGT BESCHLEUNIGT

durchschnittlich

hoch

CROSS COUNTRY 142 / JENS THOMAS

Auf S.49 wurde irrtümlicherweise ein falsches Foto abgedruckt. Hier das richtige Foto.



01-314-96

HÄNGEGLEITERMUSTER

FALCON 140 / JENS THOMAS

KATEGORIE		1
Zul. Startgewicht / Sitzzahl		70 kg - 90 kg
Gerätengewicht (ohne Packsack)		19,5 kg
Fläche (Herstellerangabe)		13 qm
Spannweite (Herstellerangabe)		8,9 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)		15 %
Lattenzahl oben / unten		oben 13/unten 0
Art der VG		keine
Art des Steuerbügels		Rundrohr
Steuerbügelbasis		gerade Basis
AUFBAU		
Besonderheiten		keine
BODENHANDLING UND START		VG entspannt VG gespannt
Statische Lastigkeit		leicht hecklastig
Spiel Unterverspannung quer		0 cm
Spiel Unterverspannung längs		0 cm
Aerodynamische Lastigkeit		neutral
Abhebegeschwindigkeit		gering
GERADEAUSFLUG		
V min / V max km/h		24 / >60 km/h
Bügeldruckverlauf		linear zunehmend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h		mittel/—
Richtungsstabilität (Gieren)		kein Gieren
KURVENHANDLING		
Kraftaufwand für Einleiten		gering
Kraftaufwand für Ausleiten		gering
Rollzeit für Einleiten		kurz
Rollzeit für Ausleiten		kurz
Schräglage bei V min. sink		bleibt konstant
VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		
Geradeausflug Bügel langsam vor		problemlos
Geradeausflug Bügel schnell vor		problemlos
Kurvenflug Bügel langsam vor		problemlos
Kurvenflug Bügel schnell vor		problemlos
Provoziertes Trudeln		kein Trudeln
LANDUNG		
Ausschwebestrecke		kurz
Moment des Stallens		einfach zu finden
V-Bereich des Stallens		groß
Kraftaufwand beim Stallen		gering

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

127/96

ALLGEMEINERLAUBNIS ZUM MITFÜHREN VON FUNKGERÄTEN IN HÄNGEGLEITERN UND GLEITSEGELN

Südbayern

1. Das Luftamt Südbayern erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. nach § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. § 79 Abs. 1 und § 80 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge, soweit die Funkgeräte in den Regierungsbezirken Niederbayern, Oberbayern oder Schwaben an Bord genommen werden. Mit diesem Bescheid wird der Bescheid der Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - Az. 315/9 (veröffentlicht in NfLI-298/959) ersetzt.

2. Die Erteilung weiterer Auflagen bleibt vorbehalten.
3. (Gebühr)

Auflagen:

1. Das mitgeführte Funkgerät selbst, seine Anbringung und seine Bedienung dürfen weder die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs beeinträchtigen, noch den Luftfahrzeugführer bei der Bedienung des Luftfahrzeugs behindern.

2. Das Funkgerät muß gegen Herabfallen gesichert sein.

Hinweise:

1. Diese Erlaubnis ersetzt nicht die nach anderen Vorschriften erforderlichen Erlaubnisse, Genehmigungen oder Zustimmungen. Sie gilt nur für das Mitführen von Funkgeräten. Unberührt bleiben insbesondere die Vorschriften des Gesetzes über den Amateurfunk (AFuG), des Gesetzes über Fernmeldeanlagen (FAG), der zugehörigen Durchführungsverordnungen, Verwaltungsanweisungen sowie die festgelegten Frequenzbereiche und die Bestimmungen in den jeweiligen Zulassungs- und Genehmigungsbescheiden.
2. An den Funkgeräten dürfen, soweit nicht Ausnahmen zugelassen sind, keine technischen Eingriffe oder Veränderungen vorgenommen werden.

3. Funkgeräte bedürfen, soweit nicht für Amateurfunk Ausnahmen zugelassen sind, einer Baumusterprüfung durch das Bundesamt für Zulassung in der Telekommunikation (BZT), die durch Erteilung der BZT-Nummer am Gerät bestätigt sein muß.

4. Die Erlaubnis wird zurückgenommen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegt haben. Sie wird widerrufen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nachträglich und nicht nur vorübergehend entfallen sind. Sie kann widerrufen werden, wenn die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden.

5. Diese Erlaubnis gilt nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr.

6. Zuwiderhandlung gegen die Auflagen dieser Erlaubnis können gemäß § 58 Abs. 1 Ziff. 11 LuftVG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 10.000 DM geahndet werden, soweit sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind.

Gründe:

Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - ist zum Erlass dieses Bescheides zuständig.

Diese Allgemeinerlaubnis erstreckt sich über die Allgemeinerlaubnis vom 2.11.95 hinaus generell auf Funkgeräte, also neben Amateurfunkgeräten insbesondere auch auf CB- und LPD-Funkgeräte sowie Funktelefone.

Durch die Auflagen ist sichergestellt, daß die Sicherheit im Luftverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Az. 315.30

München, 7.8.96

Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern -
i.A. Dr. Lieberknecht

Nordbayern

1. Das Luftamt Nordbayern erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. nach § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. § 79 Abs. 1 und § 80 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge, soweit die Funkgeräte in den Regierungsbezirken Oberpfalz, Oberfranken, Mittelfranken oder Unterfranken an Bord genommen werden. Mit diesem Bescheid wird der Bescheid der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - vom 14.2.1996 Nr. 315.1 - 3725.7 ersetzt. (Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. 315.1 - 3725.7

Nürnberg, 19.8.1996

Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern -
i. A. Pfeffer

Hessen

1. Das Regierungspräsidium Kassel erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. nach § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. § 79 Abs. 1 und § 80 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge, soweit die Funkgeräte im Land Hessen an Bord genommen werden. (Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. 37 b - 66 m 32.38

Kassel, 2.9.1996

Regierungspräsidium Kassel
i. A. Koch

Rheinland-Pfalz

Hiermit wird den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. gem. § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 LuftVG i.V.m. § 79 Abs.

1 und § 80 Nr. 2 LuftVZO die Allgemeinerlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge, soweit die Funkgeräte im Zuständigkeitsbereich des Landes Rheinland-Pfalz an Bord genommen werden. Durch diesen Bescheid wird die Allgemeinerlaubnis der Bezirksregierung Koblenz vom 28.2.96 ersetzt. (Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. 336-293
Koblenz, 4.9.1996
Bezirksregierung Koblenz
i.A. Hollmann

Saarland

1. Gemäß § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVZO) wird den Mitglieder des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge, soweit die Funkgeräte im Saarland an Bord genommen werden, erteilt.

(Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. F/5-213/2-KI/Wei
Saarbrücken, 24.9.1996
Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr
i.A. Schmitt

Hamburg

Hiermit wird den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. gem. § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. § 79 Abs. 1 und § 80 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Amateurfunkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge erteilt, soweit die Funkgeräte im Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg an Bord genommen werden. Die Erlaubnis erstreckt sich neben dem Mitführen von Amateurfunkgeräten insbesondere auch auf das Mitführen von CB- und LPD-Funkgeräten sowie Funktelefonen.

(Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. HW/H 33/764.020-23
Hamburg, 24.9.1996
Freie und Hansestadt Hamburg - Wirtschaftsbehörde
Büttner

Berlin

Die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Berlin erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. nach § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. § 79 Abs. 1 und § 80 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge, soweit die Funkgeräte im Land Berlin an Bord genommen werden, bei Beachtung der nachfolgenden Auflagen und Hinweise.

(Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Be-

scheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. IX B 2
Berlin, 27.9.1996
Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr Berlin
i.A. Schwarzbaan

Niedersachsen

Gem. § 80 Nr. 2 i.V.m. § 79 Abs. 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) erteile ich Ihren Mitgliedern die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen und zum Betreiben von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge in Niedersachsen.

(Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. 306.30317-1
Braunschweig, 30.09.1996
Bezirksregierung Braunschweig
i.A. Bock

Sachsen

Hiermit wird den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. die stets widerrufliche Erlaubnis erteilt, Funkgeräte in Hängegleitern und Gleitsegeln mitzuführen, soweit diese Funkgeräte im Gebiet des Freistaates Sachsen an Bord genommen werden.

(Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. 36-3848.3-1/2 96
Dresden, 7.10.96
Regierungspräsidium Dresden - Luftverkehrsamt Sachsen
Braune

Mecklenburg-Vorpommern

Das Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. gem. § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. § 79 Abs. 1 und § 80 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln während des Betriebes dieser Luftfahrzeuge, soweit die Funkgeräte im Land Mecklenburg-Vorpommern an Bord genommen werden.

(Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. V 630-623.14-2
Schwerin, 8.10.1996
Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern
i.A. Müller

Brandenburg

Das Brandenburgische Landesamt für Verkehr und Straßenbau, Dezernat 24 - Luftfahrt - erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. nach § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. § 79 Abs. 1 und § 80 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln

beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge (Luftsportgeräte), soweit die Funkgeräte im Land Brandenburg an Bord genommen werden. (Auflagenvorbehalt, Auflagen, Hinweise und Gründe wie im Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 7.8.1996)

Az. 2461-6448/96
 Berlin, 24.10.1996
 Brandenburgisches Landesamt für Verkehr und Straßenbau
 i.A. Wernike

128/96

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegelgurtzeuge Liga Integral und Zeta

An einem Gleitsegelgurtzeug mit integriertem Rettungsgerätecontainer ist bei einer Probeöffnung das Verbindungsband zum Griff gerissen. Die Firma Vonblon verwendet bei den Gurtzeugen Liga Integral und Zeta diese Griffe. Deshalb sind alle Gurtzeuge beider Muster betroffen.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller Vonblon und der deutschen Vertriebsfirma Swing hat der DHV vorsorglich folgende Sicherheitsmaßnahme getroffen:

Die Griffe aller oben genannten Gleitsegelgurtzeuge müssen nachgeprüft und gegebenenfalls nachgearbeitet werden. Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NFGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahme muß vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Die Nachprüfung und die Nacharbeit erfolgen durch den österreichischen Herstellungs- und Entwicklungsbetrieb Elmar Vonblon, Grav 33, A-6710 Nenzing, Tel. 0043/5525/62460, Fax 0043/5525/64151.

Gmund, den 25. Oktober 1996
 Martin Jursa
 Referatsleiter Technik

129/96

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Nummer	Muster Zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
GS-01-481-96	Soul S GH	UP Europe 75 kg-95 kg	2 GH
GS-01-482-96	Quartz M frei kombinierbar	Ailes de K 68 kg-92 kg	1-2
GS-01-483-96	Mistral 24 frei kombinierbar	Swing Flugsportgeräte GmbH 60 kg-80 kg	2-3
GS-01-484-96	Voyager 14 frei kombinierbar	STV Comet Sportartikel GmbH 100 kg-125 kg	2
GS-01-485-96	Paratech P60 30 GH	Aerosport International 90 kg - 125 kg	2 GH
GS-01-486-96	Quartz L frei kombinierbar	Ailes de K Germany 95 kg - 120 kg	1-2

Nummer	Muster Zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
GS-01-487-96	Sector M frei kombinierbar	Edel GmbH Deutschland 80 kg - 95 kg	3
GS-01-488-96	Sector L GH	Edel GmbH Deutschland 90 kg - 115 kg	2-3 GH
GS-01-489-96	Advance Epsilon 2/25 frei kombinierbar	Skyline 65 kg - 80 kg	1-2

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
GS 03-162-96	Pro Light	Edel GmbH Deutschland	100 kg
GS 03-163-96	Rap Air	Airwave Germany	100 kg
GS 03-164-96	Skyline Subsonic	Skyline	120 kg

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
01-314-96	Falcon 140	Thomas Jens 70 kg - 90 kg	1
01-315-96	Moyes MAX157	air-base 100 - 140 kg	2

Hängegleiterrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empl. max.
02-043-96	Annular Tandem HG	Fly Market GmbH & CoKG	200kg-200kg
02-044-96	Annular HG	Fly Market GmbH & CoKG	120kg-120kg

130/96

Geänderte Muster

Hängegleiter

Nummer	Name	Zulassungsinhaber
01-300-96	Rage 157	alt: Finsterwalder neu: air-base

131/96

Neuer Herstellerbetrieb

Hersteller	Produkte
Michael Engelhardt, Fly For Fun Müllersstr. 10, 80469 München Tel: 089/2603200, Fax: 089/2603338	Rettungsgeräte

Bewilligte österreichische Betriebe für Stück- und Nachprüfungen (Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe)

Betrieb	Produkte
Comet Sportartikel GmbH & Co KG Am Gschwandt 293, A-6100 Seefeld Tel: 0043-5212-3830, Fax: 0043-5212-3830-5	Paraglider Gurtzeuge Rettungsgeräte
Flugsport Seedwings-Europe GmbH A-6262 Schillfers 63 Tel: 0043-5288-72730, Fax: 0043-5288-72731	Hängegleiter Gurtzeuge
air-Flugsport GmbH A-4582 Spital am Pyhrn Nr. 461 Tel: 0043-7562-7066, Fax: 0043-7562-7192	Hängegleiter, Paraglider Gurtzeuge Rettungsgeräte
Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH Talstation Thurmtaler 49 d, A-9920 Sillian Tel: 0043-4842-5176, Fax: 0043-4842-5177	Paraglider Gurtzeuge Rettungsgeräte
Elmar Yonblon Grav 33, A-6710 Nenzing Tel: 0043-5525-62460, Fax: 0043-5525-64151	Paraglider Gurtzeuge Rettungsgeräte
wings of change, Markus Gründhammer Waldrasterstraße 6b, A-6166 Fulpmes Tel: 0043-5225-64830, Fax: 0043-5225-64830-30	Paraglider Gurtzeuge Rettungsgeräte

Betrieb	Produkte
NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. Pluskaulstr.7, A-4066 Pasching Tel: 0043-512-361340, Fax 0043-512-361342	Paraglider
PRO-DESIGN Graf, Hofbauer Ges.m.b.H. Lärchenweg 33, A-6161 Natters Tel: 0043-512-546444, Fax 0043-512-546445-20	Paraglider Gurtzeuge Rettungsgeräte

für Nachprüfungen (Instandhaltungsbetriebe)

Betrieb	Produkte
Flugsport-Service SKY CLUB AUSTRIA Walter Schrempf, Moosheim 113, A-8962 Gmüding Tel: 0043-3685-22333, Fax: 0043-3685-23610	Paraglider
Flight Connection Arlberg, Natter-Penz GmbH A-6580 St. Anton a. Arlberg Tel: 0043-5524-8439, Fax: 0043-5524-2410	Paraglider Gurtzeuge Rettungsgeräte
renAIRssance-Daniel Kroulik Wurmsergasse 18/20, A-1150 Wien Tel: 0043-1-3698779, Fax: 0222-9858005	Hängegleiter Gurtzeuge Rettungsgeräte

Neue Erlaubnisse und Verlängerungen nach § 25 LuftVG

Gastpiloten werden gebeten, vor dem Fliegen mit dem Erlaubnisinhaber Verbindung aufzunehmen.
Eine Liste der Vereinsadressen wurde im DHV-Info 85 veröffentlicht.

Gemeinde	Geländename Erlaubnisinhaber	Bundesland	Startart	Höhen- differenz	Geräteart
09326 Langenau	Langenau Gleitschirmclub Colditz	Sachsen	Schlepp	450	HG/GS
26723 Wybelsum	Wybelsum Friesischer-Flieger-Club	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS
37633 Dielmissen	Dielmissen, Westweg Delta-Club lth	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS
54470 Graach	Graach Interessengemeinschaft der Drachennieger Graach Mittelmosel	Rheinland-Pfalz	Hang	210	HG/GS
54492 Erden	Erden Drachenniegerclub Mittelmosel	Rheinland-Pfalz	Hang	195	GS
54518 Platten	Platten Drachenniegerclub Mittelmosel	Rheinland-Pfalz	Hang	110	HG/GS
56377 Seelbach	Seelbach I Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS
57258 Freudenberg	Freudenberg/Bottenberg WSG Stirmskopf	Nordrhein-Westf.	Schlepp	150	GS
66687 Gehweiler	Holländerkopf Drachenflugschule Saar	Saarland	Hang	80	HG/GS
66687 Wadern	Schliffeld Drachenflugschule Saar	Saarland	Hang	35	HG
66839 Schmelz	Außen, Bruch Truar Stefan	Saarland	Schlepp	150	HG/GS
71384 Weinstadt	Beutelsbach-Schönbühl Gleitschirm- und Drachenflug Die Remstaler	Bad.-Württemb.	Schlepp	150	HG/GS

Gemeinde	Geländename Erlaubnisinhaber	Bundesland	Startart	Höhen- differenz	Geräteart
75323 Bad Wildbad	Sommerberg Enztaflieger Bad Wildbad	Bad.-Württemb.	Hang	280	GS
76855 Annweiler	Förlenberg Südpfälzer Gleitschirmflieger Club	Rheinland-Pfalz	Hang	150	HG/GS
79348 Freiamt	Hünersedel Gleitschirmschule Löffler	Bad.-Württemb.	Hang		GS
79677 Aitern	Aitern Gleitschirmclub Wiesental	Bad.-Württemb.	Hang	355	GS
84155 Bodenkirchen	Neuhofen Graben Straßer Lorenz	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
88167 Röthenbach	Egg/Happareute Hörburger Klaus	Bayern	Hang	50	HG/GS
91278 Pottenstein	Rupprechtshöhe Gleitschirmclub Fränkische Schweiz	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
91743 Unterschwaningen	Unterschwaningen Hängegleiter- und Gleitsegel-Schleppteam »Wilder Markgraf«	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
93185 Michelsneukirchen	Reichersdorf Bayerwald Gleitschirmschule	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
97833 Frammersbach	Heuberg Frammersbacher Gleitschirmflieger	Bayern	Hang	70	GS
98646 Gerhardtsgereuth	Schleusinger Höhe Erster Hildburghäuser Flugsportverein »Flying Toasters«	Thüringen	Schlepp	300	HG/GS
98663 Bad Colberg	Ummerstadt Oberfränkischer Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein) L. Pollach	Thüringen	Hang	60	HG/GS

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

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

Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinaheunfall etwas weiß, informiert kurz die DHV- Geschäftsstelle, Tel. 08022/ 74184 oder 7031, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsvorstand Peter Urban nimmt dann Kontakt auf.

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



Tödliche Unfälle

Castelluccio/Italien

Am 2.10.1996 verunfallte der 52-jährige Hängegleiterpilot Reinhard Nolting mit seinem Zephir CX bei Castelluccio tödlich. Der Pilot war nach einigen Minuten Flugzeit wenige Meter unterhalb des Startplatzes auf den steilen Hang aufgeprallt. Der Drachen war zuvor in eine Spiralbewegung übergegangen, die vom Piloten nicht ausgeleitet wurde.

Obergrainet/Deutschland

Durch eine Baumberührung kam es am 24.8.1996 zum Absturz des 63-jährigen Hängegleiterpiloten Konrad Schmid. Dieser war im Fluggelände Obergrainet mit seinem neuerworbenen Hängegleiter Airwave K 3 zunächst problemlos gestartet. Nach einer Rechtskurve streifte er mit dem rechten Flügel in einer Höhe von ca. 5 Metern einen Baum, woraufhin das Fluggerät kopfüber zu Boden stürzte. Konrad Schmid zog sich hierbei tödliche Kopfverletzungen zu.

Monte Cucco/Italien

Beim Versuch einer Toplandung verunglückte am 6.8.1996 der 56-jährige Pilot Klaus Pieper am Monte Cucco. Beim Anflug auf der Südwestseite des Berges kam der Pilot im Lee mit seinem Fluggerät Airwave Calypso in einen überzogenen Flugzustand. Der Hängegleiter kippte seitlich ab und stürzte

aus geringer Höhe auf steinigem Untergrund. Klaus Pieper zog sich hierbei innere Verletzungen zu. Zum Unfallzeitpunkt herrschte starker Wind mit ca. 40 - 50 km/h.

Dune de Pylar/Frankreich

Am 27.7.1996 kam es zu einem tödlichen Gleitsegelunfall in dem Soaringgebiet an der französischen Atlantikküste. Bei starkem Wind war der 42-jährige Gleitsegelpilot Martin Solbrig mit seinem Omega III gestartet. Aufgrund der turbulenten Verhältnisse kam es zu einem großflächigen Einklappen der Kappe, woraufhin das Fluggerät ins Trudeln geriet und bis zum Aufschlag am Boden nicht mehr stabilisiert werden konnte. Martin Solbrig zog sich einen Genickbruch zu.

Schleppschlaufen an Gurtzeugen

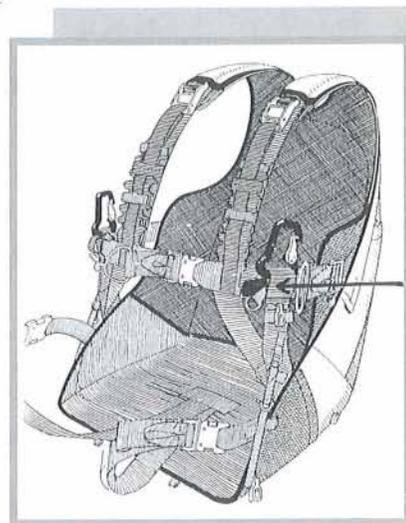
Das Anbringen von Schleppschlaufen an HG- und GS-Gurtzeugen ist in den aktuellen Bauvorschriften des DHV neuerdings vorgeschrieben.

Deshalb kann auf die Verwendung von Klinkenhaupt- und Rückenseil unter Umständen künftig verzichtet werden. Das *Klinkenhauptseil* ist das Verbindungsseil zwischen der Schleppklinge und dem Einhängekarabiner des Hängegleitertergurtzeugs und ist nach heutigen Erkenntnissen unbedingt noch beim HG-Passagierschlepp erforderlich. Beim Einsitzerschlepp kann darauf verzichtet werden, wenn das Gurtzeug mit geprüften Schleppschlaufen ausgerüstet ist und die Klinge gegen seitliches Verrutschen gesichert wird. Gleitsegelpiloten benutzen das Klinkenhauptseil nicht. Das *Rückenseil* leitet die Zugkraft über den Rücken des startenden Piloten ein und muß so eingestellt sein, daß es nach dem Start unbelastet ist. Dieses Seil ist bei einigen HG-Gurtzeugen (z. B. Karpfengurte, Kniehängergurte)

erforderlich, weil diese Gurtzeuge bei gestrafftem Schleppseil zu weit nach vorn gezogen werden. Sobald der Pilot in der liegenden Position ist, wirkt die Zugkraft nur noch auf die Klinge und deren Befestigungspunkte.

Bei HG-Gurtzeugen werden künftig die Schleppschlaufen zur Befestigung der Schleppklinken im oberen Brustbereich des Piloten angebracht sein.

Die Schleppschlaufenanbringung an GS-Gurtzeugen erfolgt an den Einhängergurtschlaufen der Karabinerhaken, entwe-

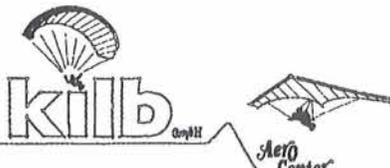


der als Express-Schlinge oder als fest angenähte Schlaufe. Keinesfalls sollte die Schleppklinge direkt in die Aufhängekarabiner eingehängt werden. Dies könnte zum Verkippen eines Karabiners und dadurch zu einer asymmetrischen Zugrichtung führen.

Die Schleppklingen- und Gurtzeughersteller werden diesen Neuerungen entsprechend die Betriebsanleitungen für ihre Produkte umändern und Hinweise für die Befestigung der Klinken den betroffenen Piloten bzw. Händlern mitteilen. Wer geprüfte Schleppschnäuren an seinem Gurtzeug älterer Bauart benutzt, sollte sich mit seinem Klinkenhersteller in Verbindung setzen und nachfragen, ob er ohne Klinkenhauptseil und ohne Rückenseil geschleppt werden darf.

Informationsbüro Schlepp
Horst Barthelmes

Anzeige



Dein Fachgeschäft für



**Gleitschirme
Drachen
Zubehör
im
Rhein-Main-Gebiet**

Beratung Schulung Komplett-Angebote Reiseorganisation

**Jeden 1. Donnerstag im Monat
FLIEGERSTAMMTISCH**

Wir freuen uns auf Deinen Besuch!

KILB Aero-Center GmbH
Am Becherweg 2
55270 Ober-Olm
Telefon 06136/991815

Öffnungszeiten
Do 17.00 - 20.00 Uhr
Fr 15.00 - 18.00 Uhr
FAX 06136/997118



Seid nett zum Gerät

Bevor Ihr die Flugausrüstung in den Winterschlaf legt, holt sie nochmal raus ans Licht zum Trocknen, Überprüfen und sorgfältig Packen. Für Nachprüfungen und Reparaturen ist jetzt die richtige Zeit, im Frühjahr wird es auch bei den Herstellern eng. Und wie geht es dem Rettungsschirm?

Nicht eingehängt beim Windschlepp

Ein Alptraum für jeden Hängegleiterpiloten mit oft bösen Folgen. Die abgebildete Fotoserie stammt aus dem Fliegeralltag und wurde nicht »gestellt«. Der schnellen Reaktion der Beteiligten, besonders des Windenführers, ist es zu verdanken, daß der Startvorgang im letzten Moment abgebrochen und Schlimmstes verhindert wurde.

Warum vergessen Piloten immer wieder die lebenswichtige Liegeprobe?

Oft ist es die Routine: Ein routinierter Schlepp-Pilot, der häufig in diesem Gelände fliegt, ist dem Startleiter persönlich gut bekannt. Der Startleiter gibt ungeprüft (also ohne hinzuschauen) einfach die Kommandos an den Windenführer weiter und unterhält sich möglicherweise zwischendurch noch mit anderen. Die Startleitung wird nur oberflächlich wahrgenommen und beschränkt sich auf die unabdingbare Sprechverbindung. Die Liegeprobe wird wegen allgemeiner Unaufmerksamkeit vergessen; bzw. nicht kontrolliert.

Gefährlich ist auch Hektik: Der Pilot hatte bereits die kompletten Startvorbereitungen durchgeführt, aber der Wind paßte längere Zeit nicht. Er klinkte das Schleppseil aus und verließ mit seinem Hängegleiter die Startstelle. Bei zwischenzeitlich guten Windbedingungen beeilt er sich, schnell zur Startstelle zu kommen. Der Startleiter wartet dort bereits ungeduldig mit dem Gabelseil in der Hand auf ihn. Die Liegeprobe fällt wegen der Eile aus.

Wie können Piloten, Startleiter und Windenführer dazu beitragen, daß künftig Unfälle durch nichteingehängte Piloten verhindert werden?

Der Pilot

- ✗ überprüft die Sicherung des Einhängekarabiners (Verschraubung)
- ✗ führt grundsätzlich vor dem Einhängen des Gabelseils seine Liegeprobe durch, indem er den Startleiter bittet, die

Ein Checkband am Kielrohr vor dem Trapezkopf kann eine wichtige Hilfe sein. Dieses ungefähr 30 - 50 cm lange Band mit einem Ring am Ende muß beim Einhängen des Karabiners miteingehängt werden, sonst hängt es unübersehbar wie ein Warnwimpel vor der Nase des Piloten.



Kielstange seines Gerätes zu halten (der Startleiter wird dadurch zwangsläufig in die Startvorbereitungen mit eingebunden),

Die Liegeprobe sollte mit geöffneter Schleppklinke durchgeführt werden, um sicherzustellen, daß ausreichender Abstand zwischen Klinke und Basis vorhanden ist. Bei Benutzung eines Klinkenhauptseils ist auf die richtige Einstellung zu achten. Die Klinke darf in der Liegendposition nicht auf den Brustkorb drücken.

Hat der Pilot die Liegeprobe erfolgreich durchgeführt, wird

er als nächstes die Gabelseile in seine Schleppklinke einklinken und die Klinkprobe durchführen. Auch dabei ist ihm der Startleiter behilflich.

Erst jetzt ist der Pilot »startklar« und die Anmeldung beim Windenführer kann erfolgen.



4

Bevor der Pilot das Kommando »Pilot eingehängt« gibt, muß er sich vergewissern, daß er auch tatsächlich mit seinem Gurtzeugkarabiner im Aufhänge-

punkt des Hängegleiters eingehängt ist. Kontrollmöglichkeiten können sein: Der Pilot stellt bei schwachen Windbedingungen seinen Hängegleiter nach hinten auf das Kielrohr ab und geht einen Schritt durch den Steuerbügel nach vorn, bis sich das Gurtzeug spannt. Bei stärkerem Wind hält er das Kielrohr in waagerechter Position.

Der Pilot macht die Sitzprobe, indem er aus der aufrechten Position in die Hocke geht, bis sich das Gurtzeug spannt. Dadurch belastet er gleichzeitig die Beinschlaufen und hat zusätzlich die Gewißheit, daß beide Beine in den Schlaufen sind. Der Pilot dreht sich leicht seitlich unter dem Hängegleiter, greift mit einer Hand zum Karabinerhaken an die Pilotenaufhängung und vergewissert sich, daß dieser dort eingehängt ist.

Erst dann gibt er das Kommando »Pilot eingehängt«.



3



2

Der Startleiter

kontrolliert das Vorseil. Er hilft dem Piloten bei der beschriebenen Liegeprobe und der anschließenden Klinkprobe. Besonders bei dem Pilotenkommando »Pilot eingehängt« schaut er bewußt auf die Pilotenaufhängung und gibt dieses Kommando erst dann an den Windenführer weiter, wenn ganz sicher ist, daß der Pilot mit seinem Hängegleiter verbunden ist.

Er sollte unbedingt andere, nicht direkt am Schleppvorgang beteiligte, Personen aus dem Startbereich verweisen und seine Startleitertätigkeit konzentriert ausüben.

Der Windenführer

ist verpflichtet, das Pilotenkommando »Pilot eingehängt« zu wiederholen, bevor andere Kommandos erfolgen.

Erkennen und reagieren

Hat der Windenführer einen nichteingehängten Piloten bereits angeschleppt, muß ihm sofort die außergewöhnliche Tieflage des Piloten nach dem Abheben auffallen. Der Pilot hängt mit seiner Schleppklinke direkt vor der Basis, gehalten von den beiden Gabelseilen. Er kann normalerweise nicht aus dem Gerät fallen solange das Schleppseil unter Seilzug ist und er sich nicht selbst ausklinkt. Sein Kopf und die Schultern schauen über die Basis und der Körper hängt extrem tief unter dem Steuerbügel. Die Hände befinden sich im unteren Drittel der Steuerbügelseitenstangen und bewirken, daß der Hängegleiter durch diese Position des Piloten enorm kopflastig wird.

Der Windenführer darf niemals plötzlich das Gas, bzw. die Zugkraft wegnehmen. Er muß mit ständiger, aber leicht reduzierter Zugkraft versuchen, den Piloten bis zum Boden zu bringen. Würde der Windenführer plötzlich die Zugkraft

wegnehmen oder gar das Schleppseil kappen, wäre der Absturz des Hängegleiters die Folge.

Das Piloten- oder besser das Startleiterkommando in einem solchen Falle heißt: »Halt stop« (mehrmals).

Informationsbüro Schlepp
Horst Barthelmes



1

Auftrag

für die Nachprüfung von Gleitseglern und Hängegleitern

Name des Auftraggebers _____

Anschrift _____

Fax Nr. _____ Telefon Nr. mit Zeitangaben _____

Ich beauftrage die Firma _____ in _____

mein Gerät Gleitsegel Hängegleiter Gurtzeug Rettungsgerät Schleppklinke Schleppwinde

Muster _____ Werk-Nr. _____ Hauptfarben _____

an Hand des DHV-Prüfprotokolls nachzuprüfen und bei ordnungsgemäßigem Gerätezustand den Nachprüfstempel anzubringen.

Bei Mängeln am Gerät ist wie folgt zu verfahren:

- Es sollen alle nach Ermessen der Firma notwendigen Reparaturen automatisch durchgeführt werden. Eine vorherige Benachrichtigung ist nicht erforderlich.
- Es soll zunächst keine Reparatur durchgeführt werden. Ich bitte um Übersendung des Prüfprotokolls mit verbindlichem Kostenvoranschlag und werde wieder Nachricht geben.
- Es soll zunächst keine Reparatur durchgeführt werden. Ich bitte um telefonische Nachricht.
- Die Reparatur soll automatisch durchgeführt werden, wenn die Gesamtkosten (incl. Überprüfungskosten und MwSt.) den Betrag von _____ DM nicht übersteigen. Falls sie den Betrag übersteigen, bitte ich vor Beginn der Reparatur um Übersendung des Prüfprotokolls mit verbindlichem Kostenvoranschlag und werde wieder Nachricht geben.
- Die Reparatur soll automatisch durchgeführt werden, wenn die Gesamtkosten (incl. Überprüfungskosten und MwSt.) den Betrag von _____ DM nicht übersteigen. Falls sie den Betrag übersteigen, bitte ich vor Beginn der Reparatur um telefonische Nachricht.

Der Hintransport des Geräts erfolgt

- durch mich persönlich am (Datum) _____
- mit der Bahn ab Bahnhof (Ort) _____ am (Datum) _____
 - zum Bahnhof in (Ort) _____
 - zur Firmenanschrift
- auf folgende Weise: _____

Der Rücktransport soll erfolgen

- durch persönliche Abholung (bitte Fertigstellungsnachricht an mich)
- mit der Bahn (Absendemitteilung an mich)
 - zum Bahnhof in (Ort) _____
 - zu meiner Hausanschrift
- auf folgende Weise: _____

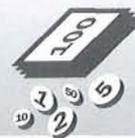
Die Zahlung der Kosten für Nachprüfung, Reparatur, Transport, notwendige und nachgewiesene Auslagen erfolgt nach Rechnungseingang. Der Rechnung ist ein Exemplar des Prüfprotokolls mit Bestätigung über die Behebung der Mängel beizulegen. Bis zur vollständigen Bezahlung der Rechnung sind die mangelhaften Teile aufzubewahren.

Sonstiges:

Falls der Auftrag in der hier vorliegenden Form nicht angenommen werden kann, gilt der Auftrag als nicht erteilt und ich bitte um sofortige Nachricht.

Ort, Datum _____

Unterschrift _____



ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

10.1.97 – Info Nr. 89
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. 87, weiß/blau, GS bis 97, Räder, Ersatztrapezrohre, VB DM 500,-. Charly Pinguin u. Rettung m. Wirbel, VB DM 1.500,-. Bräuniger Vario, VB DM 390,-. ☎ 05608/4615 (abends), 0561/95919-27 (tags).

Club 15, Bj. 90, grau/blau, Räder, Charly-Kniehänger m. Rettung, Integralhelm, Fluginstrument Afro Cross Country. ☎ 0911/3820605.

Club 15, Bj. 88, Check bis 96, pink/weiß, Räder, 2 Trapezrohre, VB DM 690,-. ☎ 05733/3242.

Club 15, Bj. 87, Check bis Ende 97, blau/weiß/rot, Keller-Gurtzeug, Metamorphosi-Schirm, Wasmer-Geschw. + Vario, DM 1.300,-. ☎ 08679/911280 (abend).

Falcon 5, für Sammler. VB. ☎ 08851/7663.

Joker, Bj. 91, Speedbar, Räder, Ersatzbügel, DM 1.500,-. ☎ 0821/814498.

Joker, Bj. 91, Check neu, mit Speedbar, Räder, Kniehänger, neongelb/weiß/blau, VB. ☎ 02192/2621.

1-2

Calypso 165, Bj. 3/96, Ersatzsteuerbügel, Räder, Kniehänger, Helm, VB DM 3.000,-. ☎ 02405/93470 o. 0172/2496879.

Calypso 165, Bj. 90, o. Check, Ersatztrapezrohre, Karplengurt, Rettungssystem, kompl. DM 950,-. ☎ 0531/363398.

Calypso 165, Bj. 90, Speedbar, Räder, VB DM 1.800,-. Prieler Slider u. Parasail IV, Bj. 93, VB DM 1.600,-. ☎ 09444/972005.

Delta 16, Herrichten, Ausschlichten zu verschenken. Voll flugfähig. Karplengurt, DM 50,-. ☎ 089/433214.

Delta 16, Bj. 86, ohne Check, Räder u. Ersatzsteuerbügel. ☎ 02671/4443 o. 06173/79406.

Delta 16, Bj. 86, Räder, Zubehör, geg. höchst. Gebot. ☎ 06133/61033 o. 61034.

Delta 16, Bj. 86, Räder, Ersatztrapez, Vario Flip AV, Geschw.messer, Rettung Parasail IV, Helm, Kniehänger-Liegegurt, einzeln o. kompl., VB DM 1.200,-. ☎ 0711/562858.

Delta 16, kompl. Zubehör, DM 1.100,-. ☎ 089/397348.

Gyro 180, Bj. 88, Check 96 abgelufen, Speedbar, Räder u. 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 600,-. ☎ 069/491175 (abends).

Gyro 180, Check neu, DM 900,-. ☎ 069/491175.

Mars 150 D, Rettung, Kniehänger, Helm, Räder, Windmesser, kompl. VB DM 3.000,-. ☎ 07326/7575, Fax 420.

Mars 150 D, Rettung Parasail, Speedbar, Räder, DM 800,-. ☎ 03641/335317.

Mars 170, Bj. 89, gelb/blau, Check neu, DM 1.500,-. ☎ 040/6770209.

Mars 170, Bj. 92, Check fällig, VB DM 1.200,-. ☎ 09471/20876.

Nimbus 62/15, Bj. 88, Karplengurt 175 cm, VB DM 750,-. ☎ 0661/34741 o. 0471/8398272.

Perfex, Bj. 94, VB DM 2.500,-. Integralgurtzeug STK, 170 - 180 cm, Rettung Charly, Bj. 88, DM 500,-. ☎ 09120/9409.

Perfex, Bj. 7/94, AK blau, US rot, OS gelb/weiß, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, Speedbar, VB DM 3.200,-. Kniehänger Para-

sail m. Stubi 5000-Karabiner, DM 120,-. ☎ 0511/2356379.

Perfex, Bj. 6/92, Speedbar, OS weiß/türkis, US neopink, AK lila, VB DM 1.800,-. ☎ 06888/1243 (ab 17 Uhr).

Sphinx D, Bj. 91, Check fällig, Kniehänger, Rettung, Vario, Helm u. Leiter, DM 1.700,-. ☎ 0541/442718 (ab 19.00 Uhr).

Supersport 143, Bj. 92, Ersatzsteuerbügel, Räder, DM 3.300,-. ☎ 0711/886360.

Supersport 143, Bj. 6/93, seit Mai 95 nicht mehr geflogen, VB DM 2.800,-. Gurtzeug, Bj. 91, DM 250,-. ☎ 09193/2543.

Supersport 143, Bj. 9/93, DM 4.850,-. ☎ 0711/356627.

Supersport 153, Erstflug 95, Wills Wing Z3 Gurt m. Rettung, DM 6.500,-. ☎ 08821/82481.

Supersport 153, Bj. 95, crashfrei, VB. ☎ 07183/8302.

Supersport 163, Bj. 5/93, orange/weiß/grün, DM 3.500,-. ☎ 09491/3465 (priv.), 09401/702701 (dl.).

Supersport 163, Toli-Dachträger, Regen- hülle, Räder, etc., DM 3.800,-. ☎ u. Fax 069/778557.

Uno, Bj. 88, Speedbar, Räder, VB DM 800,-. ☎ 0551/372790, Fax 372798.

Uno, Bj. 88, incl. Steuerbügelrohre, Sting Gurtzeug, Bj. 93, Vario, Helm, DM 2.100,-. Auch einzeln. ☎ 06264/205.

Uno, Bj. 87, Check neu, Speedbar, Räder, DM 1.400,-. ☎ 07823/2628 (ab 19.00 Uhr).

Uno, Check 9/98, pink, DM 700,-. Prieler Spagetti, bis 178 cm, DM 100,-. ☎ 02364/16299.

Uno, Bj. 91, weiß/pink, Speedbar, Räder, Check neu, VB DM 1.900,-. ☎ 07823/2842 (abends).

Uno, Bj. 87, Check neu, Kniehänger, PSRC-Schirm, kompl. VB DM 1.500,-. ☎ 0711/485939, Fax 6699550.

Uno piccolo, VB DM 700,-. ☎ 0208/423552.

Uno piccolo, Bj. 86, Check 6/98, 4 Trapezseitenrohre, Speedbar neu, Räder, Kellerkarpen 165 cm, Charly Rettung, kompl. VB DM 2.000,-. ☎ 089/7901146.

Uno piccolo, Bj. 86, blau, Räder, Ersatzteile, Kniehänger, crashfrei, DM 900,-. ☎ 06174/61062 o. 964251.

Uno piccolo, Bj. 89, Ersatzteile, Check fällig, VB DM 700,-. ☎ 06446/92826.

Vektor, Bj. 93, gelb/lila/weiß, crashfrei, Steuerbügel, Speedbar, VB DM 3.901,-. ☎ 06139/5175, Fax 8436.

Vektor, Bj. 95, AK weiß, US violett, crashfrei, VB DM 4.300,-. ☎ 07129/4522.

2

Atlas 16, Bj. 83, 2 Stück ohne Check als Ersatzteilläger o. zum Neuchecken, zusammen DM 600,-. Div. Neurohne. ☎ 06322/62465.

Atlas 16, Bj. 90, Ersatzteile, Räder, kompl. neue Seiten, Flugrohre, Kniehänger, VB DM 980,-. ☎ 07032/994066.

Atlas 16, Bj. 86, Kniehänger o. Check, ☎ 07071/2976926 (dl.) 07071/610906 (priv.).

Atlas 16, Bj. 85, crashfrei, VB DM 900,-. ☎ 08707/237.

Atlas 16, Bj. 83, 2 Stück ohne Check als Ersatzteilläger o. zum Neuchecken, zusammen DM 600,-. Div. Neurohne. ☎ 06322/62465.

Atlas 16, Check bis 12/97, Kniehänger, DM 500,-. ☎ 09734/5630, Fax 240 (Michael).

Competition 15, Bj. 4/93, Räder, 2 Bügel, DM 1.700,-. ☎ 05371/18818.

Competition 17, Bj. 91, o. Check, DM 1.950,-. ☎ 09421/30605.

Contact 16, Bj. 88, Check neu, weiß/pink, VB DM 1.500,-. Keller-Integr.-Gurt, Rettung DM 400,-; Wasmer-Vario Kombi-Air DM 300,-. ☎ 07044/48182.

Funfex, Bj. 89, Check 12/96, Ersatzteile, VB DM 1.400,-. ☎ 089/32991194 (tags), 3203440 (ab 19.00 Uhr).

Funfex, Bj. 90, Gütesiegel 11/97, AS pink, OS weiß, US anthrazit, Madreiter Integral III, Parasail 5, Wasmer Vario Kombi Air plus u. Steuerbügel, VB DM 3.700,-. ☎ 089/2605741 o. 0711/6871507.

Funfex, Bj. 6/95, Charly Kniehänger, Schirm, Wirbel, Räder, Hall Fahrtmesser, Lang-u. Kurzpacksack, Vario, 2-m-Leiter, DM 5.000,-. Integralhelm Kevlar VB. ☎ 06144/32308.

Funfex, Bj. 89, Lang-u. Kurzpacks, Supine, DM 1.150,-. ☎ 06150/3753 o. 0041/21/6168941.

GT Top, Bj. 9/90, Vario LCD III, Gurtzeug, Rettung, Helm, Schale f. Dachträger, Kamerahalter, Räder, Ersatz-Seitenrohre, Windmesser, VB DM 3.000,-. ☎ 0470/868932.

GT Top, Bj. 91, mit Zubehör, DM 1.550,-. ☎ 07141/80316.

Impuls, Bj. 9/93, magenta/türkis/weiß, Check neu, Räder, Zubehör, DM 2.600,-. ☎ 0531/7996261.

Impuls, Bj. 12/94, crashfrei, lila/magenta/pink, Räder, DM 3.000,-. ☎ 07129/4813 (ab 17 Uhr).

Impuls, Bj. 89, Check bis 98, Ersatzsteuerbügel, Räder, Helm, Räder, Keller-Gurtzeug bis 200 cm, Metamorphosi Rettung, kompl. DM 3.000,-. Auch einzeln. ☎ 030/7532718.

Impuls, Bj. 88, Check 12/97, Kniehänger, Höhen-Vario-Fahrtm., Schleppklinke, Schirm, VB DM 2.500,-. Auch einzeln. ☎ 08152/78399.

Impuls, Bj. 86, o. Check, blau/weiß, DM 800,-. ☎ 04283/8763.

Impuls, Bj. 86, Check 2/98, crashfrei, pink/blau, 1 Steuerbügel, VB DM 700,-. ☎ u. Fax 069/779428.

Impuls, Bj. 92, Räder, Kellergurt, Rettung, DM 2.900,-. ☎ 0241/536166, Fax 532332.

Impuls, Bj. 90, lila/pink, Kniehänger, Helm, Charly, VB. ☎ 0671/76875.

gebrauchtmarkt

Impuls, Bj. 86, Check 2/98, crashfrei, pink/blau, 1 Steuerbügel, VB DM 700,-. ☎ u. Fax 069/779428.

Impuls 14, Bj. 92, magenta/lila/pink, Karplengurt, Räder, crashfrei, DM 1.800,-. ☎ 07703/609 o. 07703/8998.

Impuls 14, Bj. 89, Check bis 1.1.97, auf Wunsch neu, Rettung, Kniehänger, Räder, pink/blau, VB DM 2.300,-. ☎ 089/8414752.

Impuls 14, Bj. 7/94, mint/magenta, Räder, Ersatzsteuerbügel, crashfrei, VB DM 3.000,-. ☎ 089/367199.

Impuls 14, Bj. 12/92, m. Zubehör, VB DM 2.700,-. ☎ 0721/32277.

K 2 144, Bj. 91, weiß/lila, m. o. ohne Check, VB DM 2.200,- bzw. 1.950,-. ☎ 06203/180268 (ab 18.00 Uhr o. AB).

K 2 144, Bj. 91, AK dunkelblau, US pink/dunkelblau, OS weiß, crashfrei, DM 2.200,-. Flytec Cockpit 3020 m. Speedmesser, DM 750,-. Integralgurt m. Rettung, DM 350,-. Zubehör. ☎ 02058/71579.

K 2 144, Bj. 4/92, VB DM 2.000,-. ☎ 07473/21565.

K 4, Bj. 93, VB DM 3.800,-. Bräuniger Comp., DM 850,-. Prieler Slider m. Charly, DM 1.250,-. Kompl. DM 5.500,-. ☎ 09261/20479.

K 4, Bj. 92, VB DM 2.200,-. ☎ 07252/78899.

K 4, Bj. 93, AK rot, US türkis/weiß, Aero-safetrapezrohre, VB DM 2.900,-. ☎ 08062/1339 (9.30 - 18.30 Uhr).

K 4 Plus, Bj. 93, AK rot, US grün/grau, DM 4.300,-. ☎ 07143/95000, Fax 95050.

Magic Six 154, Bj. 90, Sting-Integral m. Charly Rettung, Klinke, Vario, kompl. DM 3.000,-. ☎ 07034/7906 (abends).

Magic Six 154, Bj. 91, AK weiß, US lila/pink, Ersatzbasis, DM 3.000,-. Ball M 50 VHG Cockpit schwarz, analog. ☎ 06447/6904.

Milan, Bj. 7/93, AK hellblau, US orange/hellblau/dunkelblau, OS weiß, crashfrei, VB DM 3.800,-. ☎ 02463/905626.

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

Nimbus 62/17, Bj. 89, Check 10/97, Steuerbügel, Speedbar, DM 600,-. ☎ 04242/80396.

Nimbus 62/17, Bj. 88, Check bis 12/96, Räder, evtl. Kniehänger, VB DM 600,-. ☎ 05084/6883.

Nimbus 62/17, Bj. 88, Check bis 12/97, mit div. Zubehör, DM 800,-. ☎ 05692/8278.

Quattro, Bj. 10/85, 2 Steuerbügel, Kniehänger, Parasail V Rettung, VB DM 500,-. Auch einzeln. ☎ 04240/1589.

Quattro, Bj. 89, Räder, Ersatzsteuerbügel. ☎ 05102/3866.

Santana/Högner, Bj. 95, Keller Integralgurt 170 - 190 cm, DM 3.900,-. Bräuniger Vario LCD, DM 300,-. ☎ u. Fax 06130/8447.

Sport 167, Bj. 89, Check 4/97, AK pink, US schwarz/neongelb/pink, einige Ersatzteile, VB DM 1.700,-. ☎ 08677/64886, Fax 911987.

Sport 167, Bj. 89, Check 4/95, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, Prieler-Integralgurt, Bj. 89, Metamorphosi-Mittelleinenschirm, Bj. 90, Helm, AOA Flip AV Vario/Höhe, Klinke, einzeln o. kompl., DM 2.800,-. ☎ 0201/483542.

Sting 154 XC, Bj. 93, VB DM 3.400,-. Evtl. Liegegurt u. Rettung. ☎ 089/527106.

Sting 154 XC, Bj. 94, Gurtzeug Sting Soft, Rettung Revolution Charly, Wasmer Vario Memory, VB. ☎ 07634/2823 (Rückruf).

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 91, Check fällig, weiß/pink, AK mint, Speedbar, 2 Satz Räder, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.200,-. ☎ 07154/16834.

2-3

Blitz 137, Bj. 6/92, VB DM 2.950,-. ☎ 08032/8434, Mobil 0171/2424312.

Blitz 155, Bj. 7/92, DM 2.500,-. ☎ 02204/56067 (abends).

Cross Country 155, Bj. 1/96, aramid/lila/orange, DM 6.350,-. ☎ 00835/6611, Fax 8481.

Cross Country 155, Bj. 1/96, aramid/lila/orange, DM 6.350,-. ☎ 08035/6611, Fax 8481.

Demon 14 qm, Bj. 83, schwarz/gelb, Räder, crashfrei, o. Check, DM 300,-. ☎ 06561/3337.

K 5, Modell 94, Scheckheft-gepflegt, gewartet, DM 3.500,-. ☎ 08024/6615.

Klassik 13, Bj. 3/96, grau/gelb, VB DM 6.900,-. ☎ 0172/3146660, Fax 089/7243796.

Klassik 13, Bj. 7/95, VB DM 6.000,-. ☎ 07162/45704.

Klassik 14, Induga 96, weiß/violett, DM 7.200,-. ☎ 07032/28621.

Klassik 14, Bj. 5/96, crashfrei, weiß/gelb/grau, DM 7.500,-. ☎ 06263/1445.

Klassik 14, Bj. 5/95, blau, DM 5.999,-. ☎ 06083/28225.

Klassik 14, Bj. 4/95, AK blau, US hellblau/lila, VB DM 5.300,-. ☎ 07121/754794.

Laminar 13, Bj. 3/96, DM 6.200,-. ☎ 07773/5128.

Laminar 13, Bj. 95, AK weiß, US gelb/grün, VB DM 5.600,-. ☎ 0621/852170.

Merlin 148, Bj. 5/95, gelb/rot/gelb, crashfrei, DM 5.900,-. ☎ 06263/1445.

Merlin 148, Bj. 6/95, Ligengerät, AS weiß, US magenta/weiß/flieder, VB DM 5.300,-. ☎ 0041/8561518 o. 06244/231.

Moyes GTR 148, Bj. 90, VB DM 1.000,-. ☎ 0711/8108580.

Moyes Xtralite 164, Bj. 95, gelb/mint/blau, 2 Segellattensatz, VB DM 5.650,-. ☎ 09721/32582, Fax 32590.

Pamir, Bj. 91, o. Check, Gurtzeug Charly Pinguin 185 cm, lila, Rettung, Cockpit Afro Cirrus 8000, Schleppklinke, Helm Gr. L, nur kompl. ☎ 06155/63766.

Pamir, Bj. 93, neu, Gurtzeug Charly Kangaroo 180 - 185 cm, Bj. 90, Rettung Charly, Afro Cirrus 8000, kompl. o. einzeln geg. Gebot. ☎ 05204/920610.

Pamir, Bj. 91, Check, VB. ☎ 06424/964000.

Nächstes Info Nr. 89 März 1997 Anzeigenschluß 10. Januar 1997

✂ 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



Pamir, im Tausch gegen Perflex o. Funfex, evtl. auch Wertausgleich. Keller-Karpenfurt 170 - 180, DM 80,-. ☎ 0345/5501431 (lange anrufen).

Pamir, Bj. 91, AK neongelb, OS weiß, US lila/hellgrau/neongelb, crashfrei, DM 1.000,-. ☎ 06531/3833, Fax 3027.

Quattro S, Bj. 87, Check 12/97, Überlandnummer, 2 Aerosafe-Steuerbügelrohre, DM 1.000,-. ☎ 0208/53603.

Santana SRC 14, Bj. 92, Check neu, elektr. VG, VB DM 2.400,-. ☎ 08824/94152.

Santana SRC 14, DM 5.500,-. ☎ 0211/444242.

Sport 150, Bj. 4/89, Ersatzbügel, Räder, VB DM 1.200,-. ☎ 07033/34400.

Sport 150, Bj. 89, Check 97, 4 Steuerbügel, Gurt, Rettung Charly, Bj. 94, Vario, Helm, VB DM 2.500,-. Auch einzeln. ☎ 07741/672269.

Sport 150, Bj. 89, AK mylar/pink, US pink/violett, Trapez/Turm pink, incl. 3 Steuerbügel, Klappgelenk, Quick Pins, Trapez Aerosafe. Check auf Wunsch neu. Evtl. Tausch geg. Funfex o. Mais. ☎ 07634/4456.

Sport 150, Bj. 89, AK Mylar pink, US pink/violett, Trapez/Turm pink, 3 Steuerbügel, Extras. Check auf Wunsch neu. VB. Evtl. auch Tausch geg. Funfex o. Mais mögl. ☎ 07634/4456.

Sunrise 13, Bj. 3/96, DM 5.700,-. ☎ 06542/22761.

Sunrise 13, Bj. 3/96, VB DM 5.900,-. ☎ 08052/9700, Fax 9701.

TRX 160 E, Bj. 4/93, AK aramid, OS weiß, US blau/weiß, Klappbasis, auf Wunsch herstellerüberprüft. DM 2.000,-. ☎ 05731/794280 (dl. bis 16 Uhr), Fax 794213.

Typhoon ACE, Bj. 84, Ersatzbügel, VB DM 199,-. ☎ 08035/5655.

UP Speed, Bj. 6/95, VB DM 6.800,-. ☎ 07162/45704.

3

AT 145, Bj. 5/93, schöne Farben, DM 2.800,-. ☎ 08362/5772 (ab 18.30 Uhr).

AT 145, Bj. 91, Check neu, 2 Steuerbügel, DM 2.300,-. ☎ 0711/3161279.

AT 145, Bj. 92, DM 2.400,-. ☎ u. Fax 07361/32489.

AT 158, Bj. 12/92, pink/dunkelblau, DM 3.950,-. ☎ 08035/6611, Fax 8481.

AT 158, Bj. 91, Segel gelb, VB DM 2.400,-. ☎ 06223/6326.

Blade 132, Bj. 8/94, US lila Keil, fast neuw., max. 40 Starts, 2 Steuerbügel, 2 Räder, VB DM 3.900,-. Brüninger AV Competition, incl. Software, DM 600,-. ☎ 089/8413707.

Blade 141, Bj. 6/95, magenta/grau, crashfrei, VB DM 4.400,-. ☎ 07831/6997.

Blade 141, Bj. 6/94, US grau/lila/weiß, crashfrei, DM 4.500,-. ☎ 0041/622962640.

Blade 153, GS 96, DM 4.900,-. ☎ 0208/423552.

Blade 153, Bj. 10/94, weiß/lila, VB DM 5.300,-. ☎ 07154/16834.

Bullet Novum, Bj. 91, 3 Ersatzsteuerbügel, DM 666,-. ☎ 07124/1635 o. 0711/4567897.

Bullet SP 12, Bj. 9/94, crashfrei, AK u. US rot, VB DM 4.800,-. ☎ 0731/69570 o. 07525/911174.

Bullet SP 12, Bj. 5/94, VB DM 3.400,-. ☎ 08341/81978, Fax 62275.

Kompakt 14, Check, VB DM 750,-. ☎ 0228/678228.

Cross Country 142, crashfrei, asym. lila/türkis, DM 7.300,-. ☎ 08741/6841 (Franz jun.).

Desire 151, Bj. 8/94, lange Sleeves, verstärktes OS, crashfrei, flieder/grau, OS weiß, DM 3.990,-. ☎ 08022/67764 o. 5492.

Desire 151, Bj. 2/96, lange Sleeves, VB DM 5.500,-. ☎ 07264/4036.

Desire 151, Bj. 2/96, lange Sleeves, VB DM 5.400,-. ☎ 07264/4036.

Foil 139 Combat 2, 3 Jahre alt, weiß/grau/grün. ☎ 08821/4773, Fax 4574.

Foil 152 Combat, Bj. 92, DM 2.000,-. Gurtzeug Skyline, Bj. 91, Zentralaufhängung, m. Rettung Sigma, Bj. 91, kompl. DM 1.300,-. ☎ 08731/1039, Fax 60164.

Foil 152 Combat, Bj. 91, pink/weiß, o. Check, VB DM 700,-. ☎ 08323/4703.

Foil 152 Combat, Bj. 92, VB DM 2.100,-. Cockpit Ball M 50, VB DM 1.100,-. Kompäß, VB DM 120,-. Helm, Gr. 56, DM 40,-. ☎ 089/1236199.

Foil 152 Combat, Bj. 93, AK weiß, US rot/blau, VB DM 2.500,-. Gurtzeug Charly Pinguin, 186 cm, VB DM 600,-. ☎ 02636/2609.

Foil 152 Combat, Bj. 93, lange Sleeves, Ersatzsteuerbügel, DM 2.500,-. ☎ 07764/470.

Foil 160 B Racer, Bj. 89, Gurtzeug, VB DM 700,-. ☎ 08821/3221.

Glidezilla 150 (14 qm), DM 1.400,-. Liegegurt Charly, DM 550,-. Vario Brüninger Alta Vario, DM 320,-. ☎ 089/7854387 o. 0171/7407815.

Laminar 14, Bj. 5/95, US rot/blau, OS weiß, VB DM 5.000,-. ☎ u. Fax 08022/65421.

Laminar 14, Bj. 3/96, OS Ultrascim weiß, US neongelb, crashfrei, DM 6.500,-. ☎ 030/32702034.

Laminar 14, Bj. 5/96, DM 6.400,-. ☎ 02173/71858.

Laser 14, Bj. 10/91, DM 1.500,-. ☎ 089/7593130.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 85, DM 500,-. ☎ 07684/238.

Magic Kiss 154, Bj. 90, Check fällig, Charly Integralgurt m. Rettung, Afro Vario Pocket Combi, Dachträgeraufsatz, kompl. DM 2.900,-. ☎ 0941/792748.

Magic Kiss 154, Bj. 90, Teamfarben, crashfrei, VB DM 1.200,-. ☎ 06747/8987.

Merlin 133, Bj. 12/95, AK + OS weiß, US lila/mint, VB DM 6.000,-. ☎ 07751/3433 o. 0731/724759.

Merlin 133, Bj. 1/96, crashfrei, VB. ☎ 0621/3361582, 06861/77223, 0171/7450928.

Merlin 133, Bj. 9/94, crashfrei, DM 3.900,-. Madreiter Integralgurt, HG, Bj. 95, DM 550,-. Brüninger Competition, Speedmesser, Solifahrt, DM 750,-. ☎ 0731/6023153 o. 07344/8756.

Merlin 133, Bj. 4/96, AK gelb, US grün/rosa, VB DM 6.000,-. ☎ 06531/8002 o. 3563.

Milan Racer, Bj. 94, AK weiß, OS weiß, US lila/grün/gelb, VB DM 4.200,-. ☎ 07151/73509.

Milan Racer, Bj. 8/93, getrimmt, DM 3.000,-. Gurtzeug Charly 170 cm, DM 300,-. ☎ 02653/4144.

Milan Racer, HG Supine Gurtzeug, Flugfunkgerät, ☎ 0431/392215, Fax 39053.

Milan Racer, Bj. 5/94, VB DM 4.700,-. Brüninger AVC, Fahrtmesser, Software, DM 750,-. Caddy XC Gurt, Metamorphosi Rettung. ☎ 07081/8172.

Milan Racer, Bj. 5/94, VB DM 4.500,-. Brüninger Comp. o. Brüninger Comp. IQ/GPS, Caddy XC Gurt m. Metamorphosi Rettung. ☎ 07081/8172.

Moyes XS 142 Race Australia, Bj. 4/91, DM 2.200,-. ☎ 089/6515284.

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 91, Check neu, AK blau, US gelb, VB DM 2.300,-. ☎ 089/7849474.

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 10/92, DM 1.900,-. ☎ 05502/3764

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 12/92, crashfrei, VB DM 2.700,-. ☎ 08841/4277, Fax 2491.

Moyes XS Race 155 II, Bj. 89, Check Ende 97, VB DM 2.100,-. ☎ 089/5808750.

Moyes XS Race 155 II, Bj. 90, 5-Jahres-Check, Prieler Racer 173 - 183 cm m. Rettung Charly, Schleppklinke, Integralhelm, Transportleiter, kompl. DM 1.500,-. ☎ 0821/482343.

RamAir 146, Bj. 5/94, crashfrei, original Steuerbügel, Winglets, DM 4.350,-. ☎ 07233/3961 o. 0033/93592565.

RamAir 154, Bj. 3/95, AK orange, US gelb, 2 Ersatzsteuerbügel, Räder, Prieler-Gurtzeug Bj. 5/96, 185 cm, Rettung Charly 90, Schleppklinke, Afro-Cumulus, Afro-Speed, Helm, Tall-Dachträger, DM 8.000,-. ☎ 04792/3960.

RamAir 154, Bj. 4/94, Probeflug auch an Winde mögl., VB DM 4.500,-. ☎ 0651/85195.

RamAir 154, Bj. 4/95, Eintrittskante aramid, US magenta/lila, 2 Packsäcke, Ersatzsteuerbügel, DM 5.800,-. ☎ 02173/71858.

RamAir 154, Bj. 4/94, DM 4.000,-. ☎ 08021/7764.

RamAir 154, Bj. 9/94, VB DM 3.950,-. ☎ 08034/2840.

Reflex, Erstflug 3/93, Unterverspannung neu, 2 Tropezhöhre, crashfrei, DM 3.200,-. ☎ 089/856239.

Reflex, Bj. 93, VB DM 3.200,-. ☎ 0611/840798 o. 846962.

Reflex, Bj. 10/95, AK gelb, VB DM 5.300,-. ☎ 07124/1635, 0711/4567897.

Reflex, VB DM 1050,-. ☎ 02903/7627.

Reflex, Ersatzsteuerbügelrohr, DM 7.000,-. ☎ 02206/910383 (priv.) o. 910381 dl., Fax 910382.

Reflex, Bj. 90, Check 5/98, Ersatzsteuerbügel, VB DM 850,-. Regenhülle, DM 70,-. ☎ 08323/7502.

Reflex, Ersatzrohr, DM 6.600,-. ☎ 02206/910383, Fax 910382.

Rumour 14,5, Bj. 91, Mylar, DM 1.400,-. ☎ 07387/1444 o. 0172/7320589.

Saphir, Bj. 84, kein Check, Rigg kompl. Bolzen u. Rohre z.T. erneuert, Ersatzsteuerbügel, DM 500,-. ☎ 030/3925604.

Saphir 17, Bj. 86, DM 350,-. ☎ 08851/7663.

Saphir 17, Bj. 86, blau/weiß, VB DM 800,-. ☎ 07544/4124.

Saphir 17, Bj. 88, Karpenfurt, DM 1.000,-. ☎ 07522/8141.

Sensor 611, Bj. 5/93, UV neu, DM 2.700,-. ☎ u. Fax 07361/32489.

Xtralite 137, Bj. 3/95, crashfrei, AS weiß, OS Power-Rib weiß, US lila/türkis, VB DM 5.500,-. ☎ 08724/1035.

Xtralite 137, Bj. 10/95, DM 3.900,-. ☎ 05502/3764.

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.

Xtralite 147, Bj. 8/94, DM 3.000,-. ☎ 08041/3173.

Xtralite 147, Bj. 95, OS weiß, US pink/mint, VB. ☎ 0531/896927.

Zephir CX, Bj. 90, rot/weiß/gelb, DM 1.500,-. ☎ 02431/2858.

Zephir CX, Bj. 91, neon, Rettungsschirm, Kellergurt High Tec 2, Cirus 8000 Cockpit, DM 3.900,-. ☎ 06205/38348.

Zephir CX, Bj. 90, crashfrei, Gurtzeug Charly Pinguin 180 cm, Rettung, Helm, Vario, Div. E-Teile, kompl. VB DM 1.900,-. ☎ u. Fax 07157/66592.

Zephir CX, Bj. 89, Check, DM 1.000,-. ☎ u. Fax 089/176665.

Zephir CX, Gurtzeug Keller Hightec 2, Cockpit Cirus 8000, Rettung. ☎ u. Fax 06205/38348.

Gleitsegel

1

Black Magic 24, Bj. 90, Gurtzeug, Firebird R2, VB DM 1.500,-. ☎ 0202/4780123.

Black Magic 24, Bj. 91, 8-Ebene, Gurtzeug Skyline Distance, Vario Brüninger Basic, Rettung Charly Second Chance 96, DM 1.250,-. ☎ 08031/84710 (abend), 380545 (tags).

Black Magic 24, Bj. 12/90, pink, VB DM 650,-. ☎ 06195/901166.

Black Magic 24, Bj. 90, gelb, Check 5/98, Gurtzeug Pro Design, VB DM 800,-. ☎ 0351/4423651 (abends).

Black Magic 24, Bj. 90, gelb, Gurtzeug, Rettung, DM 900,-. ☎ 0208/71252.

Black Magic 24, Bj. 90, pink/gelb, Check 6/97, VB DM 600,-. ☎ 0033/88530293 (ab 19.00 Uhr).

Black Magic 27, Bj. 90, pink/gelb, Rettung Second Chance 96, VB DM 800,-. ☎ 08651/710781.

Black Magic 27, Bj. 12/90, pink, Charly Gurtzeug, VB DM 950,-. ☎ 06195/901166.

Black Magic 27, Bj. 90, umgerüstet 92 (2), gelb/pink, Check neu, Gurtzeug Pro Design, VB DM 800,-. ☎ 0351/4423651 (abends).

gebrauchtmarkt

Black Magic 27, Bj. 1/91, Check 9/96, gelb, VB DM 700,-. ☎ 07443/20327.

Black Magic 27, Bj. 91, blau/gelb, DM 500,-. ☎ 06152/53224.

Black Magic 27, Bj. 11/90, pink/gelb, Gurtzeug Pro Design, Rettung Charly, Vario, Helm, Stiefel, VB DM 1.750,-. ☎ 0277451292, Fax 51880.

freeX Funiac L, Bj. 5/96, blau/gelb VB DM 3500,-. ☎ 08161/872190.

freeX Funiac L, Bj. 11/95, rot/gelb, VB DM 4.100,-. Epic Nacoi Helm, Gr. I, schwarz/weiß, Original verpackt, DM 250,-. ☎ 07151/905566, Fax 905567.

freeX Funiac M, Bj. 96, grün/weiß, Gurtzeug Paratech A2, Rettung Espirit Light III, DM 5.300,-. ☎ 08453/2012.

freeX Funiac M, Bj. 4/96, DM 3.000,-. ☎ 0761/702957.

Magic Cloud 24, Bj. 92, Check Ende 98, Leinen neu, DM 990,-. ☎ 07762/9395.

Magic Cloud 24, Bj. 93, Sitz m. integr. Rettung Oskar, DM 1.500,-. ☎ 02364/16299.

Magic Cloud 27, Bj. 91, Check 2/97, Leinen neu, Perche Gurtzeug, VB DM 2.000,-. ☎ 0221/813259.

Magic Cloud 27, Bj. 8/91, lila/pink, Leinen neu, Perche Gurtzeug, VB DM 1.400,-. ☎ 02151/794561.

Nova Philou 23, Bj. 10/95, VB DM 2.990,-. Evtl. Gurtzeug mit integr. Rettung, VB DM 800,-. Vario Aircotec, VB DM 250,-. ☎ 089/392643 o. 001/864-2340884 (USA).

Nova Philou 23, Bj. 95, lila, Skyline Gurtzeug, Minitex Rettung, Helm Netzer, VB DM 3.100,-. Schuhe Meindl, Gr. 38, VB DM 160,-. ☎ 05305/1421 (abends).

Trend 21, Bj. 90, gelb/violett, DM 300,-. Bräuniger Alto Vario P III, Bj. 93, DM 250,-. ☎ 0911/695690 o. 695463.

Trend 21, Bj. 90, gelb/pink, Sitzgurt, Rettung, VB DM 750,-. ☎ 0251/277609.

Trend 21, Bj. 9/91, pink, VB DM 700,-. Check neu. ☎ 089/668474 o. 02844/2411.

XC 10 (Jaguar), Kauf 1/91, pink/lila/grün, Gurtzeug Help, Rettung Soaring Light, geg. Höchstgebot. ☎ 05037/2539 (ab 18.00 Uhr).

XC 11 (Jaguar), Bj. 10/89, Nylon, pink/gelb, VB DM 450,-. ☎ 08340/289.

XC 11 (Jaguar), Bj. 90, gelb, DM 1.100,-. ☎ 089/337720 o. 09851/3597.

XC 11 (Jaguar), Bj. 90, pink/gelb, Vonblon Diagonalgurt, Rettung Espirit Light, VB DM 500,-. ☎ 07541/43775.

1 GH

Nova Philou 26, Bj. 6/95, blau, DM 3.200,-. Gurt, Rettung, Vario, Helm u. Overall. ☎ 0228/327656 o. 940-1242.

1-2

Athlete Neo 10,5, Bj. 12/90, VB DM 1.500,-. Check neu. ☎ 09081/87380.

Brizair 10, Gurtzeug, Rettung, Helm, VB DM 800,-. ☎ 08734/4154.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 92, Check bis 5/98, Gurtzeug Skyline, DM 800,-. ☎ 0721/784567 o. 07229/305341 (tags).

Dimension 27 Modell 91, Bj. 93, Check 12/95, mit SC 96 bzw. 84, VB DM 1.250,-. ☎ 089/6126068.

Dimension 27 Modell 91, Bj. 90, Gurtzeug, Rettung, kompl. DM 1.900,-. ☎ 08046/9250, Fax 9251.

Discus 1000/60, Bj. 2/95, Gurtzeug Vonblon, Rettung Paraisol Espirit Light, Bräuniger Vario Basis SP, VB DM 4.000,-. ☎ 08421/902221.

Discus 1000/60, Bj. 12/95, weiß/pink, DM 2.900,-. ☎ 07173/3565.

Discus 1000/80, Bj. 8/94, Gurtzeug, Rettung, VB DM 3.700,-. ☎ 089/60622991.

Discus 1000/80, Bj. 95, Gurt Paratech A1 m. Rückenprotector, Bj. 94, Rettung Skyline Survive 34, Bj. 94, DM 3.900,-. Flytec 3005 SI, DM 300,-. ☎ 09287/78885, Fax 87720.

Dream 90/24, Bj. 91, Check neu, Gurtzeug, Rettung, Helm, VB DM 2.100,-. ☎ 07022/54017.

Dream 90/24, Bj. 90, rot/blau, Helm, Rettung, Gurtzeug, kompl. DM 1.000,-. ☎ 07127/50654.

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug Vonblon, Rettung Sigma Minitex, VB DM 1.450,-. Auch einzeln. ☎ 08321/9403 (ab 19.00 Uhr).

Dream 90/24, Bj. 91, Mayday Plus, Gurtzeug, Helm, VB DM 1.550,-. ☎ 07834/47151.

Dream 90/24, Bj. 91, Check neu, Gurtzeug, Rettung, Helm, VB DM 1.800,-. ☎ 07022/54017.

Dream 90/24, Bj. 92, Gurtzeug, Check 97, VB DM 1.250,-. ☎ 07476/8537.

Dream 90/24, Bj. 92, rot/blau, Gurtzeug Skyline, Rettung Minitex, Helm, Vario Bräuniger P III, kompl. DM 1.650,-. ☎ 0711/4780636.

Dream 90/24, Bj. 91, DM 500,-. Evtl. Zubehör. ☎ 02865/1349.

Graffity Sport XL, Bj. 5/96, DM 3.500,-. Perche Perfekt, Gurtzeug m. Oskar 18 Rettung, DM 1.200,-. ☎ 07254/74114.

Graffity Sport XL, Bj. 96, pink, incl. Gust Fashion Sport, Rettung Oskar 18, Rucksack, VB DM 4.200,-. ☎ 06157/88329.

Graffity Sport XL, Bj. 1/96, pink, Gurtzeug, Rettung Oskar 18, DM 3.990,-. ☎ 06157/88329.

Graffity Sport XL, Bj. 7/95, VB DM 2.000,-. ☎ 0861/2908.

Graffity Large, Bj. 9/94, Check neu, evtl. Gurtzeug Perfekt + Rettung Columbus. ☎ u. Fax 04221/83738.

Graffity Large, Bj. 7/93, Check 2/98, VB DM 1.900,-. ☎ 05404/71144.

Graffity Medium, 1 1/2 Jahre alt, VB DM 2.500,-. Kompl.-Ausüstung VB DM 3.500,-. ☎ 02526/4631.

N-Joy XL, Bj. 6/96, OS pink, US weiß, DM 2.750,-. ☎ 08642/7750.

P 22/25, Bj. 4/94, pink, Gurtzeug Edel, Rettung Charly, kompl. DM 3.000,-. ☎ 089/671050 o. 48093232.

P 22/25, Bj. 93, Check neu, Vario AV Classic m. Fahrsensor, Rettung Charly Rev. II, Gurtzeug Husky, nur kompl. ☎ 02401/2521.

P 22/31, Bj. 94, Check neu, weiß, DM 2.200,-. ☎ 08679/912170 (Stefan).

P 22/31, Bj. 93, Check 9/97, 90-120 kg, Gurtzeug - Rückenprotector, Helm, Rettung, VB DM 2.000,-. ☎ 07034/28032.

P 22/31, Bj. 9/94, Check neu, VB DM 1.900,-. ☎ 0172/8464556.

UP Pickup 47, Bj. 6/95, lila, VB DM 3.900,-. ☎ 08021/909870 oder 909869.

UP Pickup 47, Bj. 6/95, Sonderfarbe weiß, VB DM 3.990,-. ☎ 08042/3934.

UP Pickup 47, Bj. 9/95, rot/weiß, Check neu, VB DM 3.800,-. ☎ 0821/425566.

UP Pickup 47, Bj. 11/94, pink, Trimmer, VB DM 4.200,-. ☎ 08861/68215.

1-2 G

Boogie M, DM 2.500,-. ☎ 08375/714.

Boogie M, Bj. 5/95, UP-Gurtzeug m. Rückenprotector, VB DM 3.100,-. ☎ 06221/780126.

1-2 GH

P23 27, Bj. 9/96, DM 3.400,-. Gurtzeug SupAir Profeel II, DM 600,-. Rettung Charly SC 96, Bj. 96, DM 750,-. Auch einzeln. ☎ 0761/5182028, Mobil: 0172/7615772.

1-2 GX

P 21/23, Bj. 7/92, Check fällig, VB DM 900,-. ☎ 0351/4112734.

P 21/23, Bj. 12/92, lila, auf Wunsch Check neu, Gurtzeug Modular m. integr. Rettung, VB DM 1.900,-. Auch einzeln. ☎ 02583/3545 (abends) o. 02581/52374 (tags).

P 21/27, Bj. 11/92, weiß, Check 2/97, DM 2.500,-. Gurtzeug Modular, Rettung, Speedsystem, DM 1.500,-. ☎ 09261/961310 (tags), 94374 (abends).

P 21/27, Bj. 93, Check 2/98, lil/gelb/grau, VB DM 1.700,-. ☎ 03435/620764..

P 21/27, Bj. 92, pink, Gurtzeug Modular, VB DM 1.800,-. ☎ 0531/371771.

P 21/27, Bj. 92, lila, Gurtzeug, Rettung, Helm, DM 1.700,-. ☎ 07741/609839 (8-16 Uhr).

P 21/29, Bj. 92, Check 1/98, DM 1.500,-. ☎ 089/7933891.

P 21/29, weiß/orange, Gurtzeug, Helm, Rettung Charly Rev. II, alles Bj. 6/92, Check 9/98, kompl. VB DM 2.500,-. ☎ 02361/185769.

P 22/28, Bj. 95, Gurtzeug CC Sport, integr. Rettung Olympia 34, kompl. VB DM 4.800,-. Evtl. auch einzeln. ☎ 04283/8430.

P 22/28, Bj. 5/94, o. Check, DM 2.000,-. Gurtzeug A1, integr. Protector, DM 450,-. Rettung Sigma Minitex 110, DM 450,-. AV-Vario-Basis SP, DM 300,-. Schleppklinik Koch, DM 100,-. Kompl. DM 3.000,- incl. Helm, Overall. ☎ 02222/63965 o. 0228/9832-167.

P 22/28, Bj. 8/95, lila/gelb, DM 3.100,-. ☎ 089/7600086 o. 7236870.

P 22/28, violett, Check bis 9/98, Gurtzeug Paratech Modular, Rückenprotector, Rettung Sigma, VB DM 2.700,-. ☎ 08321/52218.

2

A 5-26 Sport, Bj. 8/96, DM 4.300,-. ☎ 07475/8245.

A4 28, Bj. 9/93, violett/grün, Gurtzeug Perche, Rettung Sigma Minitex 110, kompl. DM 2.350,-. ☎ 08131/95664 (abends).

A4 28, 1 1/2 Jahre alt, gelb/türkis, VB DM 2.900,-. ☎ 09547/6995.

A4 28, Bj. 9/93, Rettung, Gurtzeug, kompl. DM 2.200,-. ☎ u. Fax 0228/253197.

AC 20, 2 Geräte, Bj. 90, Tuch gut bzw. stark gebraucht, violett bzw. orange, beide DM 500,-. Einzeln DM 150,- bzw. 350,-. ☎ u. Fax 02232/211026.

Advance Epsilon 29, Bj. 94, Speedsys., VB DM 2.750,-. Gurtzeug m. Minitex Rettung, VB DM 1.000,-. ☎ 06106/644464 (bis 23.00 Uhr).

Advance Epsilon 29, Bj. 94, VB DM 2.450,-. Gurtzeug, Rettung Minitex - groß, VB DM 950,-. ☎ 06106/644464, Fax 644463.

Advance Epsilon 32, Bj. 9/95, lila, VB DM 3.390,-. ☎ 0861/8388, Fax 8317.

Advance Sigma III 27, Bj. 2/95, DM 3.600,-. ☎ 07361/79475.

Advance Sigma III 27, Bj. 2/96, DM 3.600,-. ☎ 07361/73673.

Apache II 26, Bj. 93, Check bis Ende 97, Gurtzeug Perche, Rettung Charly Second Chance u. Fußstrecker, VB DM 1.800,-. ☎ 06341/912106 (tags), 06328/564 (abends)

Apache II 26, Bj. 93, Check 1 Jahr, Stommlinien neu, VB DM 1.500,-. ☎ 06331/97633.

Apache II 26, Bj. 7/93, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung Sigma Minitex, Bräuniger Alto Vario P, Helm, kompl. DM 2.800,-. Auch einzeln. ☎ 07153/74175.

Apache II 26, Bj. 93, Check 12/97, blau/weiß, Rettung Charly Second Chance, Gurtzeug Perche kompl., VB DM 2.500,-. ☎ 06341/912106.

Apache II 29, Bj. 93, lila, Check u. neue Leinen 96, DM 1.200,-. ☎ 089/4606786 (abends).

Apache II 29, Bj. 92, lila/weiß, Check neu, DM 1.600,-. ☎ 040/6770209.

Apollo 27, Bj. 93, violett, Gurtzeug, Sittling Bull, VB D 2.100,-. ☎ 040/2506125, Fax 2514830.

Apollo 27, Bj. 5/92, grün, Check neu, VB DM 1.700,-. ☎ 0531/314785.

Apollo 27, Bj. 9/92, türkis, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung Minitex Sigma, Helm, Schuhe, VB DM 2.000,-. ☎ 07138/7822.

Apollo 27, Bj. 92, Check bis 6/98, Gurtzeug Husky-Comfort, Rettung Mayday Plus, DM 2.400,-. ☎ 02234/984949 (tags), 984944 (abends).

Apollo medium 24, Bj. 92, Check 3/97, Gurtzeug Vonblon Diagonal, Rettung Charly Second Chance 96, DM 1.970,-. ☎ 02242/81987.

Apollo medium 24, Bj. 92, Gurtzeug Force, Rettung, Helm, VB DM 2.000,-. ☎ 05605/70249.

Aspect M, ☎ 0039/47198205 (Bürozeiten).



Aspect 5, Bj. 96, gelb/blau, DM 4.500,-
☎ 06251/66703.

Aspect 5, ☎ 0039/471978205 (Bürozeiten).

AT 1 / 21, Bj. 5/93, VB DM 1.500,-
☎ 08444/7372.

Big X, Bj. 88, o. Check. Charly Second Chance 118, Bj. 91, o. Check. Skyline Distance X, Bj. 91, VB. ☎ 089/3516134 (abends).

Bliss Large, Bj. 93, Check neu, lila/pink, Sitzgurt SupAir, Rettung Charly 96, Rückprotector, Vario Skybox ATW, DM 3.600,-
☎ 07151/41983 o. 0172/9190864.

Bliss Large, Bj. 10/92, lila/gelb, Tragegurte, verst. Stammleinen, Check 2/95, Gurtzeug Charly Rodeo, Rettung Oskar 16, Vario Flytec 300S. VB DM 3.300,-
☎ 07622/3649.

Bliss Medium, Bj. 9/92, Check 4/98, DM 950,-. ☎ 06201/61003 (ab 20.00 Uhr).

Compact 29, Bj. 95, DM 2.500,-
☎ 0511/713832, Fax 7622785.

Compact 31, 2 Jahre alt, Check neu, DM 2.500,-. ☎ 08321/83403 (priv.), 08323/204466 (dl.).

Compact 33, Bj. 1/94, Check, VB DM 2.400,-. Gurtzeug Skyline, Bj. 95, Rettung Charly DM 900,-. Vario Afro Micropanel 1, DM 350,-. ☎ 08662/12539.

Compact 33, Bj. 6/93, lila/grün/rot, Check neu, Gurtzeug, DM 2.500,-
☎ 0821/709439.

Compact 33, Bj. 10/95, DM 3.300,-
☎ 07171/38640 (ab 18 Uhr).

Compact 33, Bj. 6/94, Gurtzeug Ailes de K Primo, Rettung Charly Second Chance, VB DM 5.000,-. Auch einzeln. ☎ 07152/28575.

Compact 33, Bj. 8/94, Check neu, weiß, VB DM 2.600,-. ☎ 07084/92244 o. 07243/37890.

Compact 33, Bj. 93, gelb/violett, Sitting Bull Firebird mit RS 2, kompl. VB DM 4.500,-. ☎ 08803/60502.

Compact 33, Bj. 7/95, Gurtzeug UP Aktion LX, Bj. 8/96, Reserve, kompl. VB. ☎ 0214/68836.

Compact 35 D, Bj. 9/93, Check 1/96, gelb/lila, VB DM 2.300,-. ☎ u. Fax 0751/552957.

Compact 35 D, Bj. 94, weiß, Check neu, VB DM 2.750,-. ☎ 08654/61970.

Compact 35 D, Bj. 94, lila/grün/rot, DM 2.300,-. ☎ 0821/709439.

Compact 35 D, Bj. 93, crashfrei, DM 2.200,-. ☎ 06251/56323 o. 588245.

Corado 12, Bj. 91, Gurtzeug, Rettung, VB DM 2.300,-. ☎ 02131/64463.

Corrado 13, Bj. 12/90, Check, Gurtzeug Charly Husky, Bj. 93, Wasserballtasack, Reserve Flight-Design Mayday Plus 24, Bj. 6/90, Gurtzeug Pro Design Light Plus, Bräuniger Alto Vario LCD, Integralhelm, u.v.m. ☎ 07138/932012.

Cyclop 40 Mono, Bj. 5/93, Check 95, VB DM 2.750,-. ☎ 08121/43635.

Dimension 30, Bj. 6/92 lila, VB DM 700,-. Gurtzeug Perche. ☎ 07031/141883 o. 07031/277879 (abends).

Discus 2000/50, Bj. 7/94, Check 3/98, gelb, VB DM 2.300,-. ☎ 08365/1713.

Discus 2000/90, Bj. 93, pink/blau, Gurtzeug Perche Fashion Fly II, Rettung Amigo P1, Flytec 3005 Vario, kompl. DM 3.500,-. ☎ 089/2730312.

Discus 2000/90, Bj. 3/94, Check 3/96, DM 2.345,67. ☎ 089/72242418 (dl.), o. 655339 (priv.), Clemens.

Discus 2000/90, Bj. 9/94, pink, Gurtzeug EdelHera, Bj. 6/95, Rettung Perche Columbus 16, Bj. 8/92, Gurtzeug, mögl. kompl., ☎ 06192/22927.

Discus 2000/90, Bj. 6/93, Check 6/96, VB DM 2.200,-. Gurtzeug u. Rettung Mayday Plus 24, DM 400,-. Skybox-junior, Bj. 94, DM 500,-. ☎ 03504/615539, 035056/31208 (abends).

Dream 24 3 Tragegurte, Bj. 91, Check neu, VB DM 900,-. Vario AV 8000 Flugelektronik, leicht, klein, VB DM 300,-. ☎ 07042/940481.

Dream 90/22, Bj. 92, Check 6/98, dunkelblau/dunkelgelb, 3 Tragegurte, VB DM 999,-. ☎ 02331/52589 (ab 20.00 Uhr).

EQ Sport 24, Bj. 12/90, Gurtzeug Bj. 12/90, VB DM 400,-. ☎ 08363/1468.

EQ Sport 24, Bj. 8/91, Check 8/98, Leinen neu, Gurtzeug Perche, DM 950,-. Gurtzeug Vanblon Liga, Protaktor, integr. Rettung Charly 84, DM 600,-. ☎ 06326/96042.

EQ Sport 24, Bj. 91, lila/gelb, Gurtzeug Paratech m. integr. Rettung, VB DM 1.800,-. ☎ 0711/7289769.

EQ Sport 24, Bj. 90, blau/pink/schwarz, incl. Rettung, Gurtzeug, Alto Vario II, VB DM 1.600,-. ☎ 089/4397979.

EQ Sport 24, Bj. 90, Air Bulle Gurtzeug, Rettung Charly Sprint, Bj. 5/89, gep. 6/91, kompl. DM 900,-. Auch einzeln. ☎ 089/8411277.

EQ Sport 26, Bj. 91, Check Ende 96, Rettung Charly Second Chance, Bj. 91, Helm Perche, Gr. XL, auch einzeln. VB. ☎ 06252/788519 o. 06151/306374 (dl.-Hr. Hinkel.).

EQ Sport 26, Bj. 8/92, Check u. Leinen neu, Gurtzeug, Rettung, kompl. VB DM 900,-. ☎ 0821/666862.

EQ Sport 26, Bj. 91, lila/gelb, Leinen u. Check neu, DM 1.000,-. ☎ 089/6012635.

EQ Sport 26, Bj. 91, lila/gelb, Gurt Perche Fashion Fly II, Rettung Firebird R1, Bj. 91, VB DM 1.500,-. ☎ 0711/7289769.

EQ Sport 26, Bj. 3/93, grün/orange/schwarz, Gurtzeug Perche Integral m. Oskar 18, Check bis 3/97. ☎ 06201/58308.

EQ Sport 26, Check neu, DM 500,-. ☎ 07475/451010.

EQ Sport 26, Bj. 6/91, lila/pink/schwarz, Leinen neu, Check 6/97, Gurtzeug, VB DM 1.000,-. ☎ 030/4166124.

EQ Sport 26, Bj. 9/91, Check 8/98, Leinen neu, Gurtzeug Edel Force, Rettung, DM 1.300,-. ☎ 06326/96042.

F1-27, Bj. 89, Check 7/97, Gurtzeug, Rettung, einzeln o. kompl., ☎ 0371/741337.

F1-27, Bj. 90, weiß, Trimmer, Gurtzeug, Rettung Stöllinger, Alto Vario P II, kompl. DM 1050,-. ☎ 08656/7342.

Frantic Plus 5, Bj. 8/96, lila/gelb, VB DM 4.300,-. ☎ 0541/24621.

Frantic Plus 5, Bj. 6/95, rot/weiß, Gurtzeug Vanblon Liga, VB DM 3.200,-. ☎ 02831/80807.

freeX Frantic L, Bj. 2/95, gelb/lila, DM 3.200,-. ☎ 08141/305059.

freeX Frantic L, Bj. 96, lila/gelb, VB DM 3.800,-. ☎ 089/7901896.

freeX Frantic L, Bj. 2/95, DM 3.000,-. ☎ 08022/760264.

freeX Frantic M, Bj. 8/95, lila/gelb, Speedsystem, DM 3.200,-. ☎ 0172/7223628 o. 08179/1546.

freeX Frantic M, Bj. 5/95, rot/weiß, Beschleuniger, DM 3.800,-. ☎ 07127/33757.

freeX Frantic M, Bj. 5/95, Flight-Design-Gurtzeug, VB DM 3.400,-. Evtl. m. Rettung. ☎ 07129/4821.

freeX Frantic S, Bj. 2/95, gelb/lila, DM 3.200,-. ☎ 08141/305059.

G-Sport L, Bj. 5/96, weiß/lila, Gurtzeug, Rettung, DM 3.800,-. ☎ 08304/232.

G-Sport L, Bj. 5/96, repariert, DM 2.700,-. ☎ 08821/61552.

G-Sport L, Bj. 4/95, Sonderdesign weiß/gelb, Zellzwischenwände, DM 2.900,-. ☎ 07432/171649 (ab 18.00 Uhr).

G-Sport L, Bj. 11/95, DM 2.200,-. Gurtzeug Moskito DM 480,-. Retter DM 500,-. ☎ 08191/6037, Fax 65582.

G-Sport XL, DM 2.900,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

G-Sport XL, Bj. 10/95, Genesis Design m. weißem OS u. US o. Streifen. VB DM 2.800,-. ☎ 0661/603462 u. Fax 602810.

Genair 24, Bj. 91, Gurtzeug, Check 3/96, VB DM 900,-. Evtl. m. Rettung Charly Second Chance u. Bräuniger Vario. ☎ 089/54290841.

Karat 23 c, Bj. 91, pink, Gurtzeug, DM 1.300,-. ☎ 03691/891415.

Marlin 23, Bj. 6/95, pink, VB DM 2.100,-. Gurtzeug Skyline Distance X m. RS 2 Rettung, VB DM 700,-. Salewa Jet Helm, DM 50,-. ☎ 07463/7373.

Marlin 23, Bj. 11/94, pink/weiß, VB DM 2.400,-. Gurtzeug Perche Perfect m. RC Columbus 14, DM 800,-. ☎ 0821/406556.

Marlin 23, Bj. 11/94, rot, DM 2.300,-. ☎ 07621/591150.

Marlin 26, Bj. 5/95, violett/weiß, VB DM 2.200,-. ☎ 07432/15220.

Marlin 26, Bj. 5/95, lila/weiß, VB DM 1.900,-. ☎ 07461/12310.

Marlin 26, Bj. 4/95, rot, DM 1.800,-. ☎ 08869/92050.

Marlin 26, Bj. 94, violett/weiß, Speedsystem, Gurtzeug, evtl. neuer Check, DM 2.500,-. ☎ 0221/5501127.

Marlin 29, Bj. 94, blau/weiß, DM 2.300,-. Gurtzeug Turtle, Rettung, Vario, kompl. DM 3.600,-. ☎ 05642/7590.

Marlin 29, Bj. 95, VB DM 2.200,-. Gurtzeug DM 250,-. Bräuniger Alto Vario, DM 320,-. Rettung Perche, Oskar 18, DM 680,-. ☎ 089/7854387 o. 0171/7407815.

Marlin 29, Bj. 6/95, lila/weiß, DM 2.500,-. ☎ 06398/1610.

Marlin 29, Bj. 2/95, VB DM 1.600,-. ☎ 07474/2240, Fax 7667.

Marlin 29, Edel-Protector m. Speedsystem, Rettung RS 2, Helm, alles Bj. 6/95, DM 2.500,-. ☎ 0171/5566166.

Marlin 29, Bj. 94, DM 1.700,-. ☎ 07153/49333 o. 41664 (abends).

Merak 29, Bj. 8/96, pink/gelb, VB DM 2.400,-. ☎ 07675/382.

Merak 31, Bj. 12/95, rot/lila, VB DM 3.300,-. ☎ 08243/2679.

Merak 31, Bj. 10/96, rot/lila/weiß, DM 4.900,-. ☎ 08652/64266.

Meteor 103, Bj. 90, Gurtzeug, VB DM 1.000,-. ☎ 08677/2681.

Mistral 27, Bj. 6/96, rot, DM 3.800,-. Gurtzeug SupAir Profedel, DM 690,-. Rettung Charly SC 118, DM 780,-. ☎ 0761/696294.

Mistral 27, Bj. 8/96, DM 3.500,-. ☎ 0761/702957.

Mistral 27, Bj. 96, VB DM 3.650,-. Gurtzeug Firebird Fever, DM 650,-. Reserve Plus 31, Junkers Profly, DM 450,-. ☎ 0761/25057.

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.

Mistral 27, Bj. 96, lila, VB DM 3.800,-. Rettung Oskar 16, Bj. 6/96, VB DM 500,-. Gurtzeug Madreiter / Delta Fly, VB DM 480,-. ☎ 0761/25057.

Mistral 30, Bj. 96, VB DM 3.850,-. ☎ 0761/37749.

Mistral 30, Bj. 96, VB DM 3.750,-. Gurtzeug Edel u. Rettung Charly Doppelkappe, DM 500,-. ☎ 0861/8388 o. 69555.

Mistral 30, Bj. 8/96, lila/weiß, DM 4.800,-. ☎ 07222/788001 (18.00 - 19.00 Uhr).

New Inf. Six Six Xtra, Bj. 92, pink/lila, VB DM 900,-. ☎ 0241/922849.

Nova Phocus 29, Bj. 1/95, gelb/grün, Gurtzeug UP Aktion LX, Rettung Charly Rev. II, Schlepplinke, DM 4.875,-. ☎ 0441/2069833.

Nova Phocus 29, Bj. 10/94, lila/grün, Check neu, DM 3.000,-. ☎ 0551/378527.

Nova Phocus 29, nikiis, DM 2.500,-. Evtl. Vario, Gurt, Rettung. ☎ 02192/7591.

Nova Phocus 29, Bj. 11/94, weiß, VB DM 2.500,-. ☎ 08441/490040, Fax 490042.

Nova Phocus 29, Bj. 1/95, grün/violett, DM 2.900,-. ☎ 08340/351.

Nova Phocus 29, Bj. 12/94, VB DM 2.800,-. ☎ 09384/90109.

Nova Phocus 29, Bj. 3/95, gelb/grün, Check bis 97, VB DM 2.950,-. ☎ 07134/13374.

P 40/26, Bj. 93, pink/gelb, m. Beschleuniger, VB DM 1.850,-. ☎ u. Fax 0251/73284.

P 40/26, Bj. 93, pink, Speedsystem, Check 11/97, VB DM 1.799,-. ☎ 0711/9827612.

P 40/26, Bj. 94, pink, m. Speedsystem, DM 1.500,-. ☎ 0171/4616298 o. 089/1785664.

P 40/29, Bj. 93, weiß, Speedsystem, VB DM 1.900,-. ☎ 0621/8280929.

P 40/29, Bj. 93, Gurtzeug, Rettung, Helm, Speedsystem, 18-Litfkatte Kössen, VB DM 2.100,-. ☎ u. Fax 0941/96568.

gebrauchtmarkt

P41 31, Bj. 96, orange, Sitzgurt m. Protektor, Rettung, Schlepplinke, VB. ☎ 02102/33369.

Parasail SF, Bj. 87, DM 150,-. ☎ 089/6515284.

Phocus 26, Bj. 12/94, VB DM 2.800,-. ☎ 09384/90109.

Phocus 26, Bj. 8/95. ☎ 05235/2163.

Phocus 26, Bj. 5/95, lila/pink, VB DM 2.800,-. ☎ 07328/4423.

Phocus 26, türk. DM 2.500,-. Evtl. m. Vario, Gurt u. Rettung. ☎ 02192/7531.

Phocus 26, Bj. 2/95, Gurt Skyline Superseide, RS Charly Second Chance 84, VB DM 3.200,-. ☎ 07361/79475.

Phönix 28, Bj. 92, Rettung Charly Revolution I, Helm, Vario Bräuniger Alto P III, VB. ☎ 08363/1824 (ab 19.00 Uhr).

Phönix 28 U, Bj. 93, Check 97, DM 1.600,-. ☎ 0221/508189.

Saber L, VB DM 3.700,-. Vario Aircotec Alibi II, DM 200,-. ☎ 0761/37749.

Saber L, Bj. 8/96, weiß/zeichenbunt, DM 4.500,-. Gurtzeug Edel Protektor, Bj. 96, DM 780,-. Rettung Charly SC 118, Bj. 8/96. Auch einzeln. ☎ 0761/806899.

Saber L, Bj. 8/96, blau/pink, VB DM 3.800,-. ☎ 089/7854387.

Saber M, Bj. 7/96, Sonderfarbe. ☎ 06128/21458 o. 0611/5335635, Fax 0611/5335767.

Saber M, Bj. 9/96, DM 4.500,-. Gurtzeug Edel Protektor, DM 750,-. Rettung Charly SC 96, DM 750,-. Auch einzeln. ☎ 07703/1622.

Sensor M, Bj. 9/95, pink, DM 3.333,-. ☎ 0761/555355.

Sonic Large, Bj. 4/96, VB DM 2.950,-. Rettung, DM 590,-. Sitzgurt, DM 250,-. Bräuniger Alto Vario, DM 350,-. ☎ 089/7854387.

Sonic XLarge, Bj. 4/96, VB DM 3.250,-. Gurt Vonblon Liga, DM 180,-. ☎ 08191/46154 (abends).

Sonic XLarge, Bj. 4/96, blau, VB DM 3.900,-. Integralgurt Tigna m. Rettung Anular 22, Bj. 96, VB DM 1.500,-. Vario Basis SP m. Garantie, DM 390,-. ☎ 08334/552.

Soul M, Bj. 96, grün/weiß, VB DM 4.100,-. ☎ 08022/75256.

Space 22, Bj. 93, weiß, Check 3/98, Gurtzeug UP Action LX o. Rettung, kompl. VB DM 3.200,-. ☎ 08383/1037 (18.00 - 19.00 Uhr).

Space 22, Bj. 93, DM 1.500,-. ☎ 08662/8678.

Space 22, Bj. 93, Check 6/97, VB DM 2.600,-. Gurtzeug Edel Force, VB DM 300,-. Reserve Charly Rev. I, VB DM 600,-. Kompl. DM 3.300,-. ☎ 089/3596245 o. 06029/8559.

Space 22, Bj. 94, Check 6/98, pink/weiß, m. Speed, schlepplaugl., VB DM 1.900,-. ☎ 089/7901146.

Space 24, Erstzulassung 92, Check 95, DM 950,-. ☎ 0711/9752112 (tags, Fr. Bruns).

Space 24, Erstzulassung 92, Check 95, Gurtzeug Force m. GFK-Breit, Rettung Charly Revolution, Vario Bräuniger Bj. 90, DM 2.100,-. ☎ 0711/9752112 (Fr. Bruns).

Space 24, Bj. 7/93, Check 6/97, VB DM 2.300,-. Gurtzeug Edel Force, VB DM 250,-. Rettung Charly Rev. II, VB DM 750,-. Kompl. VB DM 3.200,-. ☎ 07457/2702.

Space 27, Bj. 93, türk. Check, Gurtzeug Edel Force, Vario Flytec 3005, VB DM 1.700,-. Auch einzeln. ☎ 08020/591.

Space 40 Tandem, Bj. 94, VB DM 2.700,-. ☎ 089/4605558.

Space 40 Tandem, Bj. 94, Rainbos-Design, Check neu, DM 2.900,-. ☎ 08743/96120.

Stellar 31, Bj. 93, Check 8/98, türk. grün, m. Speed, schlepplaugl., VB DM 1.900,-. ☎ 089/7901146.

Stellar 31, Erstflug 10/93, Speedsystem, Modell 92, Sitz AdK Primo, Rettung Sigma Minimax 110, VB DM 3.500,-. ☎ 07256/3121.

Stellar 31, Bj. 93, Speedsyst., lila, VB DM 1.100,-. ☎ 089/41444609, 08024/6661 (abends).

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, weiß/pink, VB DM 1.400,-. ☎ 08857/9353.

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 8/93, UP-Gurtzeug, Rettung, VB DM 3.800,-. ☎ 02166/619597.

Super Space I, Bj. 1/96, evtl. Gurtzeug m. integr. Rettung, VB DM 800,-. Vario Aircotec, VB DM 250,-. ☎ 089/392643 o. 001/864-2340884 (USA).

Super Space I, Bj. 95, Gurtzeug Hero + Rückenproktor + Rettung, Vario, DM 5.000,-. ☎ 08234/41956.

Super Space I, Bj. 7/96, pink/weiß, DM 3.800,-. Gurtzeug Edel Protektor, DM 690,-. Rettung Charly SC 118, DM 720,-. Auch einzeln. ☎ 0761/37569.

Super Space I, Bj. 7/95, Gurtzeug Perche Klick, Rettung Columbus 18. ☎ 0172/7127027.

Super Space I, Bj. 12/94, türk. DM 2.600,-. ☎ 02773/73402, Fax 73401.

Super Space I, Bj. 95, Gurtzeug Hero u. Rettung, Vario Piccolo (Flytec), VB DM 5.000,-. ☎ 08234/41956.

Super Space M, Bj. 6/95, violett, VB DM 3.200,-. ☎ 07031/878984.

Super Space XL, 1 Jahr alt, DM 2.500,-. ☎ 08375/714.

Taboo 25, Bj. 91, Skyline Distance u. Charly SC 96, Check neu, VB DM 1.850,-. ☎ 089/7433340.

Twist 28, Kreuzgurtzeug Firebird Pro Comfort zu verschenken. ☎ 07141/33867.

Twist 28, Bj. 90, Check 1/97, VB DM 450,-. ☎ 030/31423036 (tags), 4028531 (ab 19.00 Uhr).

Vision L, Bj. 6/94, lila, Check, DM 3.000,-. ☎ 08857/1221.

Vision L, Bj. 4/93, lila/weiß, Aufschrift »fire & ice«, Check, DM 2.450,-. ☎ 08841/90684.

Vision L, Bj. 94, pink, m. Schnellpacksack, VB DM 2.800,-. ☎ 06147/2267.

Vision L, Bj. 6/94, Check neu, VB DM 2.500,-. ☎ 07544/73328.

Vision L, Bj. 6/94, pink/weiß, DM 2.700,-. ☎ 0791/3491.

Vision L, Bj. 6/94, blau, DM 2.800,-. ☎ 089/337720 o. 09851/3597.

Vision L, Bj. 7/94, violett/weiß, Gurtzeug UP-Aktion LX m. Rückenprotektor, Minimax-Rettung, Bj. 7/94, Speedsystem-Overall, UP-Winter, VB DM 3.700,-. ☎ 07042/33341.

Vision L, Bj. 5/94, blau/weiß, DM 2.600,-. ☎ 0931/885339.

Vision L, Bj. 2/96, DM 3.900,-. ☎ 02921/52605, Fax 53557.

Vision L, petrol, Vario Bräuniger Classic, Gurtzeug Superseide m. Protektor, Rettung Revolution II, kompl. Bj. 7/95, DM 4.000,-. ☎ 08326/9573.

Vision L, Bj. 7/95, VB DM 2.900,-. ☎ 07443/5303.

Vision L, Bj. 96, brombeer/weiß, Speedsyst., Schutzhülle, DM 3.900,-. ☎ u. Fax 02923/209.

Vision L, Bj. 10/94, VB DM 3.200,-. ☎ 07731/949797.

Vision L, Bj. 2/95, mint/weiß, Check 3.300,-. ☎ 03691/891415 (nach 19.00 Uhr).

Vision M, Bj. 95, DM 3.200,-. Evtl. Gurtzeug, Reserve. ☎ 0761/66904.

Vision M, Bj. 8/95, Gurtzeug u. Rettung, orange/weiß, DM 3.700,-. ☎ 08847/1370.

Vision M, Bj. 95, magenta, Speedsyst., VB DM 2.990,-. Gurtzeug u. Reserve. ☎ u. Fax 0761/66904.

Vision M, Bj. 8/95, dunkelgrün/weiß, DM 3.300,-. Evtl. Gurtzeug Edel Protektor, Rettung Charly Second Chance 96. ☎ 08158/7630 o. 089/2390-1446 o. 06201/182911.

Vision M, Bj. 11/94, pink, DM 2.400,-. Auch Wunsch Check neu. ☎ 06772/5086 (ab 16.00 Uhr).

Vision M, Bj. 8/95, blau/weiß, DM 3.150,-. ☎ 08142/20414.

Vision M, Bj. 95, Sonderfarbe, VB. ☎ 08062/79259 (abends).

Vision M, Bj. 95, magenta, DM 3.300,-. ☎ 08860/8131.

Vision M, Bj. 5/94, lila/weiß, crashfrei, DM 2.550,-. ☎ 07153/28757 (Wochenende u. AB) o. 49333.

2E

Comet CXA 24, Stammlinien u. Check neu, Gurtzeug, GS-Rettung, Charly Second Chance, VB DM 850,-. ☎ 07541/75030.

2G

Apache 23, blau, incl. Packsack, DM 1.190,-. ☎ 07432/171649.

Apache 23, VB DM 2.400,-. Sitzgurt Edel Rodeo, VB DM 250,-. ☎ 0941/991553.

Apache 26, Bj. 92, Gurtzeug Sifting Bull, Rettung R2. ☎ 07337/515.

Apache 26, Bj. 92, pink, Check u. Leinen (teilw.) neu, Gurtzeug Sifting Bull, VB DM 950,-. ☎ 07253/6790.

Apache 26, Bj. 92, türk. DM 900,-. ☎ 06251/66703.

Apache 26, Kauf 9/92, Gurtzeug, Rettung, Vario, Helm, VB. ☎ 02741/930224, Fax 930225.

Apache 29, Bj. 12/92, Stammlinien u. Check neu, Gurtzeug Sifting Bull, VB DM 1.950,-. ☎ 07157/61991.

Apache 29, Bj. 11/92, lila/weiß, Leinen neu, incl. Packsack u. UP-Gurtzeug, DM 1.500,-. ☎ & Fax 07151/21993.

Apollo 30, gelb, Check 4/98, Gurtzeug, Vario P II, Rettung Charly R II, Windmesser Skywatch, VB DM 1.990,-. ☎ 08285/1502.

Flyair 1000, Bj. 92, rot/gelb, Check 5/96, VB DM 1.500,-. Evtl. Gurtzeug Paratech A2, VB. ☎ 0911/7418714.

A 5-30 Sport, Bj. 9/96, weiß/schwarz, VB DM 4.500,-. ☎ 07157/61991.

2-3

Advance Omega III/29, Bj. 7/95, VB DM 4.300,-. ☎ 0821/406556.

Advance Omega III/29, Bj. 4/95, Wetrk. u. DHV-Leinensatz, DM 3.300,-. ☎ 06092/7785 (abends).

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, weiß/lila, VB DM 3.200,-. Evtl. m. Gurt u. Rettung. Probeflug Hang u. Winde mögl. ☎ 02608/393.

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, weiß/lila, DM 2.900,-. ☎ 07328/6798.

Advance Omega III/29, Bj. 4/96, lila, DM 4.000,-. ☎ 06151/61108.

Advance Omega III/29, Bj. 11/95, weiß/pink, VB DM 4.500,-. ☎ 0541/24621.

Advance Omega III/29, Bj. 8/95, VB DM 3.700,-. ☎ 07151/36760.

Aerologic 51, Bj. 7/93, Sonderfarbe, VB. ☎ 07121/321889.

Aerologic 51, Bj. 3/93, weiß, Check 2/96, Leinen neu, VB DM 1.500,-. ☎ 07531/25365 o. 206600.

Aerologic 51, Bj. 3/94, starke Leinen, Check neu, VB DM 1.800,-. ☎ 0761/2036194 (tags) o. 0761/492436.

Aerologic 55, Bj. 6/93, lila/pink, VB DM 2.600,-. ☎ 06251/79149.

Aerologic 55, Bj. 93, DM 1.300,-. ☎ 02364/16299.

Aerologic 55, Bj. 4/93, Gurt Perche, integr. Rettung, Bräuniger AV Comp. Kompof, Overall, kompl. DM 2.500,-. ☎ 07951/22537.

Aerologic 55, Bj. 6/94, VB DM 1.950,-. ☎ 08665/7935 (abends), 0861/60140 (tags).

Apollo Speed 24, (2 Geräte) Bj. 92, kompl. mit Gurtzeug u. Rettung, ☎ 07544/912888.

B3-26, Bj. 5/94, blau, Check neu, DM 2.800,-. ☎ 08384/509.

B3-26, Bj. 5/94, lila, Tragegurte m. o. ohne Trimmer, DM 990,-. ☎ 05651/47143 (abends).

Barracuda 28, Bj. 95, VB DM 2.500,-. ☎ 07031/387374.

Barracuda 28, Erstflug 7/95, pink/weiß, DM 1.500,-. ☎ 07463/457.

Barracuda 28, Bj. 1/94, violett/weiß, DM 1.700,-. ☎ 07432/171649 (ab 18.00 Uhr).

Barracuda 28, Erstflug 7/94, Check, blau/weiß, VB DM 1.900,-. ☎ 0211/411221.

Barracuda 28, Bj. 1/94, lila, Check 5/96, DM 1.800,-. ☎ 07136/6066, Fax 8470.



Barracuda 28, Bj. 6/94, violett/weiß, VB DM 1.900,-. ☎ 08365/1649.

Barracuda 28, Bj. 3/94, lila/weiß, Check neu, DM 1.800,-. ☎ 02773/6786.

Barracuda 28, 2 Jahre, pink, Gurtzeug Sitting Bull, Rettung R2, Brüuniger Vario, DM 1.950,-. ☎ 02905/262.

Barracuda 31, Bj. 6/94, pink, Check neu, DM 1.600,-. ☎ 09372/132541.

Barracuda 31, Bj. 11/94, pink/weiß, VB DM 2.500,-. Gurtzeug Firebird Turtle m. integr. Rettung RS 2, VB DM 900,-. ☎ u. Fax 0711/846018.

Birdwing 325, Bj. 89, Gurt Delta Fly, VB. ☎ 0711/7289769.

Comet CX 21, Bj. 89, weiß, VB DM 950,-. ☎ 0511/2100173.

Finesse, Bj. 7/95, DM 3.000,-. ☎ 089/4309141.

Finesse, Bj. 7/94, Check, gelb/orange, VB DM 2.200,-. ☎ 0931/67669.

G-Sport M, Bj. 8/95, neongelb/weiß, DM 2.500,-. ☎ 08243/1621.

Genair 26, Bj. 90, DM 220,-. ☎ 0821/409603.

Genair 26, Bj. 7/90, letzt. Check 3/95, Gurtzeug, DM 950,-. ☎ 06261/16706 (ab 18.00 Uhr).

Genesis M, Bj. 6/95, weiß/pink, VB DM 2.500,-. ☎ 0941/25607.

Katana 55, Bj. 12/93, VB DM 1.400,-. ☎ 0561/46345.

Nova Xyon 24, Bj. 3/96, lila/weiß, Serienleinen, evtl. WK-Leinen, VB DM 4.300,-. ☎ 07321/61796.

Nova Xyon 24, Bj. 4/96, blau, VB DM 4.900,-. ☎ 06321/2343 o. 06341/60858.

Nova Xyon 24, Bj. 5/96, lila, Flytec 4020, Brüuniger LCD VII. ☎ 0711/582952.

Nova Xyon 24, Bj. 3/96, lila/weiß, VB DM 4.100,-. ☎ 07321/61796.

Nova Xyon 26, türkis, DM 4.400,-. ☎ 07621/53021 o. 591150.

Nova Xyon 26, Ligergerät, DM 2.000,-. ☎ 06392/3553-839.

Nova Xyon 26, Bj. 3/96, blau/weiß. ☎ 08041/785788.

Nova Xyon 28, Bj. 8/96, violett/weiß, VB DM 4.200,-. ☎ 07331/81809.

Nova Xyon 28, Bj. 3/96, DM 4.700,-. ☎ 08294/510.

Nova Xyon 28, lila/weiß, VB DM 4.600,-. ☎ 0711/747497.

Nova Xyon 28, Bj. 96, violett, VB DM 4.500,-. ☎ 08206/6183 o. 0172/8217606.

Phantom 45/11, Bj. 92, Check, DM 1.000,-. ☎ 07361/73673.

Prisma 29, Bj. 93, Reserve, Gurtzeug, Vario, Helm, VB DM 1.800,-. ☎ 0621/60-99640 (tags, Mo.-Fr.).

Prisma 29, Bj. 93, VB DM 1.700,-. Evtl. m. Trimmer, Gurt u. Rettung, Probeflug Hang u. Winde mögl. ☎ 02608/393.

Sector 5, Bj. 6/96, neuw., gelb/lila, VB DM 3.500,-. ☎ 08021/9290.

Sting 28, Bj. 94, Check auf Wunsch neu, Gurtzeug, DM 2.500,-. Paul Schiele, Obere Bahnstraße 28, 73431 Aalen.

Sting 28, VB DM 1.000,-. ☎ 089/4309141.

2-3G

Genair 224, Bj. 5/91, DM 500,-. ☎ 07022/36349.

Genair 226, Bj. 90, Sitzgurt Air Bulle, geg. Gebot. ☎ 06134/25387.

ZX large, DM 1.100,-. ☎ 02206/910383.

ZX large, Bj. 8/95, Check, Rettung, Gurtzeug Force, Vario, DM 2.500,-. ☎ 07568/1552.

ZX X-large, Bj. 91, Check neu, Rettung Charly 118, Sitzgurt Perche, Vario, Schleppklinik, Helm, Stiefel, Sturmkappe, nur kompl. DM 3.100,-. ☎ 0791/2604.

ZX X-large, Bj. 5/91, pink, Gurtzeug Charly Protekt, RG SC 118 Passiv, Vario Brüuniger LCD II, nur kompl. DM 1.750,-. ☎ 08862/8950.

3

Advance Omega III/32, Bj. 7/95, Sonderfarbe, DM 3.000,-. ☎ 09402/2201.

Advance Omega III/32, Bj. 2/96, weiß/violett, DM 4.500,-. ☎ 06092/7785 (abends), 06108/1222 (dl.).

Advance Omega III/32, Bj. 5/95, lila/gelb, DM 3.500,-. ☎ 07271/6488.

Advance Omega III/32, Bj. 2/96, DM 4.900,-. ☎ 06092/7785 (abends).

Argos 07, Bj. 8/95, DM 2.000,-. ☎ 02382/84553.

Contest 48, weiß/grün, auf Wunsch Check neu, DM 1.900,-. ☎ 08821/58899.

Contest 48, Bj. 3/95, weiß, DM 2.200,-. ☎ 08231/86794.

Contest 48, Bj. 3/95, weiß/türkis, Check neu, VB DM 2.000,-. ☎ 08046/8652 (abends), Fax 8029.

Contest 48, weiß/grün, Check neu, DM 1.900,-. ☎ 08821/58899.

Energy L, DM 3.900,-. Gurtzeug SupAir Protekt II, Bj. 96, DM 650,-. Rettung Charly SC 118, Bj. 96, DM 760,-. Auch einzeln. ☎ 0721/755472.

Energy L, Bj. 4/95, DM 2.500,-. ☎ 089/337720 o. 09851/3597.

Energy L, Bj. 6/95, DM 1.900,-. ☎ 07351/828562.

Energy M, Bj. 9/95, flüder/gelb, VB DM 2.900,-. ☎ 08373/8566.

Genair 314 Dynamique, Bj. 6/90, neongelb/neopink, Air Bulle Sitzgurtzeug. ☎ 02732/57953.

Genair 314 Dynamique, Bj. 6/90, neongelb/pink, Air Bulle Sitzgurt, DM 4.500,-. ☎ 02732/57953.

Genesis L, Bj. 5/96, blau/pink, VB DM 3.400,-. ☎ 06151/58901.

Genesis L, Bj. 5/96, lila, VB DM 3.600,-. Vario Afro Cumulus 3 (Barograph) m. Schleppensensor u. Software f. Windows, VB DM 950,-. ☎ 07463/7373.

Katana 51, Bj. 12/92, auf Wunsch Check neu, VB DM 990,-. ☎ 02202/932691 o. 0221/149-2524.

Kendo L, Bj. 1/96, weiß/rot, VB DM 1.500,-. ☎ 07651/4625 o. 1301.

Kendo L, Bj. 11/94, VB DM 3.400,-. ☎ 07762/9395.

Kendo M, Bj. 10/94, weiß/rot, VB DM 1.600,-. ☎ u. Fax 08821/18879.

Kestrel 248, Bj. 89, VB DM 150,-. ☎ 08131/91432 (ab 18.00 Uhr).

Mino 30, Bj. 7/94, hellblau/pink/gelb, DM 1.750,-. ☎ 089/60814232 (g.), 08093/2986 (priv.).

Mino 33, 2 1/2 Jahre alt, Sonderfarben, DM 1.990,-. ☎ 08321/83403 (priv.), 08323/20-4466 (dl.).

Nova Sphinx 26, Bj. 10/93, weiß/pink, Check, DM 1.200,-. ☎ 06092/7785 (abends).

Nova Sphinx 26, Bj. 8/93, weiß/pink, Check 11/97, DM 1.000,-. ☎ 06092/7785 (abends), 06108/1222 (dl.).

Phantom 45, Bj. 12/91, lila, VB DM 800,-. Gurtzeug Skyline Distance, schwarz/petrol, VB DM 200,-. ☎ 089/7243539.

Racer 23, Bj. 92, grün, Check 97, DM 1.000,-. ☎ 0821/425566.

Racer 23, Gurtzeug Edel Force, kompl. VB DM 1.500,-. Auch einzeln. ☎ 07303/43881.

Racer 25, Bj. 92, pink, VB DM 1.500,-. ☎ 08441/490040, Fax 490042.

Racer 25, Bj. 93, pink, DM 500,-. ☎ 07021/59523.

Swift 46, Bj. 10/89, rot, VB DM 250,-. ☎ 08405/1662.

V max Large, Bj. 11/95, königsblau, DM 2.500,-. ☎ 08662/8678.

V max Large, Bj. 8/96, VB DM 3.900,-. ☎ 08666/6193.

3G

Flash 51, Bj. 11/91, lila, Gurtzeug u. Rettung, VB DM 1.800,-. ☎ 07502/7217 o. 0751/49062.

Flash 51, Gütesiegel 7/91, lindgrün, VB 400,-. ☎ 089/8114102.

Ninja 30, Bj. 92, VB DM 550,-. ☎ 06321/919177, Fax 14506.

Ninja 30, Bj. 92, VB DM 750,-. Paratech P4, DM 550,-. a. Tausch geg. Rettung, PC-Barograph Typ Leinkühler m. Märgeln, DM 200,-. ☎ 06321/919177, Fax 14506.

Gemischt

Gurtzeuge

Airwave Race II Integralgurt, 175-185 cm, Bj. 95, incl. Rettung Parasail IV, Bj. 90, DM 850,-. ☎ 07183/37106 o. 07151/907201.

Charly Highlight Integralgurt, Afro Micropanel, GPS Garmin 45, VB. ☎ 06263/1445.

Charly Kangaroo incl. Brustschirm Charly Mittelleine, Bj. 90, Gr. 170-175, DM 650,-. ☎ 06542/22761.

Charly Kniehänger 1 Jahr, Vario Wasmer Mini-Air, DM 180,-. ☎ 06144/32308.

Charly Kniehänger, neonrot, Bj. 92, DM 150,-. ☎ 07724/1552.

Charly Novum, VB DM 800,-. ☎ 0731/262298.

Charly Pinguin, Bj. 91, rot/gelb, Gr. M, DM 400,-. Mit neuem Starkarabiner. ☎ 06500/991077.

Charly Pinguin, Gr. 56, Bj. 94, Rettung Charly Mittelleine, Bj. 94, Helm Uvex Dynema, Gr. I, Bj. 94, Schleppklinik, Fluck Doppel, Bj. 94, kompl. VB DM 1.200,-. ☎ 05121/66128.

Charly Pinguin, Gr. 90, 175-185 cm m. Rucksack, DM 280,-. ☎ 07224/68531.

Charly Rodeo, GS, Bj. 92. ☎ 0761/203619 (tags) o. 0761/492436.

Charly Streamer, Bj. 4/96, lila/zebra, Charly Protector, DM 600,-. ☎ 089/60814232.

Dimensione Volo, Bj. 91. ☎ 06136/3147.

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.

Dimensione Volo, Bj. 92, 190 cm, Charly Mittelleine, Vario Brüuniger, Helm Gr. XL, Schleppklinik. ☎ 05102/3866.

Drachen-Gurtzeug Sting, Gr. 170-175 cm, Bj. 11/93, DM 690,-. ☎ 0711/356627.

Firebird Vest, GS, Bj. 7/95, incl. Rettung R 2, Protektor, Helm, Overall, kompl. DM 1.600,-. ☎ 06887/1619 (priv.), 06831/18-2326 (dl.), Fax 18-2685 (dl.).

GS, Perche Fashion Integral, Bj. 96, DM 440,-. ☎ 07202/3441.

GS, Supine Protect m. integr. Rettung, Charly (Rücken), DM 550,-. Pieler Racer Competition, rot, Foto- u. Funktasche, DM 950,-. ☎ 02206/910383, Fax 910382.

Charly Streamer m. Protektor, Bj. 95, incl. Rettung, Vonblan-Champion 29, Wassertasche, VB DM 800,-. ☎ 08153/4737.

Delta Fly Madreiter, Modell 92, Gr. 160 cm, DM 650,-. Parasail, Bj. 87, DM 150,-. ☎ 089/6515284.

SupAir Ecole, Gr. M. Airbag m. Beinstrecker, Nova, Rettung 96. ☎ 08365/1713.

Hero-Edel, VB DM 550,-. ☎ 07157/61991.

HG, Airwave Race II, pink/blau, 170-180 cm, Bj. 94, VB DM 600,-. ☎ 06888/1243 (ab 17 Uhr).

HG, DM 50,-. ☎ 06561/3337.

Husky v. Charly, DM 320,-. ☎ 0731/61316.

Charly Kangaroo, 185 m. Mittelleinen-schirm, Vario, Charly Lexus, Dachträger u. Zubehör. ☎ 08372/8491.

Integralgurt f. HG, Gr. S, ☎ 089/2724825.

Keller High Tech, 170-180 cm, neongelb, DM 350,-. ☎ 0731/68208.

Keller High Tech, kompl. m. Rettung, DM 650,-. ☎ 09131/208039 (dl.).

Keller High-Tech II, 180-190, DM 500,-. ☎ 02594/86325.

Keller Karpfen-Integral, HG, bis 175 cm, türkis, Parasail-Rettung, keine Öffnung, Bj. 94, DM 850,-. ☎ 05130/40645.

Kniehänger Kurla, rot, VB DM 120,-. ☎ 089/527106.

Kreuzgurt Flight Design Alpin Supine, m. Karabinern, VB DM 150,-. ☎ 08405/1662.

Madreiter HG, Bj. 90, 175 - 185, VB DM 400,-. Rettung Flight Design, VB DM 1.000,-. Räder 18m5/24,5, je VB DM 30,-. Ext. Mikro/Lautsprecher Icom A 20, VB DM 30,-. ☎ 07152/45137.

Manhard Sting Shifter, HG, Gr. 170 - 175, Bj. 11/93, DM 690,-. ☎ 0711/356627.

Parasail-Sitzbrett, leicht, DM 80,-. ☎ 089/33720 o. 09851/3597.

Perche Fashion Integral, Bj. 96, lila, Kreuzverstrebung, Rückenprotector, DM 440,-. Tel. 07202/3441.

Perche Perfekt, Bj. 91, DM 150,-. ☎ 0711/792836.

Prieler Karpen blau, 185 - 195, ☎ 089/2724825.

Sitzgurt SupAir Pro Feel, DM 450,-. ☎ 08621/7425.

Skyline Integralgurt f. 173 cm, DM 150,-. Kniehänger, VB DM 100,-. ☎ 08851/7663.

Skyline Integralgurt, Bj. 93, 183 cm, Rettung Perche 18, Bj. 93, ☎ 0781/24691.

Skyline Supersede m. Rettung R 2, kompl. DM 950,-. Variahalterung f. Gurtzeug, DM 20,-. ☎ 08841/4671 (ab 18 Uhr).

Skyline Supersede, DM 370,-. Rettung Charly Revolution, DM 550,-. ☎ 07351/828562.

Sting Soft, Integralgurt, HG, ca. 185 cm, VB. ☎ 0721/517252.

UP Aktion LX m. Raketenrettung Profile 20 R, Bj. 10/95, schwarz/türkis, DM 2.000,-. ☎ 06106/646112.

Vonblon Liga m. Rettung Parasail, DM 400,-. ☎ 08841/4671 (ab 18 Uhr).

Vonblon Liga, DM 280,-. ☎ 0172/7682048.

Fluginstrumente

2 x Yaesu FT 411E, á VB DM 500,-. ☎ 08441/490040, Fax 490042.

2-m-Handfunkgerät, 130 - 175 Mhz, zahlr. Sonderfunktionen, incl. 2 Akku-Packs, Netz- u. Autoladegerät, DM 400,-. ☎ 08376/1468.

Afro Cirrus 8000, VB DM 500,-. ☎ 06136/3147.

Afro Cumulus 3, Flytec 3030. ☎ 08821/4773, Fax 4574.

Afro Cumulus 3, m. Speedmesser, Software, Gleitzahlanzeige, Polarenrechner u. viele Extras, VB DM 850,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Afro Micropanel 1, Drachenhalterung, Speedsensor, VB DM 390,-. ☎ 0172/314660.

Afro Micropanel 2, VB DM 850,-. ☎ 06133/61033 o. 61034.

Afro Micropanel 3, '93, letztes Update incl. PC-Software, DM 700,-. ☎ 0172/8528102, Fax 08649/1442.

Afro Pocket Combi, Vario u. Höhenmesser m. Tasche f. GS-Halterung, DM 100,-. ☎ 07026/4300.

Afro Pocket Combi, Vario u. Höhenmesser m. Tasche f. GS-Halterung, DM 100,-. ☎ 07026/4300.

Aircotec Primus Vario, DM 550,-. ☎ 08061/8628 (ab 17 Uhr).

Albrecht RV 100, 2m-Sprechfunkgerät, Mike u. Ladegerät, VB. Flytec 3030 Professional, VB DM 800,-. ☎ 08651/710781.

Avocet Pilot Uhr, DM 200,-. ☎ 08304/232.

Barograph Fa. Lufti, ☎ 0731/68208 (abends).

Bräuniger Alto P III DM 350,-. ☎ 08363/1824 (ab 19 Uhr).

Bräuniger Alto Vario Basis, DM 370,-. ☎ 089/7854387.

Bräuniger Alto Vario LCD III, DM 300,-. ☎ 089/6515284.

Bräuniger Alto Vario LCD III, m. Halterung, VB DM 250,-. ☎ 06021/960260.

Bräuniger Alto Vario LCD V. ☎ 089/2724825.

Bräuniger Alto Vario LCD VI, DM 430,-. ☎ u. Fax 06022/22455.

Bräuniger Alto Vario LCD VI, m. Fahrtmesser, DM 500,-. ☎ 0531/7996261.

Bräuniger Alto Vario P II, DM 250,-. ☎ 07651/4625 o. 1301.

Bräuniger Alto Vario P II, VB DM 230,-. ☎ 0821/409603.

Bräuniger Alto Vario P II, VB DM 250,-. ☎ 07222/69820.

Bräuniger AV Competition, Barograph, Tasche, Speedsensor, GS-Armhalterung, VB DM 799,-. ☎ 08651/3417 (AB-Rufe zurück).

Bräuniger Av SP, VB DM 420,-. ☎ 089/527106.

Bräuniger AV-LCD VII, Barograph u. Drucker, DM 600,-. ☎ 089/4309141.

Bräuniger Basis SP, Bj. 6/95, DM 380,-. ☎ 06446/6985.

Bräuniger Competition, incl. Barograph, Bj. 7/93, VB DM 800,-. ☎ 089/367199.

Bräuniger Competition, Speedmesser, Sollfahrt, Halterung, Software, VB DM 790,-. ☎ 07331/81809.

Bräuniger SP, m. Garantie, DM 420,-. Basis, Bj. 93, DM 280,-. ☎ 06147/2267.

Bräuniger Vario P III, DM 250,-. ☎ 06326/96042.

Flugfunk Delcom Air 960 + Headset Icom + Zubehör, DM 550,-. ☎ 0511/885521.

Flugfunk JHP 200, brandneu, m. Adapter, f. Helmsset, DM 800,-. ☎ 05635/9218, Fax 9219.

Flytec 3030 Professional, DM 650,-. ☎ 02173/71858.

Flytec, elektr. Kompaß, DM 200,-. ☎ 07134/13374.

Funk Delcom Air 960 m. Akku, Netzlader, Lautsprecher Mikrofon, 2 Hör- u. Sprechsets f. Helmeinbau, DM 500,-. ☎ 06151/89331.

Funkgerät LPD 11, Jedermann Funk, ☎ 06126/989146.

Icom A 20, m. Ladegerät, Bj. 92, DM 500,-. ☎ 07161/38417 (ab 18 Uhr).

Icom IC a 20, DM 550,-. Icom ICA 20 MK II, m. Garantie, DM 700,-. ☎ 0241/76381.

Icom IC-A20, Zubehör, Freisprechrichtung, DM 550,-. Vario Cumulus 8000, m. Höhen- und Geschwindigkeitsmesser, DM 350,-. ☎ 02206/910383, Fax 910382.

PC-Barograph, Typ Leimkühler m. Mängel, DM 190,-. ☎ 06321/919177, Fax 14506.

Schleppsensor 53 f. Bräuniger, DM 160,-. ☎ 08621/7425.

Skybox Vario Birdie plus, 3 Mon. alt, VB DM 250,-. ☎ 07157/91991.

Vario Aircotec Piccolo Plus, incl. Gurtbefestigung, DM 500,-. ☎ 07941/985170.

Vario analog m. 2 digit. Höhenspeicher, VB DM 190,-. ☎ 02202/932691.

Vario Basis SP, DM 420,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Vario Edel-Flytec 3005, DM 350,-. ☎ u. Fax 07242/2233.

Vario Flytec 3030 (Baro), m. Software Win'95, Speedsensor, VB DM 700,-. ☎ 08153/4737.

Wasmer Combi Air Plus, DM 300,-. ☎ 0781/24691.

Wasmer Vario Combi Air Plus, DM 300,-. ☎ 07823/2628 (ab 19 Uhr).

Winter-Fahrtmesser, 60 km/h, DM 60,-. ☎ 06561/3337.

Rettungsgeräte

Charly 118, DM 690,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Charly Second Chance 118, Bj. 90, incl. Manto EQ 26, DM 600,-. ☎ 0171/2201454.

Charly Second Chance 94 f. HG, DM 800,-. ☎ 07161/45339.

Charly Second Chance 96, k. Notöffnung, DM 370,-. ☎ 07821/983732.

Charly Second Chance 96, kein Notöffnung, DM 370,-. ☎ 07821/983732.

Charly Second Chance 96, o. Auslösung, VB. ☎ 08651/710781.

Charly, 6/94, DM 350,-. ☎ 06561/3337.

Firebird RS2, Bj. 96, VB DM 720,-. ☎ 089/7854387.

Hanwg Fly, Gr. 40, VB DM 280,-. ☎ 0711/702219, Fax 702215.

Kevlar Integralhel, Uvex, Gr. M, DM 80,-. ☎ 09252/35692.

Mayday Plus, Flight Design, VB DM 250,-. Jumbo PSR II, VB DM 650,-. ☎ 06151/838487 (ab 18 Uhr) o. 06251/680400.

Minitec, Bj. 90, keine Öffnung, VB. ☎ 08042/8531.

Parasail für GS, DM 400,-. ☎ 08621/7425.

Parasail IV, ☎ 089/2724825.

Perche Oskar 18, HG, VB DM 750,-. Integralgurt Charly, VB DM 350,-. ☎ 08809/572.

Skyline Survive 34 f. HG, Bj. 91, VB. ☎ 0721/517252.

Sonstiges

2 Quick-Out-Karabiner, VB DM 100,-. ☎ 08243/1621.

Abrollwinde Tschurtschenthaler, Bj. 92, kompl. DM 2.500,-. Dazu Einr. f. Sitz f. Pritschenwagenmontage. ☎ 030/3925604.

Abrollwinde Tschurtschenthaler m. 600 m Dyneemo-Seil, verzinkt m. elektr. Rückholmotor u. Klinke, kompl. DM 3.800,-. ☎ 06134/25387.

Anemometer, DM 70,-. ☎ 06561/3337.

Bergsteigerucksack, (39 x 35 x 77 cm), DM 160,-. ☎ 0821/409603.

DHV-Info v. 1 - 87, Drachenflieger Nr. 7 (Juli 1977 - Okt. 1996), DM 100,-. ☎ 06074/24120.

Anfänger-Gleiterschirm, 60-70 kg, Doppelsegel-Drachen (Funfex), ☎ 0661/34741.

Drachenfliegermagazine vollständige Jahrgänge geg. Gebot. A. Ostendorff, Untere Bachgasse 5 1/2, 87700 Memmingen.

Drama/Fly 9/88 - 12/95, Gleitschirm 1/89 - 12/95, Hanwg GS-Schuhe Gr. 38, Helm Protec Gr. M/L, VB. ☎ 07761/6933 (abends).

Ersatzsteuerbügel f. Magic Kiss u. Magic 155, DM 50,-. ☎ u. Fax 06063/3346.

Ersatzteile Sport 167, Segellatten, Steuerbügel, Kiehlrohr. ☎ 07164/7518.

Finsterwalder Leichthelm Olympic HHC 30, Gr. 58, weiß, DM 90,-. ☎ 02206/910383, Fax 910382.

Flugausrüstung f. Drachen: Kenpro KT-22EE DM 200,-. Helm, weiß, Handschuhe, ☎ 089/2724825.

Fly-Helm, Gr. 54, m. integr. Sprechrichtung, DM 120,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Frühjahr auf Mallorca, wer hat Infos zum Drachenfliegen? ☎ 06104/72176.

Fußhalterung f. Foto u. Video, DM 75,-. ☎ 08621/7425.

Hanwg Fly 2000, GoreTex, Gr. 4 1/2, türkis/violett, DM 180,-. ☎ 0221/5501127.

Im Januar 97 nach Süd-Afrika für ca. 3 Wochen zum fliegen.... Wer kann mir Tips geben, wer geht mit? ☎ 0711/357054.

Integralhelm, Gr. 59 - 60, bis DM 150,-. ☎ 0771/4788 (abends).

Integralhelm, Perche, Gr. L, gelb, DM 140,-. ☎ 08334/552.

Integralhelm, weiß, Gr. L, 750 gr., DM 100,-. ☎ 06724/7305.

Leichtintegralhelm, XL, DM 100,-. ☎ 0781/24691.

Integralhelm, Gr. M, DM 80,-. ☎ 09252/35692.

Overall, DM 150,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Quick-Out-Karabiner, DM 50,-. ☎ 08841/4671 (ab 18 Uhr).

Räder für HG, luftbereit, 195 mm/28 mm, DM 45,-. ☎ 05130/40645.

Schleppklinke Fluck, GS 88, Integralhelm Uvex, Gr. M, je DM 100,-. ☎ 07823/2628 (ab 19 Uhr).

Stationäre Schleppwinde, Eigenbau, Gutesiegefähig, VB DM 1.000,-. ☎ 02151/481518.

Toli Dachträger, VB. ☎ 0721/517252.

Tuch v. Club 15, weiß/gelb mit roter AK, Bj. 91, incl. Latten, VB DM 300,-. ☎ 089/2723417.



WW Sport 167 Competition, Bj.89, reparaturbedürftig, incl. 5 Steuerbügel, DM 250,-. ☎ 0208/995/311 (tags), 0211/394685 (abends).

Gesucht

Gurtzeuge

HG, Kniehänger, auch älteres Modell, preiswert, ☎ 0721/616946.

Schalensitz, Außen-Frontcontainer m. Rettung f. GS, Flugfunk (Helmset). ☎ 05195/2717.

Tandem-Gurtzeug, günstig, m. getr. Beinablage. ☎ 08669/37459.

Fluginstrumente

Armbanduhr gebr., guterh., m. Höhenm. u. Barometer, z.B. Casio, Avocet etc., bis DM 120,-. ☎ 0941/930119.

Barograph f. Streckenflugokale, mögl. günstig. ☎ 0761/2036194 (tags) o. 492436.

Funkgerät 2-m-Bank, ca. DM 600 je Stk. ☎ 07031/224616 (ab 18 Uhr).

Funkgerät, Icom IC A 20, Vario Brüniger LCD III, Stauscheiben Vario, ☎ 0731/68208 (abends).

Funkgerät u. Helm m. Helmset, ☎ u. Fax 05401/40853.

Vario m. Höhen- u. Fahrtmesser. ☎ 089/8203899.

Vario/Altimeter m. dig. Anzeige/nicht def., ☎ 0703/224616.

Vario 8000er, evtl. auch def. ☎ 07203/65271.

Rettungsgeräte

Doppelsitzer-Rettung. ☎ 089/5380134.

Rettung bis DM 100,- auch ohne Gütesiegel zu Dekorationszwecken. ☎ 06227/9623.

Sonstiges

Abrollwinde. ☎ 02861/91616, 0171/3415413.

Anfänger-Gleitschirm, 60-70 kg, Doppelsegel-Drachen (Funfex), ☎ 0661/34741.

Drachenfleger, ca. 40 Jahre, mind. 175 cm, max. 100 kg, zum Fliegen u. o. von Fliegerin 35 Jahre, 173 cm, 66 kg. ☎ 05374/1738 (abends).

Gebr. Stationär-Winde GS u. HG, auch reparaturbed. ☎ 0172/3704326, Fax 03741/51565.

GS f. Anfänger, Gurtzeug m. gült. Zulass., 80 kg, Vario u. Rettung. Bis max. DM 1.500,-. ☎ 0651/16441 (abends).

HG, Merlin 148, o. anderen Hochleister, günstig, f. Pilotengew. 77 kg, ☎ 0172/2136024.

Hochleister, gute Zustand, gebr., f. Windspiele. ☎ 0821/409603.

ITV Saphir Gold, Mylar-Obersegel, in sehr gutem Zustand, auch o. Check. ☎ 08131/72371.

Sonic, Gr. XL v. Perche, auch Vorflüher etc. ☎ u. Fax 0251/73284 (ggf. AB).

UL-Schleppmöglichkeit im Raum Augsburg + 100 km. ☎ 0821/668750, Fax 668825.

Gestohlen

Vom 8. auf den 9.7.1996 wurde mein schwarzer Nissan Terano V6 mit kompl. Gleitschirmausrüstung gestohlen: Schirm Ailes de K Cristal 32 Look 3, pink, Sitzgurt Transat, Rettung Astair 38, Vario, Helm, Schuhe usw. Ausweise ebenfalls im Sack. Vielleicht will der Dieb die Sachen verkaufen. Belohnung! Angaben bitte an: Herbert Labusago, Bilharzstraße 26, 51061 Köln oder an Polizei Kommissariat, Schanzenstraße, Köln-Mühlheim.

Am Sonntag, 3. Nov. 96, zwischen 16 und 18 Uhr wurde am Wallberg-Landeplatz mein Gleitschirm der Marke FreeX, Spark M, weiß/rot, gestohlen: Pucksack schwarz/weiß (Aufdruck FreeX), Inhalt: Gurtzeug Skyline, lila, Vollvisierhelm, lila, Rettungsgerät Sigma Minitex, lila/gelb, Brüniger Vario, Fliegerverall, lila. Belohnung! Herbert Lacroux, Karl-Stieler-Straße 14, 83684 Tegernsee, ☎ 08022/3945.



Foto: Guido Schütz / Fotoverbündel

Sicherheitsflugtag

Fachmännisch unterstützt von den Vereinsmitgliedern und Fluglehrern Robert Häußerer und Rudi Settele hat ein interner Sicherheitsflugtag für Mitglieder der Pfront'ner Gleitschirmflieger am Haldensee im Tannheimer Tal stattgefunden. Jeder der 20 Teilnehmer hatte die Möglichkeit, Flugzustände zu testen, deren Beherrschung für einen Gleitschirmfliegen selbstverständlich sein sollten: Steilspirale, B-, Full- und Front-Stall, Ohren- und einseitiges Flächeneinklappen sowie das Werfen der Rettung wurden geübt und in allen Fällen auch gemeistert. Ein motorisiertes Boot und Sicherheitsschwimmwesten sorgten für die notwendige innere Ruhe im Falle einer Notwasserung und viele Gäste des Tannheimer Tals hatten ihre wahre Freude an dem bunten Treiben.

Möglich gemacht hat diese Veranstaltung Herr Peter Zotz, der Wirt der Laterndalm in Haller, der in vieljährigen Bemühungen und in Zusammenarbeit mit STRATOS, dem Land Tirol, der Gemeinde Nesselwängle und den Grundstückseigentümern die notwendigen Genehmigungen für eine solche Veranstaltung eingeholt hatte. Ein großes Dankeschön an all diesen Institutionen für ihre Bemühungen und ihr Verständnis für die Sache.

Stratos Pfront'ner Gleitschirmflieger
Dieter Ulshöfer

Guter Service

Bei den Drachenflug-Clubmeisterschaften des DFC West im Hochsauerland stellten wir uns am Samstag einen Zielflug von 12 km als Aufgabe.

Nach längerem Warten auf bessere Thermik entschloß ich mich als erster zu starten. Leichter Seitenwind die rechte Fläche zu hoch und ich machte meine ersten Schritte. Kurzerhand drehte sich der Drachen um 180 Grad. Massives Gegenhalten nutzte - bei diesem groben Startfehler von mir - auch nichts mehr. Außer, daß ich mir das rechte Trapezrohr verbog, war nichts passiert.

Leider hatte ich kein Ersatzrohr dabei. So sah ich den Wettkampf für mich als erledigt an. Am späteren Abend traf ich den Generalvertreiber für meinen Drachen in Deutschland. Als er von meinem Ausrutscher hörte, kam er am späten Abend zu mir, holte meinen Drachen und reparierte ihn über Nacht. Am Sonntag lag mein Supervogel mit ausgetauschtem Trapezrohr und gecheckt auf meinem Auto.

Reinhard Vollmert

Geheimtip

Allen Prognosen zum Trotz. Der DFU - eine lose Ansammlung von Egoisten und Individualisten - wurde im November 1996 20 Jahre alt. Die Mitglieder treiben ihr Unwesen nicht nur im Heilbronner Raum, es wurden auch schon mehrere Exemplare in den USA und Südamerika beim Drachenfliegen gesichtet. Die fliegerischen Fähigkeiten der ca. 50 Mitglieder (die leider leicht von Überalterung bedroht sind) reicht vom PPLA über Motorsegler zum UL, sogar bis hin zum Gleitschirmfliegen.

Dank einer überaus aktiven Vorstandschaft hat sich der Club inzwischen zu einem Geheimtip unter den echten Drachenfliegern entwickelt. Selbst die clubeigene Winde konnte wider Erwarten, trotz tausender von Schleppts seit 1983, bis heute voll in Schuß gehalten werden. Die Mitglieder zeichnen sich außerdem durch spezielle Talente auch bei nichtfliegerischen Tätigkeiten (Kochen am Lagerfeuer, extremes Radfahren, Feiern etc.) aus.

Drachenflug Unterland
Axel Schaffroth

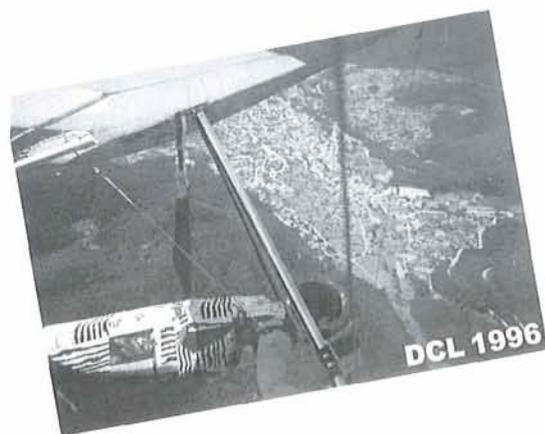
Wiedtal-Cup

Der Verein der Drachen- und Gleitschirmfreunde Rhein-Mosel-Lahn hat den 1. Wiedtal-Cup für Drachen- und Gleitschirmflieger mit großem Erfolg ausgerichtet. Der Wettbewerb fand, entgegen allen Prognosen, bei recht gutem Wetter statt, so daß mehrere Wertungsflüge stattfinden konnten. Die Aufgabenstellung Ziellanden und Flug innerhalb einer festgelegten Zeit ermöglichte es auch A-Schein-Piloten teilzunehmen.

Startmöglichkeiten bestanden an einem neu zugelassenen 160-m-Hang oder oberhalb des Hanges an einer Schleppwinde. Gelandet wurde in Roßbach/Wied direkt am Wildbach. Insgesamt nahmen über 40 Piloten am Wettbewerb teil. Neben den Piloten fanden sich zahlreiche Zuschauer ein, denen im Rahmenprogramm Tandemflüge, eine Tombola und ein Luftballonwettbewerb geboten wurden.

Die Wettbewerbsergebnisse: Gleitschirm: 1. Hartmut Kirchhoff, Berlin - Werner Schmitt, Kestert, 2. Michael Grau, Freiburg - Remo Kutz, Dietzingen, 3. Steffan Wieland, Schenkenszell - Helmut Schmidt, Lernberg. Drachen: 1. und Clubmeister Malte Bernhard, Nastätten, 2. Uwe Kirchhoff, Köln

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde
Rhein-Mosel-Lahn
Werner Schmitt

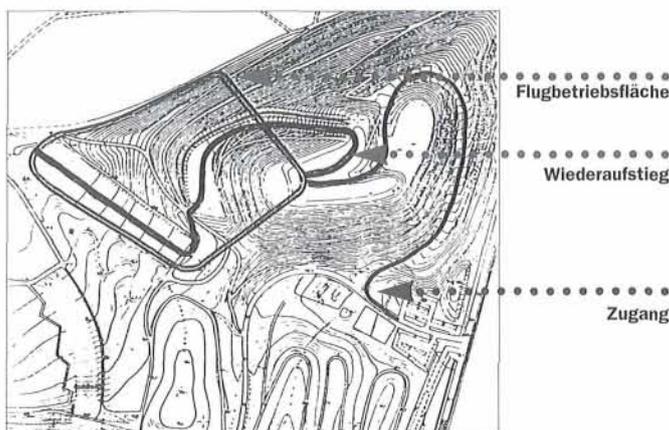


Interessante Vereinszeitschrift

Wie jedes Jahr hat der Drachenflug-Club Loffenau seine Vereinszeitschrift herausgegeben. Neben den formellen Hinweisen zum Fluggebiet bereichern neben Gedichten und Geschichten zum Thema Fliegen Sicherheits- und Wettbewerbsinformationen die Lektüre.

Vor allem der Vorstellung unserer Regeln räumen wir breiten Raum ein, denn dieses Heft wird auf Wunsch auch Gästen und Interessenten zugeschickt. Wir verfolgen die Idee, daß GASTFLIEGER eingeladen werden, daß Sie bei uns willkommen sind, wenn diese bereit sind, sich unseren Spielregeln unterzuordnen.

Drachenflug-Club Loffenau
Frank Brüstle



Flugordnung am Teufelsberg

Rücksichtsloses Verhalten einzelner Piloten hat dazu geführt, daß das Forstamt Grunewald, das bisher für das Drachen- und Gleitschirmfliegen sehr aufgeschlossen war, nunmehr über ein Flugverbot nachdenkt. Der Teufelsberg ist ein beliebtes Ausflugs- und Erholungsgebiet für die Berliner. Um ein gedeihliches Miteinander aller Benutzer des

Teufelsberges sicherzustellen, war eine weitere Reglementierung zwingend notwendig.

Es gelten jetzt folgende Regelungen:

1. Wie bisher ist der Flugbetrieb nur Mitgliedern des DAeC LV Berlin bzw. des DCB gestattet. Jeder Pilot hat sich durch einen entsprechenden Ausweis bei Kontrollen auszuweisen. Ausweise vergibt der Vorsitzende der Berliner DAeC-Hängegleiterkommission, Hans-Christoph Buddee, Gervinusstraße 16, in 10629 Berlin.
2. Der Flugbetrieb ist nur auf der Fläche gestattet, die in dem Lageplan durch Schraffur kenntlichgemacht ist. Als Zu- und Abgang zum bzw. vom Startplatz ist Hängegleiterpiloten ausschließlich die sog. Versorgungsstraße (im Lageplan Punkte) gestattet. Vom Landeplatz darf der Wiederaufstieg nur über die Rodelbahn (im Lageplan Striche) erfolgen. Gleitsegelpiloten können auch die am Hang angelegten Treppenaufgänge benutzen.
3. Ein Herabgleiten in Richtung Süden über den Haupterschließungsweg hinweg kommt nur ausnahmsweise in Betracht, wenn der Veranstalter ausreichende Sicherheitsvorkehrungen garantiert.
4. Die Polizeiabschnitte 24 und 25 sowie die Reiterstaffel erhalten über das Forstamt Grunewald Kenntnis über die getroffenen Regelungen und Veröffentlichungen.
5. Neben der Schranke am Ende des großen Parkplatzes, der Ausgangspunkt ist für alle Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten, werden die entsprechenden Regelungen in Form eines Schildes an dem am Weg vorhandenen Pfahl angebracht, um auch diejenigen Piloten zu erreichen, die auf anderen Wegen diese Informationen nicht erhalten. Der in Ziffer 1 genannte Ausweis wird auch den DHV-Mitgliedern ausgestellt.

Unabhängig von diesen speziellen Regelungen muß jeder Pilot die luftrechtlichen Voraussetzungen erfüllen (insbesondere Luftfahrerschein, Gerätezulassung, Gerätehaftpflichtversicherung) und die Flugbetriebsordnung des DHV einschließlich der Startleiterregelung beachten.

Drachenfliieger-Club Berlin
Hans-Christoph Buddee

Vorstandswechsel

Dem neuen Vorstand gehören an: 1. Vorsitzender: Joachim Schlinger, Albert-Einstein-Str. 23, 14473 Potsdam, Tel. 0331/295679, Kassenwart: Lutz Noack, Schönhauser Allee 73, 10437 Berlin, Tel. 030/44650675. Unsere neue Geschäftsadresse ab sofort ist: c/o Lutz Noack, Schönhauser Allee 73, 10437 Berlin.

Hängegleiterverein Phoenix Berlin
Lutz Noack



Starke Feier

Zwei Monate nach diesem Fest bilden einige Bewohner des Dorfes Steinbach an einem Sonntagmorgen eine Fahrgemeinschaft.

Sie müssen heute zur Gleitschirmschulung, erzählen sie. Unsere 20-Jahrfeier hatte es also in sich.

Wir schleppten zügig über 500 Piloten und Tandems während dieser Festtage mit drei stationären Doppeltrommelwinden in die Höhe.

Bei mäßig thermischen Bedingungen wurde ein kombiniertes Zeit-/Zielfliegen der Paragleiter veranstaltet. Das Publikum dankte bei den Ziellandungen mit starkem Applaus. Nach drei Wertungsdurchgängen mit 25 Teilnehmern standen folgende Sieger fest: Anita Awdejew (DFC Albatros) vor Helli Fahrner (DFC Albatros) und Günther Neumann (DGC Rottal).

Am Samstag und Sonntag gehörte der Himmel über der Festarena überwiegend den Drachenfliegern. Da wetterbedingt kein Streckenfliegen machbar war, beschränkten sich die Wettkampfaufgaben in dieser Disziplin mit ebenfalls 25 Teilnehmern nur auf Zeitflüge. Das Wertungsergebnis nach zwei Durchgängen: Franz Thoma (DFC Albatros) vor Hermann Empl (DFC Ruhpolding) und Hans Malterer (DFC Albatros).

Damit auch die Zuschauer lautlos aus luftiger Höhe über ihre Heimat schauen konnten, führte das Flugzentrum Bayerwald Tandemflüge mit Gleitschirmen durch, die vom Publikum besonders rege angenommen wurden.

Drachenfliegerclub Albatros Wartenberg
Helli Fahrner

Neuer Streckenrekord

Die Vestischen Drachenflieger melden einen neuen Vereinsrekord beim Streckenfliegen mit dem Hängegleiter. Am 3.8.1996 flog Ulrich Orgas bei Nordost-Wind und wunderschönen Kumulus-Wolkenstraßen am Himmel vom Fliegergelände im Hamm-Bockum-Hövel bis kurz vor Venlo. Stolze 115 km Luftlinie - ohne Motor und das im Flachland! Er bricht damit den über 4 Jahre bestehenden Rekord über 103 km von Datteln nach Nimwegen (NL).

Welche guten thermischen Möglichkeiten das neue Vereinsgelände bietet, erkennt man auch an den vielen kleinen und größeren Überlandflügen von Drachen- und Gleitschirmfliegern im Umkreis von 50 km.

Vestischer Drachenflieger Verein
Gabriele Gonstalla



Jubiläum mit Superstrecken

Anlässlich des 20-jährigen Bestehens des Clubs wurde die Vereinsmeisterschaft mit dem 2. Schneithaldencup durchgeführt.

Gewertet wurden zwei Durchgänge vom Rampenstartplatz Schneithalde, der an diesem Wochenende mit besten Thermikbedingungen aufwartete. Beim ersten Durchgang galt es neben der Ziellandung die Flugzeit zu schätzen, während beim zweiten Durchgang zur Ziellandung noch der Abwurf einer Kartoffel in ein abgestecktes Feld hinzukam.

Am Sonntagabend schließlich konnte Vorsitzender Klaus Pröpster Helmut Gieselhart (2300 Punkte) auf Xyon zum Sieg der Vereinsmeisterschaft sowie des Schneithaldencups gratulieren und ihm beide Pokale überreichen. Den zweiten Platz belegte Michael Sauer gefolgt von Michael Dengler und Jürgen Lehnert. Vorjahressieger Timo Theilacker erreichte den 5. Platz.

Jedoch auch zu einigen phantastischen Streckenflügen reichte es einigen Fliegern am Samstag: So flog Jürgen Eber-



le, Vorsitzender der Tuttlinger Gleitschirmflieger, über Tailfingen, Obernheim, Klippeneck zum ausgeschriebenen Ziel Tuttlingen, flog weiter, da er noch ausreichend Höhe hatte und landete schließlich nach 52 km in Geisingen. Währenddessen hatte sich Lorenz Datz aus Hettingen bis zum Hohenzollern vorgekämpft und umkreiste die Burg in 600 m Höhe. Leider hatte er die Kamera vergessen, so daß er den ausgeschriebenen Hohenzollern-Streckenflugpokal nicht einheimsen konnte.

Alles in allem ein tolles Fest, mit bestem Wetter, begeisterten Zuschauern und der Möglichkeit, auch Nichtvereinsmitglieder im Gelände fliegen zu lassen. Dieses muß leider nach wie vor wegen Schwierigkeiten mit den ortsansässigen Jagdgesellschaften für Gastflieger geschlossen bleiben.

Drachenfliegerclub Starzeln
Horst Bisinger

Weißer Fleck getilgt

Ein weißer Fleck auf der Karte des Drachen- und Gleitschirmsports ist verschwunden. Der Raum Köln/Bonn/Rhein-Sieg hat endlich einen Verein, in dem man diese Sportarten ausüben und erlernen kann. Der neu gegründete »Drachen- und Gleitschirmclub Siebengebirge« verfügt über Naturstartplätze bis zu 180 m Höhenunterschied im Wiedtal sowie über zahlreiche Schleppgelände, in denen an der Winde gestartet werden wird. Geflogen wird in der Regel am Wochenende.

Die Gründungsversammlung wählte Edmund Plag, Norbert Klemm und Edgar Siegel als Vorsitzende. Zum erweiterten Vorstand gehören Markus Scheid (Schriftführer), Peter Weyhler (Sportwart), Jürgen Karte (Schatzmeister), Jürgen Schmid (Jugendwart) und Hartmut Schlegel (Pressewart). Beisitzerinnen sind Wilma Disqué und Nicole Weißenfels. Vereinssitz ist Bad Honnef.

Informationen über den Verein und über das Drachen- und Gleitschirmfliegen gibt es im Internet unter der Adresse <http://members.aol.com/dgcsq/home.htm>. Ein Info-Telefon (Ansgedienst) ist in Vorbereitung. Interessenten können sich an Edmund Plag, Tel. 02638/94337 wenden.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge
Hartmut Schlegel



Sport und Natur

Bei optimalen Bedingungen wie Sonnenschein, Schönwetterwolken und ausgezeichneter Thermik wurden in Rauenstein ein Hangflugwettbewerb und in Sachsenbrunn bei Eisfeld (Thüringen) ein Windencup durchgeführt.

Disziplinen waren Zeitflüge und anschließende sichere Ziel-landungen in einen Zielkreis von 20 m Durchmesser, die ebenfalls in die Wertung gingen. Während in Rauenstein die Starts vom Hang oberhalb der Ausflugsstätte Triniushütte erfolgten, wurden die Piloten in Sachsenbrunn mit Hilfe von zwei stationären Winden in die Höhe geschleppt. Die überragenden Leistungen einiger Piloten zeigten den neugierigen Zuschauern, was mit einem Gleitschirm auch in der Mittelgebirgsregion Südthüringen/Oberfranken möglich ist. Während der spannenden Wettkämpfe konnten die Zuschauer »Schmankerl vom Grill« genießen. Dank der guten Organisation liefen beide Wettbewerbe reibungslos ab. Der Rauensteincup wurde sogar durch den Fernsehsender »MDR« begleitet.

Ergebnis des Rauensteincups: 1. Martin Bayer, 2. Lothar Pollach, 3. Andreas Stark. Windencup Sachsenbrunn: 1. Martin Bayer, 2. Walter Martin, 3. Norbert Fuß.

Der Oberfränkische Hänggleiterverein setzt sich neben seinen sportlichen Aktivitäten auch im Bereich Naturschutz ein. Bereits im Frühjahr setzten ca. 30 Mitglieder in Absprache mit Naturschutz und Forstverwaltung am Rand der Flugschneise in Rauenstein etwa 400 Laubbäume. Zusätzlich wurden die Setzlinge mit Draht gegen Wildverbiß geschützt.

Oberfränkischer Hänggleiterverein
Martin Bayer und Rüdiger Hopf



Großes Windenfestival

Hauptprogramm beim ersten großen Windenfestival auf dem Fluggelände in Röttersdorf/Thüringen war der »Rennsteig-Cup«, zu dem alle benachbarten Gleitschirmvereine eingeladen worden waren. Bei den 32 Teilnehmern des Wettkampfes wurde die Länge des Aufenthaltes in der Luft nach dem Ausklinken von der Seilwinde bewertet. Zusatzpunkte gab es bei einer Punktlandung in einem Kreis mit 10 Metern Durchmesser.

Überragende Leistungen erbrachte Martin Bayer vom OHC Coburg. So gelang es ihm gleich bei seinem ersten Start, von Röttersdorf/Thüringen bis nach Rödenthal bei Coburg zu fliegen. Die Flugstrecke betrug 45 km.

Auch außerhalb der Wertung, da von den Piloten vorher nicht als Wertungsflug gemeldet, schafften es an dieser Wochenende mehrere Flieger, in der Thermik aufzudrehen und so eine Flugdauer von bis zu einer Stunde zu erreichen. Das zum Gleitschirmfliegen optimale Wetter sowie die Bereitstellung von drei Seilwinden - vom Gleitschirmverein Rennsteig, vom Gleitschirmschulungszentrum Bayerwald aus Regensburg und von der Hofer Windenschleppgemeinschaft - sicherten allen Piloten einen zügigen Flugbetrieb.

Gleitschirmverein Rennsteig
Dagmar Laackmann

Erlös an Behindertenwerkstatt

Beim großen Flugtag des GS Clubs Albatros in Zusammenarbeit mit der Behindertenwerkstätte Piding kam der stattliche Reinerlös auch dieser Einrichtung zugute - was nicht nur auf unseren Verein, sondern sicher auch auf unseren Sport ein positives Licht warf.

Bei recht guten thermischen Bedingungen wurden über 70 Flüge durchgeführt. Die zahlreichen Zuschauer konnten sich an den von den Mitarbeitern der Behindertenwerkstätte angebotenen Essen und Getränken laben.

Gleitschirmclub Albatros Bad Reichenhall
Ursula Schröder

Der »eiserne Rudi« hört auf

Nach fast 20jähriger Tätigkeit innerhalb der Sportfachgruppe Hängegleiten in vielen Funktionen auf Vereins-, Länder- und Bundesebene, will Rudi Absolon seinen Job nun beenden. In den vielen Jahren, in denen ich mit ihm Aufgaben zu erledigen hatte, war er immer ein zuverlässiger Partner und ich konnte mich auf ihn verlassen. Es war immer, wo er gebraucht wurde, einsatzfreudig zur Stelle. Wir haben ihn korrekt, pünktlich und unbeugsam kennengelernt. Viele Stunden seiner Freizeit hat er für den Sport geopfert. Seinen jetzigen Entschluß bedauern ich und sicher viele andere Piloten, die ihn schätzen gelernt haben, sehr. Auch in deren Namen möchte ich mich bei Rudi für seine geleistete Arbeit recht herzlich bedanken.

Hessischer Luftsportbund
Sportfachgruppe Hängegleiten
Kurt Luther

Spielfest

Als der Sportbund Rheinland und die Stadt Trier zum Spielfest ins Moselstadion eingeladen haben, konnten wir uns vom DFC Trier nur schwer vorstellen, wie wir die Anwesenden - vor allem die Kinder - in einem Stadion für unsere Luftsportart begeistern sollten. Mit durchaus gemischten Gefühlen sind wir also angereist und haben zunächst zwei Drachen aufgebaut und einen Gleitschirm ausgelegt. Anhand von Videodokumentationen konnte man sich über Start- und Landetechnik und Fliegen in der Thermik informieren.

Interessanter für die Kids war es allerdings, ein Gurtzeug anzuziehen und sich unter einen der Drachen zu hängen: Hier konnte man Flugmanöver wie schnelles und langsames Fliegen oder Einleiten einer Kurve üben. Wenn man dann noch den Helm übergezogen hatte, war der Spaß perfekt! Die Krönung des Ganzen war jedoch das Aufziehen eines Gleitschirms: Nachdem Tina Uebel vom DFC Trier einen Start demonstriert hatte, konnten nun auch interessierte Kinder unter Anleitung und Mithilfe von Vereinsmitgliedern ihr Glück versuchen. Als die ersten Kids - das jüngste davon war gerade mal vier Jahre alt! - auch noch ein paar Zentimeter vom Boden »gehoben« wurden, zeigte uns die lange Schlange der noch Wartenden, daß unser Kommen ein voller Erfolg war.

Drachenfliiegerclub Trier
Barbara Herres



Landrätin gratuliert

1976 gründeten begeisterte Drachepiloten in Niederbayern den Drachenfliegerclub. 1993 trugen sie dem Umstand Rechnung, daß auch Gleitschirmflieger hier ihre sportliche Heimat fanden - seitdem sind sie als »Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Rottal-Inn e.V.« bekannt.

Von Nordlichtern oft verkannt: Das Rottal hat keine Berge. So wird in den südlichen Bergrevieren geflogen - hinein in die Ranglisten des DHV. Doch auch »daheim« müssen die Pilotinnen und Piloten nicht am Boden bleiben. Seit 1984 hat sich eine Fliegerszene gebildet, aus der vornehmlich der DGFC profitiert: Der Segelflugclub Pfarrkirchen, Herr des Flugplatzes in Postmünster, gestattet Windenschlepps, unbürokratisch und stets hilfreich. So bot sich an, auch die Feiern und Veranstaltungen anlässlich des 20-jährigen Vereinsbestehens bei den Segelfliegern abzuhalten. Sie hatten eigens ihren Hangar für den DGFC geräumt; eine ideale Festhalle für alle Freunde des lautlosen Fliegens. Auch wenn Petrus nicht mitspielte, kamen sportliche und gesellschaftliche Aktivitäten nicht zu kurz.

Von der Oldtimerausstellung über Zielflüge und Mitfluggelegenheit im Doppelsitz bis zum gemütlichen Beisammensein (u.a. mit den fünf Gastvereinen) wurde alles geboten, was Flieger und interessierte Gäste erfreute. Die hervorragende Bewirtung durch die Segelfliegerfrauen tat ein übriges.

Die Landrätin des Kreises Rottal-Inn, Bruni Mayer, Schirmherrin der Veranstaltung, nahm am bunten Treiben teil. Ein Feldgottesdienst am Sonntag setzte einen eigenen Akzent. Das reichhaltige Veranstaltungsangebot wurde nicht zuletzt durch Spenden der hiesigen Wirtschaft gefördert.

Für Nichtflieger war eine Videoschau installiert, die über die Anfänge des Gleitens bis zu jüngsten Ereignissen aus dem Verein viel Interessantes brachte, nicht zuletzt dank der sachkundigen Kommentierung durch den 2. Vorsitzenden, Ludwig Stinglhammer. Er nahm auch die Ehrung der vier - noch verbliebenen - Gründungsmitglieder vor. Der 1. Vorsitzende Willi Baumeister, einer der Geehrten, dankte seinerseits den Förderern und Aktiven und überreichte »altgedienten« Mitgliedern eine Armbanduhr mit Vereins- emblem.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Rottal-Inn
Heinrich Münzmalter

Abschiedsbriefe

Nicht nur das Gleitschirmfliegen, sondern auch der DHV haben mir in den letzten Jahren viel Spaß gemacht. Besonders gut gefiel mir die sehr kollegiale Verhaltensweise der DHV-Angestellten mit ihren stets freundlichen Auskünften. Auch die Zeitschrift finde ich sehr ordentlich. Es besteht nur einfach für mich persönlich das Problem, zu wenig Zeit zu haben für das Fliegen, und ich möchte mich unbedingt sicher fühlen bei diesem Sport mit doch sehr hohem Gefahrenpotential. Daher sehe ich meine Aufgabe der Fliegerei auch im Sinne des DHV. Es ist einfach gefährlich, nur 2 bis 3 mal im Jahr zu fliegen.

Karl Lingenfelder

Da mir wegen des familiären Nachwuchses und der kommenden beruflichen Aufgaben in Zukunft auch weiterhin kaum bis keine Zeit bleiben wird, dort fortzufahren, wo ich zuletzt stand, möchte ich Sie bitten, meine Mitgliedschaft zum nächstmöglichen Termin zu beenden. Für Ihre Bemühungen, auch in der Vergangenheit, möchte ich mich ausdrücklich bedanken und hoffe baldmöglichst wieder dabeisein zu können.

Peter Hölzer

Eis von Schildkröten

Zum ersten und sicherlich nicht zum letzten Mal organisierte der Verein »Thermik-Flieger-Flying-Turtles« einen Stand auf dem Dorffest in seiner Nähe. Einfallsreichtum, nächtliche Sitzungen, Spontaneität und ein einsatzfreudiges Team brachten einen Video-Stand samt alkoholfreien Getränken auf die Beine. Vielleicht wegen der meteorologischen Ausbildung der Mitglieder konnten wir als einziger Verein schönes Wetter vorhersagen und somit Eis am Stiel anbieten.

Im Laufe der beiden Sommertage gewannen wir neue Fliegerfreunde bei Getränken wie »Turtle-Trunk«, »Steilspirale«, »Absacker« und »Thermikdüse«. So hatte jeder von uns Schildkröten ein schönes und arbeitsreiches Wochenende und die schmerzliche Erfahrung, bei einem tollen und in diesem Jahr seltenen Thermiktag doch nicht fliegen zu können.

Thermik-Flieger Flying-Turtles
Gerd Schäffer

Im Lee is' schee

Ein stürmischer Herbstsonntag nördlich der Alpen. Die Baumwipfel auf den Hügeln biegen sich im starken Südwestwind. Gegen 16 Uhr hat der Wind wohl etwas nachgelassen (Wunschdenken) und ich entschieße mich (Drachen- und Gleitschirmpilot) mal zu unserem Südwestgelände zu fahren, um vielleicht gegen Abend noch einen Flug mit dem Drachen machen zu können.

Auf meinem Weg über ein kleines Plateau wird mir schnell klar, daß der Wind bis 50 km/h in Böen wohl den Abendflug verderben wird. Ich fahre trotzdem weiter, in der Sicherheit, noch ein paar Flugverrückte am Gelände zu treffen, um dann zusammen noch ein Bier am Landeplatz zu trinken.

Als ich dann in Tal hinunterfahre fällt mein Blick routinemäßig auf unseren Nordost-Startplatz und vor Schreck fahre ich fast in die Leitplanke. Da ist doch tatsächlich gerade ein Gleitschirm gestartet. Der Hangkontur folgend schaukelt er sich ins Tal hinunter. Hoffentlich erreicht er wenigstens den Notlandeplatz (Gleitwinkel 1:3), schießt es mir durch den Kopf. Da ich diesen von meiner Position nicht einsehen kann, fahre ich schnell dorthin. Auf dem Weg dorthin sehe ich dann plötzlich zwischen der vielbefahrenen Bundesstraße und dem Fluß auf dem dort glücklicherweise etwas breiteren Grünstreifen einen mir fremden Piloten hektisch seinen Schirm in den Packsack stopfen (hier 30er Südwind).

Als ich ihn frage, was er sich dabei gedacht hat, bei starkem Südwestwind an einem Nordosthang zu fliegen, bekomme ich die Antwort: »Wir sind so weit gefahren, am Start war der Wind leicht von vorne und im Tal war der Wind auch nicht so stark wie jetzt, also bin ich schnell gestartet.« Auf meine Bitte, mir seinen Pilotenschein zu zeigen (B-Schein-Gelände), bekomme ich die Antwort: »Ich bin froh, daß ich noch lebe und Du willst jetzt meinen Schein sehen«. Seinen Namen will er mir auch nicht nennen, den B-Schein hat er aber angeblich. Und als sein Kumpel ihn abholt, verschwinden beide mit der Bemerkung: »Hierhin kommen wir sowieso nicht mehr, wenn man so behandelt wird«. Na hoffentlich, denke ich und fahre weiter.

Nicht, daß solche Leute (Pilot kann sich so jemand ja wohl nicht nennen) ihre Gesundheit aufs Spiel setzen, nein sie gefährden auch noch den Bestand unserer stark gefährdeten Gelände und nicht zuletzt auch noch den guten Ruf der ganzen Drachen- und Gleitschirmflieger.

Hermann Justen



Prominentes Vereinsjubiläum

Die Nordbayerischen Drachenflieger feierten am Flugplatz Kulmbach ihr 20-jähriges Vereinsgründungsjubiläum. Dabei wurden Gründungsmitglieder und langjährige Wegbegleiter des Vereins ausgezeichnet.

In seiner Grußrede ermunterte Landrat Klaus Peter Söllner die Vereinsmitglieder, den eingeschlagenen positiven Weg fortzuführen. »Lange bevor Funsportarten in der Öffentlichkeit für Aufmerksamkeit sorgten, haben die Drachenflieger Zeichen gesetzt und eine Entwicklung genommen, die sich sehen lassen kann.« Er und die Kulmbacher Oberbürgermeisterin Frau Inge Aures übergaben Geldgeschenke des Landkreises bzw. der Stadt Kulmbach.

Schriftführer Dr. Walter Michalke ging auf die Geschichte des Vereins ein von den ersten Flugversuchen im nordbayerischen Raum durch Anton Juri bis hin zur Gegenwart, in der Winden- und UL-Schleppstart mehr und mehr an Bedeutung gewonnen haben.

Von der Faszination des Drachenfliegens sprach Vereinsvorsitzender Horst Schrepfer. Er wies auf den technischen Fortschritt hin, der den Drachenfliegern in den vergangenen 20 Jahren sichere Fluggeräte beschert habe.

Prof. Ingo Westerboer aus Regensburg, Regionalbeirat des DHV, berichtete über die Entwicklung des DHV, der vor 17 Jahren gegründet wurde. Er äußerte sich auch lobend über den reibungslosen Flugbetrieb am Kulmbacher Flugplatz, wo Motor- und Segelflieger, UL's, Hängegleiter und künftig auch Motorgleitschirme ohne Störungen nebeneinander geflogen werden.

Flugleiter Richard Lehmeier von der Flugbetriebsgesellschaft Kulmbach würdigte die Aufbauleistung der Drachenflieger. Nach seinen Worten sei der Flugplatz GmbH sehr an Vereinen gelegen, die zur Belebung der allgemeinen Luftfahrt und des Luftsports beitragen, wozu auch die Nordbayerischen Drachenflieger zählten. Der Verein erhielt von der Betriebsgesellschaft 20 Freilandungen für UL-Drachenschlepp als Geschenk.

Ein buntes Programm mit Oldtimer-Drachenschau, einer Fotodokumentation, Motorgleitschirmvorführung und UL-Rundflügen rundete die Feier ab. Mit noch besserem Wetter



am Sonntag kamen dann auch die erhofften Besucherscharen, denen unser Sport anschaulich demonstriert werden konnte.

Eine Woche später wurden auf dem Flugplatz Kulmbach die nordbayerischen Meisterschaften der Drachenflieger im Ultraleicht-Schlepp durchgeführt. Es wurden zwei Wertungsflüge durchgeführt; die Ausklinkhöhe lag beim ersten Durchgang 500 m über der Startbahn des Flugplatzes, beim 2. Durchgang 750 m. Horst Schrepfer aus Marktschorgast, Vereinsvorstand der Nordbayerischen Drachenflieger hatte die Nase vorne und wurde mit 73,8 Punkten Nordbayerischer Meister. Ihm folgten mit geringem Abstand Arno Greiner aus Neustadt/Coburg (72,5 Punkte), Jörg Feser aus Nürnberg (71,0 Punkte) und Karl-Heinz Vogel aus Lichtenfels (70,0 Punkte) auf den Plätzen. Von unseren UL-Piloten wurden an beiden Tagen etwa 45.000 Höhenmeter im Drachenschlepp geflogen.

Nordbayerische Drachenflieger
Walter Michalke



Infos an der Ostsee

Erstmals fand im Juli direkt an der Ostseeküste eine Informationsveranstaltung über das Gleitschirm- und Drachenfliegen statt. Im Brüggmanngarten des Ostseebades Lübeck-Travemünde, direkt am Ostseestrand, wurden ein Oldtimer-Drachen, ein Hochleister mit Ausrüstung, Gleitschirm und Ultraleichtflieger aufgebaut. Ein Info-Stand und eine »Schmöker-Ecke« mit »Fly and Glide« und »DHV-Info« rundeten die Veranstaltung ab.

Trotz des norddeutsch durchwachsenen Wetters fanden viele Besucher den Weg zur Veranstaltung des Gleitschirm- und Drachenfliegervereins Schleswig-Holstein Milan und es mußten in 7 Stunden viele Fragen beantwortet werden. Wer nicht dabeisein konnte, wurde nachträglich durch verschiedene Presseberichte informiert.

Gleitschirm- und Drachenfliegerverein
Schleswig-Holstein-Milan
Roland Liedtke



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 feinen Sandstrand.

ENTDECKER UND ABENTEUER - PROGRAMM

Eine Woche inkl. Leihwagen pro Person	ab DM 695,-
dto. Pauschalangebot inkl. Flug	ab DM 1395,-

O D E R!!!!

Ganztägige Flugbetreuung und Weiterbildung und Funkunterstützung in der Gruppe bis 10 Piloten.

Eine Woche pro Person	ab DM 795,-
dto. Pauschalangebot inkl. Flug	ab DM 1495,-

Was ist sonst noch alles los bei OLYMPIC EAGLES?

Ballonfahrten, UL-Flüge, GO-Kartrennen, Canyon, -Olymptracking, Mountainbiking, Freiklettern sowie Wassersport, viel alte griechische Kultur und gute Kneipen!

INFO GRIECHENLAND TEL/FAX 0030/352/43981
INFO DEUTSCHLAND TEL/FAX 0361/7911620

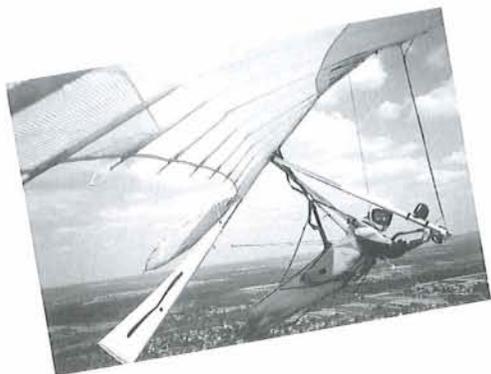
Fallschirmspringen

- Tandemsprünge
- Ausbildung
- Geschenk-Gutscheine

Mai - September / Süddeutschland
Oktober - April / Südspanien

**Sonderkonditionen und
Freifall - Schnuppersprünge
speziell für
Gleitschirm-Piloten**

NUGGETS Fallschirmsport - Regerweg 2 - 89075 Ulm
Tel: + 49-(0)731-9216319 Fax: + 49-(0)731-9216320
+ 34-(9)53-125233 + 34-(9)53-125231



Weilheimer Bürles Cup

Bei der Clubmeisterschaft der Weilheimer gingen 7 Drachen- und 10 Gleitschirmpiloten an den Start. Die Piloten wurden per Seilwinde auf eine Ausklinkhöhe von ca. 150 m geschleppt, um dann folgende Disziplinen durchzuführen:

1. Zeitflug, wobei der zeitlich längste Flug die höchste Punktzahl erhielt.
2. Zielabwurf von einem mitgeführten Sandsäckchen und anschließender Punktlandung (Kreis ca. 1 m) der Piloten. Neben den spannenden Zeit- und Landewertungen, gab es bei dem sogenannten Zielabwerfen so manchen Lacher, als z.B. einer versuchte, Holzmaden zu bombardieren. Auf dem anschließenden kleinen Fest wurden folgende Platzierungen geehrt. Drachen: 1. Rudi Kiltz, 2. Werner Feirer, 3. Erhard Weiß, 4. Jürgen Lutz, 5. Matthias Liebler. Gleitschirm: 1. Bernd Stelzer, 2. Jürgen Decker, 3. Andreas Kintzi, 4. Tommy Walker, 5. Thomas Fischer.

Durch die guten thermischen Bedingungen am Sonntag wurden auch wertvolle Punkte für den Streckenpokal erflogen. Während den Drachen am Albtrauf entlang weite Ziel-Rückflüge gelangen, erreichte u.a. Jürgen Decker mit dem Gleitschirm Balingen.

Drachen- und Gleitschirmclub Weilheim
Andreas Kintzi

Verein umbenannt

Der VFL Altena-Hegenscheid wurde umstrukturiert. Der bis dahin amtierende Vorstand trat aus privaten Gründen zurück. Unserer 1. Vorsitzenden, Dolly Linnenlücke, sei an dieser Stelle herzlichen Dank für ihr außerordentliches Engagement ausgesprochen.

Die erste Amtshandlung des neuen Vorstandes, bestehend aus 1. Vorsitzender Michael Bardey, 2. Vorsitzender Klaus Erger und dem Schatzmeister Friedhelm Rieks, bestand darin, der Versammlung einen neuen Namen des Vereins und eine neue Satzung vorzuschlagen. Unser Verein heißt jetzt »Aero Club Altena Hegenscheid e.V.-Verein zur Förderung des Luftsports«. Im Rahmen der Umstrukturierung der Vereinsarbeit wurde abgesprochen, daß der Referatsleiter (Mit-

glied im erweiterten Vorstand) für Gleitsegel/Hängegleiter Jürgen Hoffmann, Uhlandstr. 101, 58809 Neuenrade, Tel. 02392/62226, zukünftig für alle Belange unserer Sportart Ansprechpartner ist.

Veränderte Bedingungen am Verkehrslandeplatz Altena-Hegenscheid lassen es jetzt zu, neue Mitglieder für den Flugbetrieb im Windschlepp aufzunehmen. Informationen dazu sind unter der Telefonnummer 0239262226.

Aero Club Altena-Hegenscheid
Jürgen Hoffmann

»Fluglinie« Berlin - Hamburg

Das hätte sich weder Otto Lilienthal, dessen Todestag am 10.8.1996 zum 100. Mal wiedergekehrt ist, noch der Hamburger Flugpionier Peter Riedel je träumen lassen: Mit dem Flugdrachen ohne Motor fast von Berlin nach Hamburg zu gleiten! Otto Lilienthal schaffte es mit seinen selbstgebauten Hängegleitern vom Stöllner Gollenberg gerade mal 250 m weit. Peter Riedel kannte als Lufthansa-Pilot die 250 km-Strecke Berlin-Hamburg in- und auswendig, bevor er sich 1935 entschloß, die »Linie« einmal mit dem Segelflugzeug zu probieren. Um ein Haar wäre er damals in den feuchten Havelwiesen notgelandet, denn die thermischen Aufwinde sind dort nicht üppig.

Das mußte auch Claus Gerhard feststellen, als er sich am 5.8.1996 in Segeletz von einem Ultraleichtflugzeug in die Luft schleppen ließ. Einer der mitgestarteten Freunde saß bereits nördlich von Strodehne wieder am Boden, und erst hinter Havelberg kam er besser voran. Trotzdem blieb die 5-Stunden-Reise im Drachen bei Flughöhen zwischen 700 und 1300 m mühsam. Über Seehausen (Altmark) konnte er erstmals auf 1700 m steigen, aber beim Sender Dannenberg wäre der Flug beinahe zu Ende gegangen. Doch es gelang ihm wieder, in 200 m Höhe Thermik zu finden, die ihn diesmal bis auf 2000 m trug. Danach ging unter den Wolkenstraße zügig voran über Lüneburg bis ans Maschener Autobahnkreuz südlich von Hamburg.

Nach der Landung wurde er vom Vorsitzenden der Hamburger Drachenflieger Gerd Olbinsky zu seiner 180-km Strecke herzlich beglückwünscht und man versprach sich weitere enge Zusammenarbeit zwischen den Vereinen. Immerhin war zwei Tage vorher ein Hamburger Drachenflieger von Neustadt-Glewe nach Kyritz geflogen! Zum 100. wahrlich ein schönes Geburtstagsgeschenk der Erben Lilienthals an ihren Meister.

Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin
Claus Gerhard

Verein hilft

Beim Baccusfest am 8. und 9. Juni in Weinstadt starteten »die Remstaler« eine Luftballonaktion zugunsten einer Elterninitiative und krebskranker Kinder. Ballone, Gas und tolle Preise (1. Preis eine Ballonfahrt für 2 Personen, gesponsert von der Flugschule Seybold Plüderhausen), waren allesamt kostenlos zur Verfügung gestellt.

Je Ballonstart wurden 3 DM verlangt. Daraus und aus den zusätzlichen Geldspenden ergab sich ein Gesamtbetrag von 1.800 DM. Dieser Betrag wurde anläßlich einer Feierstunde auf dem Rathaus in Weinstadt an eine Elterninitiative für den Ausbau eines örtlichen Kindergartens und an den Förderkreis krebskranker Kinder verteilt.

Der Oberbürgermeister lobte insbesondere das außergewöhnliche Engagement »der Remstaler« und bedankte sich im Namen der Stadt für das bürgerschaftliche Engagement. Hierbei blieb auch nicht unerwähnt, daß sich die Gleitschirm- und Drachenflieger auch beim diesjährigen Kinderferienprogramm mit Drachenbauten beteiligen.

Die Remstaler
Lothar Schweize



Vielseitigkeitsprufung

Der 3. Dagenbach-Cup des Glitsegelclubs Frankenthermik war wieder ein voller Erfolg. Gutes Wetter, eine gelungene Organisation sowie 15 voll motivierte Piloten trugen zum guten Gelingen der Veranstaltung bei. Die Disziplinen Punktlandung, Zielwerfen, Laufen mit aufgezogenem Schirm und kniffligen Theoriefragen stellten hohe Anforderungen an die Piloten, was auch durch ein gnadenloses Favoritensterben untermauert wurde. Nach 2 Wertungslaufen stand folgendes Ergebnis fest:

1. Wolfgang Reif, 2. Gert Kammerer, 3. Frank Taratufolo,
4. Alfred Reinmann, 5. Thomas Glöckner

Wir möchten wie jedes Jahr an dieser Stelle auch den Grundstuckeigentumern in Dagenbach und der Gemeinde Trautskirchen für die Zusammenarbeit im abgelaufenen Jahr 1996 danken.

Glitsegelclub Frankenthermik
Thomas Ronz

Internet



Isobarenkarte

Die von vielen Piloten geforderten Isobarenkarten sind jederzeit im Internet zu finden. Der beste Einstieg ist über die Gleitschirmseite meines Freundes Christof »//homepages.munich.netsurf.de/Christof.Gebhardt« zu erreichen.

Werner Nagler

Transportgebuhren

Ich habe eine Seite im Internet gefunden, die vielleicht für uns alle recht interessant wäre:

<http://www.traxxx.de/news/sportz.html>

Das Travelmagazin »Traxxx« veröffentlicht dort eine Liste, welche Fluggesellschaften wieviel für einen Drachentransport verlangen.

Nicola Demmler
ndemmele@usr.com

Wetterprognose

Seit einem Jahr verfolge ich die Leistungsfähigkeit der 10-Tage-Wettervorhersage der Uni Purdue, USA. Dabei fiel mir auf, daß die langfristigen Prognosen entgegen unseren europäischen Wetterpropheten eine hohe Treffsicherheit bezüglich des Wetterablaufs haben. Ich habe jetzt mehrfach erfolgreich auf dieser Basis Kurzurlaub in den Alpen gemacht und wurde nie enttäuscht. Die Internetadresse http://wxp.atms.purdue.edu/maps/mrf/mrf_10d9panel_eur.gif

Thomas Dörr
tdoerr@hpwbr141.wad.hp.com



Brainstorming

EUROPAMEISTERSCHAFT im Drachenfliegen 1996

Mitte August war das südlich von Budapest gelegene Dunaújvaros Schauplatz der 10. Europameisterschaften im Drachenfliegen. Die Meisterschaften wartete mit einigen Neuerungen auf. Erstmals wurde nicht vom Berg, sondern mittels UL-Schlepp gestartet und ebenfalls erstmalig wurde gleichzeitig die erste Europameisterin ermittelt.

Hierzu waren pro Land 2 Damen zugelassen. Auch die Teamstärke der männlichen Teilnehmer wurde auf 7 angehoben und so war zusammen mit den eingeladenen Gästen aus Übersee ein stolzes Teilnehmerfeld von 145 Piloten und Pilotinnen am Start.

Das deutsche Team nutzte sein Teilnehmerkontingent voll aus und reiste mit 7 Piloten und 2 Pilotinnen nach Ungarn an. Zusammen mit einer Helferin und dem Teamchef bestand das Team aus 11 Personen, nicht gerade wenig.

Im Team für Ungarn waren neben dem diesjährigen und mehrfachen deutschen Meister Bob Baier der WM 13. von '95 Jobst Bäumer und Nachwuchstalents Guido Gehrmann, welcher mit seinem 2. Platz in Bassano dieses Jahr schon aufhorchen ließ, außerdem Christof Kratzner mit einem vierten Platz bei der Deutschen Meisterschaft '96 und zweiter der German Open '96, die alten Hasen Jos Guggenmos und Uli

Blumenthal, die sich mit beständig guten Leistungen 1996 qualifiziert hatten, und nicht zuletzt Gerald Woll, der nach einigen Jahren Ligapause dieses Jahr auf Anhieb den fünften Platz in der Deutschen Meisterschaft belegte und sich so fürs Team qualifizieren konnte. Verstärkt wurde das Deutsche Team durch die amtierende Vizeweltmeisterin und Deutsche Meisterin Rosi Brams und die deutsche Vizemeisterin Monique Werner. Ein Team von 21 bis über 50 Jahren.

Unterstützt wurde das deutsche Team von mehreren Sponsoren. Die Firma TURNPOINT stattete das komplette Team mit neuesten Helmen aus und griff mit einer Erfolgsprämie für das Team nochmals extra in die Kasse. Klaus Altherr von PROMOTION SCRIPT spendierte nicht nur die umfangreiche Teamkleidung, er brachte sogar das Kunststück fertig, diese in 7 Arbeitstagen rechtzeitig zu liefern, nachdem der

ursprüngliche Sponsor kurzfristig abgesprungen war. Die Firma BRÄUNIGER stattete das Team für den Fall der Fälle mit Ersatzgeräten der neuesten Vario- und GPS-Technik aus. Die Unterstützung durch diese Sponsoren war ein wichtiger Bestandteil, um die übliche Finanzierungsproblematik zu lösen, und so bedankt sich das Deutsche Team an dieser Stelle recht herzlich.

Um in einer so großen Gruppe mit doch sehr unterschiedlichen Charakteren gut zusammenarbeiten zu können, organisierte Teamchef Ernst Schneider am Wochenende vor der EM ein Team-Seminar auf dem UL-Flugplatz in Ippesheim bei Würzburg. In lockerer Atmosphäre wurden teamspezifische Themen diskutiert, z.B. »wie kann ich meine persönlichen Ziel mit den gemeinsamen Zielen des Teams vereinbaren?« Auch vertrauensbildende Übungen in der Gruppe wurden durchgeführt. Es war nicht nur lehrreich, es schien auch allen Spaß zu machen. Das Wetter zeigte sich ebenfalls von seiner schönsten Seite und so konnten auch einige Flüge mit UL-Schlepp und Thermikanschluß durchgeführt werden. Obwohl die Teilnehmer am Anfang dem Seminar eher skeptisch gegenüberstanden, war man sich am Ende einig, mit diesem Seminar einen guten Grundstein für gute Zusammenarbeit während des Wettbewerbs gelegt zu haben.

Jobst Baeumer und Christof Kratzner waren nach Ippesheim bereits mit ihren Trikes angereist und starteten ihre Anreise nach Ungarn mit einer Abendetappe bis zur Österreichischen Grenze. Am Montagabend trafen dann alle auf dem Flugplatz in Dunaújvaros ein, Jobst und Christof mit ihren Trikes allerdings erst kurz vor dem Dunkelwerden, sie hatten bis Wien mit erheblichem Gegenwind zu kämpfen.

Die Spekulationen, welche der Favoriten denn wohl ein turmloses Gerät auspacken würden, waren schnell aus der Welt. Tomas Suchanek und Bob Baier bauten am ersten Trainingstag ihre turmlosen Moyes-Geräte auf und auch Manfred Ruhmer und Gerolf Heinrichs hatten keinen Turm auf ihren Laminars. Das deutsche Team war somit bis auf einen Turm-Klassik mit 8 turmlosen Geräten am Start. Nach drei Trainingstagen, welche das deutsche Team ausgiebig



Ein bißchen Gymnastik schadet nie

zum Teamfliegen und zur Feintrimmung der Drachen nutzte, wurde dann die EM '96 am Abend des 8. August feierlich eröffnet.

Einzig die unterschiedlich starken Schlepp-Trikes, unterschiedliches Können der Schlepp- und Drachenpiloten sowie die etwas zu hektische Startleitung trübten den perfekten Eindruck der Schlepporganisation. In der Mitte eines 3 x 3 Kilometer reichenden Flugplatzes war ein fußballfeldgroßes Startfeld eingerichtet, von dem aus in alle Himmelsrichtungen gestartet werden konnte. Jeweils 4 Piloten auf einem Punkt und Rollgassen für die ankommenden Trikes gewährleisteten einen von der Windrichtung unabhängigen Startablauf.

Nachdem die geplante Startzeitnahme mittels Databackkamera nicht zum Einsatz kam, wurde an jedem Tag mittels einer großen Bodenuhr gestartet, die jeweils alle 15 Minuten umgestellt wurde und vor dem Abflug fotografiert werden mußte.

Feuer unterm Hintern

9.8. Erster Wettbewerbstag
Das Wettbewerbsgebiet liegt am Rand eines Zwischenhochs mit flacher Druckverteilung. Es ist schwach windig, die Thermik soll moderate 2 m/s während der besten Zeit betragen. Die Aufgabe: Ein FAI-Dreieck mit 87 km. Nachdem auf dem ersten Schenkel Richtung SW noch die vorhergesagten Flugbedingungen herrschen, zieht von Westen her unaufhaltsam mittelhohe Schichtbewölkung ins Wettbewerbsgebiet und macht der Thermik ein Ende, so daß kein Pilot das Ziel erreicht. Lediglich Tomas Suchanek und Manfred Ruhmer umrunden mit Hilfe einer künstlichen Thermik durch ein Feuer den zweiten Wendepunkt und kön-

nen sich damit vom Verfolgerfeld etwas absetzen. Bob Baier auf Platz 3 sowie Guido Gehrman (14) und Jos Guggenmos (16) sichern dem deutschen Team an diesem Tag den zweiten Rang hinter

Österreich in der Teamwertung. Rosi Brams (34) plazierte sich hinter der Französin Mocellin (19) auf dem zweiten Rang in der Damenwertung, gefolgt von der Engländerin Kathleen Rigg und Monique Werner.

Racing à la Tomas

10.8. Zweiter Wettbewerbstag
Der Hochdruckeinfluß hat sich verstärkt. Es ist weiterhin schwach windig, die Thermik soll besser sein als am Vortag und auch die teilweise noch vorhandene mittelhohe Bewölkung soll weiter zurückgehen. Die Aufgabe, ein FAI Dreieck mit 76 km.

Nachdem das Wetter sich an diesem Tag wirklich zum Besseren entwickelt hat, nutzen einige Piloten die Möglichkeit, spät abzufliegen, um durch die

Christof beobachtet das Wettbewerbsgeschehen





Mannschaft

Platz	Nation	TOTAL
1	Osterreich	8826
2	Frankreich	8625
3	Deutschland	8377
4	Italien	7980
5	Großbritannien	7866
6	Tschechien	7711
7	Schweiz	7543
8	Spanien	6637
9	Dänemark	6517
10	Ungarn	6416

vorausfliegenden Piloten markierte Thermik zu haben. Tomas Suchanek nutzt dies am heutigen Tag voll aus. Er fliegt als einer der letzten ab, kommt als einer der ersten an und gewinnt an diesem Tag mit großem Abstand die Tageswertung wiederum vor Manfred Ruhmer. Die Schnittgeschwindigkeiten liegen mit 35 km/h für ein FAI-Dreieck im Flachland bei mittelmäßigen Bedingungen erstaunlich hoch. Bob Baier schiebt sich mit einem 6. Tagesrang auf den 4. Gesamtrang und fährt zusammen mit Jos Guggenmos (15) und Guido Gehrmann (16) einen 3. Rang in der Teamwertung ein. Rosi Brams (35) verteidigt mit einem 3. Rang in der Damenwertung hinter den beiden Fränzösinnen ihren 2. Rang in der Damenwertung.

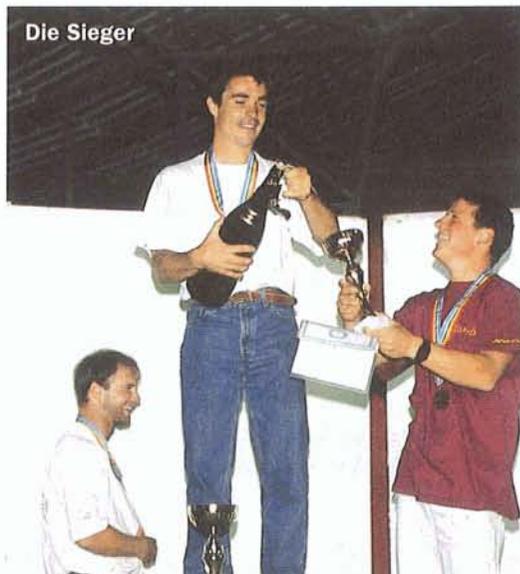
Schnelle Duelle

11.8. Dritter Wettbewerbstag. Die Kaltfront naht. Bodenwind aus Südost mit 25 - 40 km/h und Höhenwinde bis zu 50 km/h. Mäßige Thermik und Cirrenfelder. Dies scheint ein interessanter Wettbewerbstag zu werden. Die Aufgabe, ein 117-km-Zielflug Richtung Nordwesten.

Die am Boden teilweise turbulenten Bedingungen verzögern an diesem Tag

den Startablauf etwas und zwingen einige Piloten zum Wiederstart. Die Startzeiten liegen daher sehr unterschiedlich zwischen 13.30 und 15.30 Uhr. Der zu fotografierende Startpunkt liegt 14 km in Richtung Ziel, allerdings läßt der starke Höhenwind den Piloten keine große Chance, auf das nächste Umstellen der 15-Minuten-Uhr zu warten. Die Piloten erleben heute einen Geschwindigkeitsrausch, lassen sich auf dem GPS doch Geschwindigkeiten über Grund von teilweise 100 km/h ablesen. Der Tagessieger, zum dritten Mal Tomas Suchanek, bewältigt die Strecke in gerade mal 94 Minuten und einer Schnittgeschwindigkeit von phantastischen 75 km/h. Dicht auf seinen Fersen mit 2 Minuten Abstand ist wiederum Manfred Ruhmer - das Duell der beiden bei diesem Wettbewerb wieder sehr konstant fliegenden Piloten ist wie üblich eines der häufigsten Gesprächsthemen unter den Piloten. Böse erwischt es die Piloten, die sich an diesem Tag ausschließlich auf die von

der Wettbewerbsleitung ausgegebenen GPS-Koordinaten verlassen. Die liegen nämlich 1,5 km nordöstlich von der Ziellinie. Die auf dieses Ziel ausgerichteten Endanflüge enden dann auch alle entsprechend dem starken Höhenwind aus Südost innerhalb eines Kilometers querab oder sogar hinter dem Ziel. Guido Gehrmann platziert sich an diesem Tag auf Rang 6. Christof Kratzner (16), welcher als erster sowohl die Start- als auch die



Die Sieger

Ziellinie überfliegt, und Gerald Woll (27) sichern dem deutschen Team die nötigen Punkte, um den dritten Platz in der Teamwertung hinter den führenden Österreichern und Franzosen zu behaupten. Böse erwischt es an diesem Durchgang Bob Baier, der kurz nach dem Fotografieren der Startboje zusammen mit anderen Spitzenpiloten wie Richard Walbec und dem halben schweizer Team landen muß. Das schweizer Team, bisher auf Rang 4 in der Teamwertung, kostet dieser Tag mit nur zwei Piloten im Ziel die Chance weiterhin um Medaillienränge in der Teamwertung mitzukämpfen.

In der Einzelgesamtwertung nach 3 Durchgängen liegt Guido Gehrmann zwischenzeitlich auf dem 4. Platz, sowie Christof Kratzner auf dem 6.. In der Damenwertung plaziert sich Monique Werner nach einem Wiederstart mit einer bravourösen kämpferischen Leistung und einem Endanflug mit gerade mal 5 Metern Reserve noch auf Platz 3 hinter den Französinnen Moccellini und Rufat. Am Vortag war ihr der Drachen vom Autodach gefallen, anschließend hatte sie sich vor dem Restaurant den Fuß verstaucht, am Morgen des Wettkampftags fuhr sie beim Ausparken über ihr Gurtzeug und als sie im Wiederstartbereich nach einem Seilriß auf den zweiten Start wartet, wirft eine Böe den Drachen eines schweizer Piloten auf ihren Drachen, der dabei so beschädigt wird, daß sie auf ihr Ersatzgerät zurückgreifen muß. Rosi Brams muß an diesem Tag 10 km vor dem Ziel landen und plaziert sich auf Rang 5.

12.8. - 13.8. Die Kaltfront ist da und verschafft den Piloten zwei Tage Flugpause, welche sie mit allerlei sportlichen Aktivitäten wie Tennis und Schwimmen im quartiereigenen Pool füllen. Am zweiten Tag reißt es nachmittags auf und läßt bei 8/8-Bewölkung sogar fliegerische Aktivitäten zu. Jobst Baeumer, Christof Kratzner und Ernst Schneider nutzen die Möglichkeit um einen Probeflug auf dem italienischen Leichtsegelflieger Silent zu machen. Per UL-Schlepp geht es mit 4 m/s aufwärts. Das Handling und die Flugleistungen dieses einfachen Segelfliegers überzeugen und die Piloten würden den Silent am liebsten gleich nach Deutschland mitnehmen, wo derzeit gerade die Zu-

lassung läuft. Jobst Baeumer zeigt mit gekonnten Rollen und Loopings, daß er nicht nur seinen Drachen exzellent beherrscht, und auch Christof Kratzner schaut sich bei seinen 4 Loopings die Gegend um den Flugplatz aus verschiedenen Perspektiven an.

Die Letzten werden die Ersten sein

14.8. Vierter Wettbewerbstag. Die Kaltfront ist durch. Der Wind hat auf westliche Richtungen gedreht. Es ist noch sehr feucht und der Wetterbericht verspricht 60% Gewitterrisiko ab ca. 16 Uhr und eine Basis von max. 1000 m. Die Aufgabe, ein Zielflug nach Osten mit 52 km.

Aufgrund des vorhergesagten Schauer- und Gewitterrisikos beschließt das deutsche Team, den Abflugzeitpunkt nicht zu spät zu legen. Um 14:30 haben bereits alle deutschen Piloten ihr Startfoto im Kasten und sind in 2 Gruppen unterwegs. Die Wetterentwicklung gibt den Piloten zuerst recht, die Wolken entwickeln sich rasch und scheinen die Vorhersage zu bestätigen. Nachdem aber 6/8 erreicht sind, ändert sich das Wetter erheblich und begünstigt die Piloten, welche sich später auf den Weg gemacht haben. Während die Piloten, die bis ca. 14.30 gestartet sind, gerade mal einen Schnitt von 30 km/h erreichen, schaffen die Piloten, die später unterwegs sind, einen Schnitt von 40 km/h. In einem spannenden Finish gelingt es Jobst Baeumer, zumindest den Zieleinlauf des zuerst ankommenden Pulks knapp für sich zu entscheiden, was allerdings nur zu einem 30. Tagesrang reicht. Zusammen mit Uli Blumenthal (31) und Guido Gehrmann (33) reichen die in diesem Durchgang erzielten Mannschaftspunkte trotzdem gut, um den 3. Rang in der Teamwertung zu behaupten. Christof Kratzner, der an diesem Tag bis kurz vor dem Ziel im Spitzenpulk mitsegelt, fliegt einen etwas zu aggressiven Endanflug, muß 500 Meter vor dem Ziel landen und verliert damit seinen Platz unter den ersten zehn in der Gesamtwertung. Auch diesen Tagessieg kann wiederum Tomas Suchanek für sich verbuchen, vor dem Engländer Shaun Kimberley und dem Östereicher Gerolf Heinrichs. Manfred Ruhmer muß sich mit dem 4. Rang be-

gnügen und Tomas kann seinen Vorsprung wieder etwas weiter ausbauen. Die Damenwertung gewinnt wiederum Francoise Moccellini, welche zusammen mit Rosi Brams an diesem Tag als einzige der Damen das Ziel erreicht.

Keine Sonne - harte Arbeit - das Finale

15.8. Fünfter Wettbewerbstag. Die Kaltfront bewegt sich nicht mit der vorhergesagten Geschwindigkeit und behält ihren Einfluß auf das Wettbewerbsgebiet. Es wird wiederum erhöhtes Schauer- und Gewitterrisiko für den späten Nachmittag vorhergesagt. Die Aufgabe, ein FAI-Dreieck mit 58 km.

An diesem Tag wird bezüglich des Wetters und Startzeitpunktes weniger gepokert. Den Piloten, die am Vortag mit etwas Wetterglück ihren Schnitt um 10 km/h verbessern konnten, ist klar, daß dies auch hätte ins Auge gehen können. Im deutschen Team geht es darum, den 3. Rang in der Teamwertung zu behaupten, und Guido Gehrmann sicher und schnell ins Ziel zu bringen, der nach 4 Durchgängen auf dem 3. Platz liegt mit nur 12 Punkten Vorsprung vor



Startvorbereitung

dem Franzosen Alain Chauvet. In der Damenwertung liegt Rosi Brams sicher auf dem 2. Platz, hier dürfte eigentlich nichts mehr anbrennen. Bob Baier, nach seinem bösen Absauser im dritten Durchgang auf Rang 35 zurückgefallen, erklärt sich bereit, am Start auf die letzten Piloten unseres persönlichen »Teamgegners« zu warten, um uns von Überraschungen von hinten soweit möglich abzuschirmen. Es soll ihn nochmals viele Punkte kosten, als er mit den Piloten des »Teamgegners« bereits nach kurzer Zeit am Boden steht.

Dieser letzte Durchgang entwickelt

sich mit fortschreitender Zeit immer mehr zur Geduldprobe. Schwache, weit auseinanderliegende Thermik zwingt die Piloten immer wieder bis auf einige hundert Meter über Grund. Als gegen 15 Uhr eine großflächige Abschtattung über das Wettbewerbsgelände hereinzieht und immer mehr Rückholfahrzeuge den Flugplatz verlassen um bereits gelandete Piloten abzuholen ist klar, heute werden nur wenige Piloten das Ziel erreichen - wenn es überhaupt



Eine strahlende Rosi Brams

Das Deutsche Team konnte mit der Bronzemedaille in der Teamwertung das angestrebte Ziel erreichen, sich unter den ersten drei Teams zu platzieren. Nachwuchspilot Guido Gehrman unterstrich mit seinem 3. Rang in der Gesamtwertung, daß er nunmehr zum Kreis der internationalen Spitzenpiloten zählt. Mit Christof Kratzner auf dem 15. Gesamtrang und Jobst Baeumer auf dem 18. Gesamtrang konnten sich zudem zwei weitere deutsche Piloten unter den ersten 20 platzieren. In der Damenwertung erreichte Rosi Brams die Silbermedaille. Monique Weber unterstrich zudem mit ihrem 4. Gesamtrang die Leistungsfähigkeit der deutschen Damen auf internationaler Ebene.

Der größte Gewinn für das deutsche Team waren jedoch sicher der Beginn guter Zusammenarbeit im Team auch in schwierigen Situationen und das dabei

Damen

Platz	Name	Nation	Gerät	TOTAL
1	Francoise MOCELLIN	France	F1 Tecma	2614
2	Rosi BRAMS	Germany	Bullet RCS	2122
3	Marie Jo RUFAT	France	F1 Tecma	1745
4	Monique WERNER	Germany	Airwave Klassic	1521
5	Kathleen RIGG	UK	Airwave Klassic	1401

einer schafft. Um 15.45 Uhr hat die Abschtattung, die von Westen herbeizieht, bereits das Ziel erreicht, der letzte Wendepunkt liegt jedoch 11 km westlich des Ziels und bereits seit einer halben Stunde innerhalb der Abschtattung. Um die Piloten vom Boden aus unterstützen zu können, fahre ich schnellstmöglich zum zweiten Wendepunkt und sehe dort einen Pulk von ca. 15 Piloten kreisen. Vier Piloten haben bereits das Wendepunktfoto gemacht, unter ihnen Guido Gehrman, der seinen Endenflug gerade beginnt. Im Pulk am zweiten Wendepunkt befinden sich auch Jobst Baeumer, Christof Kratzner und Gerald Woll, der mit einer bravourösen Aufholjagd nach einem Wiederstart mit einer halben Stunde Verspätung auf das Hauptfeld ins Rennen ging.

Über Funk erfahre ich, daß im Ziel gerade als erster Manfred Ruhmer eintrifft. Sollte er es tatsächlich geschafft haben, im letzten Durchgang Tomas Suchanek abzufangen und die Europameisterschaft zu gewinnen? Nur 7 Minuten später segelt er ein - Tomas Suchanek. Er war 15 Minuten hinter Manfred gestartet und unterstreicht mit seinem fünften Tagessieg bei 5 Durchgängen seine Überlegenheit bei diesem Wettbewerb. Tagesdritter wird der Engländer Shaun Kimberley vor Guido Gehrman, der mit diesem Resultat seinen 3.

Rang in der Gesamtwertung behaupten kann. Die nachfolgenden Piloten schaffen es nicht mehr bis ins Ziel. Trotz extrem labiler Luftmasse, ohne Sonne hört die Thermik einfach irgendwann auf. So wird es auch nichts mit dem erhofften Tagessieg für Gerald Woll, der 1 km vor dem Ziel landen muß und mit einem 6. Rang zusammen mit Guido Gehrman und Jobst Baeumer (10) immerhin den Tagessieg in der

Mannschaftswertung für das deutsche Team nach Hause fahren kann. Die Damenwertung an diesem Tag gewinnt Enrica Badino aus Italien vor Francoise Mocellin aus Frankreich und Rosi Brams.

Resümee

Der überragende Sieger der 10. Europameisterschaft heißt Tomas Suchanek. Mit fünf Tagessiegen unterstrich er, daß er auch nach fünf Jahren an der Spitze immer noch schwer zu schlagen ist. Bei der Siegerehrung deutete er allerdings an, daß er sein Engagement im Drachenwettkampfsport in Zukunft etwas reduzieren wird, um mehr Zeit für seine Familie und eine seiner neuen Sportarten zu haben. Er würde gerne seinen Weltmeistertiteln im Drachenfliegen und Ultraleichtfliegen einen dritten WM-Titel in einer weiteren Luftsportart hinzufügen. Zuzutrauen wäre es ihm und sicher würden es ihm alle gönnen.

Gesamt

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Tomas Suchanek	Czech Rep.	Moyes SX 149	3356
2	Manfred Ruhmer	Austria	Icaro Laminar	3244
3	Guido Gehrman	Germany	La Mouette Topless I	2820
4	Alain Chauvet	France	F1 Tecma	2809
5	Maurizio Bignami	Italy	Icaro Laminar	2676
6	Mario Alonzi	France	F1 Tecma	2660
7	Shaun Kimberley	UK	Airwave Concept	2649
8	Allan Barnes	UK	Icaro Laminar	2629
9	Francoise Mocellin	France	F1 Tecma	2614
10	Jean Souviron	France	F1 Tecma	2603
11	Serge Tastet	France	F1 Tecma	2578
12	Gerolf Heinrichs	Austria	Icaro Laminar	2577
13	Oleg Bondarcuk	Ukraine	La Mouette Topless	2498
14	Eric Poulet	France	Style Ellipse	2466
15	Christof Kratzner	Germany	UP Speed	2466
16	Erminio Bricoli	Italy	La Mouette Topless	2389
17	Christian Ciech	Italy	Icaro Laminar	2388
18	Jobst Baeumer	Germany	Klassic	2341
19	Jean Francoise Gerard	France	F1 Tecma	2336
20	Richard Walbec	France	F1 Tecma	2328

erzielte Teamresultat. Wenn auf dieser Basis weitergearbeitet werden kann, sind auch für die Zukunft sehr gute Team- und Einzelresultate auf internationaler Ebene zu erzielen.

Ernst Schneider

Harry Buntz



Stefan Hüglin



Es war kein leichtes Jahr, vier von sieben Veranstaltungen fielen buchstäblich ins Wasser. Und die Leistungen der deutschen Piloten? Das eigens für internationale Wettbewerbe vom DHV ins Leben gerufene Förderprogramm zeigt Wirkung.

Denn mit dem Weltcup-Auftakt im venezuelischen La Victoria melden sich die deutschen Piloten zurück im internationalen Wettkampfgeschehen. Insgesamt scheuen 17 hochmotivierte Piloten und Pilotinnen nicht die teuren Reisekosten und entfliehen unserem Winter ins sonnige Südamerika. Die Flugbedingungen sind traumhaft, wenn auch stark thermisch. Das ideale Flugwetter beschert fünf anspruchsvolle Aufgaben mit bis zu 125 Kilometer Flugstrecke.

Und die deutschen Piloten beweisen, daß sie mit den Verhältnissen sehr gut zurecht kommen: Platz drei in der Nationenwertung, knapp hinter Schweiz und Österreich.

Bester Deutscher ist Harry Buntz als 3., Toni Bender wird 6. und Peter Geg 15. In der Damenwertung erobert Danni Anke das Siegertreppchen vor der Engländerin Cat Thurston und Nanou Berger aus Frankreich.

Die nächsten Veranstaltungen in Grenoble (Frankreich) und Feltre (Italien) müssen wegen des Wetters ausfallen. Nicht viel besser ergeht es den Piloten im Zillertal und in Grindelwald/Schweiz. Für das PWC-eigene Fernseheteam veranstaltet der Organisator kleine Ersatzwettkämpfe nach dem Motto »Wer gleitet am besten?« Und so bleibt für Piloten, Organisatoren und Sponsoren als letzte Hoffnung Spaniens Sonne in Granada.

Granada in der Sierra Nevada: Unter den ca. 200 Teilnehmern gehen 14 Deutsche an den Start, verstärkt durch das Nationalteam, das anschließend zur Vor-WM nach Castejon in den Pyrenäen weiterreist.

Fünf Durchgänge bei teils schwierigen Bedingungen über unwegsame Schluchten und wüstenartige Ebenen verlangen starke Nerven. Doch in der Nationenwertung können die deut-

Danni Anke



Richi Berkmann

Paragliding World Cup 96

Die Deutschen im Aufwind

schen Piloten ihren dritten Platz behaupten.

Das Finale in Chamonix/Frankreich

In Granada dürfen nur noch die besten 100 Piloten an den Start gehen. Für Deutschland sind dies Danni Anke, Toni Bender, Harry Buntz, Thomas Friedrich, Peter Hensold, Stephan Hüglin, Berni Koller, Thorsten Siegel und Sepp Weinger.

Die Franzosen auf Platz vier haben 25 Piloten im Rennen. Es wird bis zum Schluß spannend. Im ersten Lauf fliegt Harry Buntz in einer glänzenden Zeit als fünfter über die Ziellinie, ihm folgt Berni Koller. Beide können punkten doch die französischen Piloten holen auf. Auch im nächsten Lauf können die Deutschen dank Thomas Friedrich ihren Vorsprung halten.

Der dritte und letzte Finaldurchgang bringt die Entscheidung: Ein kurzes 32-Kilometer-Rennen im Tal von Chamonix stellt die Piloten vor die Frage: Welche Talseite ist heute die bessere? Instinktiv entscheidet sich Harry Buntz für die richtige Route und erreicht als Vierter das Ziel. Mit dieser hervorragenden Lei-

stung sich Harry (Edel) im Gesamtklassement den sechsten Platz. Gesamtsieger der

Weltcup-Serie 1996 wird der Österreicher Ch. Tamegger (Edel) vor Dietmar Karg (Nova) und Peter Lüthi (Nova) aus der Schweiz. Als zweite/r Deutsche/r kommt Danni

Anke (Freex) ins Ziel. Sie sichert sich in Chamonix den dritten Platz hinter den beiden Französinen Nanou Berger (Advance) und Claire Bernier (Edel). Im Gesamtklassement erreicht Danni in der Damenwertung den vierten Platz.

Leider reichen die Punkte nicht aus, den französischen Heimvorteil wettzumachen. Und so rutschen die Deutschen in der Teamwertung auf den vierten Platz. Harry, als er ins Ziel fliegt, über den französischen Teamchef: »Der war richtig blaß und bis zum Abend hin echt nervös, da er nicht wußte, ob die Punkte reichen, uns zu überholen.«

Eurosport bringt über sämtliche Weltcupveranstaltungen jeweils 30-Minuten-Berichte, die mehrfach wiederholt werden. Ein Video über den Weltcup in Venezuela ist bei Helmut Stern, Tel. 0043/5332/ 74936, Fax 0043/5332/ 74262, erhältlich.

Danni Anke



Foto: Danni Anke (2), Harry Buntz (2), Helmut Stern (1)



Junior- und Ladies-Challenge

Wie jedes Jahr im August trafen sich die wettbewerbsinteressierten Nachwuchspiloten im Fliegercamp Greifenburg, um an der Junior- und Ladies-Challenge teilzunehmen.

Diese Talentschmiede des DHV ist bislang die einzige Veranstaltung um den Nachwuchs gezielt auf die Anforderungen des Wettbewerbssports vorzubereiten.

Ein eingespieltes Betreuersteam, bestehend aus dem mehrfachen Deutschen Meister im Gleitschirmfliegen Toni Bender, PWC-Worldcupsieger 1992 Uli Wiesmeier, Teamchef der Gleitschirm-Liga Stefan Mast und nicht zu vergessen Charlie Jöst, der Medienbeirat des DHV, begrüßt 31 Piloten, die sich im Wettbewerbsbüro des Fliegercamps zur Einschreibung treffen.

1996

Erster Tag. Nach 146 Kurven treffen wir an der Embergeralm ein. Der anschließende Fußmarsch zum Startplatz stellt sich für einige Piloten als überaus schweißtreibend heraus, Uli versucht die zurückbleibenden Teilnehmer von der Wichtigkeit körperlicher und geistiger Ausdauer im Gleitschirmsport zu

überzeugen. Nach genauer Abwägung des Tagespotentials wird die erste Aufgabe festgelegt. Ein Airstarted Race to Goal. Bei dieser Startform warten die Piloten in der Luft, bis das Startzeichen zu der im Briefing angegebenen Zeit ausgelegt wird, die Gesamtstrecke der Aufgabe beträgt 70,6 km mit vier Wendungen.

Im Teambriefing werden die exakten Fotosektoren aller Wendepunkte und unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten der Aufgabe besprochen. Um 13.40 Uhr ist es soweit - the window is open - die ersten Piloten heben ab und machen zügig die Basis. Als um 14.15 Uhr die Aufgabe eröffnet wird, sind die meisten Piloten mit Maximalhöhe über dem Startzeichen abflugbereit. Der Führungspulk fliegt Richtung Osten an die erste Wen-

Foto: Hans-Joachim (3), Uli Wiesmeier (7)



der Antenne zu erkennen. An der Brücke Berg, dem letzten Wendepunkt, punkten noch 10 Piloten, mit dabei Anja Trudel und Sybille Stieglbauer. Das Ziel erreichen

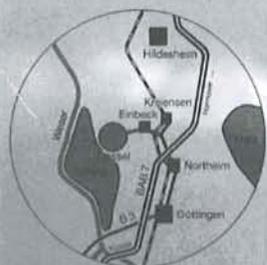
vor dem Start den Sieg und somit 1000 Punkte. Beim Debriefing erscheint Uli in seinem Day-Winner-T-Shirt, es trägt nun die Aufschrift Day Dreamer.

Zweiter Tag. Für den Nachmittag kündigt der Wetterbericht Labilisierung an. Wir entscheiden uns für ein 48 km Ground Started Race mit zwei Wenden, dieses Mal läuft die Zeit ab Fensteröffnung, unabhängig vom Startzeitpunkt der Piloten. Toni landet an der Vorderbergeralm, dem westlichen Wendepunkt der Aufgabe, von hier gibt er die Wetterentwicklung per Handy an Stefan im Ziel durch, der die Wolkenbildung am Goldeck im Auge behält, um gegebenenfalls das vereinbarte Abbruchzeichen am Landeplatz auszulegen. Uli Wiesmeier, der die Piloten in der Luft begleitet, steht ebenfalls mit Stefan in Kontakt und kann die Aufgabe bei frühzeitiger Überentwicklungen aus der Luft abbrechen.

Jürgen Fersch gewinnt diesen sehr selektiven Durchgang vor Andreas Schubert, Rückstand 2 Minuten, Uli Fo-

de, Stagor Gipfelkreuz, von dort aus geht's zurück zum Satteleggerhaus am Startplatz, dem ersten Knackpunkt des Tages. Bei Steigwerten von 7 m/s bildet sich über der Embergeralm eine Wolke, die den gesamte Berg abschattet. Wer am Gaugen oder Stagor nicht genügend Höhe gemacht hat, muß nun an einer sicheren Stelle parken, bis sich diese Situation wieder aufgelöst hat. Die Querung zum Goldeck entpuppt sich als weitere Schlüsselstelle, fünfzehn Piloten machen ihr Wendepunktfoto, auf einem Film sind sogar die Rostflecken

nach knapp 71 km noch 7 Piloten. Uli Forer überfliegt als Erster die Ziellinie, mit knapp 6 min Rückstand beendet Andreas Schubert die Aufgabe dicht gefolgt von Christoph Scheck und Jürgen Fersch. Zero Points: Nach der Fotoauswertung des ersten Laufes gibt es erstaunte Gesichter, Uli Forer steht mit null Punkten auf der Ergebnisliste - Wie schon seinem Namensbruder Uli Wiesmeier, dem dieses Schicksal bei früheren Ligadurchgängen so manchen Strich durch die Rechnung machte, kostet ihn ein fehlendes Foto der Startnummer



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

rer, Rückstand 4 Minuten und Georg Maier, der 8 Minuten nach Jürgen die Ziellinie überfliegt. Im Debriefing werden neben den Problemen bei der Fotodokumentation auch die Flugstile aller Piloten gemeinsam analysiert, mit dem Ziel, die zu niedrige Schnittgeschwindigkeit zu verbessern.

Rest Day - das schlechte Wetter gibt Uli Wiesmeier Gelegenheit, sein Konzept über systematische Wettbewerbsvorbereitung vorzutragen. Es umfaßte alle Bereiche, die für einen konstanten Erfolg im Leistungssport Voraussetzung sind, von der richtigen Ernährung bis hin zum mentalen und physischen Training - das richtige Öffnen der Sieger-Flasche steht richtungweisend am Schluß seines Konzeptes. Um den Tag doch noch flugtechnisch zu nutzen, wird ein Speedgliding angesagt. Stefan stellt sich als Vorflieger zur Verfügung und entgeht so als einziger nur knapp einem sehr ergiebigen Niederschlag, der nach einer Viertelstunde alle Piloten aufgeweicht hat.

Neben den Volleyballturnieren, der Beach-Party mit Live Band und einer von unseren »Nachwuchs-Schumies« gern besuchten Indoor-Gocart-Bahn kommen alle auf ihre Kosten - mit Ausnahme der daytona-racing-Rennbahn Betreiber vielleicht, deren Rennbolide nicht für unseren durchaus als sportlich zu bezeichnenden Fahrstil ausgelegt waren.

Fünfter Tag. Endlich wieder Flugwetter! Die Tagesaufgabe wird auf 52 km festgelegt, als Startort wird diesmal Elapsed Time (Einzelzeitnahme) gewählt, erste Wende Radlberger Alm. Von dort geht's zur Kirche in Zwickenberg und dann zurück zum Fliegercamp. Sven Nissen löst als einziger diese sehr schwierige Aufgabe. Jürgen Fersch, Stefan Hodek, Georg Maier und Pechvogel Uli Forer, den ein Klapper erneut einen weiteren Tagessieg kostet, stehen einen Kilometer vor der Ziellinie. Mit Platz 7 und 11 beweisen Anja Trudel und Sybille Stieglbauer, daß sie auch anspruchsvollen Aufgaben gewachsen sind.



Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Jürgen Fersch	FreeX Spark Pro	3508,7
2.	Andreas Schubert	Fly Market V-max	3474,3
3.	Sven Nissen	Delta Fly Finesse plus	3086,8
4.	Stefan Hodek	FreeX Spark Pro	2980,9
5.	Sepp Niederstätter	Paratech P6	2801,3
6.	Till Middelhave	Advance Omega	2763,1
7.	Thilo Sautter	Delta Fly Finesse plus	2683,7
8.	Christoph Scheck	Paratech P6	2598,9
9.	Georg Maier	UP- Soul	2416,6
10.	Sybille Stieglbauer	Pro Design Contest	2409,6
11.	Uli Forer	Nova Xenon	2403,4
12.	Anja Trudel	Advance Omega	2356,2

Sechster Tag. Nach eingehender persönlicher Beratung mit den Wetterdiensten Innsbruck und Klagenfurt entscheiden wir uns für eine 22-km-Aufgabe mit Elapsed Time und nur einer Wende, der Radlberger Alm. Da die Thermikquellen und Schlüsselstellen der Strecke allen Piloten bekannt sind, werden Startzeitpunkt und die Abflughöhen von entscheidender Wichtigkeit sein.

Ziel dieser Aufgabe ist, durch den richtigen Startzeitpunkt und die optimale Abflughöhe die Schnittgeschwindigkeit zu verbessern. Da die Strecke allen Piloten bekannt ist, erreicht die Hälfte des Starterfeldes das Ziel, Stefan Hodek siegt vor Andreas Schubert, Jürgen Fersch, Karsten Säger und Sepp Niederstätter. Beste Lady wird Sybille Stieglbauer auf Platz 8 mit 14 Minuten Rückstand.

Siebter Tag. Die Wetterberatung Klagenfurt versichert uns, daß eine angekündigte

Kaltfront erst spät am Abend das Gebiet erreichen wird. Wir beschließen die Aufgabe des Vortages zu wiederholen, um alle Piloten früh am Boden zu haben und nochmals an der Durchschnittsgeschwindigkeit zu arbeiten. Als die ersten Piloten an der Radlberger Alm ihr Wendepunktphoto machen, senkt sich die Basis auf der gegenüberliegenden Talseite plötzlich deutlich ab, Vorzeichen der erst für den Abend angekündigten Front? Der Gefahren einer aufziehenden Kaltfront bewußt, gibt Uli Wiesmeier das vereinbarte Zeichen - GAME OVER - und in weniger als 15 Minuten steht der letzte Pilot sicher am Boden. Die Entscheidung, den Durchgang abubrechen, wurde natürlich im Debriefing ausführlich besprochen und anfängliche Zweifel an der Notwendigkeit dieser Entscheidung machten der Vernunft Platz. Kaltfronten stellen eine

nur schwer kalkulierbare Gefahr für Gleitschirmpiloten dar und die Sicherheit der uns anvertrauten Piloten geht in jedem Fall vor!

Nach 4 unterschiedlichen Durchgängen gewinnt Jürgen Fersch vor Andreas Schubert und Sven Nissen die Junior-Challenge 1996. Bei den Damen siegt Sybille Stieglbauer vor Anja Trudel.

Das sehr hohe Niveau der Teilnehmer, die aktive Teilnahme an den Debriefings und die kameradschaftliche Zusammenarbeit läßt mich hoffen, daß unter den neuen Nachwuchspiloten wieder der eine oder andere Newcomer seinen Weg in die Spitze der Liga machen wird.

Bis zum nächsten
THE WINDOW IS OPEN!

Stefan Mast





Juniorchallenge im Drachenfliegen 1996



Wie in den Vorjahren fand die Junior Challenge im Drachenfliegen wieder in Kärnten an der Emberger Alm statt. Unter der Leitung von Drachen-Teamchef Ernst Schneider und Streckenflugcrack Raimund Rud erlebten die Teilnehmer einen Wettkampf, der an Spannung nichts zu wünschen übrig ließ. Aber auch das Rahmenprogramm sowie der gemütliche Teil des vom DHV ausgetragenen Bewerbs kamen nicht zu kurz. So wurden, man höre und staune, 11 Junior-Challenger mit fünfzehn Ladies-Challengers verwöhnt.

Leider blieb der Sommer 96 seinem Ruf nichts schuldig, und so wurden wir nicht wie in den letzten Jahren mit Hammersteigen und Basishöhen bis zum Abwinken verwöhnt. Trotzdem konnten 4 anspruchsvolle und selektive Durchgänge geflogen werden. Und so setzte sich auch gleich Gudrun Maier nach dem ersten Durchgang an die Spitze des Feldes. Souverän umrundete sie ein 59-km-Dreieck mit der schnellsten Zeit. Doch ihre Verfolger, unter ihnen Moritz Matschoss und Corinna Schwiengershausen ließen ihr keinen großen Punktevorsprung. Und so mußte sie nach dem zweiten Durchgang ihre Führung an den letztjährigen Gewinner der Junior Challenge, Florian Retzlaff

abgeben, der bei der Umrundung des 70-km-Dreiecks seine Erfahrung voll ausspielen konnte. Auch die wetterbedingten Pausen ließen die Spannung nicht versiegen. Und sofort punktete Corinna Schwiengershausen beim nächsten Durchgang, dem größten von allen, einem 97-km-Ziel-Rück nach Oberpeischlach vor Matrei, obwohl ihr Steffen Hertling während des gesamten Durchgangs dicht auf den Fersen folgte. Um den Durchgang noch zu gewinnen, startet er seinen Endanflug in 20 km Entfernung. Er benötigt eine Gleitzahl von über 11, um das Ziel zu erreichen. Doch die am Landeplatz mitfiebernden Zuschauer wurden enttäuscht - um 15 Meter reicht es nicht über die Ziellinie.

Sollte wie letztes Jahr der Gesamtsieger wieder eine Frau sein? Der 4. Durchgang mußte die Entscheidung bringen. Ein Flug zum Goldeck und anschließend zum Landeplatz, bei wieder nicht einfachen Wetterbedingungen, mußte die Entscheidung bringen. Die Besonderheit dieses Durchgangs lag auch darin, daß dieser als Ground Started Race gestartet wurde. Dies hieß, daß für alle Piloten die Zeit um zwölf Uhr zu laufen begann. Da die Thermik nicht richtig einsetzen wollte, beobachteten sich die Anführer des Feldes ner-

vös, denn keiner wollte dem anderen einen Vorteil lassen. Florian behielt die Nerven und gewann diesen Durchgang. Doch Moritz folgt ihm so dicht, daß der Punktgewinn nicht für den Gesamtsieg ausreichte. So gewinnt Moritz Matschoss mit seiner konstanten Leistung die Junior Challenge.

Für viele mag sich dieser Bericht nach einer gnadenlosen Jagd nach Punkten anhören. Doch in Wirklichkeit stand der Spaß weit im Vordergrund. So gab Charlie Jöst mit seinen neuesten Streifen aus Saint Hilaire wieder sein Bestes und wir wurden mit Flugshows von Gido und Dave unterhalten. Nicht zuletzt nahm der Teamchef selbst die Grillzange in die Hand, um uns mit kulinarischen Leckereien zu verwöhnen. Während der langen Abende wurden viele Freundschaften geschlossen, so daß wir alle am Ende der Junior Challenge nicht mehr nach Hause fahren wollten. So gibt es eigentlich für keine Lady bzw. keinen Junior mit Interesse am Streckenfliegen einen Grund, weshalb er nicht an der Junior Challenge teilnehmen sollte. Wir freuen uns alle aufs nächste Jahr.

Steffen Hertling

Bericht von Rudl Bürger

Deutscher Strecke

Peter Waldmann und Oliver Rössel gewinnen

Mit einem Startziel-Sieg setzte sich Peter Waldmann bereits am 8. Juni auf den 1. Platz der Einzelwertung und gab diesen trotz einer schweren Verletzung, erlitten bei seinem letzten Wertungsflug (wir berichteten), bis zum Ende nicht mehr ab.

Anders dagegen entwickelte sich die Gleitschirmkonkurrenz zu einem wahren Krimi mit einem knappen Spurtsieger Oliver Rössel. Er nutzte zusammen mit Berni Koller das letzte Streckenflugwochenende der Saison im August in Fiesch, um den bis dahin führenden Sepp Gschwendtner noch abzufangen und den Sieg nach Oberstdorf zu holen.

Jeder normale Freizeitpilot dürfte sich wundern, was in diesem Jahr an Strecken geflogen wurde. Das Jahr 1996 war vom Wetter her alles andere als ein streckenträchtiges Flugjahr. Allzuoft verzweifelten Freizeitpiloten und Streckenjäger an den Witterungsbedingungen. Das Fehlen vieler Piloten, die bisher regelmäßig teilnahmen, und ungewöhnlich viele unvollständige Aufgaben beweisen, daß es europaweit einfach nicht besser ging.

Um so erstaunlicher ist es, daß im Gleitsegelbereich fast alle Leistungen des vergangenen Jahres übertroffen werden konnten, während bei den Drachen trotz eines Teilnehmerzuwachses die Ergebnisse leicht rückläufig waren.

Insgesamt wurden wieder über 43.000 Streckenkilometer positiv dokumentiert (HG 24.000, GS 19.000), 228 Teilnehmer nahmen die Streckenjagd auf (121 HG, 107 GS), wobei es besonders erfreulich ist, daß dies 40% als Newcomer taten (keine Teilnahme in den vergangenen drei Jahren).

Die thermikreichsten Monate im Jahr 1996 wa-

ren Juni und August, dies ist recht erstaunlich, da in den vergangenen Jahren der Mai und Juli am ehesten nutzbar waren (siehe Schaubild).

Auch in diesem Jahr setzte sich im Leistungsvergleich der beiden Luftsportarten der Trend der vergangenen Jahre fort. Waren es im Jahre 1992 gerade mal 33% der Punkte der Drachenflieger, so erflogen die Gleitschirmpiloten nach 49,5% (1993), 62% (1994) und 71,5% im vergangenen Jahr 77% der Gesamtpunktzahl im Jahr 1996 (ermittelt anhand der durchschnittlich erflogenen Punktezahl der 10 bestplatzierten Piloten.)

Drachen

Auch wenn er das Rekordergebnis des vergangenen Jahres von 1057 nicht ganz erreichte, so siegte Peter Waldmann mit eindrucksvollen 968 Punkten, dem zweitbesten je erflogenen Ergebnis.

Sein tragischer Absturz beim Abschluß des letzten Wertungsfluges hinderte Peter an einer weiteren Leistungssteigerung. Es gelang aber auch keinem der 5 Erstplatzierten, später eine Ergebnissteigerung zu erreichen, das Endergebnis stand bereits im Juni fest.

Wie sein Vereinskamerad auf Platz 2, Jürgen Tulzer, erflog sich Peter seine Strecken vom Rauschberg und der Emberger Alm. Neben der Schmittenhöhe waren diese beiden Startplätze Ausgangspunkt für insgesamt 15 der 16 punktbesten Streckenflüge. Lediglich der Seriensieger der Flachland- und Windenwertung, Gerd Langwald, konnte mit einem bemerkenswerten Zielflug aus der heimischen Winde nach Jovre in den Niederlanden über 204 km in die Phalanx der Bergstarter einbrechen.

Der August war der Monat der Streckenflieger.

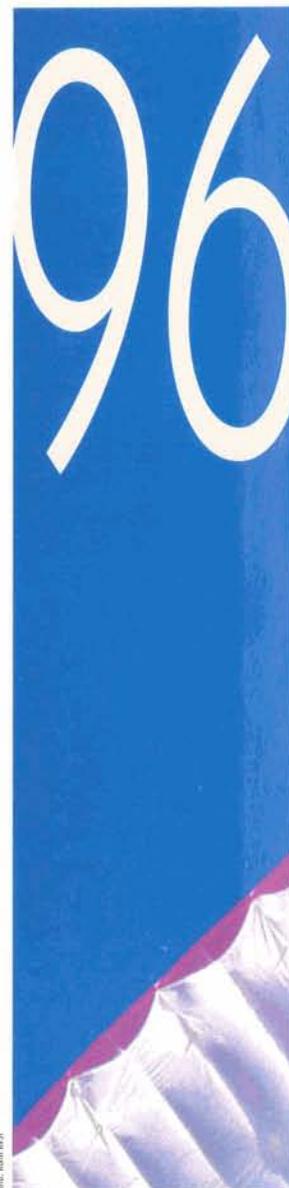


Foto: Hans-Ernst

ENDERGEBNIS

nflugpokal



Oliver Rössel

Von 80 eingereichten Flügen seit dem 20. Juli wurden 50 im deutschen Flachland oder Mittelgebirge durchgeführt. Hierbei ist bemerkenswert, daß sehr viele Zielflüge geglückt sind. Neben dem erwähnten 204-km-Flug von Gerd Langwald flogen beispielsweise am 20.7. Fritz Lorenz und Max Altmannshofer vom Flugplatz Forst zum Flugplatz Blaubeuren (178 km), Dieter Möglich von Hammelburg nach Weilburg (123 km), Lukas Etz vom Melibokus nach Baden-Baden, Thomas Odenwald und Alfred Rattaj von Obrigheim nach Schweighofen, sowie Ernesto Woest vom Flugplatz Parchim zum Flugplatz Grambeker Heide.

Meist nicht ins Ziel kam Andreas Becker, er ließ aber mit zwei 200-km-Flügen als »freie Strecke« vom FP Segeletz (Berlin) nach Schleswig Holstein und Mecklenburg aufhorchen, ebenso sein Vereinskamerad Claus Gerhard vom gleichen Startplatz bis kurz vor die Tore Hamburgs.

Bereits im April dokumentierten die Ligapiloten Jobst Baeumer und Stefan Rebl einen gemeinsamen 187-km-Flug von Neumagen nach Tarzy in Frankreich und sorgten mit dafür, daß Flüge im Rahmen des Deutschen Streckenflugpokals in fast das gesamte benachbarte Ausland geführt haben. Lediglich von Dänemark und Polen liegen mir keine Landmeldungen vor.

Keine Streckenmeldungen gab es in diesem Jahr von St. André, und auch in Spanien punkteten einzig Alexander Escher und Hans Bausenwein; der miserable Sommer fand also nicht nur in unserer Region statt.

Mannschaftssieger wurde wieder der Abonnementmeister DCB Ruhpolding mit dem Einzelsieger Peter Waldmann, dem Zweitplatzierten Jürgen Tulzer sowie Vorjahressieger Jo Bathmann, dem hierzu sein einziger dokumentierter Flug mit der Weltbestleistung über 224 km (FAI-Dreieck) ausreichte.

Auf Platz 2 und 3 folgen die Drachenflieger aus Rottal-Inn sowie dem DFC Schwangau.

Die Flachlandkonkurrenz auf Platz 4 und 5 entschieden diesmal die Berliner Piloten von der Schleppgemeinschaft Segeletz vor den Kirchdorf-Bahrenborstlern dank eines enormen Schlußspurts knapp für sich.

Sieger der »Newcomerwertung« wurde auf dem Gesamtplatz 3 der Ligapilot Thomas Rauch, eigentlich ein alter Bekannter in dieser Konkurrenz, aber in den letzten 3 Jahren nicht dabei.

Ein richtiger »Newcomer« dagegen ist der Viertplatzierte Christian Freitsmiedl, der wirklich erstmalig teilnahm und auch noch nicht länger als 2 Jahre Strecken fliegt, älter ist nämlich sein unbeschränkter Luftfahrerschein gar nicht; eine tolle Leistung.

Gewinnerin der Damenwertung (leider nur 3 Teilnehmerinnen) wurde mit für sie bescheidenen 162 Punkten und Gesamtplatz 83 Corinna Schwiegershausen.

Die Juniorenwertung gewann Moritz Matschoss mit 283 Punkten und Gesamtplatz 38.

Gleitschirm

Auf die Frage, ob er sehr enttäuscht sei, so kurz vorm Ziel den Sieg vor Augen noch abgefangen zu werden, sagte Sepp Gschwendtner, er habe es genossen, so lange in Führung zu liegen, aber auch ein Formel-1-Pilot siegt nur, wenn er als 1. die Ziellinie überfährt. Und dies gelang im diesjährigen Gleitschirmwettbewerb Oliver Rössel. Zusammen mit Berni Koller, der 2. wurde, nutzte er quasi die letzte Thermik des Jahres am 17./18. August (nach diesem Termin gab es praktisch keine dokumentierten Streckenflüge mehr) in Fiesch und machte mit 2 FAI-Dreiecken über 130 und 116 km seinen Sieg mit der neuen Rekordpunktzahl von 697 perfekt.

Sepp Gschwendtner hatte zu diesem Zeitpunkt Fiesch bereits verlassen und versuchte in St. André zu punkten. Aber selbst ein flaches Dreieck über 135 km reichte nicht, um die Gesamtführung zu behalten.

Den punktbesten Flug an diesem Wochenende und des gesamten Wettbewerbs gelang allerdings Frank Leschinski durch ein 135-km-FAI-Dreieck in Fiesch mit den Wendepunkten: Galehütte, Leukerbad Kirche und Saas Grund BS.

Fiesch war wieder der Ort der Entscheidung. Es gibt anscheinend keinen geeigneteren Ort in Europa, wo man im August solche Streckenleistungen erzielen kann. 13 von den ersten 15 Piloten punkteten im Wallis oder versuchten dies zumindest. 9 der 13 punktbesten Flüge fanden in Fiesch statt, und alle in der Zeit zwischen dem 16. und 18. August. Nur Willi Schierle versuchte sich bereits erfolgreich Anfang Juni mit einem 123-km-FAI-Dreieck. Nach seinem letztjährigen Zusammenstoß in der Luft mit einem anderen deutschen Streckenjäger aus dem Drachenlager mied er diesmal den »Zug der Lemminge«. Als wenn er es gewußt hätte, kam es prompt in

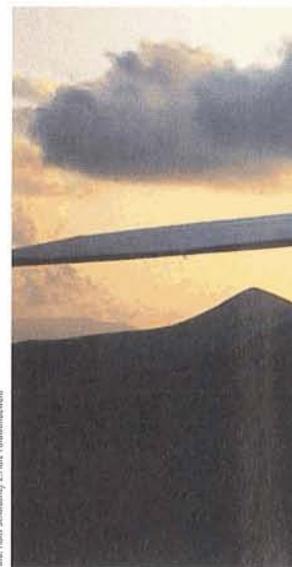
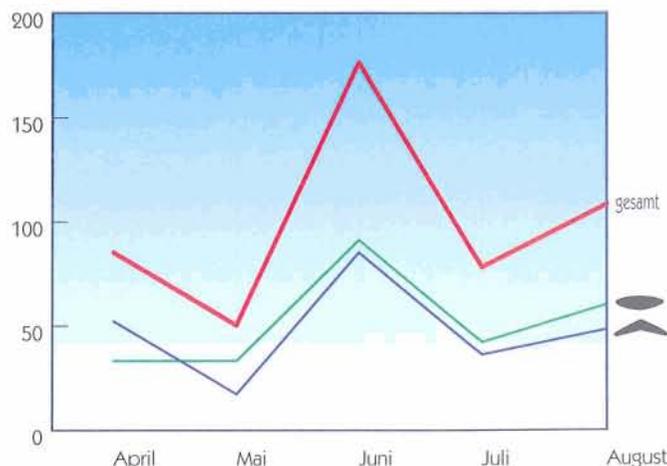


Foto: Hans Schödelnig, 7. März Fotowettbewerb

Streckenflüge 1996





diesem Jahr zu einem fast identischen Zwischenfall: Drachen- und Gleitschirmpilot schwebten nach einer Kollision in der Luft gemeinsam am Rettungsschirm der Erde entgegen und kamen mit Brüchen und Bänderverletzungen relativ glimpflich davon. Ich hoffe nicht, daß dies nun zu einer deutsch-deutschen Traditionsbegegnung im überfüllten Luftraum von Fiesch wird.

Anfang Juni traf sich ein Großteil der Gleitschirmkonkurrenz auf der Schmittenhöhe. Hier punktete am erfolgreichsten Sepp Gschwendtner mit einem 134,5 km und einem 125 km flachen Dreieck, welches dann einen Tag später auch Torsten Hahne erflog.

Der Wallberg erlebte nicht mehr den Ansturm der vergangenen Jahre; trotzdem konnten die bekannten Zielflüge nach Taxenbach, 132 km (Gschwendtner, Koller, Bocks) nach Kaprun, 117 km (Straub, Hahne, Gschwendtner) sowie zum Imberger Horn 109 km (Kirsch, Gschwendtner) durchgeführt werden.

Für die Piloten des westlichen deutschen Alpenraums war wieder das Nebelhorn beliebtester Startplatz. Hier legte Oliver Rössel mit zwei FAI-Dreiecken knapp über 100 km, den punktbesten Flügen in Deutschland überhaupt, den Grundstock für seinen Gesamtsieg. Von hier aus unternahm Willi Schierle am 17.6., dem gleichen Tag, an dem Jo Bathmann seine Weltbestleistung erzielte, einen Zielflug-Trip über den Alpenhauptkamm nach Meran.

Ebenfalls 2 Tage später war das Nebelhorn wieder Ausgangspunkt für einen spektakulären Streckenflug: Berni Koller erflog mit seiner »Copilotin« Sindja Fritz einen (bereits schon von der FAI anerkannten) neuen Weltrekord über ein 54,4-km-FAI-Dreieck in der Doppelsitzerwertung.

Ähnlich starke Flugbewegungen wie bei den Drachenfliegern gibt es im Flachland bei den Gleitschirmfliegern noch nicht. Der weiteste Streckenflug aus der Winde gelang am 27.4. Schorsch Höcherl von Tötterdorf über 125 km nach Hundsbach/Hammelburg. Weiterhin übertrafen am 21.7. Armin Harich mit 113 km von Rülzheim nach Frankreich in die

Nähe von Dienze und Dietrich Münchmeyer am 21.8. (dem letzten Flug der gesamten Konkurrenz) mit 107 km vom Flugplatz Beilrode nach Wörnitz die 100-km-Marke.

Knapp unter dieser Marke landeten am 26.4. Andreas Schubert in Riedwitz Rottach nach einem Start von der Wasserkuppe (95 km) und wieder Armin Harich am 15.4. im Wensdorf nach einer Flugstrecke von 92 km vom Kreuzberg.

Gewinnerin der Damenwertung und 2. der Newcomerwertung wurde in diesem Jahr Andrea Niederacher. Bei ihrer ersten Teilnahme konnte sie sich mit 301 Punkten knapp vor der Exeuropameisterin Barbara Lacrouts (292 Punkte) und Anja Trudel (255 Punkte, ebenfalls Newcomerin) plazieren.

Auffällig ist, daß wie im vergangenen Jahr Torsten Hahne und Ina Koroll, auch die diesjährigen Sieger der Einzelkonkurrenz dem gleichen Verein angehören; gemeinsame Streckenjagd ist also nicht nur schön, sondern auch erfolgreich. Gäbe es eine Mixed-Wertung wie beim Tennis, hätte das Team Hahne/Koroll mit 1012 Punkten gegenüber 998 der diesjährigen Gewinner Rössel/Niederacher noch die Nase vorn.

Souveräner Gewinner der Juniorenkonkurrenz, dotiert neben dem Gewinn eines Bräuniger Varios wie alle Sieger noch mit einem 1000-DM-Scheck, war diesmal Berni Koller. Er schraubte die Juniorenbestleistung von Oliver Rössel mit 427 aus dem Jahr 1994 auf 682 Punkte. Seine Konkurrenten erwarten sehnsüchtig das Jahr, wann Berni den Kinderschuhen entwachsen ist, bis 1999 müssen sie allerdings noch warten.

Als bester Newcomer belegte Harald Kiener mit 406 Punkten Platz 11 der Gesamtwertung. Er erflog seine Punkte in Fiesch, der Emberger Alm und vom Wallberg.

Die Mannschaftswertung entschieden die gleichen drei Piloten der Einzelkonkurrenz, diesmal allerdings in umgekehrter Reihenfolge. Die Tegernseer, Seriensieger der vergangenen Jahre mit Sepp Gschwendtner, Torsten Hahne und Michael Simon waren auch in diesem Jahr zu stark, aber aus dem Allgäu führte Berni Koller mit seinen Mannschaftskameraden Reinhold Bader und Rainer Scheltdorf die Ostrachtaler

Hindelang auf Platz 2 sowie Oliver Rössel die Oberstdorfer Gleitschirmflieger mit Andrea Niederacher und Peter Geg auf Platz 3.

Die glücklichen Sieger des Deutschen Streckenflugpokals werden im Rahmen der DHV-Jahrestagung am 30.11.96 in Piesport/Mosel geehrt.

Die witterungsbedingt schlechte Flugsaison 1996 fand keinen Leistungseinbruch, im Gegenteil, in vielen Bereichen kam es zu neuen Bestleistungen. Ca. 40% der Teilnehmer nahmen erstmalig an diesem dezentralen Wettbewerb teil, das Interesse an dieser Wettbewerbsform wächst.

Ausblick

Besondere Entwicklungen bedurften einer Reform der Wettbewerbsform, im wesentlichen sind dies :

1. es gibt im kommenden Jahr eine Doppelsitzerwertung für HG und GS
2. es gibt eine Firmenteamwertung (wie bei der Vereinswertung bilden die 3 Besten einer Herstellerfirma ein Firmenteam, sofern sich der Hersteller am Sponsoring des Streckenflugpokals beteiligt)
3. in Absprache mit der FAI und den benachbarten Flug-

sportverbänden soll es zukünftig eine gemeinsame europäische Konkurrenz geben (frühestens 1998)

4. bedingt durch Sponsorenwechsel ändern sich die zu gewinnenden Preise, sicher ist aber, daß die Attraktivität des Wettbewerbs nicht sinkt.

Einzelheiten zu den jeweiligen Punkten im nächsten DHV-Info

Um eine Ausgewogenheit im DHV-Info als Sprachrohr aller DHV-Mitglieder zu erhalten, können natürlich nicht alle Details zum Streckenflugpokal im Info veröffentlicht werden, wenngleich viele Nichtstreckenpiloten oder Piloten, die sich nach und nach vom Thermikgewühl am Hausberg lösen, die Entwicklung des Streckenflugpokals mit regem Interesse verfolgen.

Für alle, die an näheren Details interessiert sind, biete ich wie im vergangenen Jahr die Möglichkeit, eine ca. 50 Seiten starke Zusammenfassung zum Selbstkostenpreis von 25 DM zu erwerben. Hierin enthalten sind alle Flüge, Ergebnisse und Statistiken sowie Koordinaten von ca. 700 Wendepunkten. (Rudl Bürger, Bichl 2, 83122 Samerberg, Tel 08032/8134)

Beste Wünsche für erfolgreiche Flüge 1997!



Endergebnis HG

Platz	Name, Vorname	Verein	Gerät	D./J	Gesamt
	1.Flug	2.Flug	3.Flug		
1	Waldmann, Peter	DCB Ruhpolding	HP-AT		
	294	354	320		968
2	Tulzer, Jürgen	DCB Ruhpolding	Xtralite		
	256	278	278		812
3	Rauch, Thomas		Klassik 14		
	264	257	265	N	786
4	Freitlmiedl, Christian		XS		
	247	247	257	N	751
5	Kind, Peter	Ikarus Saalfelden	Xtralite		
	349	319	51		719
6	Altmannshofer, Maximilian	DFC Rottal-Inn	Xtralite		
	275	222	221		718
7	Bausenwein, Hans	DFC Ingolstadt	Xtralite		
	143	263	250		656
8	Escher, Alexander	MBB	Klassik 14		
	99	349	185		633
9	Mayr, Peter	Schwangauer DF	Cul		
	149	271	212	N	632
10	Stinghammer, Ludwig	DFC Rottal-Inn	Klassik 14		
	173	277	162	N	612

Endergebnis GS

Platz	Name	Verein	Gerät	D./J/N	Gesamt
	1.Flug	2.Flug	3.Flug		
1	Rössel, Oliver	Oberstdorfer GSV	Omega 3		
	232	205	260		697
2	Koller, Berni	Ostrachtaler Hindelang	Spark		
	236	197	249	J	682
3	Gschwendlner, Sepp	DGCTegernseer Tal	Xyon		
	199	235	236		670
4	Straub, Andreas		Xyon		
	196	220	176		592
5	Hahne, Torsten	DGCTegernseer Tal	Sector		
	173	219	176		568
6	Schierle, Willi	GSC Hohenlohe	Omega 3		
	171	246	121		538
7	Martens, Burkhard	1.PC Schwaben	Aspect		
	180	228	88		496
8	Traul, Stefan	Wolkenkratzer	Nimbus		
	164	126	172		462
9	Bader, Reinhold	Ostrachtaler Hindelang	Sphinx		
	232	177	30		439
10	Vischer, Claus	Mittelstreckenf. Siegen	Aspect		
	162	167	95		424

D=Damenwertung J=Juniorenwertung N=Newcomer (keine Teilnahme in den letzten 3 Jahren)

ENDERGEBNIS

Drachenflüge 1996

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte	Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte
18.06.96	Ehrenfried Kai	Fiesch Grimselpaßhöhe 116,4	↖ 1,75	E-Werk E-Werk 204	21.07.96	Gerhard Claus	Segeletz FP Schönhauser Damm Bhf 78,2	FSagB 1	Segeletz FP Glöwen Bhf 78
18.06.96	Feser Jörg	Oberemmendorf 108	FS 1	Schloß Egg 108	21.07.96	Justen Hermann	Hinterweiler FP Nürnberg 50	△ 2	Mitte Bahn Mitte Bahn 100
07.07.96	Serner Michael	Neuhausen 36,5	ZF 1,5	Neuhausen FP Guben 55	21.07.96	Stinghammer Ludwig	Schmittenhöhe See b. Siggen 98,6	↖ 1,75	Fürth Fürth 173
13.07.96	Hotz Sascha	Hochblauen 64,6	FS 1	Gutach 65	21.07.96	Becker Andreas	Segeletz FP Schönhauser Damm Bhf 97,6	FSagB 1	Segeletz Bahnhütte Glöwen Bhf / Ldg Dreetz 98
14.07.96	Almannshofer Max	Schmittenhöhe Neukirchen (Bad) 69,8	ZR 1,75	Fürth Fürth 122	22.07.96	Ludwig Gerhard	Hochfelln Arelbahn BS 107	ZR 1,75	Bründlingalm Bründlingalm 187
14.07.96	Allgaier Martin	Kandel Brendl Turm 51,4	B 2	Schwarzwaldklinik Schwarzwaldklinik 103	22.07.96	Altmannshofer Max	Schmittenhöhe Königsleiten BS 126,3	↖ 1,75	Fürth Fürth 221
15.07.96	Tschurtschenthaler Ralf	Schmittenhöhe Krimml Wasserfallhaus 112	FSagB 1	Fürth Bruck 112	22.07.96	Schwiegerhausen Corinna	Hochfelln 69	FS 1	Berg b. Leong.Steinb. 69
18.07.96	Hertling Steffen	Hochries 133,8	FS 1	Tauplitz 134	22.07.96	Herold Ernst	Bahrenborstel Liebenau Turm 46,4	△ 2	N52 34 0 8 45 N52 34 0 8 45 93
20.07.96	Maek Henry	Segeletz FP 118,6	FS 1	Danndorf B188 119	26.07.96	Richter Jan	Fiesch Uerlicher Gale 93	↖ 1,75	E-Werk E-Werk
20.07.96	Altmannshofer Max	FP Forst 148	ZF 1,5	Sondersfeld Kirche Blaubeuren FP 222	27.07.96	Rebl Stefan	Hinterweiler FP Burg manderscheid 84,7	↖ 1,75	Kasselburg Kasselburg 148
20.07.96	Woest Ernesto	Parchim FP 76	ZF 1,5	Aulbauplatz Grambeker Heide FP 114	29.07.96	Escher Alexander	Pena Negra 184,6	FS 1	#N110 El Barro Riaza Stadtpark 185
20.07.96	Langwald Gerd	Bahrenborstel Hüttenberg Turm 102,8	△ 2	Kirchdorf Kirchdorf 206	31.07.96	Dillane Nick	Emberger Alm Matri BS 104,8	FSagB 1	Greifenburg Kirche Greifenburg LP 105
20.07.96	Fritz Lorenz	Forst FP 148	ZF 1,5	Forst FP Blaubeuren FP 222	31.07.96	Decker Christoph	Emberger Alm Zwickenheim 50,4	↖ 1,75	Fichtenheim Fichtenheim 88
20.07.96	Lehmann Ernst	Siegritz SG 123,6	FS 1	Oberginsbach 124	01.08.96	Oppe Martin	Emberger Alm Matai MS 56,4	FSagB 1	Greifenburg Matri 56
20.07.96	Baudendistel	Segeletz FP 124,6	FS 1	Bodenteich 125	01.08.96	Decker Christoph	Emberger Alm Radlberger Alm 52,1	↖ 1,75	Fichtenheim Fichtenheim 91
20.07.96	Odenwald Thomas	Obrigheim 86	ZF 1,5	Obrigheim rampe Schweighofen FP 125	01.08.96	Rauch Thomas	Emberger Alm Matri MS 146,7	↖ 1,75	Greifenburg Greifenburg 257
20.07.96	Rattaj Alfred	Obrigheim 86	ZF 1,5	Obrigheim Rampe Schweighofen FP 125	01.08.96	Rattaj	Zillertal Arbisk. 103,2	FSagB 1	Schmittenhöhe Neukirchen 103
20.07.96	Gerhard Claus	Segeletz FP 125,4	FS 1	Ehra-Lessien 125	01.08.96	Schrumpf	Emberger Alm Radlberger Alm 64,6	↖ 1,75	Sattellegger Haus Sattellegger Haus 113
20.07.96	Herold Ernst	Bahrenborstel 88,4	ZF 1,5	Grillhütte Haselünne Badesee 133	01.08.96	Gaiser Fabian	Fiesch Andermatt Sendr 51	FSagB 1	E-Werk Realp 51
20.07.96	Becker Andreas	Segeletz FP 200	FS 1	Söhlingen 200	01.08.96	Rauscher Dietmar	Fiesch Andermatt Antenne 106,8	↖ 1,75	E-Werk E-Werk 187
20.07.96	Stinghammer Ludwig	Schmittenhöhe See westl Hollersbach 92,8	↖ 1,75	Fürth Fürth 162	03.08.96	Bausenwein Hans	Pena Negra Avila Antenne 142,6	↖ 1,75	Arrabal d. P. Arrabal d. P. 250
21.07.96	Serner Michael	Neuhausen Greienhain 58,2	△ 2	Neuhausen Turm Neuhausen Turm 117	03.08.96	Trömer Christoph	Neustadt Glewe FP 73,2	ZF 1,5	Aulbauplatz Kyritz FP 110
21.07.96	Fischer Sybille	Hinterweiler FP Nürnberg 50,1	△ 2	Hinterweiler FP Hinterweiler FP 100	03.08.96	Meier Detlef	Vinsebeck 73,7	ZF 1,5	Vinsebeck FP Edertalsperre 111
21.07.96	Klein Stefan	Seißen FP 56	FS 1	Fronstetten 56	04.08.96	Würdemann Uwe	Stemweder Berg 53	ZF 1,5	Brockum Kirche Ibbenbüren BAB 80
21.07.96	Weber Bernd	Seissen FP 113	FS 1	Herzogenweiler 113	04.08.96	Voltz Elmar	Neumagen 112	FS 1	Bertrix 112
21.07.96	Götz Peter	Siegritz 72,6	FS 1	Mainbernheim 73	04.08.96	Odenwald Thomas	Obrigheim 86	ZF 1,5	Obrigheim Rampe Schweighofen FP 125

Drachenflüge 1996

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte	Startpunkt Punkte
04.08.96	Gräper Hans-Joachim	Bahrenborstel	FS		Bad Iburg 67
05.08.96	Langwald Gerd	Bahrenborstel	ZF		Grillhütte Joure(NL) 306
05.08.96	Schwiegershausen Corinna	203,8 Fiesch Uerlicher Gale	1,5 △	Fiesch Bahnüberg. Villa Cassel Fiesch Bahnüberg.	93
05.08.96	Moldehnke Hans	53,4 Fiesch Riederfurka	1,75 △	Eggishorn MS Triebtensee Eggishorn MS	103
05.08.96	Schneider Ulrich	59,1 Segeletz	1,75 FS		103
05.08.96	Möglich Dieter	143 Hammelburg	1 ZF	BS Bickhusen 143 Hammelburg Weilburg Bhf 185	143
05.08.96	Gerhard Claus	123,4 Segeletz FP	1,5 FS		185
05.08.96	Herold Ernst	180,6 Bahrenborstel	1 FS	Maschen BAB# 181	181
05.08.96	Becker Andreas	96,8 Segeletz	1 FS	Borkeloh 97	97
05.08.96	Otterpohl Bernd	115 Bahrenborstel	1 FS	Proitze 115	115
09.08.96	Dillane Nick	75 Fiesch	1 FSagB	Duenkamp 75 Kühboden Fiesch LP	75
09.08.96	Moldehnke Hans	81 Fiesch	1 FS	81 Visp Camp.Pl.	81
09.08.96	Achmüller Peter	59 Fiesch Andermatt Sender	1 FSagB	59 Fiesch Bahnüberg. Gampel	59
09.08.96	Vogel Karl-Heinz	117 Fiesch Andermatt Antenne	1 △	117 E-Werk E-Werk	117
09.08.96	Ebner Günther	105 Fiesch Uerlicher Gale	1,75 FSagB	Riederfurka 184 Kühboden Gampel	184
09.08.96	Kind Peter	67 Geigelstein/Priener Hütte	1 FS	67 Fürth LP	67
09.08.96	Möller Hedy	51,4 Fiesch	1 ZR	51 Kühboden Kühboden	51
09.08.96	Gräper Hans-Joachim	49 Bahrenborstel	1,75 FS	Grimselpaßhöhe 86	86
		81	1	Edeweicht 81	81

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte	Startpunkt Punkte
09.08.96	Axthammer Kurt	Fiesch Triebtensee	△	Riederfurka	E-Werk E-Werk 104
10.08.96	Braunstein Michael	59,3 Kandel	1,75 FS		104
13.08.96	Ebenfeld Markus	76 Laragne	1 ZF		Zwergen 76
17.08.96	Ebenfeld Markus	67,6 Laragne # D28/993	1,5 ZR		La Tuiliere St.Anre D955 101
18.08.96	Langwald Gerd	58,5 Bahrenborstel	1,75 FS		La Tuiliere La Tuiliere 102
18.08.96	Trömer Christoph	97 Neustadt Glewe	1 ZF		Ramsloh 97
18.08.96	Rebl Stefan	66,2 Neumagen	1,5 FS		Aufbauplatz Grambecker Heide FP 99
18.08.96	Gidde Andreas	124 Deinsen FP	1 FS		Muno Belgien 124
19.08.96	Schneider Ulrich	110 Segeletz FP	1 FS		Damme FP 110
19.08.96	Becker Andreas	94,6 Segeletz FP	1 FS		Wobbelin 95
19.08.96	Baudendistel Arno	204,1 Segeletz FP	1 FS		Rickling 204
19.08.96	Gerhard Claus	75 Segeletz FP	1 FS		Pinnow 75
20.08.96	Vogel Karl-Heinz	113 Kulmbach FP	1 FS		Radelübbe/Ludwigslust 113
20.08.96	Becker Andreas	96,6 Kyriltz FP	1 FS		Mittel-Schmalhalden 97
20.08.96	Baudendistel Arno	186 Segeletz FP	1 FS		Bosau 186
24.08.96	Gräper Hans-Joachim	80,2 Bahrenborstel	1 FS		Mestlin 80
25.08.96	Schneider Ulrich	71 Deinsen	1 FS		Wallensen/Rotenburg 71
25.08.96	Gidde Andreas	110 Deinsen FP	1 FS		Lüdersen 110
		101	1		Wittingen 101

Gleitschirmflüge 1996

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte	Startpunkt Punkte
18.06.96	Sturm Johannes	Wallberg Kössen BS	ZFagB	Wallberg Gipfel Mariaalm Kirche	136
18.06.96	Hahne Torsten	90,8 Wallberg	1,5 FS	136 Wallberg Gipfel Radstadt östl.	131
18.06.96	Vischer Claus	130,8 Wank	1 FS		131
18.06.96	Blum Christian	95,2 Wallberg	1 FS	Kitzbühel Gollplatz 95	95
		69,8	1	StrohwoIn St.Martin 70	70

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte	Startpunkt Punkte
18.06.96	Wieczorek Peter	Wallberg	FS		Schanz 32
18.06.96	Trudel Anja	32 Wallberg	1 FS		32
18.06.96	Becker Ludwig	53,6 Wallberg	1 FS		Innerwald Erpfendorf 54
03.07.96	Plenagl Johann	31,7 Wallberg Erlurter Hütte	1 ZR		Schanz 32 Wallberg TS Wallberg TS 91
		51,8	1,75		91

ENDERGEBNIS

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel bei FS	Startpunkt Landung Punkte	Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel bei FS	Startpunkt Landung Punkte
14.07.96	Parl Reinhold	Hochries Fieberbrunn 38	FSagB		Hochries Gipfelhaus 38	22.07.96	Münchmeyer Dietrich	Beitrode FP	FS		Kemnitz 45
14.07.96	Scholz Guido	Nebelhorn Imbergerhorn TS 73.8	FSagB	Hahnenkamm BS	Seealpe Wildgundkopf 74	22.07.96	Probst	Hochfellen Passauer Hütte 66	FSagB		Hochfellen BS Brand 66
14.07.96	Gschwendner Sepp	Wallberg Gerlossteinhaus 116.9	ZFagB		Wallberg Gipfel Kaprun Kirche 175	22.07.96	Hack Jörg	Thurntaler Hochrast Zollhütten 54	FS		Thurntaler MS Hochsteinhaus 95
14.07.96	Holbauer Georg	Wallberg Astenu Alm 41.9	FSagB		Wallberg TS Steinbreg b. Achenkirch 42	23.07.96	Brunner Willi	Wallberg	FS		Walchsee östl. 40
14.07.96	Deisler Michael	Wallberg	ZF		Wallberg Gipfel Waidring Kirche 87	23.07.96	Leschinski Frank	39.8 Ochsenalpe	FS		Oberhof Gerlos 128
14.07.96	Alber Alois	58.3 Breitenberg	FS		Hozgau 35	23.07.96	Straub Andreas	127.6 Wallberg Unterberg Gipfel 90.5	ZFagB		Wallberg Gipfel Maria Alm Kirche 136
14.07.96	Kiener Harald	34.6 Wallberg Ebnerspitze 53	FSagB		Wallberg TS Schartling südl. 53	26.07.96	Becker Ludwig	Emberger Alm Hofer Alm 52.7	FS		Greifenb. Kapelle Radlbergeralm 92
14.07.96	Wagner Günter	Wallberg Erfurter Hütte 36.6	FSagB		Wallberg TS Achenkirch 37	26.07.96	Hack Jörg	Thurntaler Hochsteinhaus 82	FSagB		Thurntaler MS Unterhaus/Spittal 82
14.07.96	Schropp Markus	Spieser Gaichtspitze 41	FSagB	Falkenstein	Alpenh. Oberjoch Neunerköpfe LP 41	26.07.96	Trudel Anja	Emberger Alm Hofer Alm 74.9	FS		Greifenburg Kapelle Goldeck Antenne 131
14.07.96	Mühlhuber Thomas	Yogelsang Kössen BS 41	FSagB		Walleralm Waidring 41	26.07.96	Riedel Stefan	Emberger Alm Anna Schutzhaus 87.8	FS		Sattelleggerhaus Goldeck Antenne 154
14.07.96	Raffler Hans	Yogelsang Untersberg BS 41	FSagB		Walleralm Waidring 41	26.07.96	Schropp Markus	Fiesch Uerlicher Gale 52.9	FS		Kühboden MS Riederfurka 93
14.07.96	Traut Stefan	Nebelhorn Imbergerhorn TS 60	FSagB	Gaichtspitze	Schattenberg Schanze Oberstdorf 60	31.07.96	Plenagl Johann	Fiesch Uerlicher Gale 76.6	FS		Lax Kirche Rosswald 134
18.07.96	Lacroust Barbara	Wallberg	FS		Kössen 47	31.07.96	Ehrenfried Kai	Emberger Alm Ziehtenkopf 51	FS		Fichtenheim Stagor 89
18.07.96	Brunner Willi	Wallberg Kössen MS 61	FSagB		Wallberg Gipfel Waidring 61	31.07.96	Middelhaue Till	Emberger Alm Hofer Alm 60	FSagB		Greifenburg Friedhof Goldeck Antenne 60
18.07.96	Niederacher Andrea	Nebelhorn Falkenalpe 40.3	FS	Fidererpaßhütte	Seealpe Rauheck 81	01.08.96	Lacroust Barbara	Fiesch	ZF		Kühboden MS Ilanz Kirche 140
20.07.96	Deisler Michael	Brauneck	FS		Tells 53	01.08.96	Hahne Torsten	93.2 Fiesch	ZF		Kühboden MS Domat/Em 173
20.07.96	Bader Reinhold	52.8 Fiesch	FS	Riederfurka	Lax Kirche Unnerbodme 104	01.08.96	Gschwendner Sepp	115 Fiesch Brischeru 151.6	FSagB		E-Werk Felsberg 152
20.07.96	Eberle Klaus Günter	59.6 Eichenhärtle	FS		Schönenberg 75	01.08.96	Rössel Oliver	Nebelhorn Hornlesee 102.3	FS		Gruben WHS Enzianhütte 205
20.07.96	Niederacher Andrea	74.8 Fiesch Uerlicher Gale	FS		Kühboden MS Riederfurka 92	01.08.96	Közl Andreas	45.2 Fiesch Huseggshütte 40.7	FS		Andermatt LP 45
20.07.96	Schropp Markus	52.7 Fiesch Riederfurka	FS		Lax Kirche Unnerbodme 104	01.08.96	Link Sonja	Emberger Alm Hofer Alm 74.9	FSagB		Kühboden MS Niederwald Galerie 41
21.07.96	Zimmer Andreas	59.6 Dischingen SG Gersstetten Kirche	ZF		Dischingen SG 37	01.08.96	Riedel Stefan	Fiesch Unnerbodme 98.3	FS		Greifenburg Kapelle Goldeck Antenne 131
21.07.96	Bader Reinhold	24.7 Fiesch Uerlicher Gale	FS	Goppenstein BV	Lax Kirche Gebidum Antenne 177	01.08.96	Traut Stefan	Nebelhorn Hahnenkamm BS 37	FS		Lax Kirche Goppenstein BV 172
21.07.96	Harich Armin	101.3 Rülzheim	FS		4km vor Dieuze 113	01.08.96	Lindel Rolf	Emberger Alm Hofer Alm 74.9	FSagB		Nebelhorn Gipfel Bichlbach 37
21.07.96	Schropp Markus	113.2 Fiesch Uerlicher Gale	FS	Goppenstein BV	Lax Kirche Gebidum Antenne 177	01.08.96	Blum Christian	Emberger Alm Hofer Alm 74.9	FS		Greifenburg Kapelle Goldeck Antenne 131
21.07.96	Münchmeyer Dietrich	101.3 Beitrode FP	FS		Treibitz 30	01.08.96	Daschner Nero	Fiesch Riederfurka 59.1	FS		Fiesch TS Unnerbodme 103
22.07.96	Vetter Christian	30.2 Wildkogel Königsleiten LH BS 35.7	FSagB		Wildkogel B Dorf/Pinzgau 36	01.08.96	Vischer Claus	111.5 Grümselpaßhöhe	ZFagB		Kühboden MS Tamins Kirche 167

Gleitschirmflüge 1996

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP: Ziel/ bei FS Landung	Startpunkt Punkte
02.08.96	Scholz Guido	St. Andre Heyre 61.4	FSagB La Clappe 1		Chalvet West Moriez 61
04.08.96	Richers Kai	Fiesch Uerlicher Gale 52.9	△ 1.75		Kühboden MS Riederfurka 93
04.08.96	Parl Reinhold	Fiesch Uerlicher Gale 52.9	△ 1.75		Kühboden MS Riederfurka 93
04.08.96	Wendt Jürgen	Leese SG 42	ZF 1.5		Leese Kirche Löhne BAB 63
04.08.96	Helz Winfried	Fiesch Uerlicher Gale 52.7	△ 1.75		Fiesch TS Riederfurka 92
04.08.96	Vischer Claus	Fiesch Uerlicher Gale 92.8	△ 1.75		Lax Kirche Goppenstein BV 162
04.08.96	Lang Peter	Fiesch Siedelhorn 37.7	FSagB 1		Fiesch Ritzingen 38
04.08.96	Bauer Alfons	Fiesch Uerlicher Gale 54.7	FSagB 1		Kühboden MS Fiesch 55
05.08.96	Lacrouts Barbara	Fiesch Unnerbodme 60.2	△ 1.75		Kühboden MS Riederfurka 105
05.08.96	Plenagl Johann	Fiesch 102	ZF 1.5		Kühboden MS Flims TS 153
05.08.96	Sturm Johannes	Fiesch Unnerbodme 58.4	△ 1.75		Kühboden MS Riederfurka 102
05.08.96	Straub Andreas	Fiesch Riederfurka 130.4	ZFagB 1.5		Kühboden MS Felsberg Kirche 196
08.08.96	Springet Rainer	Fiesch Uerlicher Gale 48.2	FSagB 1		Kühboden MS Naters 48
09.08.96	Liebermeister Ben	Fiesch 93.2	ZF 1.5		Kühboden MS Ilanz Kirche 140
09.08.96	Springet Rainer	Fiesch 78.4	FS 1		Zignau 78
09.08.96	Helz Winfried	Fiesch Sidelhorn 99.7	△ 1.75		Lax Kirche Goppenstein BV 174
09.08.96	Lang Klaus Dieter	Fiesch Sidelhorn 2764m 98.2	△ 1.75		Laxer Staffel Goppenstein BV 172
09.08.96	Richter Uwe	Fiesch Galehütte 31.6	FSagB 1		Kühboden MS Fiesch 32
09.08.96	Suerbaum Clemens	Schmitlenhöhe Hörger Alm 43	FSagB 1		Breiteckbahn BS Piesendorf 43
09.08.96	Himmelhan Rudi	Fiesch Sidelhorn 95	△ 1.75		Laxerstaffel Christehorn 166
10.08.96	Bader Reinhold	Ochsenalpe 30.4	FS 1		Bichelbach 30
14.08.96	Scholz Guido	St. Andre Dormillouse Batterie 64	FSagB 1		Chalvet Gipfel Ie Venet 64
16.08.96	Rössel Oliver	Fiesch Ritzinger Alpe 109.9	△ 2		Lax Kirche Hohe Saas BS 220
16.08.96	Koller Bernd	Fiesch Ritzinger Alpe 109.9	△ 2		Lax Kirche Hohe Saas BS 220
16.08.96	Kiener Harald	Fiesch Gr. Siedelhorn 56	△ 1.75		Lax Kirche Riederfurka 98
16.08.96	Holbauer Georg	Fiesch Uerlicher Gale 31	FSagB 1		Lax Kirche Niederwald 31



Damenwertung HG

Platz	Name	Punkte	Gesamtplatz
1.	Schwigershausen C.	162	83
2.	Kasli, Karin	141	88
3.	Fischer Sybille	100	100

Juniorenwertung HG

Platz	Name	Punkte	Gesamtplatz
1.	Matschoss Moritz	283	38
2.	Schwigershausen C.	162	83
3.	Klein Stefan	56	119

Damenwertung GS

Platz	Name	Punkte	Gesamtplatz
1.	Niederacher, Andrea	301	26
2.	Lacrouts, Barbara	292	28
3.	Trudel, Anja	255	36

Juniorenwertung GS

Platz	Name	Punkte	Gesamtplatz
1.	Koller, Berni	682	2
2.	Lindel, Rolf	224	40
3.	Keim, Hans	182	48

Foto: Im Report / Siegi Fotowettbewerb

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP: Ziel/ bei FS Landung	Startpunkt Punkte
16.08.96	Daschner Nero	Col. de Forclaz Mt. Yeyner 31.9	△ 1.75		Col de Forclaz Roc des Boeuës 56
17.08.96	Gschwendner Sepp	St. Andre Moriez Kirche 134.6	△ 1.75		St. Andre Kirche Pic de Morgon Pic de Chamatte Antenne 236
17.08.96	Rössel Oliver	Fiesch Galmihornhütte 116.1	△ 2		Lax Kirche Goppenstein Staumauer 232
17.08.96	Scholz Guido	St Andre Dormillouse 85	FSagB 1		Chalvet Süd Ruine Le Monstier 85
17.08.96	Müller Hans Jürgen	Fiesch Uerlicher Gale 52.9	△ 1.75		Laxer Staffel Riederfurka 93
17.08.96	Holbauer Georg	Fiesch Uelisee 52.2	FSagB 1		Laxer Staffel Naters/Brig 52
17.08.96	Himmelhan Rudi	Dormillouse 97.6	ZR 1.75		Batterie Chalvet 171
18.08.96	Leschinski Frank	Fiesch Galehütte 135.3	△ 2		Lax Kirche Saas Grund Lift BS 271
18.08.96	Sattler Gerhrd	Fiesch Dischingen SG 46.8	FS 1		Hohrein 47
18.08.96	Niederacher Andrea	Fiesch Mittelsee 72.9	△ 1.75		Lax Kirche Sattler 128
18.08.96	Rössel Oliver	Fiesch Galmihornhütte 129.9	△ 2		Lax Kirche Hohsaas BS 260
18.08.96	Koller Bernd	Fiesch Ritzinger Alpe 124.3	△ 2		Lax Kirche Hohsaas BS 249

ENDERGEBNIS

Vereinswertung HG

Platz	Verein	Name, Vorname	1. Flug	2. Flug	3. Flug	Gesamt Mannschaft
1	DCB Ruhpolding	Waldmann, Peter	354	320	294	968
		Tulzer, Jürgen	256	278	278	812
		Bathmann, Jo	449			449
2	DFC Rottal-Inn	Altmannshofer, Maximilian	275	222	221	718
		SinghammerLudwig	173	277	162	612
		Tschurtschenthaler, Ralf	213	61	112	386
3	Schwangauer DF	Mayr, Peter	149	271	212	632
		Guglhör, Thomas	278	212		490
		Wail, Harti	184	278		462
4	SG Segeletz Berlin	Becker, Andreas	186	204	200	590
		Gerhard, Claus	125	113	181	419
		Schneider, Ulrich	95	143	110	348
5	Kirchdorf-Bahrenb.	Langwald, Gerd	206	306	97	609
		Herold, Ernst	155	97	133	385
		Otterpohl, Bernd	244	75		319
6	Altholdrachen	Ehrenfried, Kai	179	184	204	567
		Fleck, Wener P.	230			230
		Gaul, Rudolf	177	51		228
7	Nordbayrische DF.	Vogel, Karl-Heinz	123	184	97	404
		Feser, Jörg	151	108	117	376
		Greiner, Arno	53	159		212
8	DFC Trier	Rebl, Stefan	187	124	148	459
		Justen, Hermann	94	85	100	279
		Baeumer, Jobst	187			187
9	DC Loffenau	Odenwald, Thomas	69	125	125	319
		Rattaj, Alfred	54	125	103	282
		Kaiser, Martin	230			230
10	DFC Achental	Schuhmann, Karl-Heinz	227	101		328
		Rackl, Walter	244			244
		Becher, Thomas	131	101		232

Vereinswertung GS

Platz	Verein	Name, Vorname	1. Flug	2. Flug	3. Flug	Gesamt Mannschaft
1	DGCTegetenseer Tal	Gschwendtner, Sepp	199	235	236	670
		Hahne, Torsten	173	219	176	568
		Simon, Michael	88	161	150	399
2	Ostrachtaler Hindelang	Koller, Berni	236	197	249	682
		Bader, Reinhold	232	177	30	439
		Schelldorf, Rainer	93	88	93	274
3	Oberstdorfer GSV	Rössel, Oliver	232	205	260	697
		Niederacher, Andrea	81	92	128	301
		Geg, Peter	193			193
4	Kurplätzer GS	Himmelhan, Rudi	166	171		337
		Lang, Klaus-Dieter	146	172		318
		Harich, Armin	113	92	89	294
5	1.PC Schwaben	Martens, Burkhard	180	228	88	496
		Müller, Hans Jürgen	93	172		265
		Hack, Jörg	86	95		181
6	Eichenauer SV	Riedl, Stefan	54	154	131	339
		Blum, Christian	70	136	131	337
		Trudel, Anja	70	54	131	255
7	DGCTegetenseer Tal	Plenagl, Johann	106	134	153	393
		Lacrouts, Barbara	105	140	47	292
		Brunner, Willi	108	40	61	209
8	Alb. Bad Reichenhall	Sloudacher, Robert	176	121	92	389
		Hermes, Arno	72	50	121	243
		Magg, Gregor	113	76	39	228
9	Para Air Augsburg West	Echle, Claus	179	146		325
		Doll, Hubert	146	130		276
		Platzler, Bruno	146			146
10	GSC Hohenlohe	Schierle, Willi	171	246	121	538
		Hoffmann, Fritz	172			172
		Ockert, Werner	33			33

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3.WP: Ziel bei FS	Startpunkt Landing Punkte
18.08.96	Müller Hans Jürgen	Fiesch Unnerbodme 98.3	△		Lax Kirche Goppenstein BV 172
18.08.96	Lindel Rolf	Dischingen SG	FS		Gerstetten
18.08.96	Hofbauer Georg	54 Fiesch Uerlicher Gale	1 △		54 Laxer Staffel Riederfurka
18.08.96	Hetz Winfried	52.9 Fiesch Gr. Siedelhorn	1.75 △		93 Lax Kirche Goppenstein BV
18.08.96	Bader Reinhold	94.3 Fiesch Galmihornhütte	1.75 △		165 Lax Kirche Goppenstein Staumauer
18.08.96	Straub Andreas	116.1 Fiesch Ritzinger Alpe	2 △		232 Lax Kirche Goppenstein BV
18.08.96	Traul Stefan	109.9 Fiesch Uerlicher Gale	2 △		220 Laxerstaffel Brischeru
18.08.96	Schelldorf Rainer	71.9 Fiesch Uerlicher Gale	1.75 △		180 Kühboden MS Riederfurka
18.08.96	Kiener Harald	52.9 Fiesch Gr. Siedelhorn	1.75 △		93 Lax Kirche Goppenstein BV
19.08.96	Deisler Michael	102.6 Brauneck	1.75 FS		Gebidum Antennen 180
					GAP Hausberglift 39
21.08.96	Münchmeyer Dietrich	38.6 Beilrode FP	1 FS		Wörmlitz 107
		107.2	1		



Streckenfliegen mit dem Gleitschirm hat sich völlig verändert. Vor ein paar Jahren war man meist nach wenigen Stunden wieder am Boden, oft war für die geringe Geräteleistung einfach die Talquerung zu weit, für das geringe Tempo der Gegenwind zu stark - oder meist - das Wissen und Können zu gering, um wirklich weit zu kommen. Im Moment schaut es, zumindest wenn man vorne mitmischen will, eher so aus, wer vor acht Stunden Flugzeit landet, hat eine zu kleine Aufgabe gewählt!

Logischerweise hat sich dadurch auch bei vielen das benutzte Fluggerät verändert. Um nach so langen Flugtagen nicht mit greisenhaftem Aussehen in der Landewiese zu liegen und vor allem wieder Lust auf den nächsten Flugtag zu haben, fliegen heute viele Streckenpiloten mit leistungsfähigen Intermediate-schirmen oder mit relativ gutmütigen Hochleistern. Ein Topgerät zum Streckenfliegen zeichnet sich halt nicht nur durch hohe Leistungswerte aus, sondern vor allem durch gutes Handling, eine hohe fliegbare Geschwindigkeit auch bei turbulenter Luft und möglichst streßloses Flugverhalten.

Auch für alle »Fun-Flieger« ist es sicher die bessere Entscheidung, ihr Fluggerät nach einem guten Feeling bei bockigen Verhältnissen auszuwählen. Ein einstündiger Flug oder eine 20-Kilometer-Strecke machen deutlich mehr Spaß, wenn man Pilot seines Schirmes ist und nicht nur Passagier. Wer sich unter seinem Segel wohlfühlt, wird weiter kom-

men als wenn ihm bei jedem Heber fast das Herz stehen bleibt.

Einen Nachteil muß man mit so einem »Trachtler-Schirm« allerdings in Kauf nehmen: Am Startplatz wird das Segel nicht mehr ehrfurchtsvoll bestaunt, auch wird man nicht mehr als besonders mutiger und kühner Pilot bewundert. Wem dies das Ego kürzt, ein Tip: Es gibt ja immer noch verspiegelte Sonnenbrillen und aerodynamische Helme.

Eine Enttäuschung muß ich allerdings denjenigen bereiten, die meinen, mit einer niedrigen Gütesiegeleinstufung den absolut sicheren Schirm kaufen zu können. Völlig sichere Fluggeräte gibt es nicht. Wer mangels Konzentration oder fehlender Gerätebeherrschung sein Segel in Bodennähe klappen läßt, wer Luv und Lee erst dann erkennt, wenn der halbe Flügel nach unten hängt, oder wer meint, bei allen Wind- und Wetterverhältnissen fliegen zu können, trägt wahrscheinlich irgendwann einmal zu unserem Krankenkassendefizit bei.

Eine auffällige Veränderung gab es heuer im Design der Fluggeräte. Vor mehreren Jahren kam ein findiger Gleitschirmhersteller auf die Idee, sein Firmenlogo groß und dominant auf das Untersegel seiner Schirme zu plazieren - getreu der Firmendevisse »unsere Schirme fliegen so hoch, die

sieht man immer nur von unten«. Wie immer führte so selbstbewußtes Auftreten zu starker Polarisierung. Schliefen doch die echten Fans der Marke in Bettwäsche mit aufgedrucktem Symbol, trugen auf der Unterwäsche Markenaufnäher, sogar Tätowierungen gab's. Diese »Gegner« hätten wohl mit Gleitschirmfliegen aufgehört, wenn es nur noch Geräte des neuen Fabrikats gegeben hätte. Die Design-Idee wurde übrigens jetzt auch von Drachenherstellern aufgenommen, zu meiner Verblüffung allerdings auf dem Obersegel. Das ist fast zu viel Bescheidenheit, liebe Hersteller.

Glücklicherweise findet der Flugsport in der Presse nicht mehr nur negative Schlagzeilen. Ab und zu ist auch schon mal ein schönes Fliegerbild zu sehen und ein erfreulicher Bericht über unseren Sport zu lesen, und nicht nur über Unfälle. Ein paar Aussagen der Saison '96 über und unter der Gürtellinie habe ich zusammengefaßt:

So sagte: der Fluglehrer Ernst Steger in einem Spiegel-Interview über seine Fluggäste, »da oben merken sie eben alle, daß sie ja nur ganz kleine Würschtel sind«. In der ZDF-Fernsehserie »Jetzt können Sie was erleben« meinte ein Gleitschirmflieger als Grund für seine Ablehnung, mit einem Düsenjäger mitzufliegen, »Metall kann nicht fliegen«.

Und der Sprecher von Euro-sport anläßlich eines Gleitschirmwettkampf nach einem Totaleinklapper:

»Spektakuläre Szenen wie diese hier sorgen dafür, daß nicht nur unter den Athleten, sondern auch unter den Zuschauern immer wieder gute Stimmung aufkam«.

Die Zitrone des Jahres hat sich allerdings Professorin Patricia Zawatti verdient, die bei einem Kongreß für Tourismus in Mailand sagte - »Deutsche, Italiener und Franzosen stehen an der Spitze der Touristen, die im Urlaub am liebsten über die Stränge schlagen. Die meiste Zeit des Jahres sind sie brave Bürger, in ihren Ferien suchen sie jedoch den Nervenkitzel. Angefangen beim Drachenfliegen, Bungeespringen und anderen riskanten Sportarten bis hin zu verbotenem Sex mit Kindern«.

Um den ersten Platz des blödesten Ausspruchs des Jahres hätte höchstens noch eine Bäuerin in Kreuth streiten können, die nach einer ungewollten Außenlandung sagte: »Wenn's von Euch Deppen oan obihaut, is' ned schad - aber um meine Viecher.«



„Vati, was ist Sommer?“



Senioren-Europacup im Drachenfliegen

Auf der Emberger Alm in Kärnten trafen sich 90 europäische Seniorenpiloten aus 9 Ländern, alle 50 Jahre und älter, dabei auch 2 Frauen (45 Jahre und älter), zum 15. Mal, um den besten europäischen Hängegleiterpiloten der Senioren zu ermitteln. 8 Flugaufgaben (von 16 bis 86 km) waren vorgegeben, jeder Pilot konnte sich, seinem Leistungsvermögen entsprechend, eine der Flugaufgaben aussuchen.

Beim 1. Durchgang schafften 2 Piloten 86 km, 3 Piloten 62 km, 3 Piloten 46 km, 14 Piloten haben zwischen 40 und 28 km erflogen. Der 2. Durchgang brauchte 1 x 86 km, 4 x 62 km, zwischen 46 und 22 km waren 25 Piloten dabei. Der 3. Durchgang brachte aufgrund der Wetterlage nur minimale Leistungen. Wendepunkt Radelberger Alm war das Ergebnis für 6 Piloten, 9 Piloten versuchten in westlicher Richtung ihr Glück, erreichten aber auch nur einen Wendepunkt. 34 Piloten flogen direkt zum Landeplatz. Der Rest der Teilnehmer hatte sich dafür entschieden, an diesem Tag ohne Wertung zu fliegen und keinen Runreport abzugeben. Auch am 4. Wettbewerbstag hatten wir zwar wunderbares Urlaubswetter, aber die Thermik fehlte fast ganz. 26 Piloten flogen zwischen 28 und 22 km, der Rest kam nur zum Landeplatz.

Sieger mit 180 km in 4 Durchgängen wurde, wie schon dreimal zuvor, unser Schweizer Flugkamerad Heini Moser. Die Damenwertung gewann die Deutsche Helga Wingert. Soweit zum Sport! Aber für uns ist dieses jährliche Treffen (einige der Piloten sind schon seit 1982 dabei) ein Wiedersehen von Flugsportfreunden. Eine Busfahrt mit Dampferfahrt auf dem Millstädter See und Kaffeekränzchen in Sachsenburg, brachte auch für den Anhang der Piloten gute Stimmung im Fliegercamp. Dazu gehörten ein Grillabend

und ein gemeinsames Eintopf-Essen bei der Siegerehrung. An dieser Stelle ein »Dankeschön« dem Chef des Fliegercamps Oberdrauburg. Franz Mandl hat durch sein zähes Bemühen das Fluggebiet Greifenburg/Emberger Alm für den Wettbewerbssport erhalten und durch den Bau der Campinganlage beste Voraussetzungen geschaffen. Und nun ein Abschiedswort: Im nächsten Jahr werde ich 70 Jahre alt. Nach 15 Jahren Tätigkeit in der Organisation sollte ein jüngerer Nachfolger gesucht werden. Für 1997 haben sich unsere Ma-Pi und Giovanni Simone davon überzeugen lassen, daß der Wettbewerb 1994 in Italien bisher von allen der schönste war. Einen Versuch, das zu wiederholen, werden sie riskieren. Der Termin für 1997 ist der 28. Juni bis 5. Juli in S. Maria Maggiore Val Vigezzo Italien. Info: Giovanni Simone via Pollone 78 13051 Biella, Italien, Telefon 015-592270. Dann muß ein neuer Organisator gewählt werden. Interessenten bitte melden.

Rudi Absolon

Ergebnis

Platz	Name	Nation	Gerät
1.	Noser Heinrich	CH	WW Ramair
2.	Sulzbacher Johann	A	Laminar 14
3.	Büchel Wolfram	D	Bautek Milan Racer
4.	Köhler Ernst	D	Guggemos Bullet Gut
5.	Bork Peter	D	Moyes XS 155
6.	Piwowar Stanislaw	PL	Magic 6
7.	Papst Manfred	A	Laminar 13
8.	Schwalb Walter	D	Moyes Xtralite 147
9.	Spori Arthur	CH	Bautek Milan Racer
10.	Zimmermann Ingo	D	WW Ramair

Saarland-Cup

Der 3. Gleitschirm-Saarland-Cup war in diesem Jahr trotz schlechter Witterung wieder ein Erfolg. Die zahlreich anwesenden Piloten konnten am ersten Wertungstag leider nur den Gaudi-Wettbewerb durchziehen, da uns der Wettergott ganz einfach im Stich gelassen hatte. Am zweiten Tag konnte aber bis ca. 17 Uhr geflogen werden.

Außer der vorgeschriebenen Punktlandung wurden auch Punkte »eingefahren«. Die Aufgaben, die mit einem umgebauten Fahrrad bewältigt werden mußten, das sich nur nach vorne bewegte, wenn man rückwärts in die Pedale getreten hatte, waren nicht ganz einfach.

Klaus-Otto Geissel

Ergebnis

Platz	Name
1.	Martin Kleinbauer (1. Para-Ski-Club Saar)
2.	Hermann Schares (Pfälzer Gleitschirm-Club)
3.	Horst Spingler (1. Para-Ski-Club Saar)
4.	Ludwig Mischke (1. Para-Ski-Club Saar).

Saarlandmeisterschaften im Drachenfliegen

An 5 Wettbewerbstagen führte der Drachenflugclub Saar seine Clubmeisterschaft und gleichzeitig die Saarlandmeisterschaft im Drachenfliegen durch. 115 Piloten erfüllten die Bedingung (B-Schein) zur Teilnahme. Für die Endrunde qualifizierten sich schließlich 15 Drachenflieger.

Als erfahrener Wettbewerbsleiter fungierte Christoph Warken aus Schmelz, der Sportwart des DFC Saar. Er organisierte Luftfahrtkarten der Wettbewerbsregion und sorgte an jedem der 5 Wertungstage für ein ausführliches Pilotenbriefing.

Für eine qualifizierte Wetterberatung stand Stefan Thieser aus Losheim vom Deutschen Wetterdienst zur Verfügung. Er lieferte zu jedem Wettbewerbstag einen ausführlichen Wetterbericht, unterstützt mit Satellitenbildern und Faxinformationen.

Am ersten Wettbewerbstag war ein Zielstreckenflug von Ockfen bei Saarburg nach Neumagen-Drohn bei Bernkastel ausgeschrieben. Die Flugdokumentation erfolgte nach der Streckenflugausschreibung des Deutschen Hängegleiterverbandes mit Fotodokumentation. Helmut Bonertz aus Wadrill konnte an diesem Tag als einziger die anspruchsvolle Aufgabe erfüllen und in knapp einer Stunde Flugzeit das Ziel in Neumagen erreichen.

Am zweiten Tag herrschten sehr schwierige Wetterverhältnisse mit starkem thermischen Wind. Trotz diesen Bedin-

gungen erreichte Valentin Werner das Ziel in Krach an der Mosel.

Am dritten Tag konnten wegen ungünstiger Windverhältnisse nur 5 Piloten starten. So kam keine Wertung zustande.

Der vierte Wertungstag wurde in Losheim-Wahlen an der vereinseigenen Auto-Abrollwinde gestartet. Bei eher schwachen Thermikbedingungen konnten 25 Schleppflüge durchgeführt werden. Die hochgesteckte Aufgabe, einen Zielflug nach Kanfen in Frankreich, konnte aber keiner der Teilnehmer erfüllen. Ein Defekt an der Schleppwinde beendete diesen Wettbewerbstag vorzeitig.

Der fünfte und letzte Wettbewerbstag mußte die Entscheidung bringen. Christoph Warken entschied sich anhand der vorliegenden Wettervorhersage für einen Zielflug nach Tünsdorf als Tagesaufgabe. In der Gesamtwertung behielt Helmut Bonertz die Spitze und gewann überlegen den Meistertitel.

Die Siegerehrung fand anlässlich des alljährlich stattfindenden Kinder-Drachenfestivals in Braunshausen am Peterberg statt.

Nick Schmitt

Ergebnis

Platz	Name
1.	Helmut Bonertz
2.	Valentin Werner
3.	Josef Görjen

Hessische UL-Schlepp-Meisterschaft

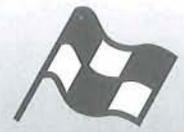
Auf dem idyllisch gelegenen Flugplatz Lauterbach am Vogelsberg traf sich ein kleiner Haufen begeisterter UL-Schlepp-Anhänger. Freitag: Training mit ersten Thermikansätzen. Für Samstag wurde sehr gute Wolken-thermik mit Basishöhen bis 2.000 Meter vorhergesagt. Leider stellte sich diese Vorhersage als zu euphorisch heraus. Die Thermik war nur mäßig und die Basis bei knapp 1000 Metern, so daß das geplante Dreieck keiner ganz schaffte.

Am Sonntag lag die Basis zwar auch nicht bei 1900 m wie prophezeit, aber wenigstens bei 1100 m. 3 Piloten erreichten das Ziel (Butzbach - 57 km). Dank allen, die zum Gelingen beigetragen haben.

Peter Kaltenhofer

Ergebnis

Platz	Name	Punkte
1.	Walter Schwalm	1256.7
2.	Axel Hartmann	1216.0
3.	Dieter Möglich	1075.2
4.	Günter Krätschmer	989.2
5.	Jethro Gerstner	874.9



14. Bärenpokal-Wettbewerb

Der diesjährige Bärenpokal-Wettbewerb, verbunden mit dem alljährlichen Drachenflieger-Fest der »Althofdrachen« fand bei wechselhaftem Wetter statt: Am Samstag konnten nach dem Vormittagsregen von den 39 Piloten 120 Starts absolviert werden, am Nachmittag sogar bei strahlendem Sonnenschein. Zeitflüge und auch Bojenflüge bis zum Heukopf waren bis 19 Uhr möglich und boten den zahlreichen Zuschauern einen interessanten und vielseitigen Wettbewerb. Am Sonntag konnte der erste Start bereits um 10.30 Uhr stattfinden: Sonnenschein, Wolken und teils turbulenter aber beherrschbarer Starkwind erlaubten bis 16.00 Uhr 45 Starts (fast ausschließlich Bojenflüge) und drei Piloten flogen sogar bis zur Teufelsmühle Loffenau und zurück. Gegen 18.30 Uhr standen die Sieger fest und Fritz Gröner und »Pinky« Köhler konnten die Pokale überreichen:

1. Sieger und Clubmeister und damit Gewinner des Bärenpokals wurde Martin Brineck; er gewann damit den Wanderpokal zum dritten Mal in Folge und durfte ihn mit nach Hause nehmen. 2. wurde Ernst Lehmann (Nürnberg) und Uli Blumenthal (Althofdrachen), der erst vor zwei Wochen mit der deutschen Mannschaft in Ungarn bei der Europameisterschaft die Bronzemedaille gewonnen hatte.

Gewinner des Seniorenpokals wurde wie im Vorjahr Ernst Köhler (Augsburg).

Den Damenpokal gewann Petra Wendel (Althofdrachen). Unser Freund Emil Dvoroznak aus Böhmen war nun schon zum sechsten Mal bei uns und zusammen mit den Freunden aus der Schweiz bewies er, daß der Bärenpokal-Wettbewerb nicht nur über die Grenzen Baden-Württembergs hinaus, sondern auch international bekannt ist.

Trotz manch anderer Festveranstaltung in der näheren Umgebung und drohender Gewitterfronten mit kurzzeitigen Regenschauern rings um Althof kamen zahlreiche Zuschauer zum Bärenpokal-Wettbewerb: Bewohner umliegender Dörfer, Kurgäste aus Bad Herrenalb und viele Stammgäste, die uns jedes Jahr besuchen. Sie zeigen, daß die Drachenflieger in Althof ein fester Bestandteil der lokalen Sportszene sind.

Günter Herrmann

SÜGRO-Hochries-Cup

Bei der Siegerehrung des SÜGRO-Cup-Jahreswettbewerbes am 21.9. bedankte sich der erste Vorstand des Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg, Rudl Bürger, beim Hauptsponsor Fa. SÜGRO, für die Preisgelder von DM 3.500,-. Um den Kinderschutzbund Rosenheim zu unterstützen, spendeten die Gewinner davon einen Betrag von DM 1.200,-. Der Drachenfliegerclub legte weitere DM 800,- dazu und Kurt Axthammer, selber Drachenflieger, rundete die Summe im Namen der Fa. SÜGRO um weitere DM 5.000,- auf. Die Siegerehrung erfolgt im Rahmen eines Flugtags mit Zielandewettbewerb. Mit Hilfe der Schleppwinde der Flugschule Hochries wurden die Piloten mit ihren Fluggeräten bis an die Wolkenbasis von 150 m über Grund gezogen. Unter dem Beifall der, trotz kalter Witterung

zahlreich erschienenen Zuschauer wurde bei der Landung um jeden Zentimeter gekämpft. Sieger in der Gleitschirmwertung wurde Konny Konrad vom Samerberg und in der Drachenwertung Peter Achmüller aus München.



Helene Mayer

Ergebnis SÜGRO-Cup

Platz	Name	Aufgabe	Punkte
1.	Steffen Hertling	134 km freie Strecke	134
2.	Konny Konrad	68,9 km Zielflug	103
3.	Sepp Irger	41 km freie Strecke	41
4.	Peter Achmüller	40 km freie Strecke	40
5.	Jürgen Weichselgartner	31 km freie Strecke	31



Krüger Trophy

Bereits seit 1987 wird von den Münchner Alpine-Drachenfliegern das Heinz-Krüger-Gedächtnisfliegen durchgeführt. Sieger ist, wer nach einem Start vom Blomberg als erster den Landeplatz Schönmühl bei Penzberg erreicht. Der Wettbewerb war '96 gut dotiert, erhielt doch der Gewinner einen Krügererrand und 500 DM. Jeder der den Landeplatz erreichte, bekam ein MAD-Sweatshirt.

Florian Krüger

Ergebnis

Platz	Name
1.	Werner Fischhaber (Drachen)
2.	Rainer Beninga (Drachen)
3.	Gerhard Bock (Gleitschirm)



Flying-Witches-Cup mit Corinna

»Just for fun«, ist das Motto unter dem der Wettbewerb steht, der jedes Jahr von der Flugschule Hochries für Drachen- und Gleitschirmpilotinnen ausgerichtet wird. Er ist nicht vergleichbar mit einem Wettkampf auf Teufel komm raus und ohne Rücksicht auf Verluste. An diesem Tag wird mit viel Spaß miteinander und doch gegeneinander geflogen.

Bei strahlendem Sonnenschein trafen sich 32 Teilnehmerinnen aus ganz Deutschland morgens um 10.00 Uhr zum Briefing an der Talstation der Hochriesbahn. Die Organisatorinnen, Helene Mayer und Marion Rinne, freuten sich, einen besonderen Ehrengast begrüßen zu können, Corinna Schwiigershausen. Aber auch Anfängerinnen wie Sigrid Stögermair, die an diesem Tag ihren zweiten Höhenflug mit Funkeinweisung machte, waren dabei.

Gewertet wurde in zwei Gleitschirmgruppen und drei Drachengruppen. Trotz der ungünstigen Windverhältnisse wurden hervorragende Ergebnisse erflogen. Die Pilotinnen mußten am Start schätzen, wie lange sie für die vorgegebenen Flugaufgaben brauchen werden. Dies führte bei teilweise gleicher fliegerischer Leistung zu unterschiedlichen Platzierungen. Nach dem Überfliegen mehrerer Bojen kam es noch auf eine gute Ziellandung an.

Helene Mayer

Ergebnisse

Tandem Drachen

Platz	Name
1.	Sabine Impertro (Pilot Konny Konrad)
2.	Elisabeth Ranhartstetter (Pilot Rudl Bürger)
3.	Moni Smiglewicz (Pilot Konny Konrad)

A-Schein-Pilotinnen und Anfängerinnen Drachen

Platz	Name
1.	Vera Brolich
2.	Katja Brixel

B-Schein- und erfahrene A-Schein-Pilotinnen Drachen

Platz	Name
1.	Marion Vetter
2.	Corinna Schwiigershausen
3.	Marion Kusterer

A-Schein-Pilotinnen und Anfängerinnen Gleitschirm

Platz	Name
1.	Miriam Döpper
2.	Helga Beez
3.	Sabine Reiterberger

B-Schein- und erfahrene A-Schein-Pilotinnen Gleitschirm

Platz	Name
1.	Silke Marx
2.	Sylvia Engelhardt
3.	Claudia Ansbarg

Triathlon

Der Augsburger Drachenfliegerclub führte seinen alljährlichen Triathlon heuer auch für Nichtmitglieder und für Gleitschirmflieger durch. Entgegen dem normalen Trend mit zurückgehenden Teilnehmerzahlen traten diesmal mehr denn je an: 28 Teilnehmer nahmen bei bestem Wetter den Wettbewerb aus Fliegen mit Punktlandung, Schwimmen und Laufen auf.



Mit 3 Schleppwinden wurde der erste Teil (Fliegen mit Punktlandung) in 2 Durchgängen ausgetragen. Die Gleitschirmflieger bekamen beim Punktlanden - im Vergleich zu den Drachenfliegern - die Hälfte der Landepunkte. Nachdem mehrere Piloten sogar einen Stundenflug absolvieren konnten, wurde um 18.30 Uhr der erste Teil des Wettbewerbs beendet. Es führte Charly Schmaderer vor seinem Vereinskameraden Ernst Köhler.



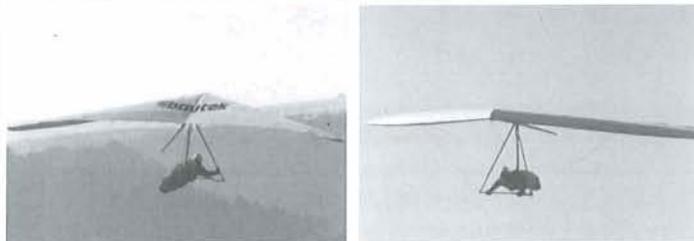
Abends wurde bei Sau am Spieß und Bier vom 1. Vorstand Ernst Köhler die Siegerehrung vorgenommen. Aus der Addition der beiden Teilwettbewerbe ging Charly Schmaderer (Drachenflieger) mit 4 Punkten vor Andreas Stehle (Drachenflieger) mit 12 Punkten und Thomas Kreuzer (Gleitschirmflieger) mit 13 Punkten als Sieger hervor.

Um 19 Uhr - es hatte mittlerweile etwas abgekühlt - wurde der zweite Teil (250 m Schwimmen + 2,5 km Laufen) gestartet. Mit Massenstart wurde zuerst geschwommen und gleich anschließend gelaufen. Diesen Teil des Wettbewerbs gewann Norbert Zillner vor Andreas Stehle und Charly Schmaderer.

In abendlicher Stimmung versprachen viele, bis zum nächsten Jahr mehr zu trainieren, um auch auf einen Spitzenplatz zu kommen. Also dann - bis zum 26. Juli 1997.

Karl Schmaderer

Turm runter *Leistung* rauf.



Bereits vor 2 Jahren haben die turmlosen Sunrise von bautek für Aufsehen gesorgt. Unsere Wettkampfpiloten haben bewiesen, daß "turmlos" nicht nur funktioniert, sondern auch deutlich mehr Leistung bringt.

Wir haben weiter entwickelt und eine Tragholm-Konstruktion aus bewährten Materialien gefunden: leicht und trotzdem stabil, einfach und preiswert (Patent angemeldet). Sie hat die negativen Belastungstests in der Schweiz auf Anhieb bestanden.

Aus dem turmlosen Sunrise ist der *Twister* geworden: Neue, 14 qm Segelfläche und viele pfiffige Verbesserungen. Wir präsentieren unseren Neuen auf der DHV Jahrestagung Ende November in Piesport. Lassen Sie sich überraschen.

Twister: Höchstleistung, die Spaß macht!

bautek
Gewerbegebiet 54344 Kenn - Tel: 06502-3060 - Fax: 06502-7436

Innovation

Qualität

Service

Leistung

Spaß

Design

wettbewerbs sport

Foto: Imi Knoll



UP-Wallberg-Cross-Country

Sportliche Leistungen sind wichtig, aber auch die Anerkennung und Akzeptanz eines Sports in der Öffentlichkeit. Um die zu festigen wurde vom Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal anlässlich der Siegerehrung des »UP-Wallberg-XC« ein großes Fliegerfest veranstaltet. Während der von Einheimischen und Urlaubern recht gut besuchten Veranstaltung, u.a. mit Landewettbewerb bis zur Kinderhüpfburg, wurde die Siegerehrung vorgenommen. Trotz des schlechten Flugwetters wurden beim UP-Wallberg-XC 15 Flüge mit dem Gleitschirm vom Wallberg aus über 100 km durchgeführt. Sponsor UP zeigte sich dafür auch äußerst spendabel mit Sachpreisen im Wert von 12.000 DM. Der Gewinner erhielt einen neuen UP Soul. Um 1997 noch mehr Teilnehmer, vor allem Nichtclubmitglieder, bei diesem gutdotierten Wettbewerb zu haben, werden nur noch die zwei besten Flüge jedes Piloten gewertet. Nähere Informationen bei Stefan Mast DGCTT, Tel. 08022/75256

Karin Wessely

Ergebnis

Platz	Name
1.	Sepp Gschwendtner
2.	Torsten Hahne
3.	Andreas Straub
4.	Christian Blum
5.	Hans Plenagl



Fly and Bike Cup

Nach dem verregneten Flugsommer waren eigentlich Rekordzeiten beim Bergradeln zu erwarten, Trainingszeit dazu hatte wohl jeder Gleitschirmflieger heuer genug. Auch beim in der Nähe des Wallbergs vom Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal ausgerichteten »Fly and Bike Cup«, war zwar ideales Radwetter, die Flugaufgabe konnte jedoch nur aus zwei Punktlandedurchgängen bestehen. Nachdem Hansi Lex - fast Dauersieger des Wettbewerbs - wieder schnellster Mountainbiker war, konnte ihm den Sieg niemand nehmen. Wie in alten Zeiten gewann Babsi Lacrouts die Damenwertung. Trotz des prima organisierten Wettbewerbs hoffen wohl alle Teilnehmer 1997 auf weniger Rad- und dafür mehr Flugkilometer.

Karin Wessely

Ergebnis

Herren

Platz	Name
1.	Hansi Lex
2.	Stefan Haider
3.	Harry Buntz
4.	Arno Herms
5.	Sepp Gschwendtner

Damen

Platz	Name
1.	Babsi Lacrouts
2.	Ursel Schröder
3.	Vroni Kummer

Offene Wettbewerbe

11.1. - 18.1.1997 Intern. Wintermeeting, Dorgastein
 10. - 12. 1. 1997 Winter Stubai Para
 28.6. - 5.7.1997 Europacup der Senioren
 bis 31.3.1997 Punktlandewettbewerb, Costa de Almeria

Bergbahnen Dorgastein, Österreich, Tel. 06433/2230
 Tourismusverband Fulpmes, Österreich, Tel. 05225/62892
 Giovanni Simone, Via Pollone 78, 13051 Biella, Italien, Tel. 015/592270
 »Fly + Bike« E - 04740 Roquetas de Mar, Tel. 0034/50/333477

Info-Register

Das Info als Unterhaltung, schnell gelesen und dann zum Altpapier. Das Info als Nachschlagewerk, nach dem Lesen auf den Info-Stapel oder in den neuen Sammelordner (vgl. S. 4). Für die Stapler und Sammler ist das Register gemacht. Wegen der Übersichtlichkeit sind nur die Stellen aufgenommen, die von längerem Interesse sind, besonders die Sicherheitsbeiträge. Und auch die nicht zurück bis in die Flugpionierzeit, sondern seit Info 54.

ALLE SACHGEBIETE					
Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)
FLUGGELÄNDE		Weiden	65(46)	Notabstiegsmethoden	81(15)
Anney/F	65(48)	Wenholthausen	57(4)	Pulkfliegen	61(50)
Aviano/I	56(4)	Zypern	65(5)	Rückwärtsstart	71(76)
Baba Dag/Tur	87(12)	SCHLEPPGELÄNDE		Schlepp GS	65(66), 71(33)
Bayr. Alpenraum, Teil-Übersicht	70(29)	Ahlhorn	74(64)	Schnellabstieg GS	59(68), 70(8)
Bayrischzell	57(4)	Berliner Raum	74(64)	Schnellflug GS	72(54)
Böhming/Altmühltal	59(30)	Berlin, Segeletz	75(26)	Stall und Steuerung HG	56(34)
Brauneck	70(30)	Bodenkirchen	73(58)	Starkwindfliegen HG und GS	82(14)
Breitenberg	64(4), 66(4), 70(30)	Dietfurt	73(58)	Starten HG	61(14)
Brunsborg	67(42)	Donauried	85(79)	Starten HG und GS	68(34)
Castelluccio/I	56(5)	Dübener Heide	73(58)	Starten GS	66(74)
Colombier/F	55(6)	Geratal	75(67, 68)	Startzeitpunkt	69(6)
Col Rodella/I	77(79)	Hamm	85(79)	Startzeitpunkt im Wettkampf	54(87)
Dinosaur/USA	88(42)	Hannover	73(58)	Steuern, Kurven, Kreisen HG	60(24)
Dunaujvaros/HU	83(100)	Harzgerode	73(58)	Streckenflugtaktik	65(74), 80(92)
Donnersberg	58(34)	Hasselfelde	73(58)	Streckenplanung	64(20)
Düdinghausen	72(59)	Kraichtal	74(65)	Streckenflugdokumentation	74(74)
Emberger-Alm/A	64(5), 80(94)	Landshut	85(79)	Streckenflug für Newcomer	75(12)
Entenberg/Kreis Siegen	75(70)	Lauterbach	74(64)	Streckenflug in Deutschland	77(12)
Fiesch/CH	81(78)	Mainzer Raum	74(64)	Training	73(12), 79(27, 73)
Gustiberg	81(89)	Niederrhein	79(35)	Trudeln GS	61(55), 79(48)
Hochfelln	54(4), 70(34)	Nürnberger Raum	74(64)	Tuck und Tumbling	80(86)
Hochfelln	74(84)	Odenwald	73(58)	Tuck beim Windenschlepp	86(57)
Hochries	64(40), 70(32)	Ostfriesland	79(35)	UL-Schlepp	66(8), 81(26), 82(36), 83(43)
Huecija/E	88(29)	Schwäbische Alb	74(64)	Verhaltenssicherheit	78(70)
Ipfl	62(38)	Solling	75(67)	Wellenfliegen 86(18)	
Ith	76(43)	Uedem	73(58)	Windenschlepp HG	66(12)
Italien	69(5), 71(6)	FLUGTECHNIK		Wind-Flugtechnik GS	67(82)
Kitzbühel/A	66(38)	Angst beim Fliegen	76(10)	Zentrieren	68(12)
Laber	54(4), 70(33), 77(13)	Anstellwinkel HG	82(22)		
Lanzarote/E	74(37)	Auftrieb	54(32)		
Le Drumont/F	81(89)	Einklapper	55(24), 85(26)		
Livigno/I	76(43)	Erfahrungen von Top-Piloten	78(12)		
Mellethin (Usedom)	69(58)	Ernährung	85(98)		
Mittelstaufer	70(35)	Flachlandfliegen	71(16)		
Mont Chabre/F	86(12)	Flachlandfliegen HG	76(70)		
Monte Avena/I	77(81)	Flucht bei Thermik HG	70(8)		
Monte Bodone/I	77(81)	Funkgeräte Vergleich	88(36)		
Pena Roc/E	88(30)	Frost an der Basis	74(32)		
Predigtstuhl	70(36)	GS-Landen auf kleiner Fläche	76(66)		
Sapanay	55(6)	GS-Sicherheitstechnik	74(85)		
Sauerland	65(46)	GS-Starttechnik	75(22)		
Schmittenhöhe	80(95)	Hanglandung	62(16)		
Seiser Alm Spitzbühel/I	77(76)	HG-Landetechnik	75(90)		
Sierra de Maimgo/E	88(28)	Kollisionsgefahr	69(74)		
Sonnen	65(46)	Konzentration beim Fliegen	69(81), 70(76)		
Sulzberg	59(4)	Kreisen ohne Kollision	70(23)		
Tegelberg	67(31), 80(97)	Kunstflug GS	54(94)		
Teneriffa/E	59(31)	Landeanflug HG	58(16)		
Teufelsberg	88(75)	Landung HG	59(18), 85(88)		
Treh/F	81(89)	LPD-Funkgeräte Vergleich	84(38), 88(36)		
Vogesen/F	81(89)				
Wallberg	54(4), 62(39), 70(31), 74(80), 77(17)				
Wallis/CH	81(78)				
Wank	57(4), 68(6), 70(35)				
				GERÄTETECHNIK	
				Airbag	84(65)
				Akkus	87(29)
				Auftragsformular für Nachprüfung	88(64)
				Auftrieb	54(32)
				Diagonalspannung	64(76)
				Drachenmaterial, Pflege	74(42)
				Einklapper	55(24)
				Entwicklung GS	80(42)
				Festigkeit von Drachen	54(28)
				Flächenbelastung	78(24)
				Fluginstrumente	74(44)
				Flugleistung und Fläche	59(71)
				Geräteeinweisung GS	85(38)
				Gerätecheck	83(36)
				Gleitsegelleinen	74(38), 75(34)
				Gleitzahl GS	56(26)
				GPS	69(33), 82(28)
				Gütesiegel und ACPUL	66(28), 78(35)
				Herstellereprüfung HG	59(28)
				Höhenmesser	78(87)
				Jahres-Check für GS	59(25)
				Karbon: Neuer Werkstoff	65(40)
				Klassifizierung GS	59(66), 87(24)
				Kompensator	68(40)

Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)
Cross Country 142/Jens Thomas	87/T	GLEITSEGEL		Cruisair 26/Ailes de K	75/T
Desire 141/Finsterwalder	77/T	A4/22/Flight Design	74/T	Cruisair 29/Ailes de K	75/T
Desire 151/Peter Mages	74/T	A4/25/Flight Design	71/T	Callenge 10,5/Turn Point	66/T
Falcon 140/Jens Thomas	88/T	A4/28/Flight Design	72/T	Comanche 26/Firebird	64/T
Falcon 195/Jens Thomas	87/T	Advance Epsilon 2/25/Skyline Flight Gear	88/T	Comanche 29/Firebird	68/T
Foil Combat/ Enterprise Wings	63/LTA(32)	Advance Epsilon 2/28/Skyline Flight Gear	87/T	Compact 33/Pro Design	72/T
Foil 139 C2/ Enterprise Wings	69/T	Advance Epsilon 2/31/Skyline Flight Gear	87/T	Comet CX 21/STV Steger	55/LTA(21)
Funfex/Finsterwalder	57/LTA(30)	Advance Sigma III 27/Skyline Flight Gear	84/T	CX II 21/Montana	79/LTA(51)
K 4/Airwave	66/T	Advance Sigma III 30/Skyline Flight Gear	84/T	CX II 23/Montana	79/LTA(51)
K 4 Plus/Airwave	72/T	Aerologic/Fly Market	73/LTA(31)	CX II 25/Montana	79/LTA(51)
K 5/Airwave	72/T	Aerologic/Tandem 59	76/T, 73/LTA(30)	Corvette 21/Edel	64/T
Laser 12,8/Firebird	65/T, 68/LTA(34)	Aerologic 51/Fly Market	68/T	Cyclop 40 Mono/ITV	64/T
Laser 14/Firebird	68/LTA(34)	Aerologic 55/Fly Market	68/T	Cyclop 40 Biplace/ITV	65/T
Merlin 158/Franz Peter Gröger	86/T	Apache 23/Firebird	67/T, 82/LTA(51)	Dimension 24/North Sails	65/T
Milan/Bautek	65/T	Apache 26/Firebird	64/T, 82/LTA(51)	Dimension 30/North Sails	68/T, 79/LTA(51)
Milan Racer/Bautek	72/74/LTA(53), 75/LTA(47), 79(66), 82(55), 84(52), 87(60)	Apache 29/Firebird	65/T, 82/LTA(51)	Dimension 24/91/North Sails	79/LTA(51)
Nimbus 62/17/Bambis Delta Technik	60/LTA(29)	Apache II 23/Firebird	70/T, 82/LTA(51)	Dimension 27/91/North Sails	79/LTA(51)
Pamir/Bautek	61/LTA(23), 62/LTA(27)	Apache II 26/Firebird	70/T, 82/LTA(51)	Discovery 299/Montana Flugsport	86/T
Ram Air 146/Wills Wing	77/T	Apache II 29/Firebird	70/T, 82/LTA(51)	Discus 2000/50/STV Comet	72/T
Ram Air 154/Wills Wing	77/T	Apollo 22/Edel	65/T	Discus 2000/70/STV Comet	70/T
Reflex CS/Thalhofer Team	71/T	Apollo 24 Medium/Edel	64/T	Discus 2000/90/STV Comet	70/T
RCS/Guggenmos	86/T	Apollo 30/Edel	69/T	Discus 2000/110/STV Comet	72/T, 80/LTA(51)
Rumor 14,5/Solar Wings	60/LTA(29)	Argos 07/Luise Url	71/T	Discus 1000/60/Montana	77/T
Scout/Schmidler	59/LTA(24)	Aspect S/Airea	85/T	Discus 1000/80/Montana	77/T
Sensor 610 E 144/Seedwings	67/T	Aspect M/Airea	85/T	Dream A3 22/Flight Design	68/T
Sensor 611/Seedwings	72/T	Aspect L/Airea	85/T	Dream A3 24/Flight Design	68/T
Special Dimension/Europe Sails	70/T	Asterope/ITV	70/LTA(26)	Dream A3 26/Flight Design	68/T
Spectrum 165/Wills/Wing	73/T	Asterope 25/ITV	68/T	Dream 26/Flight Design	65/T, 76/LTA(47)
Speed 14 N/Schönleber	69/T	Asterope 27/ITV	67/T	Dolphin 24/Firebird	75/T
Speedfex/Finsterwalder	85/T	Asterope 27 M/ITV	72/T	Dolphin 27/Firebird	74/T
SP 11/Guggenmoos	65/T	Astra II 27/APCO	74/T	Epsilon 26/Skyline	74/T
Sting 118/Skyline	77/T	Astra 29/APCO	73/T	Epsilon 29/Skyline	74/T
Sting 154 XC/Airborne	68/T	AT 1/21/Bichlmaier	68/T	Excel II 26/Junkers Profly	86/T
Superfex/Finsterwalder	72/LTA(29)	AT 2/30/Bichlmaier	73/T	Excel II 28/Junkers Profly	86/T
Supersport 143/Wills Wing	68/T	Athlete 10,5/Falhawk	56/LTA(22)	Exception 28/Montana	77/LTA(45)
Supersport 153/Wills Wing	65/T	Atiks 31/ITV	76/T	Finesse/Madreiter	74/T
Supersport 163/Wills Wing	66/T	Atoll 100/Falhawk	68/T	Fly Market/alle GS-Muster	76/LTA(47)
UP Speed/UP Europe	87/T	Atoll 110/Falhawk	68/T	Flash/UP Europe	64/LTA(24)
UP TRX 160 E/UP Europe	70/T	Basic 28/Para Delta S.R.L.	70/T	Flash 47/UP Europe	61/LTA(24)
UP TRX 140 E/UP Europe	70/T	Basic 26/Para Delta S.R.L.	70/T	Flyair 950/Ailes de K	64/T
Vektor/Thalhofer Team	68/T	Black Magic/Airport International	67/LTA(30)	Flyair 1000/Ailes de K	64/T
XS 142 Italia/Icaro 2000	68/T	B3 26/Flight Design	75/T	Flyair 1100/Ailes de K	65/T
XS 169 Australia/Moyes	66/T	B3 29/Flight Design	77/T	Flyair 950/Ailes de K	64/T
XS 142 Race/Moyes	75/LTA(47)	Barracuda 25/Firebird	74/T	Frantic Plus S/Freex	85/T
XS 155 Race/Moyes	75/LTA(47)	Barracuda 28/Firebird	74/T	Frantic Plus M/Freex	85/T
XS 169 Australia/Moyes	75/LTA(47)	Barracuda 31/Firebird	75/T	Frantic Plus L/Freex	85/T
XT 165/Moyes Europe	71/T	Bliss/Fly Market	73/LTA(31)	Frantic Twin/Freex	85/T
XT 145/Moyes	73/T	Bliss Medium/Fly Market	68/T	Galax/Edel	84/T
XTC 150/UP	69/T	Bliss Large/Fly Market	68/T	Genair 312/Ailes de K	54/LTA(24)
XTC 170/UP	69/T	Breeze 27	74/T	Genair 510/Ailes de K	54/LTA(24)
XTR 145/UP	66/T	Comet/STV Comet	73/LTA(31)	Genair Dynamic 314/Ailes de K	54/LTA(24)
Xtralite 137/Moyes	76/T	Compact 31/Montana	74/T	Genair Dynamic 512/Ailes de K	54/LTA(24)
Xtralite 147/Moyes	76/T	Compact 35 D/Montana	74/T	Graffity/Fly Market	73/LTA(30)
		Compact 35 S/Montana	74/T	Graffity M/Fly Market	71/T
				Graffity L/Fly Market	71/T



FLY + FUN

Gleitschirmfliegen · para gliding

Drachenfliegen · hang gliding

UL-Fliegen · ul flying

Segelfliegen · gliding

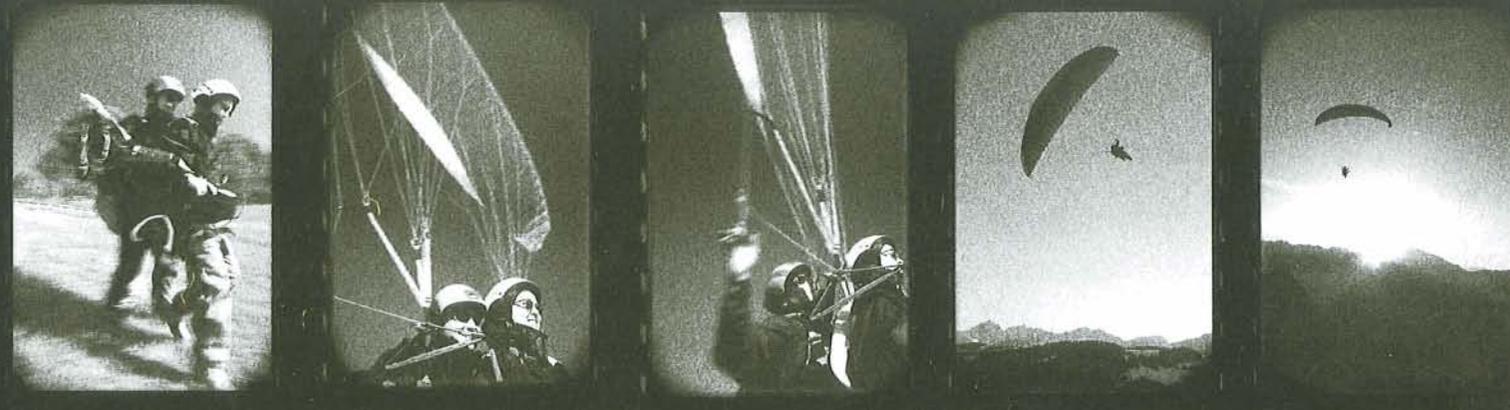
Fly+Fun induga 97

Internationale Ausstellung für den Flugsport

International aero sports exhibition

27. Februar bis 2. März 1997

MESSEZENTRUM AUGSBURG · GERMANY



frantic **twin**

DHV-GÜTESIEGEL: 2
ACPUL: BIPLACE

