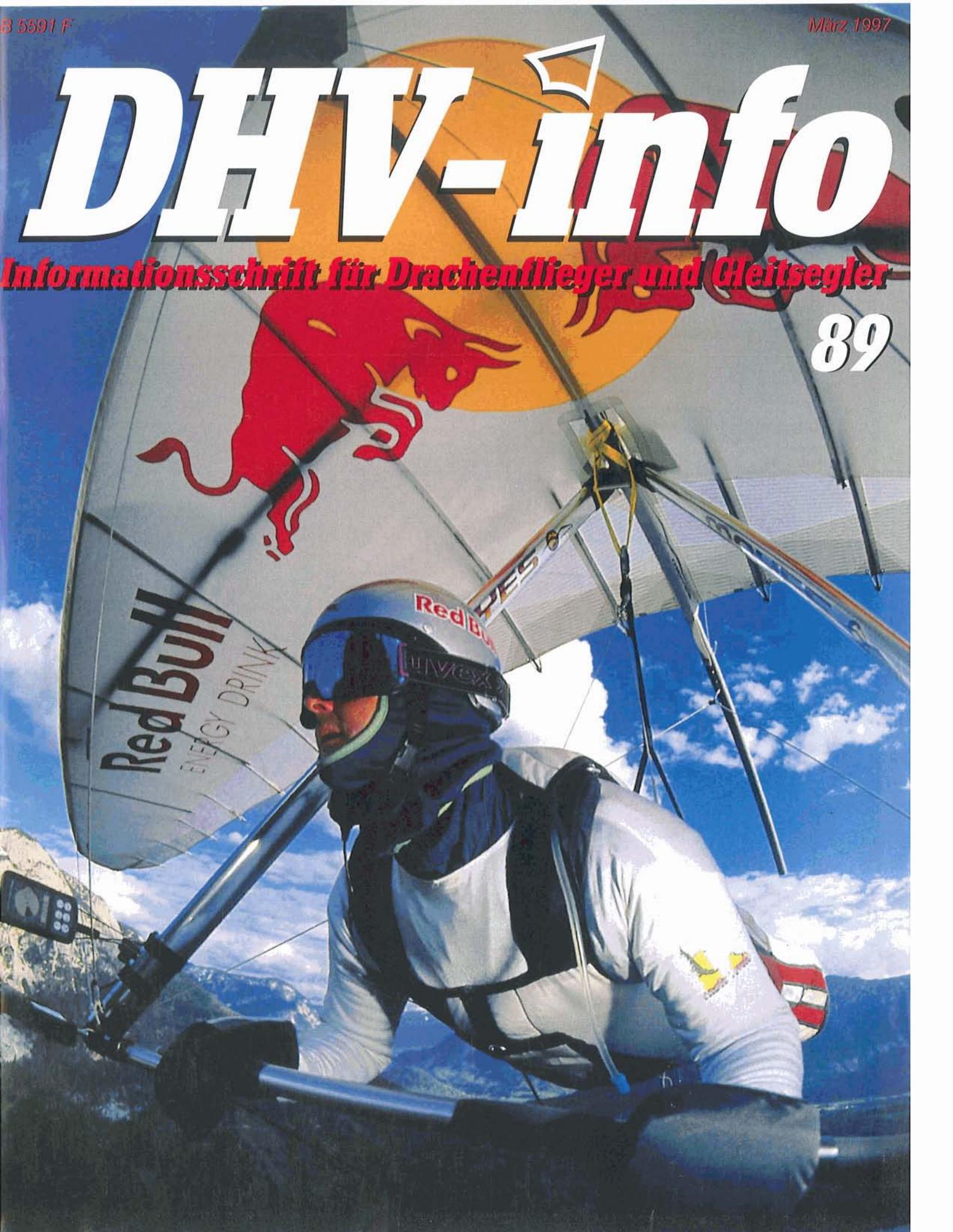


# DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

89

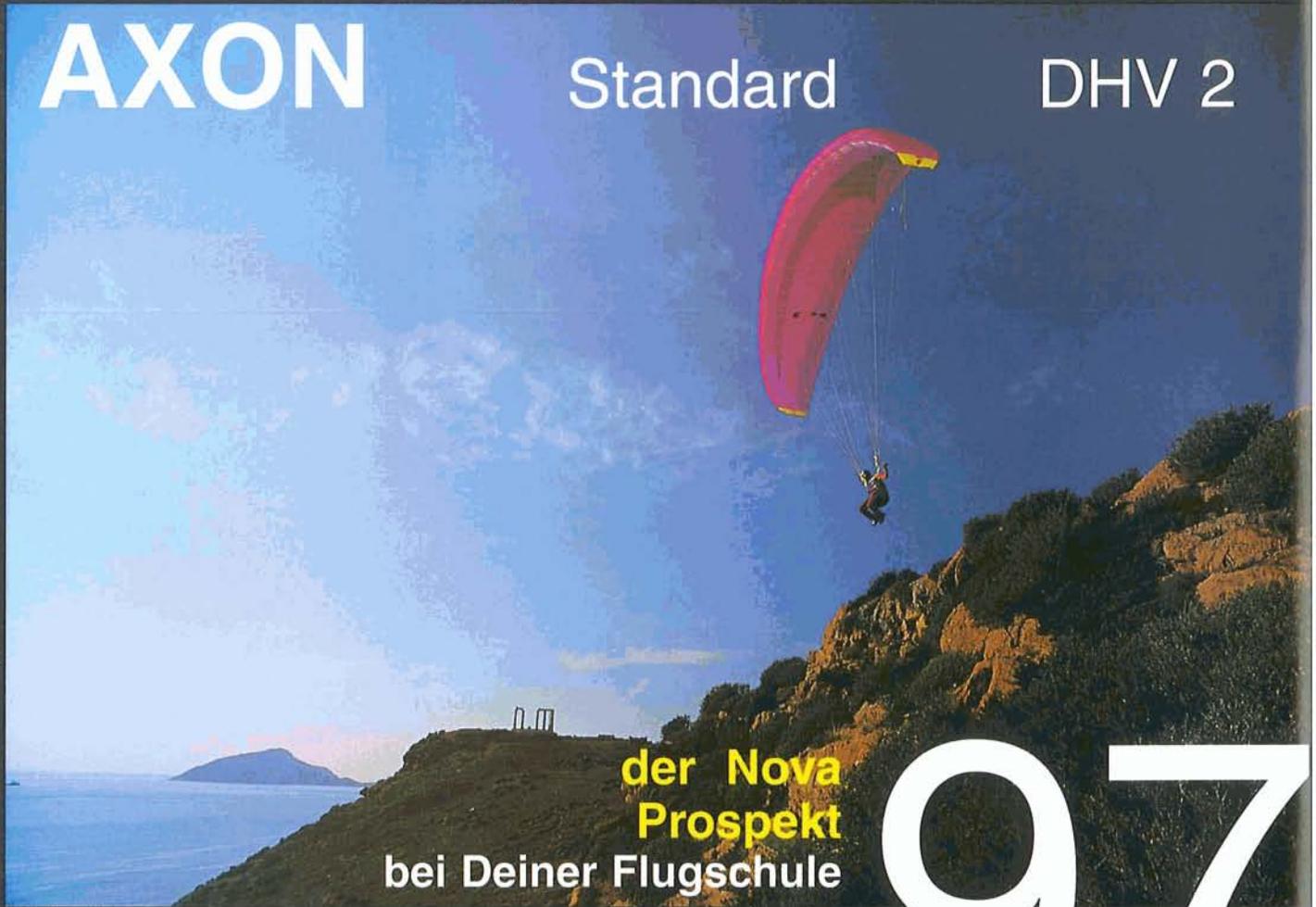


...NOVA AXON - Sieger beim Gleitwinkelwettbewerb  
Stubai Cup. NOVA AXON - Sieger beim Gleitwinkel-  
wettbewerb Stubai Cup. NOVA AXON - Sieger...

# AXON

Standard

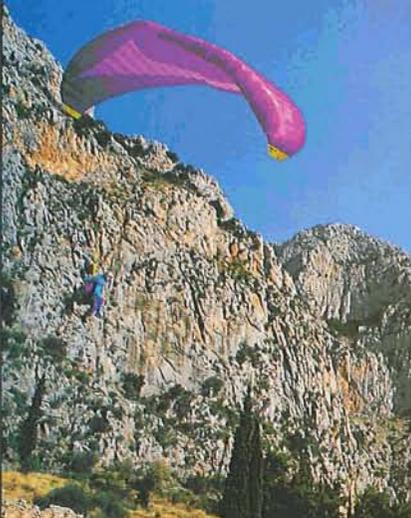
DHV 2



der Nova  
Prospekt  
bei Deiner Flugschule

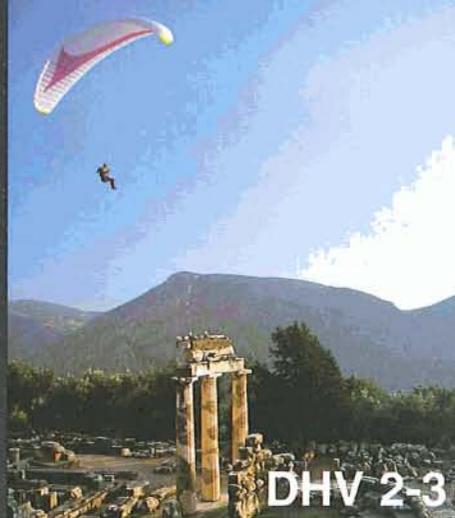
# 97

**PHILOU** classic



Standard DHV 1

**XYON 100**



DHV 2-3

Performance



High Adventure: ++41-41-6620175  
Charly / Finsterwalder: ++49-8364-1286

NOVA International: ++43-512-361340  
on the web - <http://www.cybernet.dk/nova>



Frühling wird's.

Foto: Ulrich Grill

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 12 FÜHRUNGSWECHSEL** Berichte, Bilder, Protokolle zur Jahrestagung
- 30 FLUGGELÄNDE AN DER MOSEL** Karten und Infos für Gastpiloten
- 36 FRÜHLING** Eine Einstimmung auf die neue Saison
- 40 FLACHLANDFLIEGEN** Rennstrecken in Norddeutschland
- 44 RÜCKWÄRTSSTART** Ein Tip für mehr Sicherheit
- 46 FLUGANGST** Die Psyche muß ebenso trainiert sein wie der Körper
- 48 SICHERHEITSTRAINING** Erfahrungen aus der Praxis
- 53 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
- 61 nFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
  - 61** ALLGEMEINERLAUBNIS FÜR FUNKGERÄTE
  - 61** MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER
  - 62** GELÄNDE
  - 63** FLUGSCHULEN
- 65 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit
- 76 WETTERFAXE** Erläuterungen von Manfred Kreipl

- 52** VERSICHERUNGSPROGRAMM
- 67** DHV BIETET AN
- 68** DHV VIDEO UND FILM
- 69** GEBRAUCHTMARKT
- 106** PRÜFUNGSKALENDER
- 79 INTERNET** Nützliche WWW-Adressen und Surftips
- 82 FUNKGERÄTE** Resonanz zum Bericht über die Praxisversuche
- 85 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 99 SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
- 100 RETTUNGSGERÄTE** Aufbau, Anbringung, Funktion, Pflege
- 107 FORTBILDUNGSKALENDER** Die Angebote der Flugschulen für 1997
- 114 GERMAN CUP** Ausschreibung des neuen Wettbewerbs für Einsteiger
- 116 WETTBEWERBSSPORT** Kurzberichte und Nachrichten

**Herausgeber:** Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC. Fachverband der Drachenflieger und Gleitsieger 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:**  
Klaus Tänzler (verantwortlich), Sepp Gschwendtner  
**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:** Ulrich Grill

## Tolle Preise beim DHV-Streckenflugpokal

Der DHV-Streckenflugpokal ist auch 1997 wieder bestens prämiert. Jeder Teilnehmer erhält am Saisonende bei einem gewerteten Flug das Streckenflug-T-Shirt, die fünf besten Newcomer der Drachen- und Gleitschirmwertung erhalten von Hanwag spezielle Fliegerstiefel.

Neu ist ein besonderer Pokal für den besten Doppelsitzerpiloten. Auch neu: Wenn vom Hersteller gewünscht, eine besondere Wertung für Werkteams.

Besonders erfreulich ist die Einführung eines Preisgeldtopfes für erfolgreiche Piloten. Getrennt für Drachen und Gleitschirm sind folgende Prämien vorgesehen:

1. Platz 2.000 DM
2. Platz 1.000 DM
3. Platz 500 DM

Die beste Dame und der beste Junior erhalten je 750 DM, wenn sie sich unter den besten 50 platzieren.

Außer dem persönlichen Erlebnis des Streckenfliegens gibt es also wieder »handfeste« Gründe, mit Sehnsucht auf die ersten guten Thermiktage zu warten.

## Sportzeugenausbildung

Am 8. März und 12. April 1997 veranstaltet der DHV am Sommerberg/Hochries je einen Sportzeugenlehrgang für Mitglieder. Die Lehrgangsgebühr beträgt 40 DM. Anmeldung bei Rudl Bürger, Tel. u. Fax 08032/8134.

Vereine oder Flugschulen, die in ihren Regionen DHV-Sportzeugenlehrgänge organisieren wollen, können sich ebenfalls bei Rudl Bürger melden.

## Endspurt für Verlängerungen

Seit 9.6.1996 bedürfen alle Hängegleiter- und Gleitsegelgelände der Erlaubnis des DHV gemäß § 25 LuftVG oder der Genehmigung gemäß § 6 LuftVG durch die zuständige Luftfahrtbehörde. Für die nach der früheren Allgemeinverfügung beflogenen Gelände konnte bisher die Erlaubnis nach § 25 vom Referat Flugbetrieb des DHV im Rahmen eines Verlängerungsverfahrens erteilt werden. Diese Möglichkeit besteht noch bis zum 9.6.1997. Danach ist zwingend ein Neu-Erteilungsverfahren erforderlich.

## Passagierhaftpflichtversicherung während der Ausbildung

Der DHV bietet im Rahmen des mit dem Gerling Konzern abgeschlossenen Gruppenversicherungsvertrages eine Passagierhaftpflichtversicherung an. Der Versicherungsschutz umfaßt die persönliche gesetzliche Haftpflicht der Piloten aus der Beförderung von Personen in Hängegleitern und Gleitsegeln. Die Jahresprämie für diese Versicherung beträgt 850 DM. Dieser Betrag gilt jedoch nur dann, wenn der Pilot die zum doppelsitzigen Fliegen erforderliche Zusatzberechtigung bereits erlangt hat. Befindet er sich noch in der Ausbildung, wurde die Prüfung also noch nicht abgelegt, so ist eine zusätzliche Prämie in Höhe von 425 DM pro Person für die Dauer der Ausbildung zum Erwerb der Passagierflugberechtigung zu bezahlen. Hierbei handelt es sich um eine Einmal-Prämie, welche den gesamten Zeitraum von Beginn der Schulung bis zu deren Abschluß mit bestandener Prüfung abdeckt. Der Grundversicherungsbetrag in Höhe von 850 DM gilt dagegen jeweils für ein Jahr. Obwohl der Abschluß einer Passagierhaftpflicht in Deutschland gesetzlich nicht vorgeschrieben ist (im Gegensatz zu Österreich) rät der DHV zum Abschluß einer solchen Versicherung.

## Gleitschirmpilotin zur Bürgermeisterin gewählt

Regina Heldmann, aktive Gleitschirmfliegerin seit 1988, wurde im Oktober '96 von den 8000 Bürgerinnen und Bürgern der

Kasseler Stadtrandgemeinde Ahnatal in direkter Wahl zur neuen Bürgermeisterin gewählt. Sie ist damit nicht nur die erste Frau, die in dieser Region ein solches Amt bekleidet, sondern wohl auch die erste gleitschirmfliegende Bürgermeisterin Deutschlands.

Regina Heldmann will ihren Sport auch weiterhin ausüben. Sie wird also auch zukünftig am Himmel über ihren bevorzugten Flugrevieren im Sauerland und Werrabergland, in Kärnten und auf Lanzarote anzutreffen sein.

## Vorbild für Junge

Daß Alter im Flugsport nicht vor Leistung schützt, zeigt ein Zeitungsartikel über Streckenflüge des Gleitschirmclubs Inntal im Oberbayerischen Volksblatt. Der Bericht über das erfolgreiche Jahr des Clubs endet: »Sportwart Raffler vergaß nicht, Dengler als Vorbild für Jüngere herauszustellen, hat doch dieser die 97 Kilometer (neben noch weiteren Streckenflügen) in jenem Jahr erreicht, in dem er seinen 70. Geburtstag feiern konnte!«



Foto: Rudolf Heldmann



## Drachentransport

Die italienische Straßenverkehrsordnung birgt für Drachenflieger teure Tücken. Der Drache darf nicht über die Vorderkante des Fahrzeuges hinausragen und er darf nach hinten nicht mehr als 3/10 der Fahrzeuglänge überhängen. Außerdem muß hinten eine rot/weiß gestreifte reflektierende Warntafel angebracht sein. Diese Regel gilt auch für Bikes, Surfbretter usw. Zuwiderhandlungen werden mit Geldbuße in Höhe von 1 Mio. bis 4 Mio. Lire geahndet, also mit dem halben Wert eines Drachens.

## 1. Internationales Bergsport Filmfestival in Berchtesgaden

Die Hängegleiterszene war beim Festival durch einen Film von Para-Taxi Berchtesgadener Land übers Gleitschirm- und Passagierfliegen vertreten. Von über 60 eingesandten Filmen wurde dieser von Peter Beierl und Sven Hosse produzierte Streifen mit weiteren 10 Filmen ausgewählt und dem interessierten Publikum vorgestellt. Leider hat es nicht zu einer Prämierung gereicht. Dafür strahlte die ZDF-Fernsehsendung »Aspekte« Ausschnitte dieses Films aus. Zuvor waren Filmausschnitte in der ARD-Sendung »Die Goldene Eins« zu sehen.



### Fliegen für einen guten Zweck

Eine gute Aktion für den Flugsport, aber auch für bedürftige Ausländer-

und Aussiedlerkinder, veranstaltete DHV-Testpilot Harry Buntz zusammen mit der Heidenheimer Zeitung.

## Gebrauchte Barographen

Bei der Dokumentation für den Streckenflugpokal wird für Gleitschirmpiloten ein Barograph verlangt. Für die Junioren unter den Einsteigern ist dies oft eine starke finanzielle Belastung. Da viele der langjährigen Teilnehmer bereits mit Geräten der neuesten Generation fliegen, haben manche von ihnen noch einen funktionsfähigen Barograph älterer Bauweise im Keller. Sollte nun ein Pilot ein ausgedientes Gerät spenden wollen, nehmen wir es gerne entgegen und vermitteln es an Einsteiger weiter.



## Neues Fluggebiet in der Türkei

In Ören (Zielflughafen Bodrum oder Izmir) wird ab dem 5. April 1997 ein völlig neues Fluggebiet in der Türkei eröffnet. Hier entsteht ein Drei-Sterne-Hotel direkt am Strand in ruhiger Lage am Ortsrand. Der Hausberg liegt beherrschend über der Bucht. Von zwei betonierten Startplätzen (S und SO) in 640 m Höhe über dem Meer sind thermische und laminare Flüge möglich. Gelandet wird direkt am Strand neben dem Hotel oder man versucht auf Strecke zu gehen. Weitere Flugberge werden 1997 erschlossen. Ein umfangreiches Sportangebot wie Tennis, Klettern (Klettergarten), Mountain-Biken, Motorradtouren, Wandern/Trekking und alle Wassersportarten kann außerdem genutzt werden. Infos bei Sunflight Sportreisen, Tel. 08682/9917, Fax 95940.

## Neue Vereine im DHV

Wir begrüßen herzlich:

**Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde »Altes Lager« e.V. im DCB**

Roland Knupper  
Buntzelstraße 91  
12526 Berlin

**Luftsportvereinigung Greiling e.V.**

Michael Melzer Tölzer  
Str.58  
83677 Greiling

## 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.

## Weltrekorde von Jo Bathmann anerkannt

Die FAI hat das am 17. Juni 1996 an der Schmittenhöhe gestartete 205-km-FAI-Dreieck von Jo Bathmann als Weltrekord anerkannt.

Jo Bathmann zu dem Flug: »Das war das i-Tüpfelchen, die Sahne auf meiner Fliegerlaufbahn.«

Der Flug wurde auch als Geschwindigkeitsweltrekord über ein 200-km-FAI-Dreieck bestätigt. Der Geschwindigkeitsrekord ist mittlerweile von dem Franzosen Jean Souviron mit einer Schnittgeschwindigkeit von 27 km/h überboten worden.



Jo Bathmann, mit einem vom Delta Club Bavaria Ruhpolding überreichten Preis »Adler in Ketten«.

## Doppelsitzerflüge begeistern Kurgäste

Aufgeschlossene Fremdenverkehrsdirektoren haben den Nutzen des Gleitschirmfliegens als Werbeträger erkannt. Nicht nur als Werbefläche sind die bunten Segel bestens geeignet, sondern auch für aktive Gäste sind Passagierflüge eine tolle Erweiterung des Freizeitangebots.



Foto: Peter Kummel

## Erste Stationen im DHV-Wetternetz

Das Projekt Wetternetz macht Fortschritte. Der DHV hatte für die Anlagen günstige Konditionen ausgehandelt. Er unterstützt die Vereine bei der Beschaffung der einzelnen Wetterstationen mit einem Zuschuß in Höhe von 2.000 DM und bei notwendigem Mobiltelefon- und Solarstrombetrieb mit zusätzlichen 1.000 DM. Einige Vereine haben die Meßstation bereits angeschafft und in ihren Fluggeländen installiert. Die über Telefon abrufbaren Ansagen beinhalten unter anderem detaillierte Angaben über die Windstärke und -richtung. Die Liste der Stationen wird in den nächsten Info-Ausgaben fortlaufend ergänzt.

Geländename	Geländehalter	Telefon
Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0171/8236162
Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau	07083/51385
Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/951377

## Fluglehrer gesucht

Die Flugschule »Startplatz-Paragliding« sucht für ihren Schulungsbetrieb in Thüringen einen Gleitschirmflugehrer

Kontakt: 0172/3609629.

## Bau Dir ein Museum!

Willst auch Du Deinem Sport ein festes Haus geben, das kulturelle Erbe von Francis Rogallo erhalten? Wir helfen Dir dabei. Werde Mitglied im

## Förderverein Erstes Hängegleitermuseum der Welt e.V.

Jahresbeitrag: Einzelmitglied: 50.- DM, Vereins- und Firmenmitgliedschaft 150.- DM.

Weitere Informationen und Aufnahmeanträge beim 1. Vorsitzenden Dr. Werner Michel, In den Gärten 3, D-64750 Lützelbach oder Schriftführer G. Burghardt, Auf der Bitz 3, D-66871 Pfeffelbach, Tel. und Fax 06384/1482

# FRAGEN AN DEN DHV

? *Trifft es tatsächlich zu, daß Gleitschirmflieger und Drachenflieger im kontrollierten Luftraum ohne spezielle Freigabe durch die Flugsicherung fliegen dürfen?*

Antwort: Das BMV hatte mit Schreiben vom 23.7.1993 die Einschränkungen für die Benutzung des kontrollierten Luftraumes für uns aufgehoben. Seither steht einer Nutzung des Luftraums der Klasse E durch Luftsportgeräte nichts im Wege.

? *Bin ich als Vereinsmitglied automatisch haftpflichtversichert?*

Nein, der DHV hat zwar für seine Mitgliedsvereine mehrere Versicherungen, z.B. für das Vereinsgelände, abgeschlossen, damit ist jedoch die Gerätehaftpflichtversicherung für das Fluggerät des Piloten nicht abgedeckt. Diese schließt jeder Pilot selbst ab. Allerdings erhält jeder Pilot durch seine DHV-Mitgliedschaft automatisch und kostenlos weiteren Versicherungsschutz, z.B. die Bergungskostenversicherung, welche je Einzelfall Bergungskosten für den Piloten bis zu 3000 DM abdeckt. Einzelheiten siehe Versicherungsprogramm Seite 52.

? *Welche Unterlagen sind für die Teilnahme an einer Pilotenprüfung des DHV erforderlich?*

Im Ausbildungsnachweis-Heft des DHV muß die für die Zulassung zur Prüfung erforderliche Ausbildung dokumentiert und von der Flugschule bestätigt sein. Der Ausbildungsnachweis ist bei der Prüfung vorzulegen und eine Kopie der betreffenden Seite zusammen mit den Prüfungsunterlagen abzugeben. Die weiteren Unterlagen sind abhängig von der jeweiligen Prüfungsart. Daher sollte unbedingt vor der Prüfungsteilnahme mit einer Flugschule Rücksprache gehalten werden.

? *Wann tritt die neue LuftPersV in Kraft?*

Nach dem Zeitplan des Bundesverkehrsministeriums im Herbst 1998.

? *Ab wann fällt beim Wechsel vom Hängegleiten auf Gleitsegeln und umgekehrt die Prüfung weg?*

Mit Inkrafttreten der neuen LuftPersV fällt die Prüfung weg und die Ausbildung reduziert sich auf den Grundkurs plus 10 Höhenflüge in der jeweils anderen Sportart. Übrigens soll der in der einen Sportart erworbene B-Schein künftig auch automatisch für die andere Sportart erweitert werden, wenn der dazugehörige A-Schein hinzukommt.

? *Wie ist die Windenführerberechtigung zu verlängern?*

Der DHV will in der neuen LuftPersV eine praxisgerechte Regelung verwirklichen. Bis dahin gilt: Zur Verlängerung der Berechtigung ist eine Auflistung von mindestens 30 Windenfahrten innerhalb der letzten 24 Monate an den DHV mit der Bearbeitungsgebühr von 10 DM für DHV-Mitglieder und 20 DM für Nichtmitglieder zu senden. Inhaber der Berechtigung für stationäre und mobile Winden müssen je 20 Windenfahrten nachweisen.

? *Ab wann gilt die neue Regelung für den B-Schein, wonach die Praxisprüfung durch den Nachweis eines Streckenfluges ersetzt wird?*

Der 10-km-Streckenflug mit Flugauftrag für Gleitsegeln und von 20 km für Hängegleiten ist in Österreich zur Erlangung der Überlandberechtigung bereits erforderlich. In Deutschland wird er mit der neuen LuftPersV kommen. Bis dahin ist zur Erlangung des B-Scheins weiterhin die Praxisprüfung zu absolvieren.

## Deutscher Hängegleiterverband

Wir sind der Bundesfachverband für den  
Drachenflug- und Gleitschirmflugsport.  
Wir suchen eine(n) kontaktfreudige(n) und erfahre(n)

### Leiter(in) Öffentlichkeitsarbeit

✂ Sie betreuen eigenverantwortlich den Verband in allen Belangen der Öffentlichkeitsarbeit und arbeiten in unserer Geschäftsstelle am Tegernsee mit einem jungen Team zusammen. Das Aufgabenspektrum reicht dabei von der strategischen Kommunikationsberatung bis hin zur tagesaktuellen Pressearbeit.

↪ Als Chefredakteur unserer Mitglieder-Informationszeitschrift und unserer Homepage liegt einer Ihrer Schwerpunkte auf der Optimierung des Produktionsablaufs und der Steigerung der Aktualität.

✂ Sie haben nach einem Hochschulstudium oder nach einer adäquaten journalistischen Ausbildung einschlägige Berufserfahrung erworben und beherrschen die PR-Instrumente.

↪ Ihr Auftreten ist überzeugend, gewandt und kompetent.

✂ Einen sicheren Schreibstil, sehr gutes Englisch und MS-Office-Kenntnisse setzen wir voraus. Know-how in den Bereichen Internet und DTP sind erwünscht.

↪ Wenn Sie daran Freude haben, in kollegialer Atmosphäre kreativ zu arbeiten, senden Sie uns bitte Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung und des möglichen Eintrittstermins.

Unterlagen bitte an:  
Deutscher Hängegleiterverband e.V.,  
z.H. Herrn Tänzler,  
Postfach 88,  
83701 Gmund am Tegernsee



# NEU AUF DEM MARKT

## »Adrenalin«

In seinem neuesten Video befaßt sich Filmemacher Henry Hauck mit dem Kunstflug beim Gleitschirm- und Drachenschnurfliegen. Mit interessanten Bildern zeigt er Faszination, gleichzeitig aber auch Gefährlichkeit dieses fliegerischen Extrembereiches. Verschiedene Einstellungen mit der an Gleitschirm, Drachen und Segelflugzeug befestigten Kamera zeigen die hohen Belastungen, die Pilot und Gerät bei diesen Manövern auszuhalten haben. Dem gegenübergestellt wird die Schönheit und Attraktivität des Kunstfluges, demonstriert in perfekten Manövern von Spitzenpiloten. Die in diesem Videofilm gezeigten Manöver sind nicht zur Nachahmung

empfohlen.

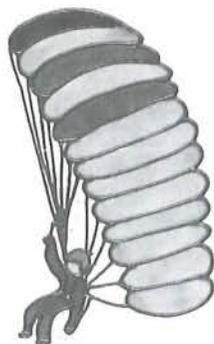
Vertrieb Henry Hauck, Fax 089/1665833, Preis DM 39,95.



## Gleitschirmflieger als Fensterbild

Rüdiger Leonhardt fertigt selbsthaftende (kein Aufkleber) Gleitschirmfensterbilder im Tiffanystil. Die Bilder sind jederzeit umplazierbar. Tageslicht genügt für diesen schönen Fensterschmuck. Informationen unter Tel.

0621/664629 von Mo. bis Fr., 18.00 bis 21.00 Uhr.



## Helmeinbausets für Icom IC A3 + IC A - 22E

Finsterwalder GmbH und Charly Produkte haben in Eigenregie ein Helmeinbauset für Icom-Geräte entwickelt. Dieses Helmeinbauset hat als besonderen Vorzug einen Trennstecker mit Zugentlastung am Helm sowie einen Fingertaster für HG-Piloten und GS-Piloten. Mikro- und Hörer sind sehr klein und können daher in fast jeden Integral-Helm eingebaut werden. Der Preis beträgt 155 DM. Nähere Auskünfte unter Tel. 089/8116528.



Foto: Burkhard Martens

## Streckenflugvorträge

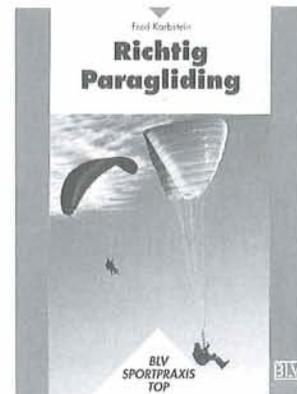
Der erfolgreiche Streckenflugpilot und Gleitschirmfluglehrer Burkhard Martens bietet allen Clubs und Flugschulen an, einen Vortrag über die Technik des Thermikfliegens unter spezieller Berücksichtigung des Streckenfliegens zu halten. Es werden nicht nur die technischen Gesichtspunkte des Zentrierens und seiner Besonderheiten erläutert, es werden auch Streckenflugplanung, Starttaktik und Flugstil bis zum GPS unterstützten Endanflug erläutert.

Die Vorträge können individuell auf die gewünschten Schwerpunkte zugeschnitten werden, sei es nun eher eine Einführung ins Streckenfliegen oder die Besonderheiten des Wettkampffliegens. Es stehen mehrere Diavorträge ausgewählter aufbereiteter Streckenflüge bereit. Auskunft bei Burkhard Martens, Herwarthstraße 14, 83661 Lenggries, Tel. 08042/3934 o. 08041/78100.

## Neues Lehrbuch

Der Gleitschirmfluglehrer Fred Karbstein hat ein Lehrbuch geschrieben: »Richtig Paragliding«. In dem gut illustrierten Taschenbuch vermittelt er vor allem Grundwissen für Flugbegeisterte und Anfänger.

Richtig Paragliding, Fred Karbstein, BLV Sportpraxis, ISBN 3-405-14989-4, 24,90 DM.



# NEU AUF DEM MARKT

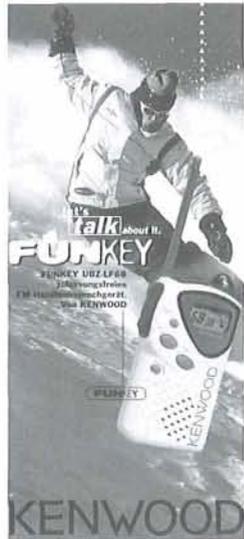
## APCO macht jetzt auch DHV-Gütesiegel

Einer der großen Gleitschirm-Hersteller, APCO aus Israel, hat sich nun auch entschlossen, einen Teil seiner Produkte dem Gütesiegelverfahren des DHV zu unterziehen. Das neue Gurtzeug »Contour« hat den strengen DHV-Test bereits geschafft, weitere Geräte, auch Gleitschirme sind im Gütesiegelverfahren.



## Neues LPD-Funkgerät mit Störsperr

Die Fa. Kenwood hat mit dem neuen Funkey ein neues Funkgerät der LPD-Klasse (Low Power Device) für jedermann vorgestellt. Von seinen Leistungsdaten ist es vergleichbar mit den bereits bekannten Eio und LPD II. Neuerungen sind die um 180 Grad klappbare Antenne, ein spritzwassergeschütztes Gehäuse und das sogenannte CTCSS (Continuous Tone Coded Squelch System). Auf deutsch könnte man es übersetzen mit dauerencodiertes Störsperrsystem. Das bedeutet, daß dem Sendesignal ein nicht hörbarer Ton überlagert wird. Mit diesem Ton kann selektiert werden, was beim Empfänger am Lautsprecher ankommt. Durch den enormen Zuwachs an Jedermann-Funkgeräten und die trotz geringer Sendeleistung weit überbrückbaren Entfernungen, könnte es passieren, daß der Funkbetrieb durch Dritte gestört wird. Auf dem eingestellten Kanal kann eine von 38 CTCSS-Frequenzen ausgewählt werden. Am Empfänger wird dann nur das Signal



auf den Lautsprecher gegeben, welches den vereinbarten nicht hörbaren Ton enthält. Somit sind bei 68 Kanälen und 38 CTCSS-Frequenzen 2584 verschiedenen Einstellungen möglich, auf die sich Sender und Empfänger einstellen können.

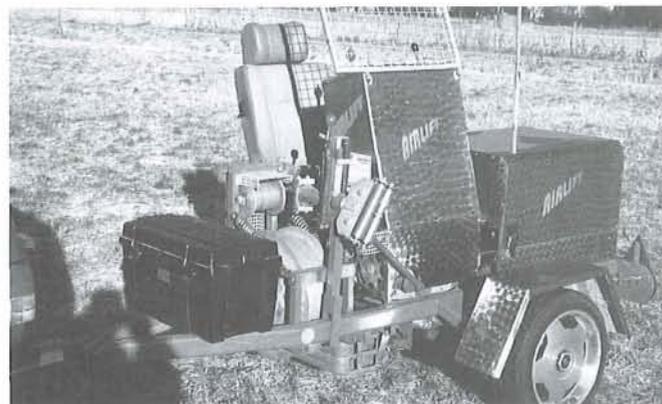
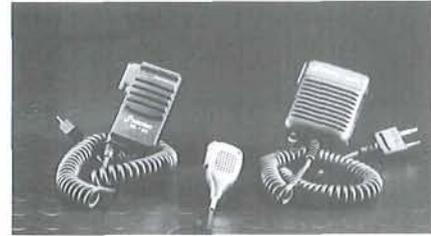
Infos unter Tel. 06126/989146, Fax 989148 oder <http://home.t-online.de/home/ThorstenBraun/>

## Lautsprecher-Mikrofone für Funkgeräte

Stabo bietet eine große Auswahl kleiner Lautsprecher-Mikrofone für

Handsprechfunkgeräte im Betriebsfunk, CB, Amateurfunk, Flugfunk und für die smarten LPD-Minis an. Die Preise reichen von 58 bis 99 DM. Steckt das Funk-Handy im Gurtzeug, kann es bei Benützung eines Lautsprecher-Mikrofons dort verbleiben, und trotzdem läßt sich bequem auf dem eingestellten Kanal hören und sprechen.

Nähere Informationen von Stabo, Tel. 05121/76200.



## Schleppwinde

Eine nach Herstellerangabe durch äußerst geringe Drehzahl des wassergekühlten Opel-Motors sehr leise und lauffuhige Winde, ist die gütesiegelgeprüfte »Airlift« Schleppwinde PSoI. Sie ist vibrationsfrei durch eine spezielle Alu-Seiltrommel, das Schleppseil Dyneema bringt Gewichtersparnis und längere Haltbarkeit. Ein Probeschlepp in Alfeld/Leine ist jederzeit möglich. Wartungsmöglichkeit im süddeutschen Raum besteht bei Fa. Adelwarth, 87745 Haselbach. Weitere Informationen bei Knut Schwertfeger, Tel. 05181/23383, oder Eberhard Schwer, Tel./Fax 05060/751.

## Gleidra '97

Außerdem findet am 5.4.1997 in Seelbach bei Lahr, Poststraße 7, Beginn 10.00 Uhr, eine Infoveranstaltung über die neue Generation der turmlosen Hängegleiter statt. Hier besteht die Möglichkeit für Privatpiloten, ihren Hängegleiter oder Gleitschirm zum Verkauf anzubieten. Zur Stärkung gibt es kleine Bauernvesper sowie Kaffee und Kuchen. Info unter Tel. 07823/2285, Fax 07823/3177.

# flugschule g

## ...checkt und repariert Dein Fluggerät

- Autorisierte Checkstelle für Wills Wing, Impuls und Seedwing
- 2-Jahres Checkstelle für Gleitschirme
- Packservice für alle Rettungsgeräte

## ...berät Dich beim Ausrüstungskauf

- Vorführgeräte aller namhaften Drachen- und Gleitschirmhersteller
- komplettes Equipment in unserem 120 qm großen Laden
- Geschäftszeiten:  
täglich von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr  
und von 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr



22./23. März sowie 27./28. September

**Drachen- und Gleitschirmfestival im Zillertal**



## ...bildet Dich weiter



Samstag, 8. März für Drachenflieger  
Sonntag, 9. März für Gleitschirmflieger  
**Perfektionierung Deines Start- und Landestils**



Samstag, 15. März 16.00 Uhr  
**Gurtzeug und Fluginstrumentenmesse**  
Sonntag, 20. April ab 8.00 Uhr  
am Flugplatz Tannheim bei Memmingen  
**Infotag über Trike, Motorgleitschirm und UL-Schlepp**



8. bis 12. Mai  
**Paradies Zillertal – Thermik- und Streckenfluglager für Gleitschirmflieger**



8. bis 10. August  
**Sicherheitstraining am Achensee**



Sonntag, 9. November 17.00 Uhr  
**Training für den Fall des Falles – Rettungsgerätewerfen in der Turnhalle**



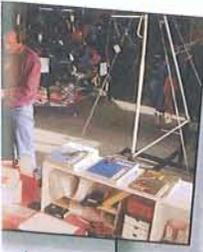
# öppingen...



## ...verreist mit Dir in die schönsten Fluggebiete

Überlasse Deine kostbare Urlaubszeit unserem Organisationstalent

-  27. März bis 1. April  
**„Kärnten is a Wahnsinn“ – Ostern in Greifenburg**
-  24. bis 27. April  
**Geheimt(r)ip Feltre und Bassano**
-  1. bis 5. Mai  
**Ausflug in die Schweizer Alpenwelt**
-  29. Mai bis 1. Juni  
**Die schönsten Fluggebiete des Elsaß**
-  7. bis 15. Juni  
**Rundreise durch die interessantesten Fluggebiete Savoies (Frankreich)**
-  20. bis 22. Juni  
**Alpines Highlight Lechtal**
-  9. bis 13. Juli  
**Kreuz und quer durch Tirol – Zillertaler Flugbergrunde + Pinzgau**
-  17. bis 27. Juli  
**Flugurlaub total – Fliegen wie Gott in Frankreich Millau und die Düne von Arcachon**
-  16. bis 22. August  
**Mal richtig Urlaub machen – Kärnten im Sommer**
-  23 bis 31. August  
**Newcomer – Fliegerurlaub in Slovenien**
-  4. bis 14. September  
**Im Dufte der Provence – Tour durch die schönsten Fluggebiete Südfrankreichs**
-  2. bis 5. Oktober  
**Erst trägst Du ihn, dann trägt er Dich – Bergwanderfliegen in den Dolomiten**
-  25. Oktober bis 2. November  
**Reif für die Insel – Fliegerurlaub auf Elba**
-  15. bis 23. November  
**Fliegen in der Sierra Nevada und an der Südküste Spaniens**
-  27. Dezember bis 6. Januar  
**Wintert(r)ip Bassano/Monaco**



### Interessiert?

Dann fordere doch einfach unser ausführliches Reise-Fortbildungsprogramm an.





**Sieger des Jahres 1996:**  
 von links hinten: Vater von Corinna Schwiigershausen, Manuela  
 Schneider, Rosi Brams, Bob Baier, Monique Werner, Jürgen  
 Tulzer, Holger Bolz, Thomas Rauch  
 Vorne: Oliver Rössel, Andrea Niederacher, Berni Koller, Sepp  
 Gschwendtner, Moritz Matschoss



**Monique Werner**  
 mit FAI-Auszeichnung,  
 erhalten für  
 ihren selbstlosen  
 Rettungseinsatz  
 bei der Frauenwelt-  
 meisterschaft



**Guido Gehrmann, Dritter der**  
 Europameisterschaft im  
 Drachenfliegen



**Abendshow**



**Das Veranstaltungsteam des DFC Trier**



Jo Konrad, rechts, wird am Vorstandstisch begrüßt



Peter Janssen beim Schlußbericht

## Jahreshauptversammlung 1996

# FÜHRUNGS WECHSEL

**Standing Ovations für den  
scheidenden Vorsitzenden  
Peter Janssen  
95% Stimmen für den  
Nachfolger Charlie Jöst**

17 Jahre lang, seit Gründung, hat Peter Janssen den Verband geführt. In dieser Zeit hat sich der DHV zur zweitgrößten Drachen- und Gleitschirmfliegervereinigung der Welt (nach Japan) entwickelt. Die Drachen- und Gleitschirmflieger genießen eine für deutsche Verhältnisse außergewöhnliche Freiheit im Luftraum. Die Bundesregierung hat die hoheitlichen Aufgaben für unseren Sport auf den Verband übertragen. Die Piloten erhalten erstklassige Serviceleistungen und in der Flugsicherheit in Deutschland gilt als beispielhaft.

Nach dieser Aufbauzeit kam es im Vorstand zu Diskussionen über den künftigen Kurs des DHV und dessen Führungsstruktur. Inhaltlicher Auslöser waren Vorschläge der Unternehmensberaterfirma Maib zur besseren Nutzung der Vermarktungsmöglichkeiten des DHV. So sollten z.B. durch eine Neukonzeption des Infos höhere Werbeeinnahmen erzielt werden.





**Die Teamchefs Drachen und Gleitschirm Ernst Schneider (l.) und Stefan Mast**



**Schleppfachmann Horst Barthelmes wird zu nächtlicher Stunde auf die Bühne geschleppt**

Die Mehrheit im Vorstand unterstützte zudem Vorschläge, die Führungsstruktur der Größe des Verbandes anzupassen und Vorsitz, Geschäftsführung und Justitiartätigkeit auf drei Personen zu verteilen.

Wie es sich für einen demokratischen Verband gehört, wurden die Mitglieder auf den Regionalversammlungen über die Hintergründe der Differenzen innerhalb des Vorstandes informiert. Sie beteiligten sich konstruktiv an diesen Diskussionen in den Regionalversammlungen, es gab Rekordbesuch. Auf den Regionalversammlungen wurde deutlich: Die Mehrheit stimmt der neuen Führungsstruktur zu. Die Mitglieder wollen, daß das Info unabhängig bleibt und seine Qualität behält. Das war dann auch die Richtschnur für die Jahrestagung, wo der Vorstandsantrag zur Öffentlichkeitsarbeit breite Zustimmung erhielt.

Am Ende das allseits akzeptierte Ergebnis: Der DHV bleibt auf

seinem bisherigen Kurs. Dafür stehen die beiden Nachfolger von Peter Janssen, als neuer Vorsitzender Charlie Jöst und als Geschäftsführer Klaus Tänzler. Für Rechtsprobleme bleibt Peter Janssen künftig als Justitiar dem Verband erhalten.

Bei den Vorstandswahlen gingen der Vorsitzende Charlie Jöst und der Technikvorstand Knut von Hentig glatt durch, beide ohne Gegenkandidat. Heftig umkämpft war jedoch die Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden. Gleich 6 Kandidaten bewarben sich um dieses Ehrenamt. Das Rennen gewann im zweiten Wahlgang Jo Konrad, der bereits Vorsitzender des DULV ist.

Nach getaner letzter Arbeit als Wahlleiter übergab Peter Janssen die Versammlungsführung an seinen Nachfolger Charlie Jöst und wurde mit minutenlangen »ständig ovations« an seinen Delegiertenplatz geleitet.

## Peter Janssen

Vor 23 Jahren geschah etwas, was sich später für die Drachenflugbewegung in Deutschland als glückliche Fügung herausstellen sollte. Peter Janssen hebt mit einem von Mike Harker geliehenen Bennet-Gleiter ab und ist fortan vom Drachenfieber infiziert. Gleich danach baut er seinen eigenen Drachen in einer Tegernseer Schreinerwerkstatt. Daß die Hälfte des Bauplans fehlte, konnte seinem Enthusiasmus ebensowenig trüben, wie die Kommentare der Schaulustigen. Zur allgemeinen Verblüffung fliegt er tatsächlich mit dem 20-qm-Ungetüm. Mit laut knatterndem Segel, jede Landung ein Glücksfall. Weil er diese Experimente übersteht, samt Rückenwind, Leeturbulenz, sturzähnlichem Sinken und Strömungsabriss eröffnet er die Drachenflugschule Tegernseer Tal und schreibt zusammen mit zwei weiteren Autoren das erste Buch »Drachenfliegen für Anfänger und Fortgeschrittene«.

Ein Schlüsselerlebnis bewegt Peter Janssen dazu, sich für mehr Sicherheit im Drachenflugsport zu engagieren. Er beobachtet, wie ein Pilot seinem Bruder das Drachenfliegen beibringen will, auf Skiern an einem 1000 m tiefen Steilabfall am Rofan. Der Schüler überlebt, weil er nicht Skifahren kann.

Peter Janssen organisiert mit anderen die Gründung des Verbandes Deutscher Drachenflieger, um er-

ste Qualitätsstandards zu setzen. 1977 wird der Jurist zum Vorsitzenden der neuen Sportfachgruppe Hängegleiten im DAeC gewählt. So lernt er die Probleme eines Verbandes kennen, der durch die Untergliederung in Landesverbände und Sportfachgruppen mit ihren zahllosen Geschäftsstellen, Vorstandschaften und Versammlungen die Mitgliedsbeiträge für den internen Betrieb verbraucht. Als der DAeC die Reformansätze des Revoluzzers Janssen ablehnt, treibt der kurzerhand die Gründung des DHV voran. 1979 machen sich die Drachenflieger selbstständig.

Straffe Führung, Kompetenz und Unabhängigkeit, das waren die Leitideen von Peter Janssen für den DHV und 17 Jahre lang sein Erfolgsrezept. Die Gründerzeit lebte wieder auf, als sich vor 10 Jahren das Gleitschirmfliegen entwickelte. In der Folge hatte Peter Janssen an der rechtlichen Absicherung beider Sportarten und der Erweiterung des Luftraums wesentlichen Anteil. Nun nimmt er Abschied, in der Gewißheit, für unseren Sport in Deutschland ein stabiles Fundament gelegt zu haben. Peter Janssen ist in seinen Anwaltsberuf zurückgekehrt und steht dem DHV weiterhin als Justitiar zur Verfügung. Wir danken ihm dafür, daß er einen wesentlichen Abschnitt seines Lebens in den Dienst unseres Sports gestellt hat.



## Charlie Jöst

Der neue Vorsitzende stellt sich vor

»Ich erinnere mich noch gut an meine erste Begegnung mit dem DHV. Es war die Stunde 1 in der noch ganz jungen Verbandsgeschichte, diese erste DHV-Hauptversammlung am 23. Februar 1980 in Loffenau. Mißtrauisch hatten zuvor wir Piloten der »Bergsträßler Drachenflieger« die neue Entwicklung beobachtet. Erst hatten 1977 die Landesverbände des Deutschen Aeroclubs (DAeC) diese »wilde Horde« ohne Begeisterung bei sich aufgenommen, und jetzt war die Verbindung schon geplatzt und der neue Verband DHV buhlte um unsere Mitgliedschaft. Wir suchten doch fliegerische Freiheit und keine neue Verbandsabhängigkeit. Hatten nicht einige unserer Drachenflieger und ich selbst die »fliegerische Zucht und Ordnung« als langjährige Segelflieger schon zur Genüge kennengelernt? Wir wollten keine weitere Flut von Prüfungen und Lizenzen, Verordnungen und Einschränkungen! Also schickte mich mein junger Verein als Vorsitzenden nach Loffenau, um diesem DHV mal gründlich die Meinung zu sagen.

Da waren sie nun alle versammelt, Gesinnungsfreunde und Kritiker, und ein Hauch von Revolution hing immer noch in der Luft. Und da war auch der »Rädelsführer« Peter Janssen, über den wir schon viel gehört und gelesen hatten, und sein noch jüngerer Mitstreiter Klaus Tänzler, der sogar schon die sturen Bayern vom DHV überzeugt hatte. Klaus Tänzler und einige andere Funktionäre kannte ich bereits von meiner Drachenfluglehrerausbildung (noch unter DAeC-Fittichen), und in Diskussionen mit ihnen hatte ich mit meinen kritischen Gedanken nicht hinterm Berg gehalten. Überraschend wurde ich plötzlich von Peter Janssen direkt angesprochen, meine Kritik und meine Bedenken offen vorzutragen, und zog auch schon vom Leder. Nach heftigem Poltern - jetzt oder nie - erwartete ich die energischsten Gegenreaktionen und -argumente. Aber was geschah? Verständnisvoll nickten mir einige der DHV-Kommissionsmitglieder freundlich zu, und schließlich ergriff Peter Janssen das Wort und sagte, sinngemäß: »Genau deswegen haben wir diesen Verband gegründet, um soviel fliegerische Freiheit und Sicherheit zu erlangen wie wir können und die Bürokratie so klein wie möglich zu halten. Wenn Du daran mitarbeiten willst, bist Du herzlich eingeladen, Deine Ideen hier einzubringen und durchzusetzen«. Ehe ich mich versah, war ich am Ende der Versammlung gewandelt wie Saulus zum Paulus, ging nach Hause und überzeugte meinen Verein, dem DHV beizutreten.

»Clever«, werden jetzt einige von Euch sagen, »das war ein geschickter Schachzug, die Kritiker gleich zu Mitstreitern zu ma-



chen«. Stimmt. Aber sind es nicht gerade die mißtrauischen Geister, die ein Verband wie der unsere immer wieder braucht, um nicht in alten Strukturen zu erstarren? Nicht alles, was in Jahren gewachsen ist, muß erneuert oder ausgetauscht werden. Aber es kann nicht schaden, es hin und wieder einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Die letzten Monate haben allen, die mit den Spannungen in der Verbandsführung konfrontiert waren, Kraft gekostet. Gleichzeitig war aber auch zu erkennen, daß unser Verband noch nicht in Selbstgefälligkeit erstarrt ist, sondern den Mut und die Stärke für Veränderungen hat. Gefreut hat mich dabei be-

sonders, daß trotz heftiger Diskussionen und Meinungsverschiedenheiten alle beteiligten Parteien die gemeinsamen Ziele in den Vordergrund gestellt haben und mit aller Energie weiter daran arbeiten.

Mir ist vor meiner neuen Aufgabe als Vorsitzender nicht bang. Peter Janssen und die Mitglieder der DHV-Kommissionen haben in den vorausgegangenen 17 Jahren hervorragende Arbeit geleistet und übergeben dem derzeitigen Team und mir einen gesunden und gut organisierten Verband. In der Kommission kann ich mich auf kompetente und engagierte Mitstreiter verlassen und in der DHV-Geschäftsstelle sind motivierte, fachlich ausgezeichnete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Garanten für einen weiterhin reibungslosen Geschäftsbetrieb in Verwaltung, Technik, Ausbildung, Flugbetrieb, Sicherheit, Mitgliederservice und DHV-Info. Übrigens: Peter Janssen war bei der Gründung des DHV und bei der Wahl zum ersten Vorsitzenden erst 32 Jahre alt. Ich bin jetzt 45 und gehe damit auf das gefährliche Alter zu, bei dem Funktionäre nach einigen Jahren »Warmsitzen« jenseits der fünfzig nur noch wegen wiederholten Schwächeanfällen oder dem eigenen Todesfall den Stuhl räumen. Ein Verband bleibt aber nur dann dynamisch, wenn immer wieder aus der jüngeren Generation kreative und unverbrauchte Kräfte den »Alten« einheizen. Sagt Eurer DHV-Kommission und mir kräftig die Meinung, wenn Euch etwas nicht gefällt. Wir brauchen die kritischen Denker mit den realisierbaren Verbesserungsvorschlägen. Und vergeßt bitte nicht: Der DHV, das sind wir alle.«

# 17 JAHRE DHV

»Dies ist mein 17. und zugleich letzter Tätigkeitsbericht als Vorsitzender. Deshalb schlage ich den Bogen von der Gründung des DHV bis heute.

Ende 1979 starteten 27 Gründungsmitglieder das Experiment DHV. Bereits Ende 1980 hatte der DHV sich durchgesetzt, die meisten damaligen Drachenflieger waren vom DAeC übergewechselt.

Bis 1986 gab es kontinuierlichen Zuwachs, bis 1987 das Gleitsegeln dazugekommen ist. Zwischen 1987 und '93 ging es in 4.000er Sprüngen steil aufwärts. Seither ist die Mitgliederkurve abgeflacht, mit einem jährlichen Plus von 400 pro Jahr. Mit heute 32.000 Mitgliedern vereinigt der DHV über 90 % der deutschen Drachen- und Gleitschirmflieger.

### Attraktiv für die Mitglieder

Warum hat der DHV sich 1980 durchgesetzt? Warum ist er bis heute für die Piloten attraktiv? - Zwei Hauptmotive:

An erster Stelle ist das DHV-Info. Nr. 1 im Jahr 1979 mit drei Seiten war noch auf der Büroschreibmaschine meiner Anwaltskanzlei entstanden. Endgültig erwachsen wurde das Info 1988 mit der ersten Farbausgabe, damals noch 52 Seiten. Seither hat das Info stetig zugelegt.

Zwei Umfragen haben gezeigt: 93 % der Mitglieder lesen das Info meistens oder immer, 95 % lesen in jedem Heft mindestens die Hälfte und 91 % heben das Info mindestens 1 Jahr lang auf. Leserurteil (nach Schulnoten): Note 1,9.

Das Info ist kein Selbstzweck, sondern die wichtigste Verbindung zwischen den Mitgliedern und dem Verband. Es soll aus neutraler Sicht Sicherheitserkenntnisse transportieren. Und es soll mit hoher Qualität Freude machen, nur dann kommen auch die Sicherheitsinformationen beim Leser an.

Das zweite Hauptmotiv ist die Drachen- und Gleitsegel-Haftpflichtversicherung kostet beim DHV weniger als die Hälfte der Marktprämie. Seit 1980 ist sie sogar billiger geworden, zugleich ist die Deckungssumme von damals 850.000 DM auf heute 2,5 Mio. angewachsen. Ähnlich

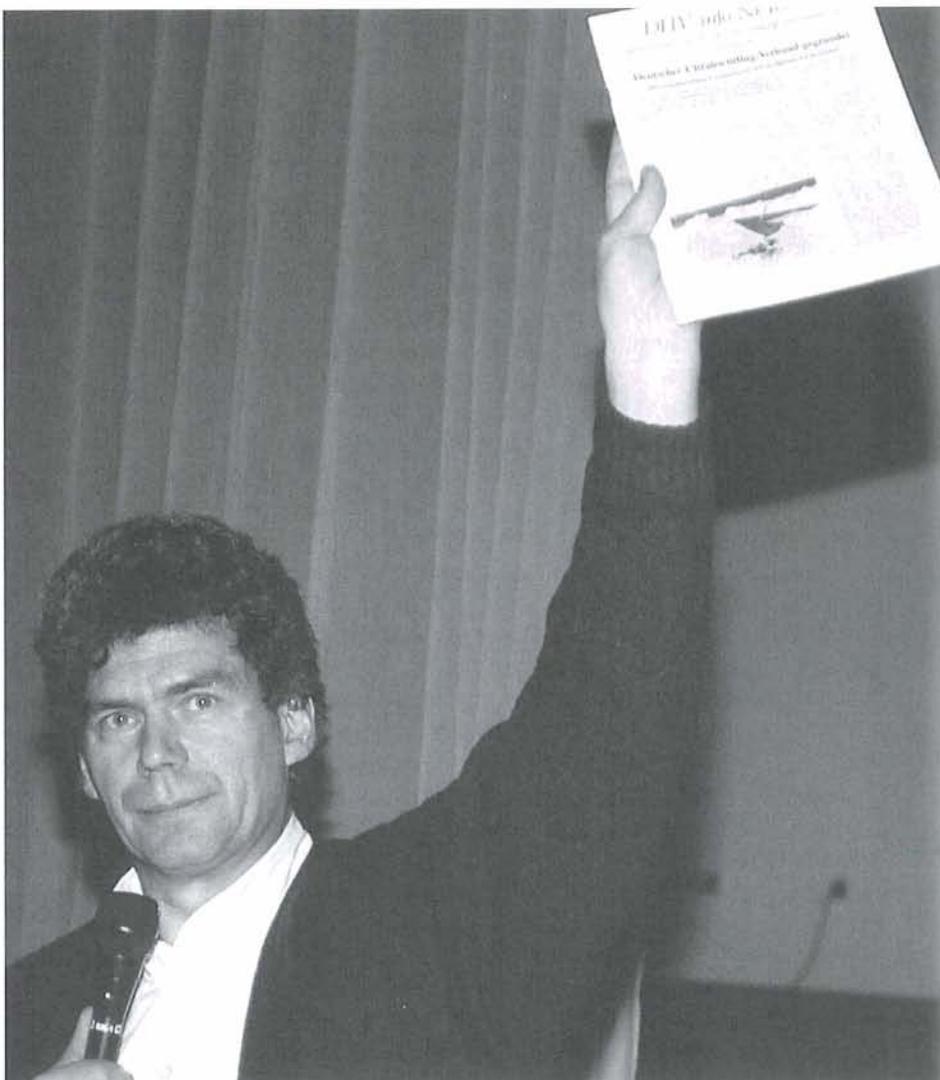
die Flugunfallversicherung, die letzte Prämienenkung gilt ab 1. Januar 1996. Und bei der Kapitallebensversicherung gelang ein wichtiger Durchbruch: DHV-Mitglieder brauchen beim Gerling-Konzern keinen Risikozuschlag zu zahlen.

### Der Weg zur fliegerischen Gleichberechtigung

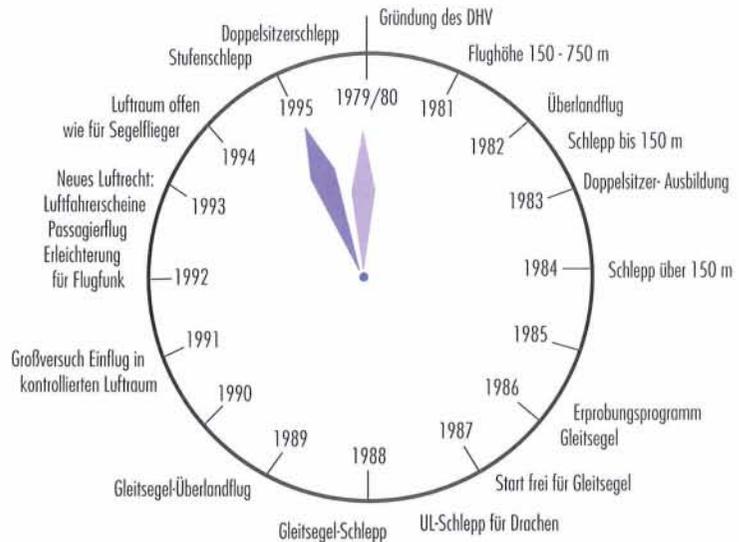
Seit seiner Gründung haben wir um die Gleichberechtigung mit dem Segelflug im Luftraum gekämpft.

Noch 1980 waren wir unter die Käseglocke von 150 m über Grund verbannt. Dann kam die Erweiterung auf den gesamten unkontrollierten Luftraum, also bis zu einer Flughöhe von 750 Metern. Gegen diesen Deckel sind wir dann 13 Jahre lang angegangen, mal war die Flugsicherung auf unserer Seite, aber die Militärs sperrten sich, ein anderes Mal war es um-

Foto: Christian Bött



## Der Weg zur fliegerischen Gleichberechtigung



gekehrt. 1991 erreichten wir einen Großversuch für den Einflug in den kontrollierten Luftraum, freilich noch eng bepflastert mit Einschränkungen und Auflagen. 1994 schließlich war das Ziel erreicht, Öffnung des Luftraumes für uns wie für die Segelflieger.

Zwischenzeitlich haben wir die Möglichkeiten für unseren Sport bis in die kleinsten Verästelungen ausgebaut: Überlandflug, Windenschlepp, Doppelsitzerausbildung, UL-Schlepp, Passagierflug, abgespeckter Flugfunk und zuletzt noch Stufen- und Doppelsitzerschlepp.

Die größte Herausforderung aber war die Öffnung des DHV für den Gleitsegelsport. Anfangs gab es auf beiden Seiten zähen Widerstand gegen den gemeinsamen Weg. Heute steht die damalige Entscheidung außer Zweifel.

## Modernes Luftrecht

Seit Gründung des DHV wurde das Luftrecht - aus nüchterner juristischer Sicht - revolutioniert:

Es begann mit den Hängegleiterrichtlinien des Bundesverkehrsministeriums. Hängegleiten war wie ein Mensch ohne Geburtsurkunde. Wir waren nur dort geduldet, wo kaum ein anderer fliegen wollte.

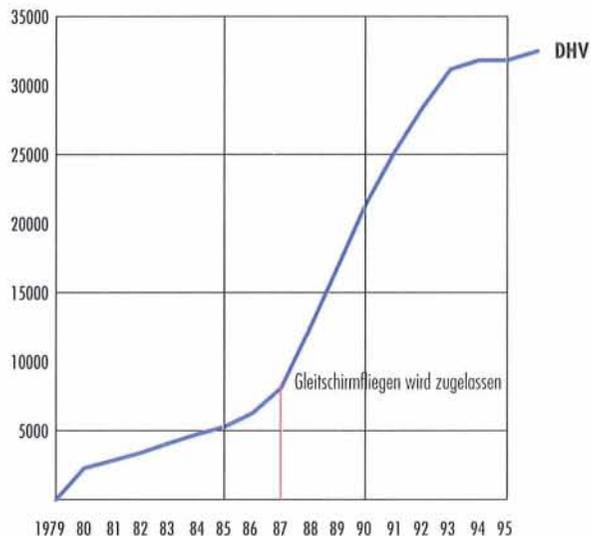
Die Allgemeinverfügung brachte die erste Verbesserung unserer Position. Sie war in Bonn von Ministerialrat Huck durchgesetzt worden und ihr Schicksal hing ein Jahrzehnt an seiner Standfestigkeit. In mehreren Gerichtsurteilen wurde sie als unrechtmäßig beanstandet und ein Federstrich des Ministeriums hätte alle Errungenschaften beseitigt.

Erst das 1993 in Kraft getretene neue Luftrecht stellte unseren Sport auf ein sicheres Fundament. Zu diesem Zweck wurde sogar das Grundgesetz geändert. Mit der Beauftragung durch das Bundesverkehrsministerium haben wir für unseren Sport die Selbstverwaltung gesetzlich verankert - in diesem Umfang einmalig in Deutschland.

Diese Beauftragung ist dem DHV nicht in den Schoß gefallen, er hat sie sich in den vorausgehenden Jahren der Allgemeinverfügung durch Fachkompetenz, Korrektheit und Stabilität erarbeitet.

**Die Arbeitsbilanz:** Bis heute haben wir 300 Hängegleiter- und fast 500 Gleitsegelmuster geprüft und zugelassen, 17.000 Hängegleiter- und 24.000 Gleitsegelpiloten geprüft und ihnen die Pilotenscheine ausgestellt und für über 600 Fluggelände die Erlaubnis nach § 25 LuftVG erteilt.

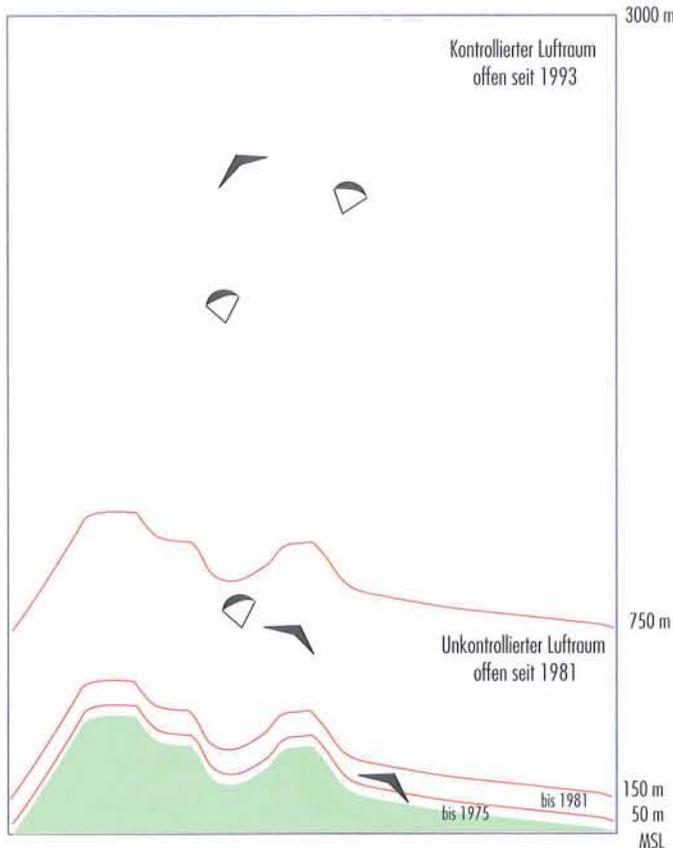
## Mitgliederzahlen



## Dauerbrenner Geländezulassung

Die Zuständigkeit des DHV für die Erlaubnisse nach § 25 LuftVG kam in letzter Minute und mit knapper Mehrheit durch eine Bundesratsinitiative des Freistaats Bayern in das Luftverkehrsgesetz hinein. Diese Zuständigkeit ist weiterhin ein Dorn im Auge etlicher Länderbehörden. § 25 als alleinige Rechtsgrundlage für den DHV wird überwiegend als

## Lufträume für Drachen und Gleitschirme



Schrittweise wurde die Erweiterung des Luftraumes erkämpft

nicht ausreichend angesehen. Eine Gesetzesänderung kommt auf uns zu, Ergebnis unbekannt. Die Schlepphöhen über 150 m bedürfen der ständigen Verteidigung. Die Veröffentlichung dieser Gelände in den NFL und den ICAO-Karten hat einen Burgfrieden geschaffen.

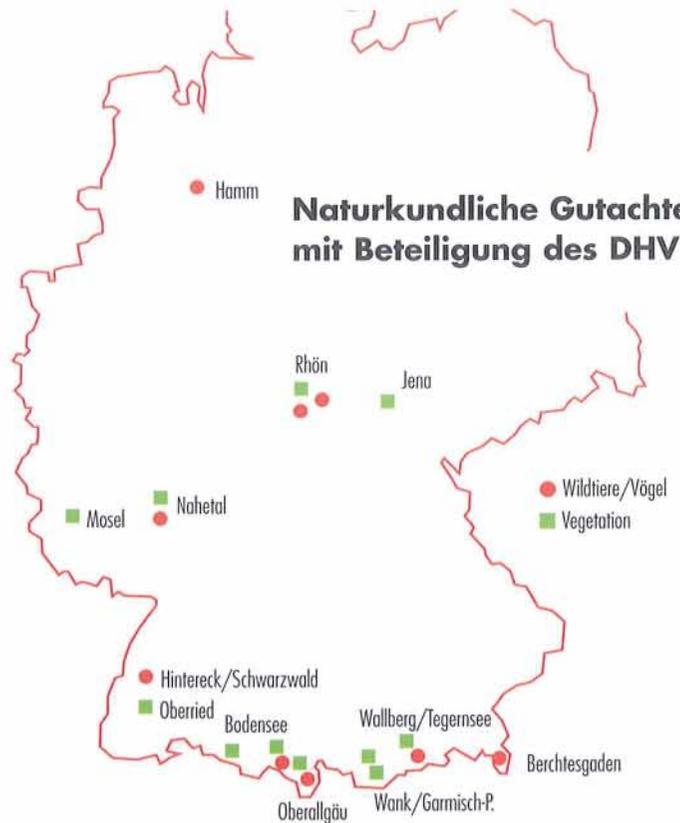
## Zukunftsthema Naturschutz

Mitte der 80er Jahre war unser Sport voll in die Schußlinie der Naturschützer geraten. Zunächst die Drachen und dann noch die Gleitschirme wurden hohe Verluste an Wildtieren verantwortlich gemacht. Die Presseberichte erweckten den Eindruck, als seien die paar tausend Flieger der Umweltschädling Nummer 1.

Anstatt mit ebenso groben Schlagworten gegenzuhalten, haben wir uns für wissenschaftliche Untersuchungen entschieden. Wir wollten wissen, welchen Einfluß wir tatsächlich auf Wildtiere haben, um unser Verhalten dann danach richten zu können. 1994 lag das Wildbiologische Grundlagengutachten IKARUS UND DIE WILDTIERE vor und die Resonanz bei Presse und Naturschutz war überrascht und positiv.

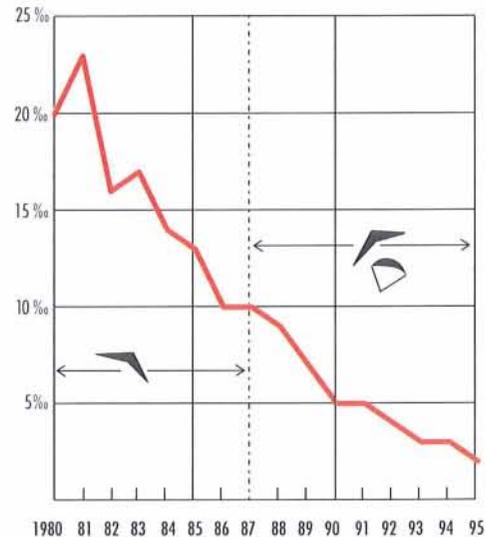
Seither ist die Diskussion versachlicht. Konflikte sind selten

## Naturkundliche Gutachten mit Beteiligung des DHV



Die Auswirkungen auf Wildtiere und Vegetation werden wissenschaftlich untersucht

## Unfallgefährdung in Deutschland



Quelle: LBA-Unfallstatistik Deutschland, DHV-Mitgliederstatistik

Die Unfallgefährdung (Zahl der jährlichen Unfälle im Verhältnis zur Mitgliederzahl) ist stark rückläufig.

geworden und meistens nur ortsbezogen. Kooperation mit dem Naturschutz hat Vorrang.

Parallel dazu sind wir politisch aktiv geworden: Das Kuratorium Sport und Natur wurde gegründet. Heiner Geißler ist Vorsitzender, ich gehöre dem Vorstand an. Dem Kuratorium wurde von der Umweltministerin Angela Merkel ein Sitz - zunächst als ständiger Gast - im Arbeitskreis Sport und Um-

welt beim Bundesumweltministerium zugestanden, das Kuratorium hat mich in den Arbeitskreis entsandt.

Innerhalb beider Gremien wirke ich aktiv an der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes mit. Etliche Forderungen wurden bereits in die neuen Gesetzesentwürfe aufgenommen. Wichtigstes Ziel ist jetzt noch die künftige Beteiligung der betroffenen Natursportverbände an Schutzverordnungen.

Und wir müssen aktiv bleiben, wenn das neue Bundesnaturschutzgesetz auf Länderebene umgesetzt wird. Die Entwicklungsrichtung des Naturschutzes wird mehr als die Pilotenausbildung und die Gerätetechnik die Zukunft unseres Sports bestimmen.

## **Unfallverhütung ist A und O**

Jeder schwere Unfall zieht ungeheures Leid nach sich, beim Verletzten, bei den Hinterbliebenen. Meist folgt auch die finanzielle Katastrophe.

Über jeden schweren Unfall wird hundertfach in der Presse berichtet, deutschlandweit. Jahrelange Bemühungen um ein positives Erscheinungsbild in der Öffentlichkeit und um mehr Fliegernachwuchs sind wertlos, wenn zwei oder drei Todesfälle kurz nacheinander die Medien durchlaufen.

**Die Sicherheitsbilanz:** 17 Jahre DHV-Arbeit haben einen deutlichen Rückgang der Unfallzahlen in Deutschland gebracht. Mehr noch, wenn man die Zahl der Unfälle ins Verhältnis zur jeweiligen Mitgliederzahl setzt, ergibt dies eine steile Kurve nach unten. Wer heute fliegt, dessen Gefährdung beträgt 1/10 der Gefährdung im Jahr 1980.

Ich schließe mit meinem Dank an alle, die gemeinsam mit mir den DHV stark und erfolgreich gemacht haben, die den Sicherheitsgedanken hochgehalten haben und ihn hoffentlich auch künftig hochhalten werden. ◁

# **Tätigkeitsbericht der DHV-Geschäftsstelle für 1996**

## **Zentrale Aufgaben, Behörden und Internationales**

*Peter Janssen (Geschäftsstellen- und Referatsleiter), Klaus Tänzler (Stv. und Fachbeirat für Internationales), Silvia Aschenbrenner (Sekretärin), Gabriele Königbauer, Barbara Lacrouts (Buchhaltung).*

Mit dem Ziel von Einsparungen bei gleichbleibender Qualität wurden die Arbeitsabläufe und die Personalstruktur der Geschäftsstelle den aktuellen Anforderungen angepaßt. Die Beteiligung auf internationaler Ebene wurde verstärkt. Hervorzuheben sind die Harmonisierung der Ausbildung und Technik mit Österreich und die Ausrichtung der Internationalen Technical Conference der FAI in Augsburg.

- Grundsatzfragen
- Vorbereitung der Sitzungen und Versammlungen
- Personal
- Finanzwesen

- Büroorganisation
- Rechtsangelegenheiten
- Verhandlungen mit Bundes- und Landesbehörden
- Vorstandsarbeit im Kuratorium Sport und Natur
- Mitarbeit im Arbeitskreis Sport und Umwelt des Bundesumweltministeriums
- Vertretung beim DAeC
- Gespräche mit ausländischen Verbänden
- Vorstandsarbeit Europe Airsports
- Mitarbeit bei FAI/CIVL

## **Mitgliederservice**

*Peter Rauchenecker (Referatsleiter), Christina Leidgshwendner, Iris Mayer, Olaf Hagel (Sekretariat).*

Das Serviceangebot für die Mitglieder wurde im vergangenen Jahr erweitert. Für die Bearbeitung der Schadensfälle war eine umfassende Korrespondenz mit Unfallbeteiligten und

Versicherer erforderlich. Ein weiterer Schwerpunkt war die Aufnahme neuer Mitglieder und deren Versicherung sowie die Bearbeitung eingegangener Kündigungen.

- Mitgliederverwaltung
- Auskünfte und Beratung für Mitglieder;
- Abwicklung der Gruppenversicherungen;
- Wareneinkauf, Warenverkauf;
- Organisation der Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte;
- Ausstellungsstände und Informationsveranstaltungen.

## **Wettbewerbssport**

*Toni Bender (Sportvorstand), Klaus Tänzler (Referatsleiter und CIVL-Delegierter), Rudl Bürger (Auswerter Streckenflugpokal), Stefan Mast (Teamchef Gleitsegeln), Ernst Schneider (Teamchef Drachenfliegen).*

Die Organisation und Betreuung des Hochleistungssports auf regionaler und nationaler Ebene, die Entsendung der deutschen Nationalmannschaften zu internationalen Meisterschaften und die Förderung des Nachwuchses sind die Hauptaufgaben des Sportreferates. Im einzelnen:

- Mitorganisation der Landesmeisterschaften HG und GS;
- Mitorganisation der German Open HG und GS;
- Auswertungen der Flugdokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal HG und GS;
- Organisation und Durchführung der Junior- und Ladies Challenge HG und GS;
- Unterstützung der deutschen Ligen und Entsendung der Nationalmannschaften;
- Überarbeitung der deutschen Sportordnung;
- Mitarbeit im Paragliding World-Cup-Komitee;
- Mitarbeit bei CIVL (Fachsparte der internationalen FAI).

## **Technik**

*Knut von Hentig (Technikvorstand und Hängegleitertestpilot), Martin Jursa (Referatsleiter und Hängegleitertestpilot), Hannes Weininger (stv. Referatsleiter und Gleitsegeltestpilot), Bernd Schmidler (Prüfer), Gerhard Bortz (Prüfer), Horst Barthelmes (Bereichsleiter Schleppe, Prüfer), Harry Buntz, Rainer Brunn (Gleitsegeltestpiloten), Markus Hanfstängl (Hängegleitertestpilot), Kerstin Otto, Olaf Hagel (Sachbearbeiter).*

Zusätzlich zu den üblichen Aufgaben des Technikreferates wurde im Jahr 1996 die Technikharmonisierung mit Österreich vollzogen. Weitere Harmonisierungsvorhaben sind auf der CIVL Technikkonferenz in Augsburg in Gang gesetzt worden. Die DHV/ÖAeC-Bauvorschriften wurden in Brüssel noti-

fiziert. Unter der neuen Leitung von Martin Jursa wurde die Umstrukturierung des Referates begonnen. Neue Prüfkriterien für Hängegleiterschulungsgeräte und für Faserbauteile bei Hängegleitern wurden entwickelt.

- 9 Anerkennungen von Herstellerbetrieben;
- 14 Musterzulassungen für Hängegleiter;
- 69 Musterzulassungen für Gleitsegel;
- 2 Musterzulassungen für Hängegleiter-Gurtzeuge;
- 11 Musterzulassungen für Gleitsegel-Gurtzeuge;
- 2 Musterzulassungen für Hängegleiter-Rettungsgeräte;
- 8 Musterzulassungen für Gleitsegel-Rettungsgeräte;
- 1 Musterzulassung für Schleppklinken;
- 2 Musterzulassungen für Schleppwinden;
- Erteilung der Zulassungsplaketten.
- Änderungsverfahren;
- Prototypengenehmigungen;
- Lufttüchtigkeitsanweisungen;
- Erteilung der Kennzeichen;

## **Flugbetrieb/Gelände**

*Peter Urban (Sicherheitsvorstand), Peter Rauchenecker (Referatsleiter), Björn Klaassen (Naturschutzfachmann), Elisabeth Liebhart (Sekretärin).*

Wie in den vergangenen Jahren waren auch im Jahr 1996 eine Vielzahl von Erlaubnisverfahren nach § 25 LuftVG zu bewältigen, nahezu ausnahmslos mit positivem Abschluß. Bei Schleppegeländen mit Ausklinkhöhen von mehr als 150 m GND ist nunmehr auch das Luftwaffenamt in Köln zu beteiligen. Bei Durchführung der gesetzlich vorgesehenen Beteiligungsverfahren setzen die Naturschutzbehörden zunehmend höhere Maßstäbe an. Aus diesem Grunde wurde das vom DHV in Auftrag gegebene Trittschadensgutachten vorangetrieben. Hierüber liegen erste Erkenntnisse vor.

Arbeitsschwerpunkt bei der Flugsicherheit war die Auswertung und Aufbereitung der Unfalldaten. Daraus gewonnene Erkenntnisse wurden bei der Fluglehrerausbildung und in weiteren Vorträgen verwertet.

- 22 neue Erlaubnisse für Gelände;
- 94 Verlängerungen für Allgemeinverfügungs-Gelände;
- 12 Verlängerungen von Behördenerlaubnissen;
- Verhandlungsführung mit Landratsämtern, Gemeinden, Umweltbehörden und Militär;
- Beratung der Antragsteller und Geländehalter.
- Vorbereitung und Durchführung von Ortsterminen;
- Beauftragung eines Trittschadensgutachtens;
- Stellungnahmen zu Natur- und Landschaftsschutzverordnungen;
- Teilnahme an Fachtagungen;
- Auswertung der erfaßten Unfälle;
- Durchführung der Luftaufsicht;
- Ernennung von 134 Beauftragten für Luftaufsicht;

# VERBANDSARBEIT

## Ausbildung

Peter Cröniger (Ausbildungsvorstand), Klaus Tänzler (Referatsleiter), Horst Barthelmes (Schlepp-Informationsbüro), Caroline Fürst, Regina Glas, Simone Schmitt (Sachbearbeiterinnen).

Die Ausbildung neuer Fluglehrer, die Betreuung der 403 Fluglehrer, sowie die Zulassung, Anleitung und Überwachung der 104 Flugschulen waren zu bewältigen. Zugleich wurde die Harmonisierung der Ausbildung mit Österreich vorangebracht. Bei 422 Pilotenprüfterminen wurden insgesamt 3305 Erlaubnisse und Berechtigungen ausgestellt:

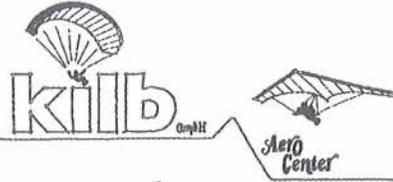
- 203 HG-A;
- 1553 GS-A;
- 150 HG-B;
- 540 GS-B;
- 153 HG-Schlepp;
- 571 GS-Schlepp;
- 135 Windenführer.
- 2 gemeinsame DHV/ÖAeC-Fluglehrerlehrgänge
- 1 Fluglehrerlehrgang Windenschlepp;
- 3 DHV/ÖAeC-Seminare für Pilotenprüfer

## Medien

Peter Janssen (Referatsleiter), Sepp Gschwendtner (Presse-referent), Renate Miller (Grafikerin), Charlie Jöst (Medien-beirat)

Das Hauptziel der Informationsarbeit war die Flugsicherheit zu fördern und die Rahmenbedingungen für das Drachenfliegen und Gleitsegeln zu verbessern.

- Redaktion und Gestaltung des DHV-Info, bisher 89 Ausgaben;
- Verteilung des DHV-Info;
- DHV-Videos;
- Mitwirkung an Informationsveranstaltungen;
- Zeitschriftendurchsicht und -auswertung;
- Presseaktionen, Medienkontakte;
- Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge;



Dein Fachgeschäft für

Gleitschirme

Drachen

Zubehör

im

Rhein-Main-Gebiet

Beratung Schulung Komplett-Angebote Reiseorgani-sation

Jeden 1. Donnerstag im Monat  
FLIEGERSTAMMTISCH

Wir freuen uns auf Deinen Besuch!

KILB Acro-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



# FLUGSCHULE HOCHRIES

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

## Drachenfliegen Gleitschirmfliegen

wir schulen täglich!

- ➔ 8<sup>00</sup> bis 12<sup>00</sup> Uhr Anfängerkurs am Übungshang
- ➔ ab 12<sup>00</sup> 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)

Flugfunk:  
9. 6. 97  
8. 9. 97

Winde:  
12.-13. 4. 97  
12.-13. 7. 97  
18.-19. 10. 97

A-Schein:  
18.-20. 4. 97  
13.-15. 6. 97  
18.-20. 7. 97  
12.-14. 9. 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://travel.entertainment.de/sport/flug.htm>

## DIE VORSTANDSCHAFT

**Charlie Jöst**  
Vorsitzender, 45,  
Filmmacher,  
Modellflug, Segel-  
flug und Motorsegler  
bis 1989,  
Drachenfluglehrer  
und Gleitschirmpilot.



**Jo Konrad**  
stv. Vorsitzender, 43,  
Sozialpädagoge,  
selbst. Unternehmer,  
Vorsitzender des DULV,  
Drachenflieger seit 1975.



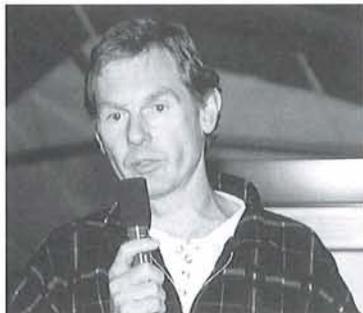
**Knut von Hentig,**  
Technikvorstand, 35,  
Student,  
Drachen- und  
Gleitschirmflug-  
lehrer, DHV-Testpilot.



**Thomas Hummels**  
Finanzvorstand, 40,  
Dipl. Volkswirt,  
Drachen- und Gleit-  
schirmpilot.



**Peter Cröniger,**  
Ausbildungsvorstand, 42,  
Sportlehrer und  
Flugkapitän,  
Drachen- und  
Gleitschirmfluglehrer,  
DHV-Lehrteam.



**Peter Urban,**  
Sicherheitsvorstand, 57,  
Dipl. Kaufmann,  
Drachenflieger und  
Gleitschirmpilot.



**Toni Bender**  
Sportvorstand, 38,  
Werkstestpilot und mehrfacher  
deutscher Meister im Drachen-  
und Gleitschirmfliegen.





**Monika Traud, neue  
Regionalbeirätin Mitte**

»Ich bin keine Quotenfrau«, sagt Monika, »gleichwohl glaube ich, daß es der DHV-Kommission zumindest nicht schaden wird, wenn nun endlich auch mal eine Frau in der Kommission ist, wo es doch im DHV immerhin 10% Pilotinnen gibt.« Monika setzte sich in der Regionalversammlung Mitte in geheimer Wahl gegenüber ihren männlichen Mitbewerbern durch. Sie vertritt nun die regionalen Belange des Bereiches Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Saarland. Monika Traud ist 30 Jahre alt, arbeitet in der Staatskanzlei NRW und ist seit 5 Jahren begeisterte Drachenfliegerin. »Für mich ist die Fliegerei ein ganz wichtiger Ausgleich zu meiner gelegentlich doch sehr »bürokratischen Arbeit.« Monikas berufliche Erfahrung mit Ministerien und Ausschüssen werden bei der Mitarbeit in der Kommission hilfreich sein. Sie steht den Vereinen und den Pilotinnen und Piloten aus der Region Mitte gerne als Ansprechpartnerin zur Verfügung, um ihre konkreten Anliegen in die Kommission zu transportieren.

»Die Region Mitte hat ja nun einige spezifische Probleme, wie dies zum Beispiel im Laufe der Harmonisierungsverhandlungen mit Österreich deutlich geworden ist. Ich sehe meine Aufgabe darin, auf die regionalen Besonderheiten in den laufenden Diskussionen hinzuweisen.«

**Neuer Regionalbeirat für Bayern ist  
Raimund Rud,  
seine Vorstellung im O-Ton:**



»Irgendwann, irgendwo in Österreich, im Laufe des Jahres '43, ging's los. Da aus mir nichts wurde, mußte ich zur Schule. Es war eine dreiklassige Volksschule mit anschließendem Aufbaukurs in Ackerbau und Viehzucht.

Much fun! Da ich aber schon damals einen niedrigen Blutdruck hatte (immer kalte Hände), wollten sich die Kühe von mir nicht melken lassen - also lernte ich Maschinenschlosser. Das kalte Eisen machte aber meine Hände noch kälter; deshalb ging ich einfach auf eine Abendschule, studierte dann Maschinenbau und anschließend Wirtschaftsingenieurwesen. Nun hatte ich einen Gesellenbrief, war aufgrund meiner Erfahrung in der Lage, einen Ochsen auf den ersten Blick zu erkennen, und hatte zwei Diplome. Much more fun!

Nach Konrad Lorenz ist »das Leben ein erkenntnisgewinnender Prozeß«. Ich komme nicht umhin, die Aussage des Nobelpreisträgers dahingehend zu relativieren, daß das bei mir eben nur mehr oder weniger und nicht immer im positiven Sinne stimmt. Denn allen Erkenntnissen zum Trotz, Ende der Siebziger, fing ich an Drachen zu fliegen. Das Beste zu wollen, heißt eben noch lange nicht, daß dabei das Beste rauskommt.«



**Der neue Vize-Vorsitzende  
heißt Jo Konrad**

»In letzter Zeit werde ich oft gefragt, weshalb ausgerechnet ein Ultraleichtflieger stellvertretender Vorsitzender beim DHV geworden ist. Mittlerweile antworte ich: Warum nicht? Wenn er im Kleintierzüchterverein Vorsitzender ist, kann er doch auch einen Vorstandsposten im Fußballverein anstreben. Apropos anstreben, gleich vorweg: Ich bin eher gedrängt worden, als daß ich mich in den Vordergrund geschoben habe. Dies wohl deshalb, weil einige Drachen- und Gleitschirmflieger dachten, besser einen aus einem Fliegerverband als aus einem Kleintierzüchterverein. Immerhin verstehe ich ein bißchen was von der Sache. Vom Drachenfliegen deshalb, weil ich seit 1975 Drachen fliege. Die alten Hasen kennen mich noch aus den ersten Drachenfluglehrer-Kursen. Ein wenig verstehe ich vom Gleitschirmfliegen, weil wir im DULV die motorisierten Gleitschirme betreuen. Über die Verbandsarbeit weiß ich etwas, da ich den DHV seit den Anfängen kenne und die UL-Fliegerei seit Beginn im DHV begleitet habe, zuletzt über 10 Jahre als Vorsitzender des DULV. Moderieren konnte ich mir beim Studium der Sozialpädagogik angeeignen. Unternehmerisches Denken habe ich auf der Wirtschaftsschule und beim »Unternehmen« (15 Jahre selbständig) gelernt.

Wer nach dieser Kurzvorstellung meint, ich könne keine kleinen Brötchen backen, der irrt. In meinem Erstberuf bin ich Bäcker. Bei meiner Wahl zum stellvertretenden Vorsitzenden gab es andere gute Persönlichkeiten. Ich bin sicher, jeder von ihnen hätte dieses Amt genauso gut (oder besser) ausgeübt. Die Mehrheit in der Versammlung war da wohl anderer Ansicht. Sowa schmeichelt natürlich. Andererseits verstehe ich die Wahl auch als Auftrag.

Aus der Regionalversammlung Südwest und aus der Delegiertenversammlung in Trier habe ich ein Meinungsbild mitgenommen, von dem ich glaube, daß es sich in weiten Teilen mit meinen Vorstellungen deckt. Die Schwerpunkte darin sind: UL-Schlepp, dieser Bereich nimmt stetig zu und ein Zusammenarbeiten zwischen ULern und Drachenfliegern kann nur förderlich sein. Das gleiche gilt für das Gleitschirm- und Motorschirmfliegen.

Auch in Geländefragen ist eine Zusammenarbeit nicht schädlich.

Dabei habe ich sehr wohl im Auge, daß es sich um unterschiedliche Sportarten handelt, die auch ggf. unterschiedliche Prioritäten haben. Wer mich aus meiner Arbeit als DULV-Vorsitzender kennt, wird bestätigen können, daß ich im wesentlichen die Ziele meiner Arbeit aus dem Dialog mit den Betroffenen beziehe. Dies gilt für Piloten wie für Vorstandskollegen, für Flugschulbetreiber genauso wie für Hersteller.«

# Wirtschaftsplan 1997

(als Ertragsvorschau 1997 im Vergleich Jahresergebnis 1995 und Hochrechnung 1996)

Erträge	1995	1996	1997
Beiträge	3.045.880,40	2.850.000	2.850.000
Waren u. Filmverkauf, Pacht	122.634,17	130.000	125.000
Info-Inserte und Abos	142.642,31	105.000	200.000
Kostenerstattung Versicherung	135.830	135.000	135.000
Zinsen und ähnliche Erträge	141.963,90	145.000	140.000
Referat Wettkampfsport	19.600	35.000	30.000
Referat Ausbildung	880.685,02	255.000	220.000
Referat Technik	887.415,45	1.080.000	875.000
Referat Flugbetrieb/Gelände	50.037,41	35.000	25.000
Erträge aus der Auflösung v. Rückstellungen	100.000	0	0
Erträge aus Anlagenabgängen	1.069,57	0	0
	5.527.758,23	4.770.000	4.600.000

Aufwendungen	1995	1996	1997
Wareneinkauf	53.256	60.000	60.000
Vereinszuschüsse, Packerlehrgänge	32.932,58	35.000	35.000
DHV-Versammlungen	77.549,52	75.000	75.000
Nichtabzugsfähige Vorsteuer	135.772,35	135.000	135.000
Sport	256.213,19	255.000	380.000
Ausbildung	363.042,36	35.000	25.000
Technik	503.398,77	355.000	325.000
Flugbetrieb, Gelände	54.276,41	50.000	50.000
Angestelltes Personal	1.304.122,25	1.300.000	1.280.000
Fachübergreifende freie Mitarbeiter	349.454,81	360.000	290.000
DHV-Info	699.694,02	685.000	650.000
Reisekosten	16.959,54	20.000	20.000
Porto, Telefon, etc.	175.261,69	175.000	175.000
Büromaterial, Fachliteratur, etc.	80.478,89	135.000	115.000
EDV-Kosten	49.643,86	45.000	40.000
Raumkosten	134.942,60	140.000	145.000
Gebühren und Beiträge	16.307,75	10.000	10.000
Prüfungs- und Beratungskosten	54.152,41	100.000	100.000
Versicherungen	105.836,90	85.000	85.000
DAeC-Beiträge	119.480	120.000	120.000
Messen, Öffentlichkeitsarbeit	34.604,82	30.000	85.000
Wildbiologische Gutachten	15.254,67	0	20.000
Vegetationsuntersuchungen	9.295,89	20.000	30.000
Abschreibungen	29.433,81	30.000	50.000
Einstellung in die Pauschalwertberichtigung	72.000	50.000	30.000
Projekt Wernetz	0	10.000	120.000
	4.743.365,09	4.315.000	4.450.000
Jahresergebnis	784.393,14	455.000	150.000

Die genaue Aufschlüsselung aller Einnahmen und Ausgaben lag den Delegierten vor.

## Bestätigungsvermerk

»Die Buchführung und die Jahresrechnung entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften und der Satzung. Die Jahresrechnung vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Vereins. Durch den Übergang der Gewinnermittlung von der Einnahmeüberschußrechnung zum Vermögensvergleich ist jedoch die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr nur in eingeschränktem Umfang gegeben.«

München, den 18. Oktober 1996  
 Bayerische Treuhandgesellschaft  
 Aktiengesellschaft  
 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
 Steuerberatungsgesellschaft  
 Wiegand, Wirtschaftsprüfer  
 Böck, Wirtschaftsprüfer

## Wichtige Anmerkung zum DHV-Jahresergebnis 1995:

Der DHV hat im Berichtsjahr 1995 erstmalig auch substantiell eine Bilanz erstellt, während in den Vorjahren lediglich eine Einnahmen/Überschußrechnung vorgenommen wurde. Die Bilanzierung verbessert den Einblick in die Vermögens- und Finanzlage des Vereins. Durch den Wechsel in der Gewinnermittlungsart wird das Jahresergebnis allerdings in einem Umfang beeinflusst, daß ein Vergleich mit den Ergebnissen der Vorjahre nicht aussagefähig ist.

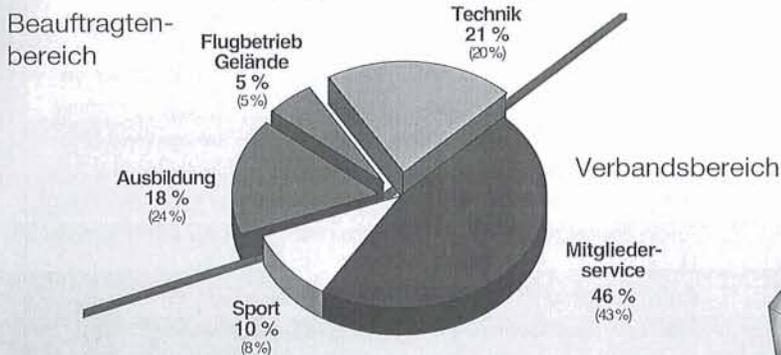
Thomas Hummels  
 Finanzvorstand

## Die Leistungsfähigkeit des DHV in Zahlen

aus dem Finanzbericht von Thomas Hummels bei der Jahrestagung

### Aufwandsstruktur 1995

Aufwandsanteile der Referate in %  
Gesamt 4,743 Mio DM  
(Ausgaben 1994: Klammerwerte)

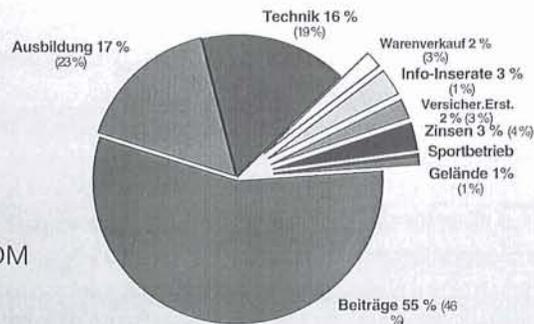


Thomas Hummels

Finanzbericht DHV-Jahrestagung 1996 Piesport

### Ertragsstruktur 1995

(Einnahmen 1994: Klammerwerte)



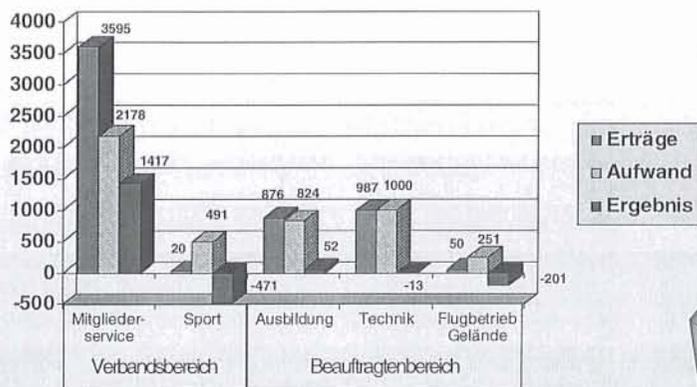
Gesamt:  
5.528 TDM

Thomas Hummels

Finanzbericht DHV-Jahrestagung 1996 Piesport

### Ergebnisstruktur 1995 nach Fachreferaten

(in Tausend DM)



Thomas Hummels

Finanzbericht DHV-Jahrestagung 1996 Piesport

# Protokoll der Regionalversammlungen 1996

## Orte und Tage

**Region Ost** (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen): Belgern am 26.10.1996

**Region Nord** (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein): Hamburg am 27.10.1996.

**Region Mitte** (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland): Koblenz am 9.11.1996.

**Region Südwest** (Baden-Württemberg): Schwäbisch-Hall am 10.11.1996

**Region Südost** (Bayern): Fürstenfeldbruck am 16.11.1996.

**Beginn** ca. 14.15 Uhr, Ende ca. 20.00 Uhr.

## Teilnehmer

Belgern: 35 Mitglieder + 42 Vollmachten = 77 Stimmen

Hamburg: 49 Mitglieder + 89 Vollmachten = 138 Stimmen

Koblenz: 113 Mitglieder + 276 Vollmachten = 389 Stimmen

Schwäbisch-Hall: 136 Mitglieder + 343 Vollmachten = 479 Stimmen.

Fürstenfeldbruck: 164 Mitglieder + 337 Vollmachten = 501 Stimmen.

## 1. Begrüßung

Der örtliche Vorstand und Peter Janssen begrüßen die anwesenden Mitglieder, in Schwäbisch-Hall außerdem Dr. Döring, stv. Ministerpräsident von Baden-Württemberg.

## 2. Regularien

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Als Protokollführer werden Horst Barthelmes (Belgern, Hamburg, Koblenz), Wolfgang Gerteisen (Schwäbisch-Hall) und Manuela Schneider (Fürstenfeldbruck) gewählt.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die jeweils vorgeschlagenen Stimmzähler werden gewählt.

Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Regionalversammlung ordnungsgemäß durch Abdruck im DHV-Info Nr. 87 den Mitgliedern zugegangen ist und die Versammlung beschlußfähig ist.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die Tagesordnung wird wie in der Einladung festgelegt, mit der Maßgabe, daß mit Punkt 6 (Delegiertenwahl) vor Punkt 5 begonnen werden soll, um die Auszählzeiten nützen zu können. In Belgern hält zwischen den Punkten 7 und 8 Dieter Münchmeyer einen Diavortrag über Streckenflüge in der Region.

## 3. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 1995

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Das Protokoll wird genehmigt.

## 4. Meinungsforum »Was wir vom DHV erwarten«

**Belgern, Hamburg, Koblenz, Schwäbisch-Hall:** In allseitigem Einverständnis wird die Versammlungsleitung zu diesem Tagesordnungspunkt auf den stv. Geschäftsstellenleiter Klaus Tänzler übertragen. Ausgelöst von der Rücktrittsabsicht des Vorsitzenden Peter Janssen werden die Standpunkte und Differenzen von den Vorständen dargelegt und mit den Mitgliedern diskutiert.

**Antrag** in Belgern: Das von der Kommission beschlossene »Leitbild« und das von den Vorständen Peter Janssen, Benno Osowski und Peter Urban vorgelegte »Positionspapier« werden befürwortet.

Beschluß (offene Abstimmung, 49 Ja, 12 Nein): Antrag angenommen.

**Antrag** in Hamburg: Das »Leitbild« wird befürwortet.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Der Antrag wird angenommen.

**Antrag** in Hamburg: Die Vorstandschaft soll zur Lösung ihrer Probleme einen Supervisor beiziehen.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich Nein, 2 Ja): Antrag abgelehnt.

**Antrag** in Hamburg: Alle Vorstände werden zum Rücktritt aufgefordert, um den Weg für die Neuwahl der gesamten Vorstandschaft freizumachen.

Beschluß (offene Abstimmung, 94 Ja, 26 Nein): Antrag angenommen.

**Antrag** in Koblenz: Alle Vorstände werden zum Rücktritt aufgefordert.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Antrag abgelehnt.

**Fürstenfeldbruck:** Peter Janssen verliert das unmittelbar vor dieser Versammlung von allen Vorständen unterzeichnete Einigungspapier zur Lösung der Vorstandskrise: Er wird bei der Jahrestagung in Trier als Vorsitzender zurücktreten und künftig als freiberuflicher Verbandsjustitiar für den DHV tätig sein, als neuer Vorsitzender wird Charlie Jöst zur Wahl vorgeschlagen, Klaus Tänzler übernimmt als neuer Geschäftsführer die Leitung der DHV-Geschäftsstelle.

**Antrag** in Fürstenfeldbruck: Das Info soll bleiben wie es ist.

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich) Antrag angenommen.

Thomas Hummels erklärt auf Frage, daß er konzeptionelle Alternativen bis zur Jahrestagung erarbeiten werde.

## 5. Information und Aussprache »Harmonisierung der Ausbildung«

Peter Cröniger und Klaus Tänzler (in Belgern) berichten über den aktuellen Stand der Harmonisierung und beantworten Fragen. Einzelheiten werden diskutiert.

## 6. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung 1996

Aus den vorgeschlagenen Kandidaten werden in der Reihenfolge ihrer Stimmgebnisse gewählt in

**Belgern:** Claus Gerhard, Eike Damer, Dieter Münchmeyer, Dieter Sommermeier, Hans Fahr, Rudo Reimann, Ralph Dehlitsch, Olaf Eckert, Udo Weber und 6 Ersatzdelegierte.

**Hamburg:** Gerd Olbinsky, Peter Urban, Evi Preiß, Helmut Wilms, Herbert Drees, Dirk Aue, Diether Möhring, Frank Dettmer, Ralph Schmidt, Horst Efftige, Ulf Karnath und 10 Ersatzdelegierte.

**Koblenz:** Beate Viehmann, Claus Matthias, Stefan Rebl, Peter Rother, Martina Uebel, Ute Rodenbusch, Edward Lenzen, Harald Zimmer, Regina Heldmann, Karl-Heinz Sylla, Barbara Herres, Jobst Baeumer, Stefan Mühl, Hermann Justen, Stefan Truar, Karin Notte, Jürgen Hansmeyer, Lukas Etz, Armin Harich, Michael Müller, Werner Schmitt, Jörg Obergfell, Peter Nitsche, Peter Kaltenhofer, Thees Wullkopf, Axel Kalenborn, Gundolf Schneider, Jürgen Pohl, Günther Schulte, Egbert Sonntag, Arne Wehrin, Kurt-Ulrich Heldmann, Armin Dalibor, Malte Bernhardt, Ronald Hercher, Rüdiger Kühn, Manfred Vaupel, Burkhardt Schulte, Stephan Seibel, Frank Herr, Helga Detmer und 45 Ersatzdelegierte.

**Schwäbisch-Hall:** Charlie Jöst, Uli Blumenthal, Jo Konrad, Waldemar Obergfell, Helmut Denz, Daniel Biehler, Angelika Weber-Albring, Helmut Fehr, Klaus Kienzle, Alex Köhler, Wolfgang Gerteisen, Hans Peter Wahl, Michael Braunstein, Martin Brinek, Petra Wendel, Dieter Börsig, Jürgen Rüdinger, Reinhardt Thier-

# VERBANDSARBEIT



**Dr. Döring, stv. Ministerpräsident von BaWü, bei der Versammlung in Schwäbisch-Hall.**

**Oben rechts: Hamburg  
Mitte: Belgern  
Unten: Koblenz**



inger, Manfred King, Tanja Häring, Thomas Bessei, Thomas Nagel, Klaus Hermann, Werner Fleck, Joachim Thobe, Klaus Butzke, Lothar Schweizer, Günther Fleischmann, Neidhardt Müller, Sonja Heidler, Klaus Irschik, Manfred Müller, Harald Huber, Birgit Mölich, Klaus Willmann, Horst Albring, Gerrit Seegers, Alfons Rack, Sabine Schwenk, Fritz Scherzinger, Klaus-Günter Eberle, Friedhelm Hentschel, Rainer Blaich, Peter Waßmer, Armin Zimmerle, Bernhard Golt, Dieter Steiert und 35 Ersatzdelegierte.

**Fürstenfeldbruck:** Knut von Hentig, Bob Baier, Toni Bender, Barbara Lacroux, Rudl Bürger, Sepp Gschwendtner, Harry Buntz, Ingo Westerboer, Peter Cröniger, Ernst Schneider, Rosi Brams, Stefan Mast, Peter Janssen, Daniela Anke, Regina Glas, Hannes Weininger, Josef Guggenmos, Thomas Hummels, Helene Mayer, Christoph Kirsch, Susanne Hensold, Peter Hensold, Christa Vogel, Bernhard Koller, Jogi Obermeier, Sybille Fischer, Hans Bausenwein, Manuela Schneider, Frigga Bausenwein, Benno Osowski, Andreas Riedmann, Cordula Cröniger, Ilona Albrecht, Michael Schweiger, Konny Konrad, Björn Klaassen, Tony Dorner, Edeltraud Erl, Sepp Weininger, Anja Trudel, Holger Bolz, Gerald Woll, Thomas Friedrich, Hagen Mühlich, Stefan Weber, Oliver Rössel, Robert Niederreuther, Thomas Post, Christian Blum, Christine Fischer, Michael Simon, Engelbert Kohler und 44 Ersatzdelegierte.

**Alle Gewählten** erklärten sich in der Versammlung mit ihrer Wahl einverstanden oder haben sich vorher einverstanden erklärt.

## 7. Wahl des Regionalbeirats in der DHV-Kommission

### Belgern

Kandidat: Claus Gerhard

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Claus Gerhard wird zum Regionalbeirat Ost gewählt. Er nimmt die Wahl an.

### Koblenz

Kandidaten: Jürgen Hansmeyer, Peter Rother, Monika Traud

Beschluß (2. Wahlgang, geheime Abstimmung, Hansmeyer 137, Rother 58, Traud 190): Monika Traud wird zur Regionalbeirätin Mitte gewählt. Sie nimmt die Wahl an.

### Schwäbisch-Hall

Kandidaten: Waldemar Obergfell, Hans-Peter Uhl

Beschluß (geheime Abstimmung, Obergfell 324, Uhl 143): Waldemar Obergfell wird zum Regionalbeirat Südwest gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Es bleibt bei der einjährigen Amtszeit.

### Fürstenfeldbruck

Kandidaten: Raimund Rud, Manuela Schneider, Ingo Westerboer  
Beschluß (2. Wahlgang, geheime Abstimmung, Rud 226, Westerboer 193, Schneider zurückgezogen): Raimund Rud wird zum Regionalbeirat Südost gewählt. Er nimmt die Wahl an.

**Anmerkung:** In Hamburg keine Neuwahl wegen mehrjähriger Amtszeit des im Vorjahr gewählten Beirats.

## 8. Anträge auf Satzungsänderung

**Antrag** der DHV-Kommission (siehe Protokoll der Jahrestagung).

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die Anträge werden befürwortet.

**Antrag** von Uli Blumenthal

Erlедigt hinsichtlich Versammlungsleitung bei den Regionalversammlungen durch den Beschluß zum Kommissionsantrag. Noch offen hinsichtlich Versammlungsleitung bei den Jahrestagungen.

Beschluß (offene Abstimmung): In Belgern mehrheitlich befürwortet, in Hamburg, Koblenz, Schwäbisch-Hall, Fürstenfeldbruck mehrheitlich nicht befürwortet.

## 9. Sonstige Anträge und Besprechung regionaler Probleme

**Antrag** in Koblenz: Ausrichtung der nächsten Regionalversammlung.

Beschluß: (offene Abstimmung, mehrheitlich): Regionalversammlung 1997 in Köln.

**Antrag** in Schwäbisch-Hall: Ausrichtung der BaWü 1997 im Gleitschirmfliegen durch den Gleitschirmclub Colibri Freiburg sowie Ausfallbürgschaft und Preisgeld durch den DHV.

Beschluß: (offene Abstimmung, einstimmig): Antrag auf Ausrichtung angenommen, ersatzweise Vergabe durch die DHV-Geschäftsstelle.

Zur Ausfallbürgschaft kein Beschluß. Referatsleiter Klaus Tänzler stellt Bürgschaft in Aussicht.

Zum Preisgeld kein Beschluß. Sportausschuß soll entscheiden.

**Antrag** in Schwäbisch-Hall: BaWü 1998 im Hängegleiten mit UL-Schlepp.

Beschluß: (offene Abstimmung, mehrheitlich): Antrag angenommen.

**Antrag** in Schwäbisch-Hall: Bitte an DFC Südschwarzwald um Ausrichtung der BaWü 1997 im Hängegleiten.

Beschluß: (offene Abstimmung, einstimmig): Antrag angenommen.

**Antrag** in Fürstenfeldbruck von Christian Suerbaum: Beim GS-Streckenflugpokal Barograph wahlweise durch weitere Flugbilder ersetzen.

Beschluß: (offene Abstimmung, mehrheitlich): Antrag nicht befürwortet. Sportausschuß soll über Alternativen nachdenken.

## 10. Video »Jahresrückblick«

Video-Dokumentation von Charlie Jöst über wichtige Jahresereignisse 1996 im DHV.

Peter Janssen

Vorsitzender

Horst Barthelmes

Protokollführer in Belgern, Hamburg und Koblenz

Wolfgang Gerteisen

Protokollführer in Schwäbisch-Hall

Manuela Schneider

Protokollführerin in Fürstenfeldbruck

# Protokoll

## der 17. DHV-Jahrestagung am 30.11.1996 in Piesport

**Beginn 14.25 Uhr, Ende gegen 21.00 Uhr.**

Teilnehmer: 160 Delegierte gemäß Anwesenheitsliste.

### 1. Begrüßung

Die Delegierten werden begrüßt von  
Egbert Sonntag, Vorsitzender des Drachenfliegerclubs Trier,  
Carl Otto Weßel, Präsident des DAeC-Landesverbandes Rheinland-Pfalz,  
Peter Janssen, Vorsitzender des DHV.

### 2. Regularien

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Horst Barthelmes wird zum Protokollführer gewählt.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Stimmenzähler werden wie vorgeschlagen gewählt.

Es wird ohne Widerspruch festgestellt, daß die Einladung zur Jahrestagung 1996 ordnungsgemäß erfolgt ist und die Versammlung beschlußfähig ist.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die Tagesordnung wird wie vorgeschlagen festgelegt, mit einer Pause nach der Siegerehrung.

### 3. Protokoll der Jahrestagung 1995

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 1995 in Schwangau wird genehmigt.

### 4. Bericht der Kommission

Die Vorstandsmitglieder berichten über ihre Arbeit und die Arbeit ihrer Referate.

Peter Janssen: Überblick über 17 Jahre DHV, Mitgliederentwicklung, Info, Versicherungen, Gleichberechtigung im Luftraum, Geländezulassung, Naturschutz, Unfallverhütung.

Klaus Tänzler, Peter Rieger vom LBA, Waldemar Obergfell und Gerd Olbinsky würdigen die Verdienste von Peter Janssen.

Peter Urban: Sicherheit

Knut von Hentig: Technik

Toni Bender: Sport, mit Vorstellung des neuen Wettkampfkonzpts durch die Teamchefs.

Peter Cröniger: Ausbildung

Thomas Hummels: Finanzen

An die einzelnen Berichte schließen sich kurze Aussprachen an.

### 5. Bericht des Kassenprüfers

Peter Janssen verliest den Brief der Kassenprüferin Agnes Olf, die wegen eines schweren Unfalles ihres Lebensgefährten an der Durchführung der Prüfung verhindert war.

Der Kassenprüfer Jogi Obermeier erläutert den zuvor schriftlich versandten Kassenprüfbericht.

### 6. Entlastung der Kommission

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die Kommission wird entlastet.

### Siegerehrung Deutsche Meisterschaften 1996

Hängegleiten: Deutscher Meister Bob Baier, 2. Holger Bolz, 3. Stefan Weber, Deutsche Meisterin Rosi Brams.

Gleitsegel: Aus Wettergründen kein gültiges Ergebnis.

### Siegerehrung Deutscher Streckenflugpokal 1996

Hängegleiten: 1. Peter Waldmann, 2. Jürgen Tulzer, 3. Thomas Rauch, Damenwertung Corinna Schwiegershausen, Juniorwertung Moritz Matschoss, Teamsieger DCB Ruhpolding (Peter Waldmann, Jürgen Tulzer, Jo Bathmann).

Gleitsegeln: 1. Oliver Rössel, 2. Berni Koller, 3. Sepp Gschwendtner, Damenwertung Andrea Niederacher, Juniorwertung Berni Koller, Teamsieger DGC Tegernseer Tal (Sepp Gschwendtner, Torsten Hahne, Michael Simon).

### 7. Vorstandswahl

Peter Janssen erklärt seinen Rücktritt als Vorsitzender.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Peter Janssen wird überbrückungsweise zum Versammlungsleiter bestimmt.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Der Dringlichkeitsantrag, daß bei dieser Versammlung ein neuer Vorsitzender gewählt werden soll, wird angenommen.

#### Vorsitzender

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die Amtszeit wird auf 1 Jahr bis zur turnusmäßigen Neuwahl festgelegt.

Kandidat: Karl Jöst

Beschluß (geheime Abstimmung, 145 Ja, 6 Nein): Karl Jöst wird zum Vorsitzenden gewählt. Er nimmt die Wahl an.

#### Stellvertretender Vorsitzender

Kandidaten: Rudl Bürger, Claus Gerhard, Jo Konrad, Edward Lenzen, Benno Osowski.

1. Wahlgang (absolute Mehrheit erforderlich, geheime Abstimmung, Bürger 34, Gerhard 40, Konrad 47, Lenzen 10, Osowski 27): Kein Kandidat ist gewählt.

Beschluß im 2. Wahlgang (einfache Mehrheit, geheime Abstimmung, Bürger 28, Gerhard 49, Konrad 63, Osowski 19, Lenzen zurückgezogen): Jo Konrad wird zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Er nimmt die Wahl an.

#### Technikvorstand

Kandidat: Knut von Hentig

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Knut von Hentig wird zum Technikvorstand gewählt. Er nimmt die Wahl an.

### 8. Wahl der Kassenprüfer

#### Erster Kassenprüfer

Kandidat: Jogi Obermeier

Beschluß (offene Abstimmung, 7 Gegenstimmen): Jogi Obermeier wird zum Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

#### Zweiter Kassenprüfer

Kandidat: Dietrich Münchmeyer

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Dietrich Münchmeyer wird zum Kassenprüfer gewählt. Er nimmt die Wahl an.

Um 20.10 Uhr übergibt Peter Janssen die Versammlungsleitung an den neu-

gewählten Vorsitzenden Charlie Jöst und wird mit Standing Ovations verabschiedet.

## 9. Wirtschaftsplan 1997

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Der vorgelegte Wirtschaftsplan wird angenommen.

## 10. Öffentlichkeitsarbeit

**Antrag 1** (Arbeitsgruppe Thomas Hummels, Sepp Gschwendtner, Charlie Jöst, Klaus Tänzler):

Konzept für Öffentlichkeitsarbeit (Wortlaut des mehrseitigen Antrags als Anlage zum Protokoll).

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Das Konzept wird angenommen.

**Antrag 2** (Diether Möhring):

»Das DHV-Info muß seine Unabhängigkeit, Kompetenz und Qualität bewahren. Es muß unter der Verantwortung des Vorstandes in den Händen der Geschäftsstelle liegen. Die Anzeigeneinnahmen dürfen nicht für die Erfüllung der Verbandsaufgaben notwendig sein. Anzeigen und Artikel dürfen nicht im Widerspruch zu den Aufgaben und Zielen des Verbandes stehen und müssen seine Beauftragtenaufgaben berücksichtigen.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird unter Hinweis auf den Beschluß zu Antrag 1 abgelehnt.

## 11. Antrag auf Satzungsänderung

**Antrag 1** (DHV-Kommission):

»1. Bei § 5 »Vertretung; Geschäftsführung« wird Abs. IV gestrichen.

2. Bei § 24 a »Regionalversammlungen« werden in Abs. IV folgende Sätze 2 und 3 eingefügt:

Versammlungsleiter ist der Regionalbeirat. Dieser kann die Leitung auf ein anderes Mitglied, das seinen Wohnsitz nicht in der Region haben muß, übertragen.

3. § 31 »Dreierausschuß« wird gestrichen.

4. Bei § 32 »Beschlüßfassung« wird Abs. II neu gefaßt:

II. Die Beschlüßfassung erfolgt auf Sitzungen, schriftlich oder durch Telefax, wobei jeweils alle Vorstände mit mindestens zweiwöchiger Frist zur Sitzung einzuladen bzw. zur Stimmabgabe aufzufordern sind. In eiligen Fällen kann die Beschlüßfassung auch telefonisch und ohne Frist erfolgen.«

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Der Antrag wird angenommen.

**Antrag 2** (Uli Blumenthal): Zurückgenommen.

## 12. Sonstige Anträge

**Antrag 1** (Claus Matthias):

»Für den Fall von Unstimmigkeiten im Vorstand des DHV wählt die Versammlung heute die Person des Schlichters bis zur Jahrestagung 1997. Die Funktion des Schlichters soll in der Jahrestagung 1997 in der Satzung verankert werden.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.

**Antrag 2** (Armin Dallibor):

»Bei den nächsten Regionalversammlungen ist der Bericht des Regionalbeirats/der Regionalbeirätin in die Tagesordnung aufzunehmen.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.

**Antrag 3** (Gerd Olbinsky): Zurückgenommen

**Antrag 4** (Gundolf Schneider):

»Die Gebührenpraxis des DHV-Geländereferats wird mißbilligt, ebenso die befristeten Zulassungen. Der DHV möge die Gebührenerhöhung rückgängig machen und die erhöhten Beiträge zurückzahlen. Der DHV möge in Zukunft auf Befristung verzichten oder die Verlängerung kostenlos durchführen.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.

**Antrag 5** (Gundolf Schneider):

»Der DHV möge sich mit aller Energie dafür einsetzen, daß keine Einschränkungen des Flugbetriebs durch Errichtung einer Kontrollzone (am Verkehrslandeplatz Siegerland) beschlossen werden.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich bei einer Gegenstimme): Der Antrag wird mit der Erweiterung auf alle geplanten Kontrollzonen angenommen.

**Antrag 6** (Joachim Thobe):

»DHV-Piloten werden die bei ausländischen Flugschulen gemachten UL-Schleppstarts anerkannt und diese werden bei der Zulassung zu einer deutschen UL-Schlepp-Prüfung berücksichtigt. Voraussetzung ist eine ordnungsgemäße Dokumentation der Schleppstarts und deren Bestätigung durch den ausländischen Fluglehrer.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird zur Entscheidung an die Prüf- und Zulassungsstelle verwiesen.

**Antrag 7** (Josef Guggenmos):

»Der Kostenanteil, den der Hersteller für das Verfahren zur Gütesiegelerteilung für einen Hängegleiter bezahlen muß, soll spürbar reduziert werden.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich bei 1 Gegenstimme): Der Antrag wird mit Erweiterung auf Gleitsegel angenommen.

**Antrag 8** (Lukas Etz):

»Der DHV soll sich konsequent dafür einsetzen, daß in den zugelassenen Geländen möglichst immer und von möglichst vielen Piloten geflogen werden kann.«

Beschluß (offene Abstimmung, mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.

## 13. Ort der Jahrestagung 1997

Bewerbung des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Tegernseer Tal.

Beschluß (offene Abstimmung, einstimmig): Die Jahrestagung 1997 wird vom DGC Tegernseer Tal ausgerichtet.

Peter Janssen	Vorsitzender bis 29.11.96	Versammlungsleiter bis TOP 8
Karl Jöst	Vorsitzender ab 29.11.96	Versammlungsleiter ab TOP 9
Horst Barthelmes	Protokollführer	

Piesport hatte nicht nur Platz für die Hauptversammlung des DHV, sondern bietet in der Umgebung auch viele gute Fluggelände



Foto: Egbert Sonntag, Erwin Aeger, Martin Burkhart

Der DFC Trier besitzt 7 Fluggelände, 6 Gelände mit Rampen bzw. Naturstart sowie 1 Schleppgelände. Der Schwierigkeitsgrad unserer Gelände ist unterschiedlich. Starten ist an allen Geländen unproblematisch, die Landeplätze sind jedoch teilweise recht klein.

Die einfachsten und auch am besten ausgebauten Gelände befinden sich in Neumagen-Dhron und Serrig. Leider sind beide Gelände für Gleitschirme ungeeignet, da keine Möglichkeit zum Startabbruch besteht und in Neumagen zusätzlich eine Stromleitung das Aufziehen behindert.

Die Gelände Longuich, Maring-Noviant, und Mehring können von Drachen und Gleitschirmen befliegen werden.

Die wichtigste Regel zuerst: Vor jedem Start muß sich jeder Pilot mit den Geländen vertraut machen.

Dazu befinden sich an jedem Gelände Tafeln oder noch besser, man fragt einheimische Piloten, die gerne Auskunft geben. Da unsere Gelände recht flach sind, ist die vorherige Begehung des Landeplatzes besonders wichtig, denn bei einem Flug ohne Startüberhöhung bleibt nicht viel Zeit für die Suche nach optimalen Landemöglichkeiten.

Die Mosel oder die Saar liegen bei allen Geländen in unmittelbarer Nähe und einige Piloten haben sich auch schon nasse Füße geholt. Vorsicht ist vor den Weinbergen geboten, da eine Landung im Gewirr von Drähten und Pfählen sehr unangenehm ist.

Ansonsten können von unseren Geländen herrliche Streckenflüge in die Eifel, den Hunsrück, zum Rhein oder ins benachbarte Frankreich unternommen werden.

Schwierig ist jedoch die Einschätzung der richtigen Windrichtung, da die lokalen Winde im Mosel- und Saartal von den überregionalen Windverhältnissen oft abweichen. Zur Auswahl der Gelände ist meist eine Ortsbesichtigung erforderlich. Bei der Anfahrt eignen sich am besten Windkraftwerke zur Bestimmung der Windrichtung, die an vielen exponierten Positionen angebracht sind. Desweiteren hilft immer der Segelflug-Wetterbericht zur präzisen Windbestimmung.

Alle unsere Geländegenehmigungen enthalten die Auflage »nur für Mitglieder«. Gäste können und müssen daher eine Tagesmitgliedschaft erwerben. Zusätzliche Start- und Landegebühren werden nicht erhoben, mit der Gastmitgliedschaft sind beliebig viele Flüge an einem Tag möglich.

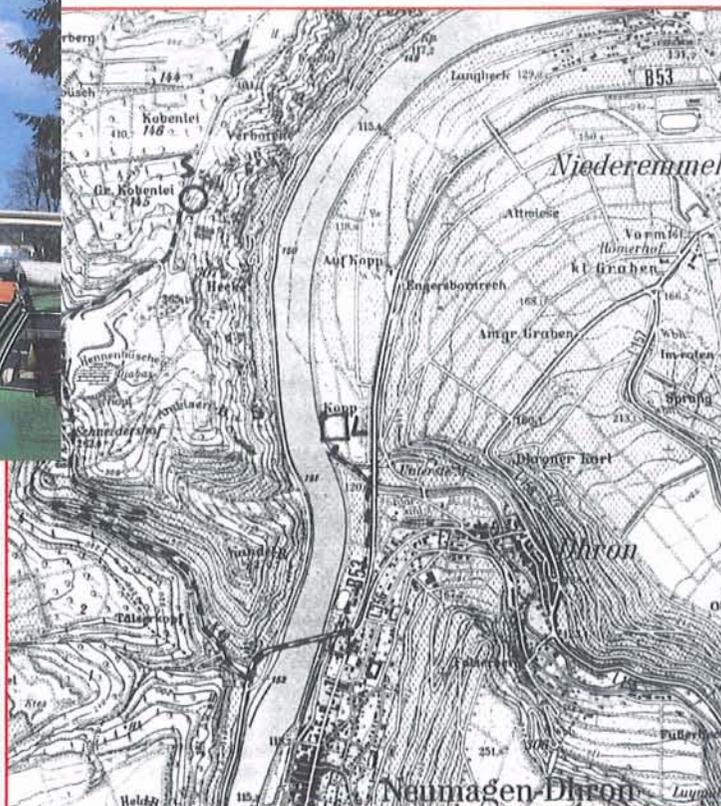
Darüber hinaus gibt es auch Jahresgastekarten für Vielflieger, die eine Vereinsmitgliedschaft scheuen. Die Tagesmitgliedschaft kann beim jeweiligen Startleiter erworben werden.

Wir müssen an allen Geländen Pacht bezahlen. Die Verlängerung der Pachtverträge richtet sich auch nach den Erfahrungen aus dem laufenden Flugbetrieb. Flugschaden bitte immer beim Verein melden oder selbst regulieren.

Allzeit Happy Landing und viel Spaß an den Geländen an Saar und Mosel.

Egbert Sonntag

# FLIEGEN AN MOSEL UND SAAR



## Segelflugplatz Neumagen-Dhron D/65

Seitdem der DFC Trier im Besitz einer stationären Winde ist, können auf dem Segelflugplatz Neumagen-Dhron Drachen- und Gleitschirmschlepps sowie auch Ausbildungen durchgeführt werden.

Da wir den Flugplatz natürlich nicht alleine nutzen können, sind **3 Regeln** zu beachten: Jeder Schlepp muß vorher am Flugplatz angemeldet werden. Da Flugzeuge, Drachen und Gleitsegel gemeinsam fliegen, ist Flugfunk notwendig. Es muß ein Flugleiter anwesend sein.

**Windrichtung:** W/O

**Ausbildungsstand:** A-Schein, Schulungsgelände.

**Höhe Flugplatz:** 268 m NN.

**Geländewart:** Bernd Zillgen, Im Treff 3, 54296 Trier, Tel. 0651/16441.

## Neumagen-Dhron D

Der große Aufbauplatz, die idealen Parkmöglichkeiten und die große Landwiese machen Neumagen-Dhron zu dem Top-Gelände an der Mosel. Daß dort auch thermisch einiges abgeht, davon sollte sich jeder selbst überzeugen. Und mit viel Glück kann man dabei auch das legendäre Moselwunder erleben.

**Windrichtung:** NO/SO

**Ausbildungsstand:** A-Schein, Schulungsgelände.

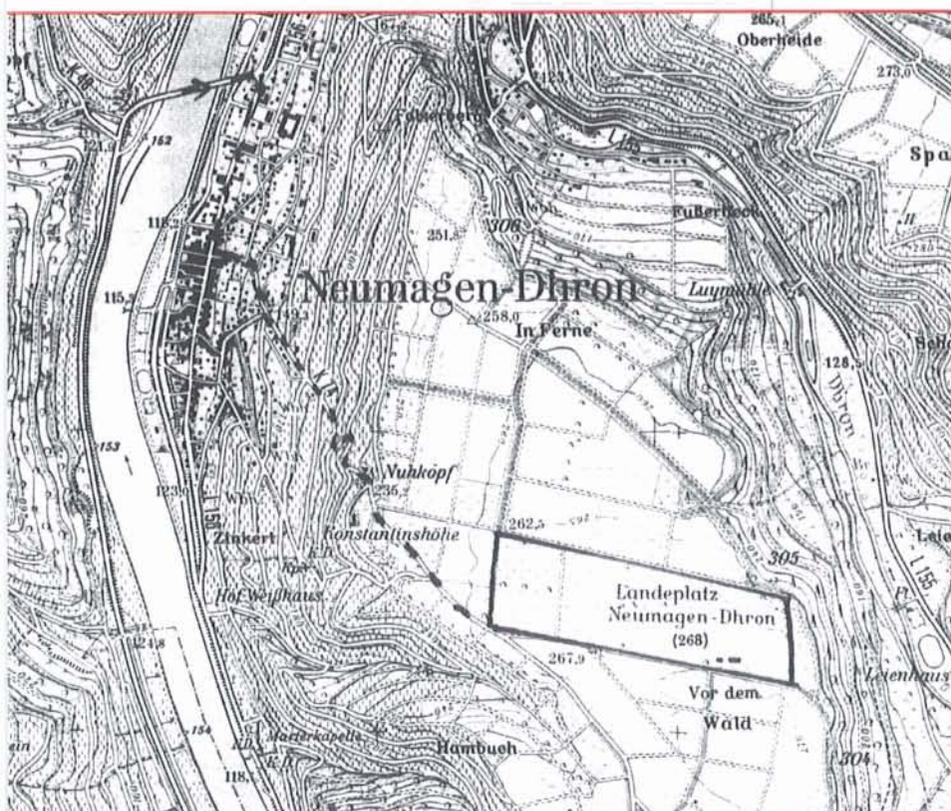
**Höhen:** Start 385 m NN - Landung 118 m NN - Differenz 267 m.

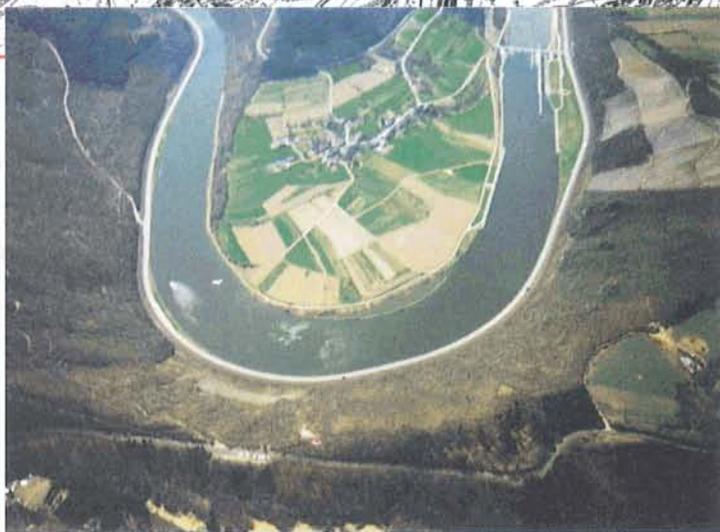
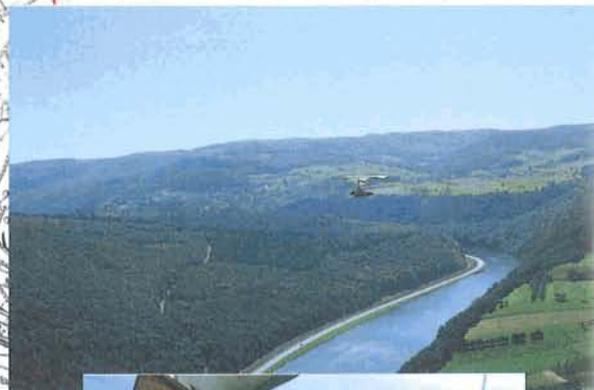
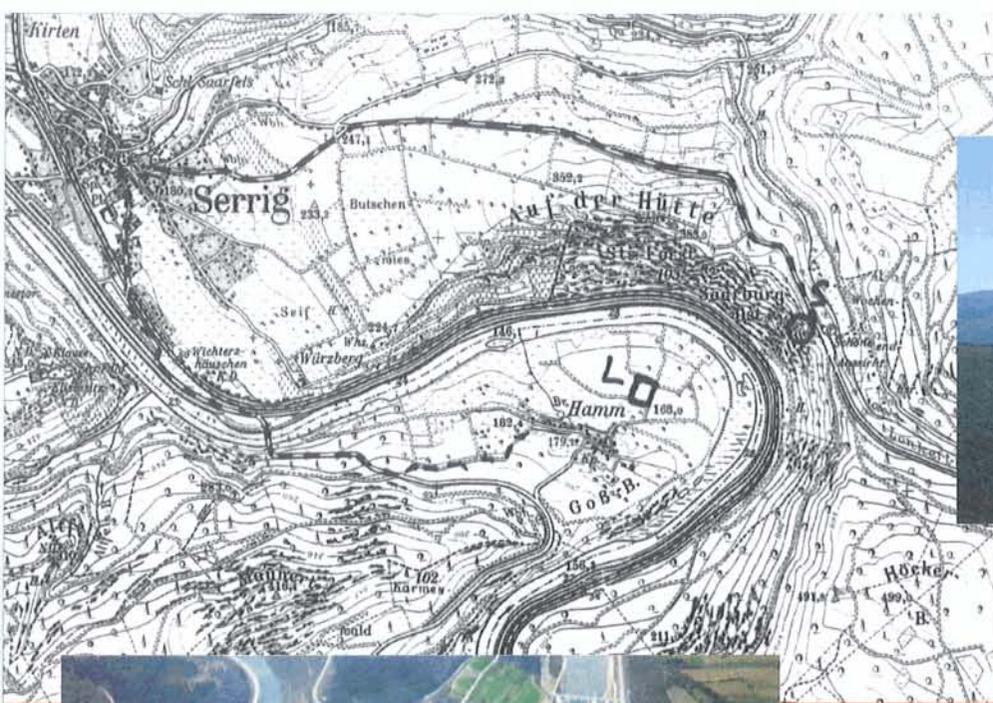
**Start:** Rampe. Bei Nordwind treten Lee-wirbel auf.

**Landeplatz:** Große Wiese. Kein Endanflug über die Mosel oder die Bundesstraße.

**Geländewart:** Hermann Jungbluth, Enschenschmühlerweg 32, 54347 Neumagen-Dhron, Tel. 06507/6488.

**Treffpunkt:** Hotel »Zum Anker« Ortsteil Neumagen.





## Serrig D

Das Gelände in Serrig ist wegen seiner frühen Aktivität und sehr guten Geländeformation ein Garant für lange Flüge. Vor allem bei Rückseitenwetter ist Serrig lange aktiv und ermöglicht herrliche Abendflüge und weite Streckenflüge bis zum Rhein. An thermisch sehr guten Tagen kann es beim Landeanflug turbulent sein.

**Windrichtung:** SW/W

**Ausbildungsstand:** A-Schein, Schulung.

**Höhen:** Start 356 m NN - Landung 168 m NN - Differenz 188 m.

**Start:** Rampe. Bei Südwind gefährliche Leewirbel.

**Landeplatz:** Große Wiese umgeben von Obstwiesen. Kein Endanflug in Richtung Saar.

**Geländewart:** Theo Geisen, Frankenstraße 32, 54429 Schillingen, Tel. 06589/2196.

**Treffpunkt:** Hotel »Zur Post« in Serrig.

## Maring Novian D/GS

Das Gelände in Maring Novian ist für Gleitschirme und Drachenflieger zugelassen. Der breite Startplatz mit weiten Auslaufmöglichkeiten ermöglicht sogar Schulungsbetrieb und macht das Gelände recht unproblematisch. Es entwickelt sich gute Thermik und auch Anfänger können hier erste Höhenflüge genießen, 800 - 1000 m Startüberhöhung sind keine Seltenheit.

**Windrichtung:** SW/SSO

**Ausbildungsstand:** A-Schein, Schulungsgelände.

**Start:** Flache Rampe, die direkt auf dem Boden in einer breiten Schneise aufliegt.

**Beachten:** Bitte die Zufahrtswege immer freihalten, damit die Winzer bei ihrer Arbeit nicht behindert werden.

**Höhen:** Start 275 m NN - Landung 142 m NN - Differenz 133 m.

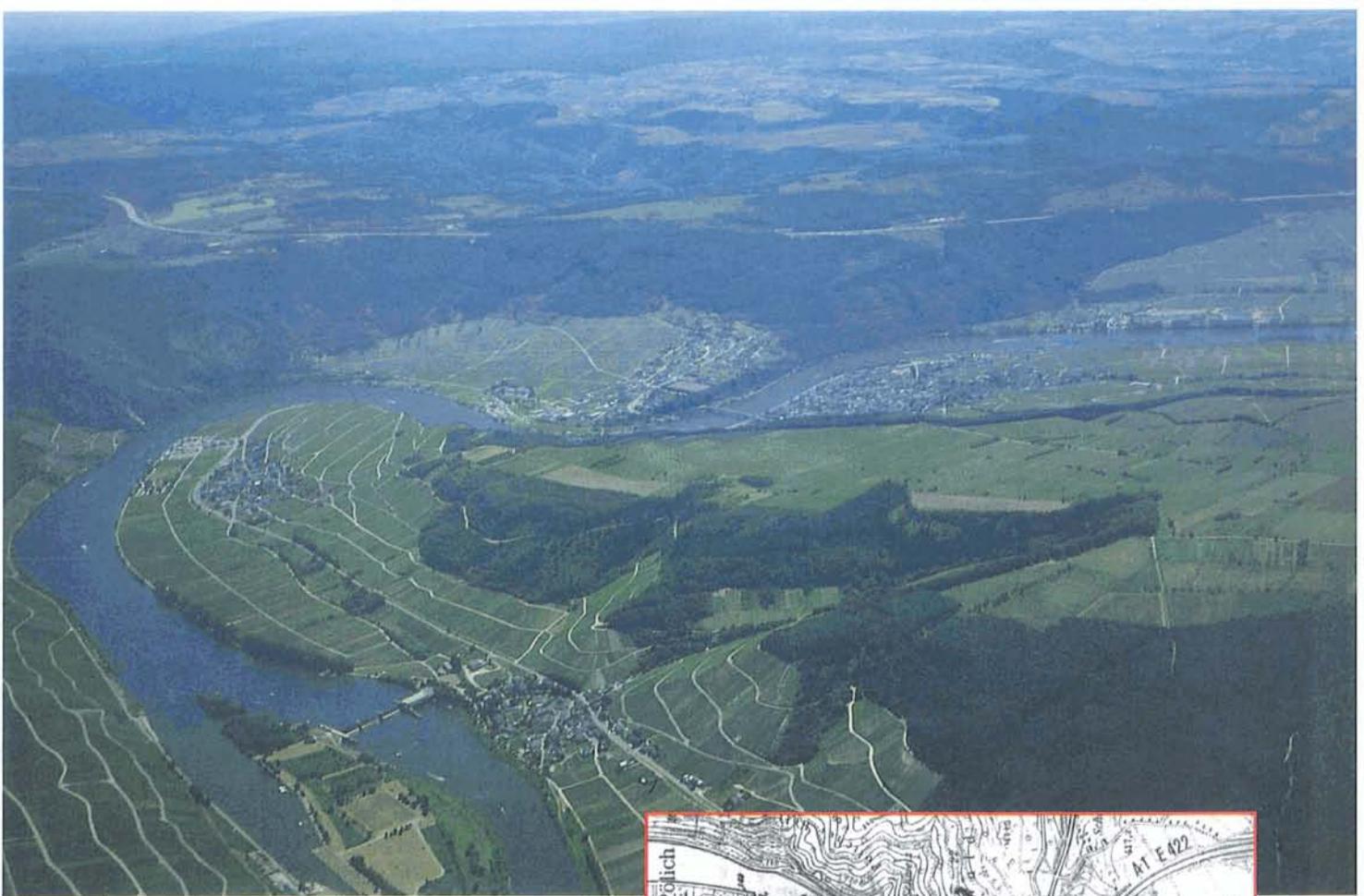
**Landeplatz:** Große, flach geneigte Wiese. Am Fuß der Wiese befindet sich eine Baumreihe, die bei reinem Südwind Leeturbulenzen verursacht. Daher sollte immer diagonal zum Hang gelandet werden.

**Schwierigkeiten:** Der Landeplatz ist ca. 650 m vom Startplatz entfernt.

Frühzeitig vom Hang abfliegen, um nicht in den Weinbergen landen zu müssen.

**Geländewart:** Paul Brinkmann, Paulstraße 113, 54470 Lieser, Tel. 06531/3833.





## Mehring D/65

Nach dem Ausbau der Rampe und der Verbreiterung der Schneise ist Mehring ein ideales Gleitschirmgelände. Der kleine Landeplatz ist für Gleitschirme unproblematisch, für Drachen nicht zu empfehlen. Lediglich die lange Distanz zwischen dem Start und Landung ist zu berücksichtigen.

**Windrichtung:** NW/NO

**Ausbildungsstand:** B-Schein, kein Schulungsgelände.

**Beachten:** Der Landeplatz ist ca. 1200 m vom Startplatz entfernt und sehr klein. Zusätzlich treten über der Landwiese häufig Turbulenzen auf.

**Höhen:** Start 400 m NN - Landung 124 m NN - Differenz 276 m.

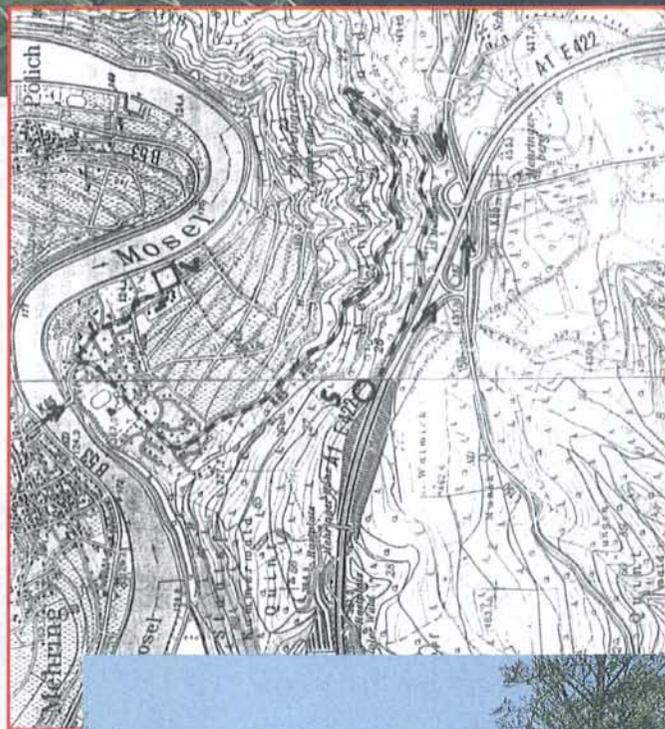
**Start:** Breite Rampe. Bitte keine Gleitschirme an der Autobahnböschung auslegen. Der Start ist nur von der Rampe erlaubt. Schneise!

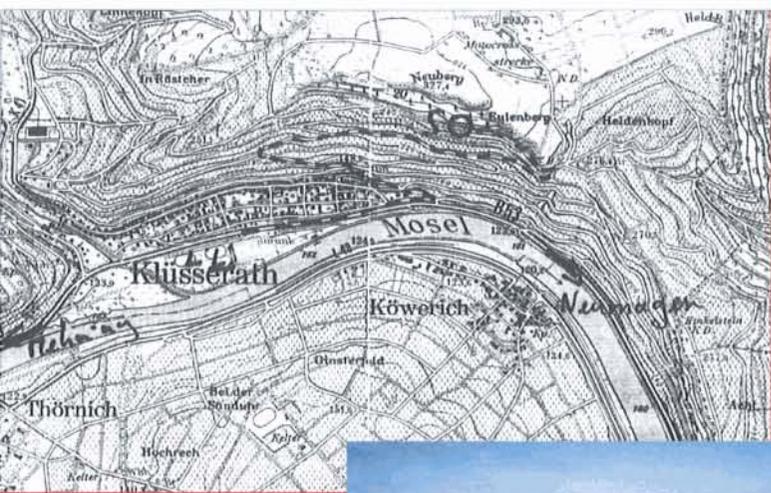
**Landeplatz:** Sehr kleiner Landeplatz. Beim Landeanflug darf der Campingplatz nicht überflogen werden. Bei Starkwind Windscherung.

**Schwierigkeiten:** Der Landeplatz ist ca. 1200 m vom Startplatz entfernt.

**Geländewart:** Egbert Sonntag, Moselstraße 14, 54340 Riol, Tel. 06502/99033.

**Treffpunkt:** Hotel Roselthal in Mehring.





## Klüsserath D

Das Gelände in Klüsserath ist wegen seiner Südlage thermisch recht aktiv und eignet sich daher gut als Ausgangspunkt für Streckenflüge. Probleme bereiten der relativ weite Weg von 1300 m bis zum Landeplatz und eine hohe Stromleitung, die im Endanflug nicht überflogen werden darf. Starkwindstarts im laminaren Hangwind können problemlos durchgeführt werden, dabei ist jedoch meist auf eine Windscherung im Landeanflug zu achten.

**Windrichtung:** SW/SO

**Ausbildungsstand:** B-Schein, kein Schulungsgelände.

**Beachten:** Bitte die Zufahrtswege immer freihalten, damit die Winzer bei ihrer Arbeit nicht behindert werden.

**Höhen:** Start 285 m NN - Landung 115 m NN - Differenz 170 m.

**Start:** Naturstart in den Weinbergen. Bei schwachem Wind kann der Landeplatz nicht immer sicher erreicht werden.

**Landeplatz:** Wiese unterhalb der Sportplätze. Da die Wiese wegen eines benachbarten Campingplatzes, einer Bundesstraße und eines Hochspannungsmastes schwierig anzufliegen ist, muß sie unbedingt vorher beichtigt werden. Abgebaut wird zwischen den Sportplätzen.

**Schwierigkeiten:** Der Landeplatz ist ca. 1300 m vom Startplatz entfernt. Frühzeitig vom Hang abfliegen. Achtung! Vor dem Landeplatz befindet sich eine hohe Stromleitung.

**Geländewart:** Alli Herres, Hauptstraße 91a, 54340 Klüsserath, 06507/993030.

**Treffpunkt:** »Zum Rebstock« oder »Zur Bruderschaft«.

## Longuich D/GS

In Longuich ist vor allem bei der Landung mit dem Drachen größte Vorsicht geboten. Der Landeplatz ist sehr klein! Gleitschirmflieger haben damit keine Probleme, sollten jedoch die ca. 800 m Entfernung bis zum Landeplatz berücksichtigen. Insgesamt ist Longuich nur für geübte Flieger geeignet, da der Hangaufwind meist schwach ist und die sehr gute Thermik eng begrenzt ist. Für GS ist Toplanden 400 m hinter dem Start, ca. 100 m höher, möglich. Der Rückweg muß über einen Weg zu Fuß erfolgen.

**Windrichtung:** SW

**Ausbildungsstand:** B-Schein, kein Schulungsgelände.

**Beachten:** Bitte die Zufahrtswege immer freihalten, damit die Winzer bei ihrer Arbeit nicht behindert werden. Toplandwiese nie mit Pkw anfahren!

**Höhen:** Start 300 m NN - Landung 130 m NN - Differenz 170 m

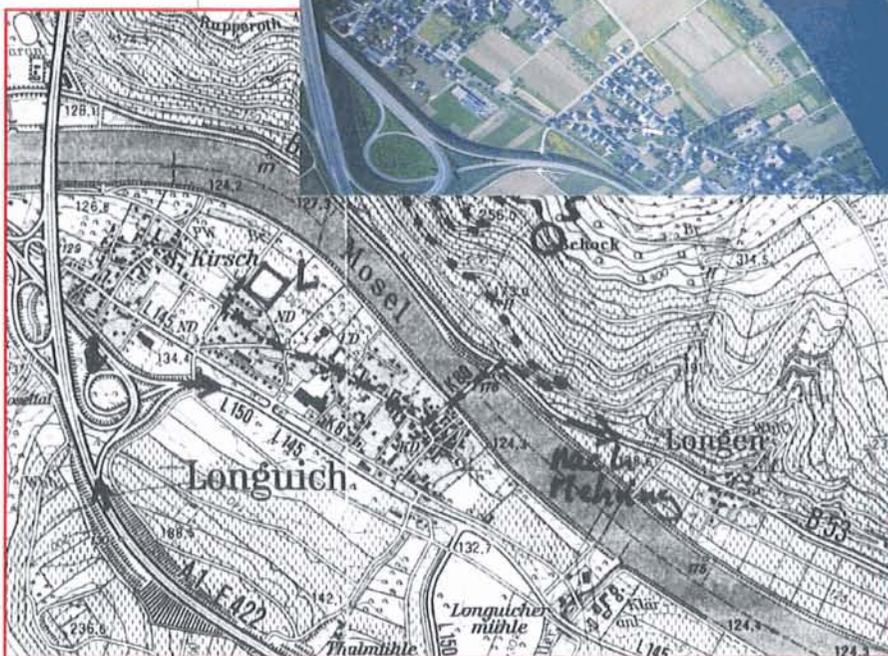
**Start:** Naturstart in den Weinbergen.

**Landeplatz:** Kleine Landwiese.

**Schwierigkeiten:** Der Landeplatz ist ca. 800 m vom Startplatz entfernt. Frühzeitig vom Hang abfliegen, um keine Außenlandung in der Mosel zu riskieren. Beim Landeanflug die Pappeln beachten.

**Geländewart:** Erwin Arens, Flurstraße, 54340 Riol, Tel. 06502/20980.

**Treffpunkt:** Hotel »Zur Linde« an der Zufahrt zur Landwiese.





*Gegen den Wind in neue Bereiche vorstossen  
Was zählt ist, ob dein **Schirm** dich hinbringt*

# speear

*Im DHV-Gütesiegelverfahren*

**Der High Performance  
Intermediate**

Deutschland/Österreich  
Turnpoint Fastline GmbH  
Rudolf-Diesel-Str. 29  
D-82216 Gernlinden  
Tel. (+49)081 42 / 4 12 63  
Fax (+49)081 42 / 187 13  
Turnpoint@t-online.de

Development, Manufacturing  
International Distribution  
freeX air sports GmbH  
Hermating 2  
D-82544 Egling  
Fax (+49)081 76 / 93 02 44  
<http://www.freeX.com>





Gedanken und Fotos von Ulrich Grill



Früh am Morgen liege ich in meinem warmen Bett und rekle mich wohlig unter meiner Daunendecke. Immer wieder schlafe ich ein, träume von fernen Landschaften und exotischen Schönheiten. Langsam jedoch beginnt meine innere Uhr den Zeitpunkt des Aufstehens einzuläuten, beginnt mich aus der Traumlandschaft herauszuführen und in die Realität zurückzuholen. Doch heute ist es anders, es ist kein mühseliges, schweres Aufstehen, sondern leicht und unbeschwert. Und dann höre ich sie, es sind die vielen kleinen Vögel, die draußen den Frühling einzwitschern und während des Winters im Eise erstarrt keinen Laut von sich gegeben haben. Sie wecken mich sanft, rütteln mich aus dem Winterschlaf und holen mich zurück in einen neuen Tag.

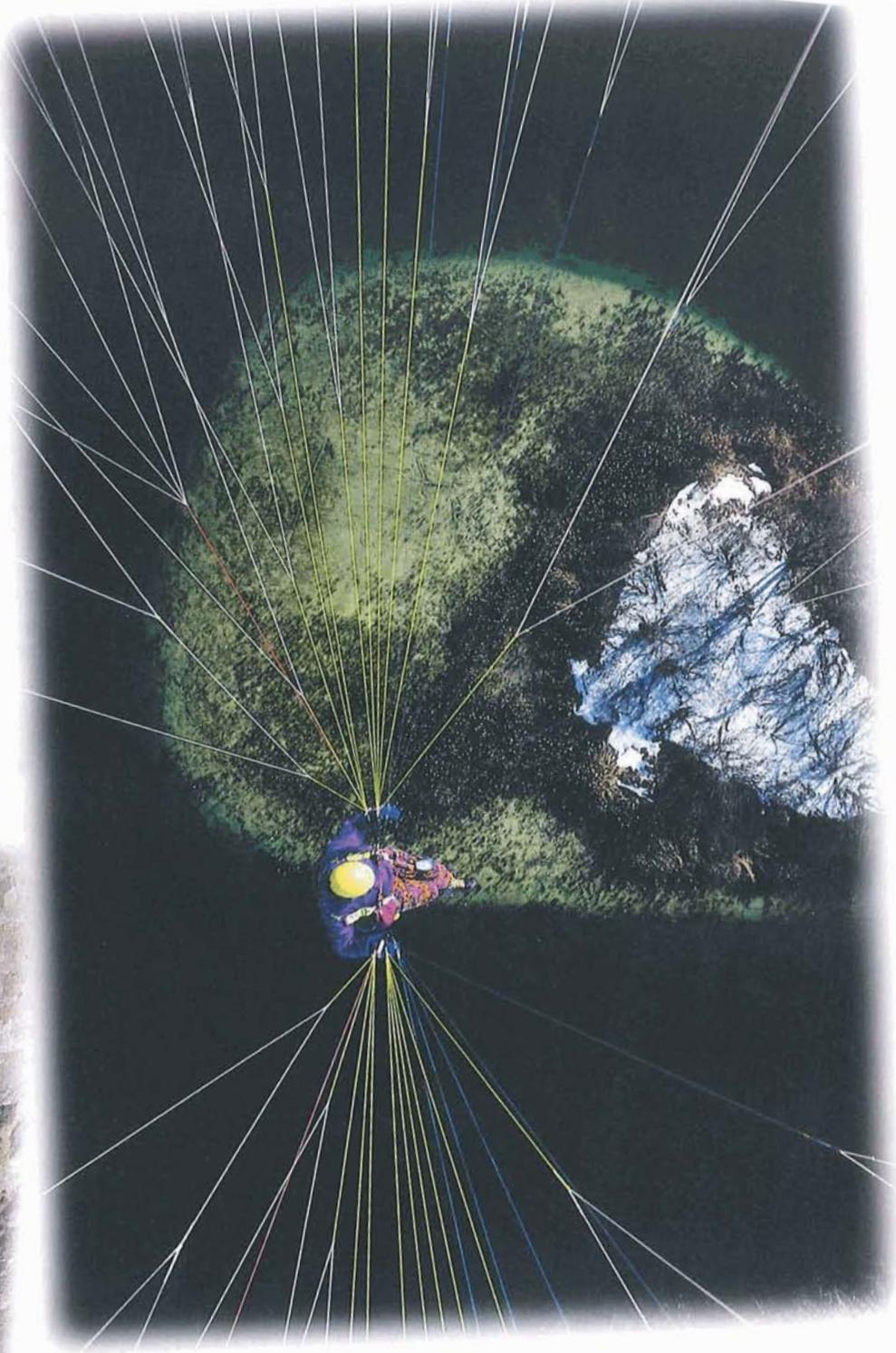
Jetzt bin ich wach, draußen ist es auch schon taghell, und die Morgensonne scheint flach durch die Bäume. Der Himmel ist klar und tiefblau. Eine kurze Dusche und schon sitze ich beim Frühstück. Aus dem Radio dröhnt »I am flying!« und kurz darauf das Wetter: Hochdruckeinfluß bis Montag, am Morgen noch sehr kühl, mit Tageshöchstwerten bis 20°C!

In meinem Gesicht entsteht ein Lächeln, denn ich weiß, daß es heute zum Fliegen geht, daß ich heute unter der Basis hängen werde und endlich wieder einmal Luft unter meine Flügel bekomme. Rasch beende ich mein Frühstück und packe meine Ausrüstung, die schon seit Wochen feingeputzt auf ihren ersten Auftritt, auf den Saisonstart, wartet. Alles eingepackt und los geht es! Jetzt ist es nicht mehr lange, und schon werde ich am Himmel unterwegs sein, wird mich mein Flügel der Erdanziehung entreißen und hoch in den Himmel führen. Ich sehe mich schon in Gedanken mit anderen Piloten von einem Berg zum anderen springen, Kanten entlangsoaren, und in der Hammerthermik mit kreischendem Vario in

Foto: Ulrich Gall

# Frühling

Foto: A. Bordini



# Frühling



die Höhe schießen. Ein Hochgefühl stellt sich bei mir ein und läßt mich nicht mehr los.

Immer wieder wandert mein Blick in den Himmel und sucht angestrengt nach ersten Zeichen der Thermik, doch sie läßt noch ein wenig auf sich warten, bevor sie ungefesselt ihre Kraft entfaltet.

Endlich bin ich nun am Fuße des Berges. Einige andere Flieger sind auch schon hier und warten ungeduldig mit der Gondel hinauffahren zu können. Sie sind schon aufgereggt, reden von diversen Streckenflugmöglichkeiten, Wendepunkten und Rekorden. Es ist, als ob man in ein Hornissennest gestochen hätte. Von überall strömen die Flieger herbei, erwacht aus ihrer Winterstarre, bereit für neue Taten und Abenteuer.

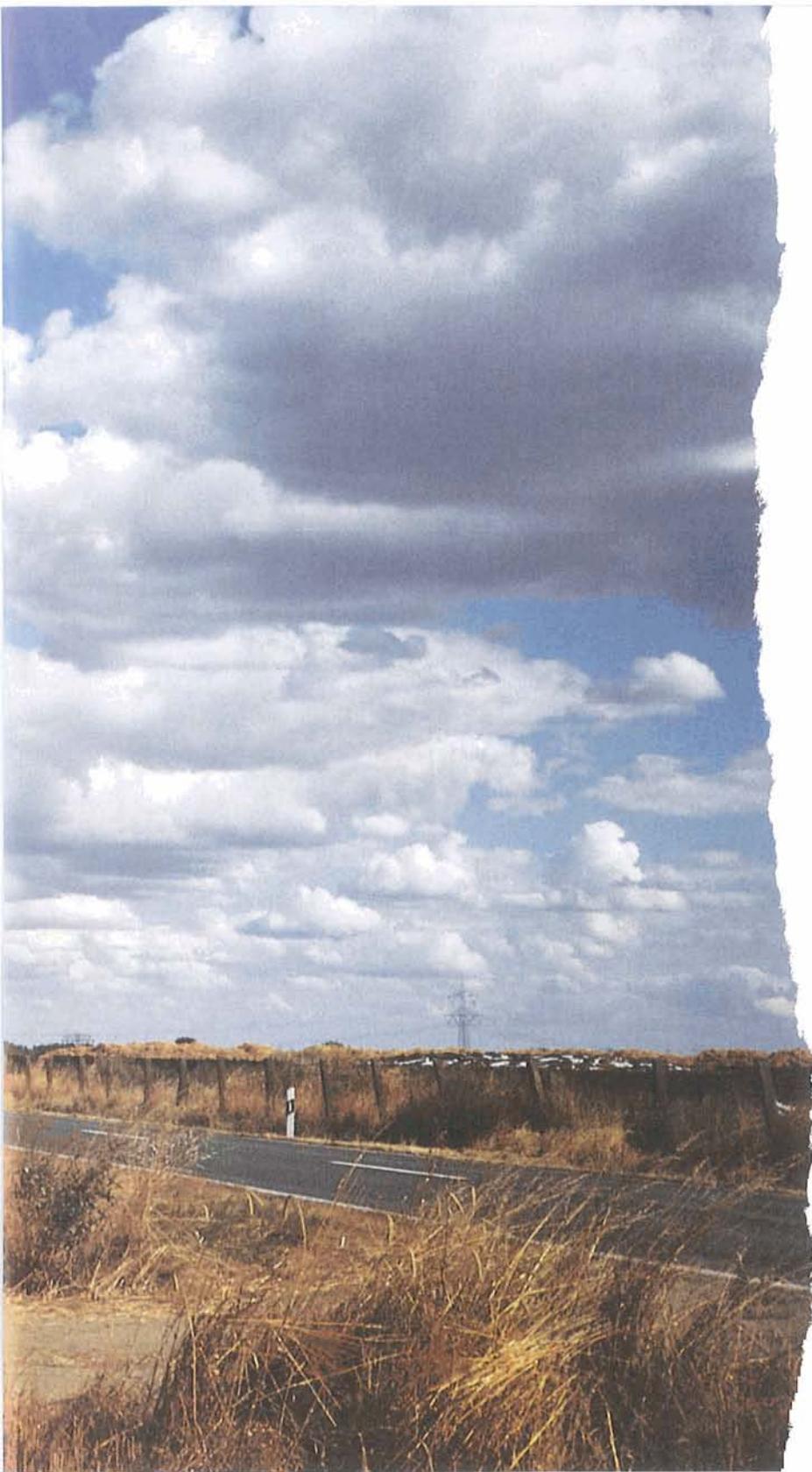
Schließlich fahren wir in die Höhe, gleiten von einer Stütze zur anderen. Mittlerweile sind auch schon einige Schirme und Drachen unterwegs und steigen in den ersten Ablösungen über den Berg. Viel weiter oben, höher als jeder zu hoffen gewagt hätte, formen sich kleine Wattehäuschen, die zwar immer wieder verschwinden, aber trotzdem von einem wunderbaren Flugtag künden. Bei diesem Anblick ist es vollends um uns geschehen, all der Frust des langen Winters kommt jetzt heraus, bricht ungehindert, wie ein zerborstener Damm, hervor. Oben angelangt, stürmen wir hinaus, zum Startplatz, um möglichst schnell den verführerischen Duft des Windes und der Thermik in unser Gesicht wehen zu lassen.

Jetzt endlich ist es soweit, jetzt können wir wieder abheben, uns in die Welt der Vögel begeben, und viele Stunden allem entfliehen, was uns an die Erde bindet. Endlich sind wir wieder frei, ungebändigt und ungefesselt auf den Spuren des Adlers! ◻



Südostwind -

# Rennstrecken in Nor



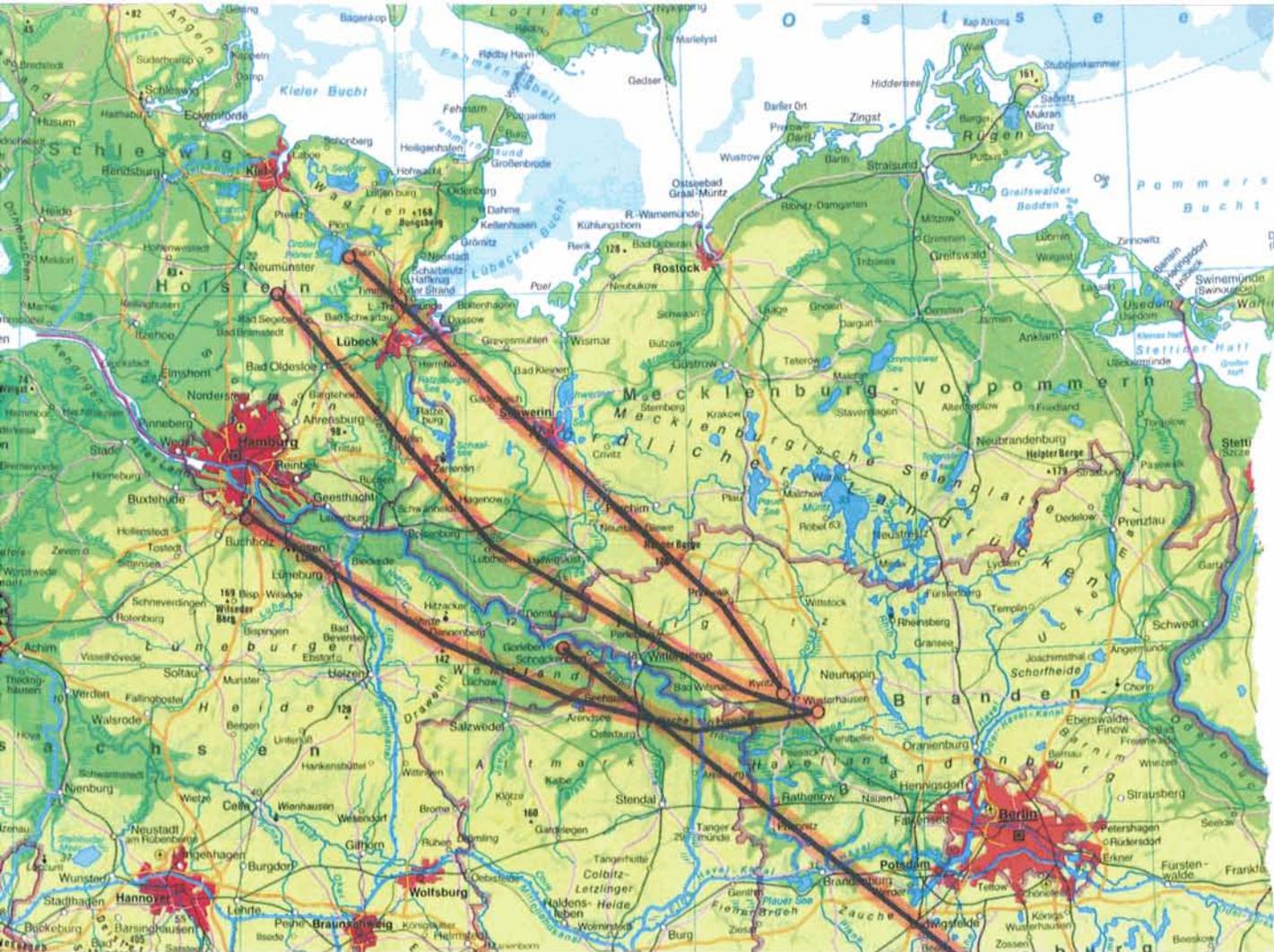
Den Anfang machte Ulli Schneider am 1. Mai 1993, als er bei einer Südostlage vom Rande des Spreewaldes an Berlin vorbei ins niedersächsische Gartow zur Elbe segelte. Mit 214 km war das der weiteste deutsche Drachenflug des Jahres und zugleich die erste Strecke über mehr als 200 km im Luftraum der ehemaligen DDR. Andreas Becker wäre an diesem Hammertag gerne mitgekommen, aber aus der Winde gelang ihm der Thermikeinstieg nicht. So beschloßen wir, ganz auf UL-Schlepp umzusteigen.

## Riedel's Route

Die Erfahrungen einer ersten Rennstrecke vom Flugplatz Segeletz verdanke ich dem Lufthansa-Piloten und Flugpionier Peter Riedel. Er flog 1935 im Segelflugzeug von Berlin nach Hamburg und nutzte bei Südostwind die Aufwindreihungen entlang der Elbe, die ihm früher während seiner Linienflüge besonders am nördlichen Flußufer aufgefallen waren. Als ich fast 60 Jahre später, am 23. April 1994, seiner Route mit dem Drachen folgte, beeindruckte mich diese Streckenführung enorm, weil sie auch heute noch ein zügiges Vorwärtskommen unter der Wolkenstraße erlaubt, so daß daraus mit 175 km bis Lübeck mein damals weitester Flug wurde.

Zwei Jahre später sollte es ohne Riedel's Hilfe nach Hamburg gehen, indem der Kurs bei etwas mehr südlichem Wind über Zernitz, Kunow, Perleberg und Karstädt auf Grabow und Ludwigslust zuführte. Bemerkenswert war an jenem 19. August 1996 ein Aufwind über großen hellen Feldern zwischen Barenthin und Görrike, der erstmals Basis Höhe brachte. Obwohl auch diesmal in der Ferne prächtige Wolken entlang der Elbe standen, schien der Umweg gegen den Wind riskant und nicht lohnend. Trotzdem machte ich meinen ersten Abstecher bei Bad Wilsnack in Richtung Süden mit Erfolg, blieb aber nicht so konsequent wie Andreas, der ebenfalls unterwegs war und dicht am nördlichen Elbufer viel schneller vorankam. So schaffte er wieder einmal eine 204-km-Distanz bis hinter Bad Segeberg, während ich nach 113 km an der Autobahn nördlich von Hagenow am

# deutschesland



Boden saß und den Wolkenresten über mir nachtrauerte.

## Auf der Elbe-Südseite nach Hamburg

Wenige Tage zuvor waren wir schon einmal in Richtung Nordwesten unterwegs. An diesem Montag, dem 5. August, hatten sich 8 Piloten - mehr als ein Drittel der Vereinsmitglieder - freigenommen, um auf Strecke zu gehen, unglaublich! Gegen 11 Uhr stand bereits die Superwolkenstraße nach Südwesten über dem Platz, leider noch mit einer Basishöhe unter 1000 Metern, deshalb wollte keiner den Anfang machen. Als dann nach 12 Uhr gestartet wurde, verschlechterten sich die Bedingungen: Keine Wolkenstraßen mehr und Wind genau aus Ost. So waren mehrere Anläufe für den Thermikanschluß nötig. Noch später, gegen 14.30 Uhr, herrschte Südosttendenz. Deshalb wählte Ulli, der wegen seiner Lilienthal-Rolle spät aus den Babelsberger Studios kam, den Zielpunkt nordwestlich an der Elbe bei

### Atomkraftwerk in der ehemaligen DDR



Lauenburg (143 km) und verfehlte ihn bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 41 km/h nur um wenige Kilometer. Wir anderen starteten vorher mit westlich gelegenen Zielen und mühseligem Erfolg. Daß dieser Tag einen persönlichen Rekord bringen sollte, hätte ich nicht für möglich gehalten, denn unser Vorflieger stand bereits in Havelnähe wieder am Boden. Andreas und ich erreichten hinter Dreetz die erste gute Wolke, aber bis zur Elbe war der Flug

ein einziger Kampf ums Obenbleiben. Ohne Sicht- oder Funkkontakt flogen wir bei zunehmend besseren Bedingungen südlich an Seehausen vorbei bis Arendsee. Dort folgte Andreas dem noch gut erkennbaren Grenzstreifen nach Westen, während ich den Weg über Lüchow wählte. Die feuchte Gegend zwang ihn bei Proitze (115 km) zu Boden. Ich hatte Glück und konnte in Zernien am Sender Dannenberg aus 200 Metern Höhe wieder aufdrehen und



Der Autor mit Landezeugen



über dem riesigen Göhrder Staatsforst mit den Wolken bis südlich von Lüneburg gleiten.

Dort schien das Ende meiner spannenden Reise gekommen zu sein, denn die Aufwinde hatten nachgelassen und ich fühlte mich erschöpft. Eine langgezogene Rauchfahne aus dem Wald am Elbe-Seitenkanal ließ noch einmal Optimismus aufkommen, doch die Thermik-Hoffnung wurde enttäuscht: Trotz Qualm in der Nase war das Feuer scheinbar nicht mehr als einen Nullschieber wert. Verwöhnt von den vorausgegangenen guten Steigwerten wollte ich eigentlich aufgeben, blieb aber engagiert. Und siehe da: Nach wenigen Minuten wandelte sich das spröde Nullerchen in einen ordentlichen Aufwind, der mich noch einmal an diesem Tag zur Wolkenbasis hinauftrug. So reichte die Höhe mit dem Wind zu einem 181-km-Flug bis ans Autobahnkreuz Maschen bei Hamburg. Es ist meine bislang weiteste Drachenflugstrecke, und

weil der Vorsitzende des Hamburger Vereins, Gerd Olbinsky, im Süden der Hansestadt wohnt, trafen wir uns anschließend beim Bier, um den Erfolg genüßlich zu feiern. Damals wußte ich noch nicht, daß am selben Tag Gerd Langwald seinen 204-km-Zielflug von Bahrenborstel ans Holländische IJsselmeer schaffte - großartig!

### Rotter's Route

Noch eine berühmte Rennstrecke für Südostwind-Wetterlagen gibt es im norddeutschen Flachland: Ludwig Rotter, bekannter ungarischer Segelfluggpionier, schaffte sie erstmals am 12. August 1936 anlässlich der Berliner Olympischen Spiele. Vom Flugplatz Rangsdorf, wo die Segelflugwettbewerbe stattfanden, flog er bis nach Kiel zum wassersportlichen Austragungsort der Olympiade und nahm dabei eine mehr nördliche Route über Neuruppin, Wittstock, Pritzwalk, Parchim, Schwerin und Lübeck. 60 Jahre später folgte An-

dreas dieser Strecke im Drachen fast auf den Tag genau. Ihm gelang an jenem 20. August 1996 der Blick über die Lübecker Bucht zur Ostsee gelang. Nach 4 Stunden und 186 km landete er überglücklich am Ufer des großen Plöner Sees, nur etwa 30 km von Rotters damaligem Ziel entfernt.

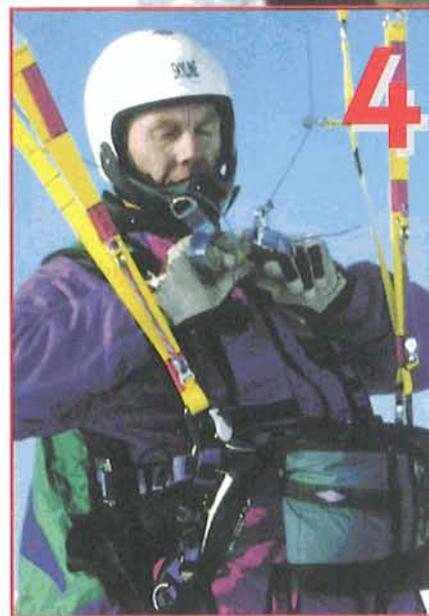
### Segeletz im Y-Zentrum

Faßt man unsere Flugerfahrungen im norddeutschen Flachland unter Südostwind-Bedingungen zusammen, so betreffen sie ein Y-förmiges Gebiet von über 350 km Länge. Der Startplatz Segeletz liegt etwa im Zentrum der drei Schenkel, das bedeutet für uns die fliegerische »Schallgrenze« in 250 km an der Nordsee. Auf Riedel's und Rotter's Rennstrecken dürften solche weiten Drachenflüge mit Meerblick nicht unmöglich sein. Wir bleiben dran!

Claus Gerhard  
Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin



# Die Sache mit dem Rückwärtsstart



Ich möchte hier nicht den Eindruck eines Schulmeisters oder eines Super-cracks erwecken. Doch ist es mir ein inneres Bedürfnis, etwas für unser Image als Gleitschirmpiloten zu tun und denen, die etwas unsicherer als andere beim »Starkwindstart« sind, zu versuchen klarzumachen, daß man diese Art zu starten, wie vieles andere, auch ohne zahlreiches Publikum trainieren kann.

Es gibt nichts Erschreckenderes als Piloten, die Sekunden nachdem sie die Füße in der Luft haben, sich um 360 Grad wieder in die nun aber korrekte Flugposition ausdrehen.

Dieser wenig souveräne Flugbeginn ist nicht nur unvorteilhaft für die Psyche, sondern auch im ungünstigsten Falle schädlich für die Anatomie.

Wie Ihr alle wißt, gibt es zwei Arten des Rückwärtsstarts mit ihren Vor- und

Nachteilen, wie in der Schulliteratur beschrieben:

Beide Methoden haben jedoch eines gemeinsam - 180°-Drehung in Flugrichtung.

Und genau an dieser Stelle scheiden sich die Geister.

Tja, habe ich mich jetzt zum Aufziehen nach links oder etwa nach rechts umgedreht?

Oh, der Schirm steht bereits über mir, muß ich links oder rechts herum zum Startlauf.

Sollte dies nicht eigentlich vorher klar sein?

Man sollte ja auf keinen Fall die Steuerleinen loslassen müssen, weil man sie aufgrund mangelnder Übung mal wieder verdreht hat.

Da ich selber oft in dieser Situation gesteckt habe, dies aber nicht so weitergehen sollte, habe ich mich halt mal

an einem Wochenende zeitweise unter den Balkon gehängt und das Umgreifen geübt, da ich persönlich der Meinung bin, daß die Methode mit paralleler Steuerleinenführung die bessere ist.

Und wenn das Umgreifen erst einmal in Fleisch und Blut übergegangen ist, sollte es eigentlich keine Unsicherheiten mehr geben.

## Hier einige gut gemeinte Tips für den Start mit paralleler Armhaltung:

1. Damit ich mich auch bei hektischen Bedingungen nie in meine Tragegurte eindrehen kann, habe ich mir eine Vorzugsdrehrichtung zum Startlauf angewöhnt.

2. Stehe ich nun mit gekreuzten Tragegurten und Blickrichtung zum Segel in Aufziehposition, fasse ich meine Steuerschlaufen in folgender Weise (meine Startlaufdrehung ist links her-

Foto: Peter Götting



um): Ring- und kleiner Finger der linken Hand halten die Schlaufe der rechten Steuerleine möglichst weit außen links an der Griffversteifung. Hierbei ist zu beachten, daß man auf die Handinnenfläche schaut. Bei der rechten Hand sind es Zeige- und Mittelfinger, die auf der Versteifung der linken Steuerleinschlaufe möglichst weit links greifen. Auch hier blickt man auf die Innenfläche der Hand.

3. Befindet sich das Segel nun stabilisiert über meinem Kopf, leite ich den Drehvorgang wie folgt ein: Die freien Finger (Ring- und kleiner Finger) der rechten Hand umfassen nun das freie Schlaufenstück welches sich in der linken Hand befindet, die jetzt die Steuerleine loslassen kann.

Wie gesagt, die Handinnenfläche

Varianten	Vorteil	Nachteil
Aufziehen mit gekreuzten Armen oder Steuerleinen	Kein Umgreifen der Steuerschlaufen bei Drehung in Startrichtung	Ungewohnte und schwierige Schirmkontrolle gegenseitige Steuerung
Aufziehen mit paralleler Steuerleinenführung	Einfache und gewohnte Steuerung des Schirmes	Steuerschlaufen müssen während oder nach dem Drehvorgang abgewechselt werden

zeigt immer noch in Startaufrichtung, wobei ich nun in der rechten Hand zwischen Zeige- und Mittelfinger die linke und zwischen Ring- und kleinem Finger, die rechte Steuerschlaufe festhalte.

4. Nun erfolgt die 180-Grad-Drehung, des Körpers nach links, ohne die rechte Hand mitzudrehen, d.h. die Handinnenfläche zeigt unverändert in Startrichtung, so daß ich nach dem Ausdrehen auf meinen Handrücken schaue.

Und siehe da, nun befindet sich die linke Steuerschlaufe, die ja von Zeige- und Mittelfinger gehalten wird, auf der richtigen Seite. Die rechte, zwischen Ring- und kleinem Finger, natürlich auch!

So, nun schnappt sich die linke Hand einfach die für sie bestimmte Schlaufe und ab geht es in Richtung Basis.

Klaus Biada

**DAS UNGUTE GEFÜHL VOR DEM  
START IST BESONDERS NACH LANGEN  
FLUGPAUSEN AUSGEPRÄGT.**

### Ein Beitrag von Drachenfliegerlehrer Willy Kravanja

Endlich wieder Zeit zum Fliegen - ein paar Gedanken nervöser Vorfrende: »Jetzt stehe ich hier in der Seilbahn, auf dem Weg zum Berg, die Gedanken beim bevorstehenden Flug - oder? Nein, bei der Landung.« Die Vorfrende wandelt sich allmählich um, ein leicht beklemmendes Gefühl macht sich breit: »Hoffentlich gelingt die Landung wenigstens diesmal besser, als beim letzten mal!«

»Um mich herum nichts als Cracks, die cool ihre Sprüche schwingen, vom letzten Flug, wo alle anderen abgesoffen sind, vom Beinahe-200-km-Flug, wenn nicht der Absauser kurz vor dem Ziel gewesen wäre. - Und ich? Mir ist mulmig im Bauch. Jetzt ist es klar, ich hab ein ungutes Gefühl, aber warum nur?«

»Gehöre ich eigentlich nicht auch zu den Cracks? In der Schulung war ich doch beinahe der reine Senkrechtstarter. Und jetzt? Hab ich doch schon vie-

le Superflüge hinter mir. Ja, aber die scheinen lange zurück. Jedenfalls bin ich doch kein Anfänger mehr, als daß ich mir jetzt in die Hosen machen müßte. Und dennoch, dieses Gefühl, die kalten Hände, das Drücken im Bauch - ich versteh es nicht, was ist los?«

Gefühle mit Seltenheitswert? - Wer kennt sie nicht. Auslöser war vielleicht die lange Winterpause oder das schlechte Wetter. Der Job, die Familie - alles beansprucht sein Recht und seine Zeit. Wenn nicht bedingungslos alle Prioritäten dem Fliegen zugeschrieben werden, dann entstehen zwangsläufig solche ungewollten Flugpausen, eh man sich versieht. Von der Unbekümmertheit der Viel-Fliegerzeit bleibt kaum eine Spur zurück.

Die Begründung Angst zu haben, kommt daher nicht von ungefähr. Wenn sich diese also klammheimlich eingeschlichen hat, scheint es fatal zu wer-

den. Anfänglich neigen wir noch dazu, dem unguuten Gefühl geschickt aus dem Weg zu gehen und die Angst zu ignorieren - bis zu dem Zeitpunkt, wo sie doch zu groß geworden ist und wie ein Damoklesschwert über uns schwebt.

Nichtfliegen ist die eine Möglichkeit, aber die Lust macht diese wiederum zu nichts. Langes Hinauszögern macht bekanntlich die Situation nicht besser - im Gegenteil, bald kann die Angst selbst zum objektiven Sicherheitsrisiko werden!

Hand aufs Herz - wer ist in den letzten Jahren zurück zum Übungshang und hat einen Start oder eine Landung zur eigenen Technikkontrolle gemacht? Ein Feedback mit Video erhalten oder eine Trainerstunde genommen, wie dies bei Skirennläufern aber auch ganz normalen Golf- und Tennisspielern gang und gäbe ist? Warum scheinen ausgerechnet wir, denen es doch ganz schön an

# U

# G

den Kragen gehen kann, zu stolz für solche »Umstände« zu sein?

Die traurige Unfallstatistik aus den letzten 3 Jahren, nach der gerade ältere Piloten mit langjähriger Flugerfahrung zu den meisten Opfern gehören, spricht dringend dafür, daß wir es den Kollegen anderer Sportarten schnellstens gleichtun sollten.

Von der rein technischen Seite ist unser Problem relativ leicht und ohne großen Aufwand zu lösen. Da wir aber beim Fliegen an weit mehr Grenzen emotionaler und objektiver Art stoßen, fällt die Angst, die unweigerlich damit verbunden ist, viel schwerer ins Gewicht, als man sich oft eingestehen mag. Und damit wird es unter Umständen schwieriger.

Ein eigens dafür entwickeltes Seminar »Lust zum Aufdrehen oder Frust vorm Fliegen« soll eine Hilfestellung geben, den eigenen Ängsten etwas auf

den Grund zu gehen. Nach einer ähnlichen Idee wie bei »Inner Skiing« von Timothy Gallwey und Bob Kriegel wurde dieses Seminar von mir aufgebaut.

Eine Technikschiulung mit Videoanalyse ist ebenso Bestandteil dieses zweieinhalbtägigen Seminars wie Selbsterfahrungs-themen, z.B.: »Warum fliege ich?« - »Welche Ängste sind notwendig, welche nur ein Hindernis?«. Wahrnehmungs- und Entspannungsübungen sollen einen Weg zur geistigen und körperlichen Vitalität zeigen und schließlich die Möglichkeit öffnen, das Fliegen wieder mit ganz anderen Augen zu sehen.

Bei einem gemeinsamen kleinen Flugprogramm, bei einer Bergtour oder einem Waldlauf werden mit Unterstützung eines mentalen Trainings die Empfindungen der Angst in ein neues Licht gerückt und so gemeinsam ein Weg erarbeitet, um das Fliegen wieder in vol-

len Zügen genießen zu können.

Ziel ist schließlich, vom »ängstlichen Beobachter« zum Beobachter zu werden, der sein Bewußtsein auf die Angst lenkt, um echte Gefahren als solche wahrzunehmen und eingebil-dete zu durchschauen.

Ein hohes Ziel, aber mit Sicherheit eine Alternative, unsere eigenen Träume des Fliegens wieder neu zu erleben, anstatt mit schwerem Herzen zu versuchen, die geliebte Flug-ausrüstung an den Mann/Frau zu bringen.

*Willy Kravanja ist Ausbildungsleiter der Münchner Drachenflugschule, Ski-lehrer und Referent bei Fortbildungsveranstaltungen für Pädagogen im Fach Erlebnispädagogik.*

# OS

# S

# T

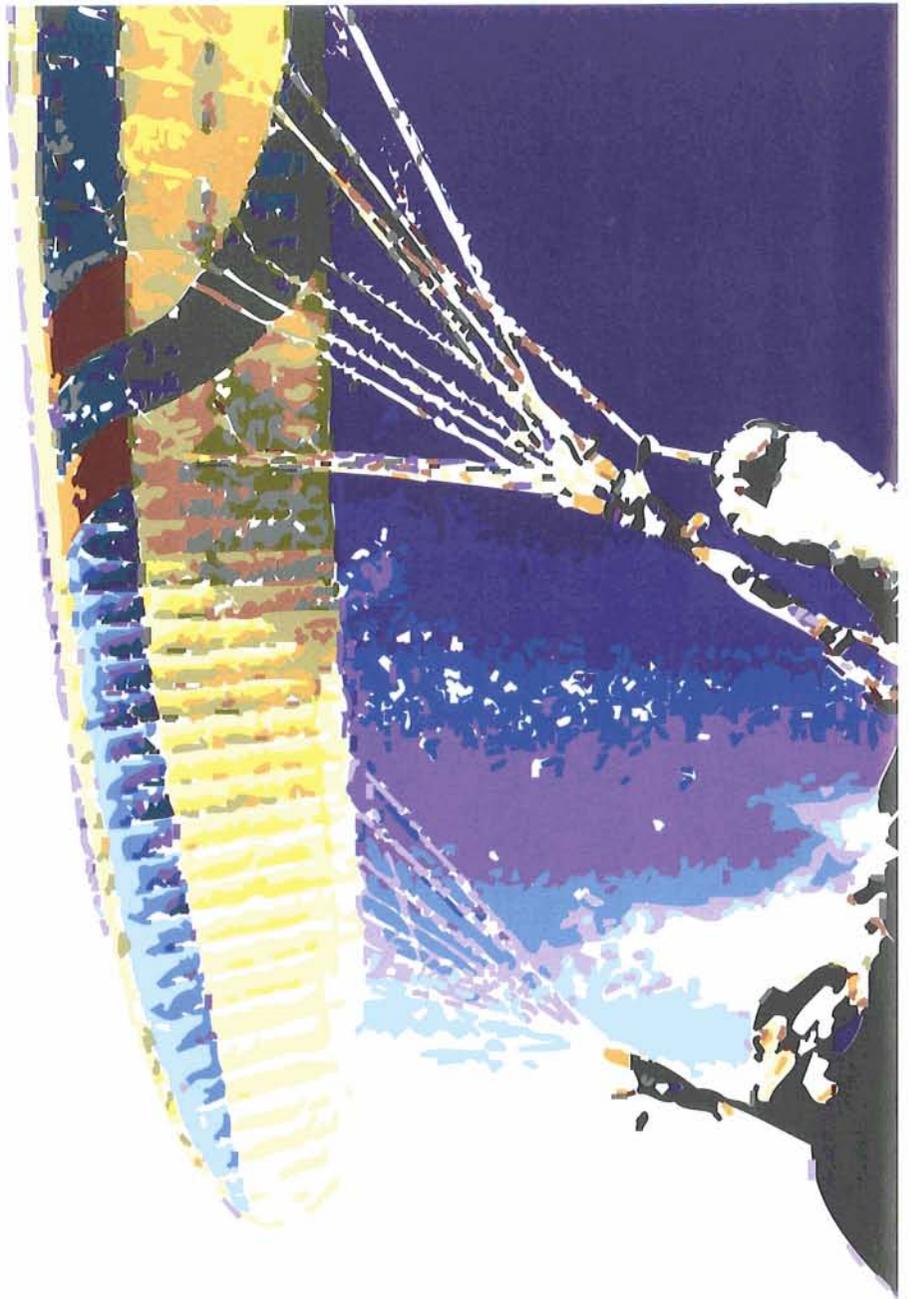
## SICHERHEITSTRAINING

Die größte Erfahrung im Verhalten von Piloten und Fluggeräten in Extremsituationen haben wohl die Ausbilder von Sicherheitstrainings.

Nirgendwo sonst werden Defizite in der Gerätekontrolle, aber auch im Verhalten von Gleitschirmen so gnadenlos aufgezeigt wie bei diesen Kursen.

Wir möchten diese Erfahrungen weitergeben.

**Karl Slezak**, Leiter des Sicherheitstrainings Achensee, beginnt hier mit einem ersten Beitrag.



PILOTEN  
im Sicherheit

Walter Schrepf (Leiter des Sky Club Austria Sicherheitstrainings am Hallstätter See) hat seinen Bericht »Erfahrungen aus dem Sicherheitstraining« im letzten DHV-Info mit der wirklich treffenden Formulierung eingeleitet: »Im Sicherheitstraining bleibt eigentlich nichts verborgen.« Mehr noch als für die Gleitschirme, die nichts weiter als Gleitschirme sind, gilt das für Piloten.

Bei den leider seltenen Treffen zwischen Walter und mir (wir machen ja dauernd Sicherheitstrainings), sprechen wir nach ein, zwei Bierchen nicht so sehr über die neuesten Schirme und die Erfahrungen damit. Wir reden über Piloten - über die Leute, die unsere Kurse besucht haben. Und wir sind uns einig, daß Sicherheitstraining ein langweiliges, wenn auch risikoreiches Geschäft wäre, ginge es nur darum, das technische Wissen zu vermitteln, das notwendig ist, um mit dem Gleitschirm halbwegs sicher umgehen zu können. Wie nirgendwo anders in unserem Sport können wir hineinblicken in die Menschen, die sich freiwillig in die Ausnahme-situation »Sicherheitstraining« begeben. Es ist wohl auch dieses teilhaben und miterleben an den ausgeprägten Ängsten und Erfolgserlebnissen unserer Kursteilnehmer, das uns, seit nun fast einem Jahrzehnt, immer wieder mit Freude und Spannung die nächste Saison erwarten läßt.

Wir wissen beide, daß Gleitschirmfliegen mit einem fast unüberwindlichen Widerspruch behaftet ist. Dem nämlich, daß der Gleitschirm das wohl

anspruchsvollste Fluggerät überhaupt ist und die meisten seiner Benutzer aber keine Piloten sein wollen oder können. Irgendwann in seiner Entwicklung hat das Sportgerät Gleitschirm »richtig« fliegen gelernt und seine unabdingbare Forderung ist ein gut ausgebildeter, mit allen Sinnen wacher Sportler, eben ein Pilot. Der glaubt aber immer noch, unter »dem einfachsten und sichersten Fluggerät« zu hängen und begibt sich in gnädiger Unbedarftheit in die haarsträubendsten Situationen.

»Können wir« fragen Walter und ich unsere meist anwesende Biertischrunde (denn wir trinken gerne in Gesellschaft), »dagegen mit unseren bescheidenen Mitteln wirklich etwas ausrichten, oder müssen wir hinnehmen, was Zeitgeist und Irrglaube uns diktieren.« Das beredte Schweigen ist Antwort genug und eigentlich wissen wir es selber ganz genau. Sicherheitstrainingsleiter sind notorische Schwarzseher und überhaupt ist das alles sowieso nur halb so schlimm.

#### Das Diktat der Angst

Sicherheitstrainingsleiter könnte man sich als furchtlose Typen vorstellen, die ständig die heißesten Prototypen stellen und sich erst ab 10 m/sek Steigen richtig wohlfühlen.

Das gibt es wohl. Bei mir persönlich ist das aber völlig anders. Ich habe eine ausgesprochen niedrige Angschwelle, finde 2 m/sek Steigen gerade richtig und fliege einen kreuzbraven Compact

35. Angst ist bei mir ein zentrales Thema beim Fliegen und ich muß mich ständig damit auseinandersetzen. Auf der anderen Seite habe ich berauschende Glücksmomente und das Gefühl tiefster Befriedigung beim Gleitschirmfliegen kennengelernt. Ich weiß, daß es vielen anderen Gleitschirmprofis ähnlich geht. Es ist der Spannungszustand zwischen den beiden Extremen, der einen unwiderstehlichen Reiz ausübt. Dem Erfahrenen helfen sein Können und die Weitsicht, daß sich die Waage immer in die positive Richtung neigt. Doch auch ihm bleiben erschreckende Erlebnisse und hartnäckige Phasen des Zweifelns nicht erspart.

Wie aber ist es mit dem Anfänger, der mit seinem frischen Luftfahrerschein entlassen wird in eine Welt aus zu starker Thermik, böartigen Turbulenzen und heimtückischem Schirmverhalten. Dem Gelegenheitsflieger, der dem Gleitschirm mit schon durchgeistigter Unwissenheit begegnet und glaubt, mit seinem neuen 2-er-Schirm könne ohnehin nichts geschehen. Hinzu kommt noch die allgemeine Leistungshysterie, die keinen Platz mehr zu lassen scheint für das ganz individuelle Flugerlebnis und sei es nur ein profaner Abendflug in ruhiger Luft.

Ich habe es schon unzählige Male erlebt, wenn wir den Geboten des Wettergeschehens folgend mit unseren Kursteilnehmern auf einen Start verzichtet haben, während sich todesmutige Freiflieger nach dem Motto »wer nichts wagt, der nichts gewinnt«, in ei

# UND GLEITSCHIRME straining



nen brodelnden Hexenkessel aus Thermik, Wind und Turbulenzen stürzten. »Wo bleibt da die Vernunft?« habe ich mich oft gefragt, aber vor allem »haben die keine Angst?«.

Zu unseren sechstägigen Sicherheitstrainings/Streckenflugkursen konnten wir Knut von Hentig für einen Vortrag über »Angst und Motivation beim Gleitschirmfliegen« gewinnen. Und das erstaunliche Ergebnis: In der gelösten Gruppenatmosphäre kam zum Vorschein, was ich lange nur vermutet hatte: Angst ist das allgegenwärtige Thema das die Piloten beschäftigt.

## PILOTEN UND GLEITSCHIRME

im *sicherheitstraining*



Gut versteckt hinter allen möglichen Schutzmechanismen sucht jeder nach der vielbeschworenen »Freiheit der Lüfte« dem »losgelösten Gefühl des Schwebens« und findet oft das genaue Gegenteil.

Wer bereit ist, sich auf ein offenes Gespräch über seine Ängste einzulassen, hat schon den wichtigsten Schritt getan. Den schmalen Grat zwischen Begeisterungsüberschuß und Erfahrungsdefizit kann auf Dauer ohne böses Erwachen nur begehen, wer bereit ist zu kritischer Reflektion. Nur dadurch können die bei Gleitschirmfliegern gehäuft zu beobachtenden »Debitätsattacken« auf ein Minimum reduziert werden. Alles andere hieße, sich nur auf sein Glück verlassen zu müssen und vor seiner eigenen Unwissenheit zu kapitulieren.

### Der kritische Pilot

Es ist immer wieder eine herzerfrischende Erfahrung, Piloten zu treffen, die ihren gesunden Hausverstand auch beim Gleitschirmfliegen anwenden.

Das fängt mit der Wahl des Schirmes an. Der Sicherheitsvorteil eines Einsteigerschirmes oder eines bewährten gutmütigen Mittelklassegerätes gegenüber einem an die Grenze der Kategorie 2 getrimmten Leistungsintermediate oder eines Hochleisters ist gar nicht hoch

Wir haben das Zeug zum Fliegen!

Grafik: Simpa Salinger Foto: Michael Albers



# "FAT"

FLIEGEN ZU ZWEIT. SICHER.

# DER AIREA TANDEM MIT GÜTESIEGEL "WILLIE"

ein kritischer Pilot bestrebt sein wird, seine Erfahrungen bezüglich Wetter- und Flugbedingungen ständig zu erweitern.

Die Beobachtung von Wolken, Wind und Wetter ist immer und jederzeit möglich. Und wenn der Wind zum Fliegen zu stark wird, sind regelmäßige Aufzieh- und Rückwärtsstartübungen am Boden ideal. Wie wichtig dieses Erlernen des Bodenhandlings ist, kann gar nicht oft genug betont werden. Überflüssig zu sagen, daß die Piloten, die sich hierbei geübt und mit ihrem Gerät vertraut zeigen, im Sicherheitstraining immer eine überdurchschnittliche Schirmbeherrschung beweisen. Da auch im flachsten Flachland gelegentlich der Wind bläst, hat eigentlich jeder Pilot die Möglichkeit, spielerisch zu einer immer besseren Schirmkontrolle zu kommen.

Der kritische Pilot weiß dies alles und beachtet es. Er fliegt mit Vergnügen einen Schirm, der seinem Niveau entspricht und wird immer darauf aufpassen, daß auch die Flugbedingungen noch vergnüglich bleiben. Seine Triebfeder ist der Spaß an der ganzen Sache, und wann immer es möglich ist, wird er Situationen vermeiden, die ihn ängstigen. Und sollte es doch einmal dazu kommen, verfügt er über einen Fundus an Erfahrungen, auch erworben in einem Sicherheitstraining, die ihn dann richtig reagieren lassen. Eine Fähigkeit ist bei ihm besonders gut ausgebildet: Das gönnerhafte Lächeln der Gleitschirm-Yuppies mit Gelassenheit zu nehmen, die sich mit ihren neuesten Boliden einer ungewissen Zukunft entgegenstürzen. ▽

gelang mit einem solchen Schirm ein 75-km-Zielrückflug. Ich erinnere mich daran, daß Robby Whithall bereits 1991 einen Zielflug von 85 km absolvierte. Mit einem Black Magic, der nach heutigen Standards gemessen, eine echte »Gurke« ist. Oder die phantastischen Streckenflüge 1996 von Burkhardt Martens auf einem 2-er-Gerät, die ihm den 7. Platz der DHV-Streckenflugwertung einbrachten.

Wer seinem Image nicht jedes Jahr das neueste Modell gönnen muß, bringt sich auch nicht nur dadurch in Gefahr, daß er die Macken und manchmal kritischen Eigenheiten des neuen Gerätes selbst herausfinden muß und sich nicht auf bereits vorhandene Erfahrungen stützen kann. Er weiß auch, daß es immer eine lange Zeit erfordert, um sich auf einen neuen Schirm wirklich einzugewöhnen und wohlzufühlen. Und er genießt die positive Erfahrung, mit einem bis ins kleinste vertrauten Begleiter unterwegs zu sein.

Man darf auch davon ausgehen, daß

genug einzuschätzen. Selten ist ein angeblich zu leistungsschwacher Schirm der Grund für enttäuschende Flugergebnisse. Die modernen 1-er- und 1-2-er-Geräte sind voll streckenflugtauglich. Einem Teilnehmer unseres Sicherheitstrainings/Streckenflugkurses

**SICHERHEITSTRAINING**

# 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 Geräteerkennung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungsfällen in der Schweiz und in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

## Flug-Unfall, Tod und Invalidität

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

**Umfang:** 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

## 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 Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

## Geländehaftpflicht

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

## Startwindenhaftpflicht

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

## Startwindenhaftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

**Jahresprämie** inkl. Versicherungssteuer  
65,- DM

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

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

# Testflüge im Info

## Das neue Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

Die hier veröffentlichten Testberichte stellen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokolle dar.

Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel-Testflugprogramme werden grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze geflogen. Da sich daraus oft abweichende Beurteilungen ergeben, veröffentlichen wir ab dieser Ausgabe die Ergebnisse für die jeweiligen Gewichtsgrenzen und nicht nur eine Zusammenfassung.

Gesamtnoten ergeben sich aus der jeweils ungünstigsten Einzelbeurteilung. Dies gilt sowohl für die Gesamtklassifizierung als auch für die Noten für die einzelnen Manöver.

Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradensoren ermittelt, die werksseitig speziell geeicht wurden. Die Ergebnisse sind trotzdem mit den zwangsläufigen Unsicherheiten behaftet und daher nur als Richtwerte zu verstehen.

Bei Hängegleitertests besteht das generelle Problem, daß Trimmmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmstellung, mit welchem auch die Flugmechanik-Meßfahrt durchgeführt wurde.

## KLASSIFIZIERUNG

- 1** = für Piloten, die an einem einfachen und unproblematischen Flugverhalten interessiert sind.
- 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.
- G** = Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht keine Zulassung.

**Druckfehlerkorrektur vorbehalten!**

MZL GS-01-490-96

## ALTO 27/AIRWAVE GERMANY

Klassifizierung/Gurtzeuggruppe	3 / Brustgurtzeuge (GH)	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)	
<b>VERHALTEN BEI</b>	<b>MIN. STARTGEWICHT (75 KG)</b>	<b>MAX. STARTGEWICHT (95 KG)</b>
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
Trimmgeschwindigkeit	39 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	hoch	gering
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerverg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Sackfluggrenze	spät >75cm	spät >75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	spät >90cm	spät >90cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>2-3</b>	<b>2</b>
Vorbeschleunigung	hoch	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2-3</b>
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>2-3</b>	<b>3</b>
Wegdrehen	>360°	>360°
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich - hoch mit Beschleunigung	hoch mit Beschleunigung
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch tiefgehaltene Bremse	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>3</b>
Wegdrehen		>360°
Drehgeschwindigkeit		sehr hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert durch tiefgehaltene Bremse
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>2</b>	<b>2-3</b>
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerverg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>STEILSPIRALE</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>2-3</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nicht selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		

<b>ALTO 30/AIRWAVE GERMANY</b>		
Klassifizierung/Gurtzeuggruppe	3 / Brustgurtzeuge (GH)	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)	
<b>VERHALTEN BEI</b>	<b>MIN. STARTGEWICHT (95 KG)</b>	<b>MAX. STARTGEWICHT (120 KG)</b>
<b>START</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Füllverhalten	gleichmäßig	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt langsam über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
Sackfluggrenze	spät >75cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm-80cm	durchschnittlich 65cm-80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>2-3</b>	<b>2</b>
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig stark verzögert	selbständig stark verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2-3</b>
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>2-3</b>	<b>3</b>
Wegdrehen	180°-360°	>360°
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Höhenverlust	durchschnittlich	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>3</b>
Wegdrehen		>360°
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert durch Pumpen mit Bremse
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1</b>
<b>STEILSPIRALE</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	leicht
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4sec	nimmt zögernd Fahrt auf <4 sec
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		

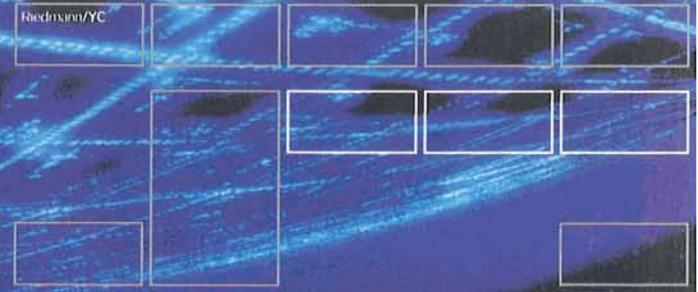
<b>PRO-FEEL 33/MONTANA FLUGSPORT GMBH</b>		
Klassifizierung/Gurtzeuggruppe	2-3 / frei kombinierbar	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)	
<b>VERHALTEN BEI</b>	<b>MIN. STARTGEWICHT (70 KG)</b>	<b>MAX. STARTGEWICHT (90 KG)</b>
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1</b>
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		37 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>2-3</b>	<b>2</b>
Sackfluggrenze	früh <60cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	früh <65cm	durchschnittlich 65cm-80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1</b>
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2</b>
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Wegdrehen	180°-360°	180°-360°
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2</b>
Wegdrehen		90°-180°
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>2-3</b>	<b>2</b>
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>2-3</b>	<b>2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
<b>STEILSPIRALE</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180°-360°	Nachdrehen 180°-360°
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf <4sec
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		



**NOVA AXON 26/FINSTERWALDER CHARLY PRODUKTE**

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	2 / frei kombinierbar
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (85 KG)	MAX. STARTGEWICHT (105 KG)
<b>START</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Fülverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm-75cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm-80cm	durchschnittlich 65cm-80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Wegdrehen	180° -360°	90° -180°
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1-2</b>
Wegdrehen		90° -180°
Drehgeschwindigkeit		gering
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STEILSPIRALE</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180° -360°	selbständig
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		



# IQ FLIGHT CONTROL

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

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

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



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

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

Name: \_\_\_\_\_  
 Adresse: \_\_\_\_\_  
 Gleitschirm: \_\_\_\_\_ Drachen: \_\_\_\_\_

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



FASZINATION DES FLIEGENS



**NOVA AXON 28/FINSTERWALDER CHARLY PRODUKTE**

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	2 / Brustgurtzeuge (GH)
Sitzzahl	1
Trimmssystem	Fußbeschleuniger
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (100 KG)	MAX. STARTGEWICHT (130 KG)
<b>START</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten, überschießt	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm-75cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm-80cm	durchschnittlich 65cm-80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung	gering	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1-2</b>	<b>1</b>
Wegdrehen	90° -180°	90° -180°
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1-2</b>
Wegdrehen		90° -180°
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180° -360°	Nachdrehen 180° -360°
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>2</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4sec	nimmt zögernd Fahrt auf <4sec
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		



**ESCAPE L /UP SPORTARTIKEL VERTRIEB EUROPA**

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	3 / frei kombinierbar
Sitzzahl	1
Trimmssystem	Fußbeschleuniger
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (100 KG)	MAX. STARTGEWICHT (130 KG)
<b>START</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	bleibt hinten hängen	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>2-3</b>	<b>2-3</b>
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Sackfluggrenze	früh < 60cm	früh < 60cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	früh < 65cm	früh < 65cm
Bremskraftanstieg	gering	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>2-3</b>	<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>2</b>	<b>2-3</b>
Wegdrehen	180° -360°	180° -360°
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2-3</b>
Wegdrehen		180° -360°
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>2-3</b>	<b>2</b>
Einleitung	anspruchsvoll	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen > 360°	Nachdrehen 180°-360°
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4sec	selbständig
<b>LANDUNG</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
Frontstall mit asymmetrischer Öffnung	sehr geringe Nickdämpfung	

**SPARK S/FREEX AIR SPORTS GMBH**

Klassifizierung/Gurtzeuggruppe	2-3 / Brustgurtzeuge (GH)
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)



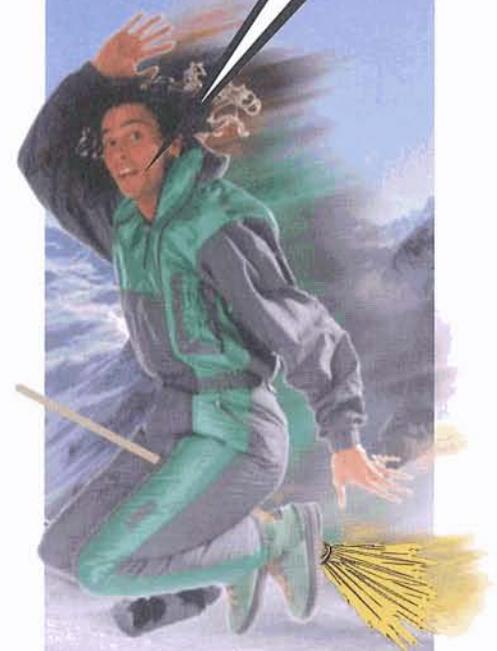
VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (65 KG)	MAX. STARTGEWICHT (90 KG)
<b>START</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>2-3</b>	<b>1-2</b>
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	gering	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>2-3</b>	<b>2</b>
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>2-3</b>	<b>2-3</b>
Sackfluggrenze	früh <60cm	früh <60cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	früh <65cm	früh <65cm
Bremskraftanstieg	gering	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Wegdrehen	90° -180°	180° -360°
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>2-3</b>
Wegdrehen		180° -360°
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>2-3</b>	<b>2-3</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	gering	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabris	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabris
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Gegenbremsen	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>2-3</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>STEILSPIRALE</b>	<b>2-3</b>	<b>2</b>
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen >360	Nachdrehen 180° -360°
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf <4sec
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		

**FLY MIKE**

Groß -u. Einzelhandel für Sportbekleidung

Unsere Fly - Mike - Overall könnt Ihr auf der Fly & Fun - Messe Live und in Aktion sehen!  
**•HALLE 1/ STAND 122**

Hey, kommt Ihr auch nach Augsburg zur „induga 97“? Ich bin gerade auf dem Weg dorthin!



**FLIEGEROVERALL**

- winddicht, atmungsaktiv, wasserdicht
- durchgehende Reißverschlüsse
- viele Extras

**289,-**

Messecoupon

Name: .....

Straße: .....

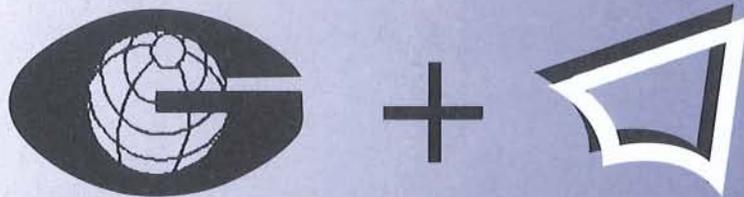
Ort: .....

Tel: .....

Bitte schicken Sie mir Ihr Prospekt

Die ersten 30 Rücksendungen erhalten eine Eintrittskarte für die „induga 97“ gratis.

# 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 zustößt? - 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.

MZL GS-01-498-97

### FLAME L / FIREBIRD SKY SPORT AG

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	2 / Brustgurtzeuge (GH)
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (80 KG)	MAX. STARTGEWICHT (100 KG)
<b>START</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>GERADEAUSFLUG</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>KURVENHANDLING</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
<b>BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm-75cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm-80cm	durchschnittlich 65cm-80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
<b>FRONTALES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
<b>FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1-2</b>
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Wegdrehen	90°	90°-180°
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)</b>		<b>1-2</b>
Wegdrehen		90°-180°
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
<b>EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
<b>FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT</b>	<b>1-2</b>	<b>1-2</b>
<b>TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>STELSPIRALE</b>	<b>1-2</b>	<b>2</b>
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180°	Nachdrehen 180°-360°
<b>B-LEINEN-STALL</b>	<b>1</b>	<b>1-2</b>
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf <4sec
<b>LANDUNG</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Landeverhalten	einfach	einfach
<b>ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT</b>		
keine		

# Testflüge im Info

MZL 01-316-96

## F1 EVOLUTION 142/WDS FLUGSPORT MÜLLER & BALTUSSEN GBR

<b>KLASSIFIZIERUNG</b>	2-3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	110 kg - 140 kg/1
UL-Schlepp / Windschlepp	nein / nein
Gerätegewicht (ohne Packsack)	31 kg
Fläche (Herstellerangabe)	14,2 qm
Spannweite (Herstellerangabe)	10,6 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	85 %
Lattenzahl	oben 23 / unten 4
Art der VG	Flaschenzug
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar

### AUFBAU

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

### BODENHANDLING UND START, VG 20% GESPANNT 2-3

Statische Lastigkeit	stark hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel

### GERADEAUSFLUG VG ENTSPANNT VG GESPANNT 2-3

V min / V max km/h	32 / >80 km/h	32 / >80 km/h
Bügeldruckverlauf	linear zunehmend	linear zunehmend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering / mittel	gering / gering
Richtungsstabilität (Gieren)	im Schnellflug Aufschaukeln möglich	im Schnellflug Aufschaukeln möglich

### KURVENHANDLING 2-3

Kraftaufwand für Einleiten	gering	hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	hoch
Rollzeit für Einleiten	mittel	mittel
Rollzeit für Ausleiten	mittel	mittel
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

### VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS 2

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

### LANDUNG VG 20% GESPANNT 2

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

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

MZL 01-317-97

## LAMINAR 12 / FLY & MORE HANDELS-GMBH

<b>KLASSIFIZIERUNG</b>	2-3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	80 kg - 110 kg/1
UL-Schlepp / Windschlepp	ja / ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	27 kg
Fläche (Herstellerangabe)	12,5 qm
Spannweite (Herstellerangabe)	9,9 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	86 %
Lattenzahl	oben 21 / unten 4
Art der VG	Flaschenzug
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar

### AUFBAU

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

### BODENHANDLING UND START VG 20% GESPANNT 1-2

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel

### GERADEAUSFLUG VG ENTSPANNT VG GESPANNT 2-3

V min / V max km/h	29 / >80 km/h	29 / >80 km/h
Bügeldruckverlauf	linear zunehmend	linear zunehmend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	mittel / mittel	mittel / mittel
Richtungsstabilität (Gieren)	geringe Giertendenz	kein Gieren

### KURVENHANDLING 2

Kraftaufwand für Einleiten	gering	mittel
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	mittel
Rollzeit für Einleiten	mittel	mittel
Rollzeit für Ausleiten	mittel	mittel
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

### VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS 2-3

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

### LANDUNG VG 20% GESPANNT 2

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

### ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

## ALLGEMEINERLAUBNIS ZUM MITFÜHREN VON FUNKGERÄTEN IN HÄNGEGLEITERN UND GLEITSEGELN Fortsetzung

### Nordrhein-Westfalen

Die Bezirksregierung Düsseldorf erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. nach § 27 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.V.m. § 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 des Landes Nordrhein-Westfalen an Bord genommen werden. Mit diesem Bescheid wird der Bescheid der Bezirksregierung Düsseldorf vom 11. März 1996 ersetzt.

#### Auflagen:

1. Das mitgeführte Funkgerät selbst, seine Anbringung und seine Bedienung dürfen weder die Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges beeinträchtigen, noch den Luftfahrzeugführer bei der Bedienung des Luftfahrzeuges 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 gilt nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr.
5. Zuwiderhandlungen 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.

AZ. 53.10.7

Düsseldorf, 2.12.1996

Regierungspräsidium Düsseldorf

i.A. Saschek

### Sachsen-Anhalt

Das Regierungspräsidium Magdeburg erteilt den Mitgliedern des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. gemäß § 27 Abs. 1 und Satz 3 und Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.1.1981 (BGBl. I 61), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.10.1994 (BGBl. I 2978) i.V.m. § 79 Abs. 1 und § 80 Nr. 2 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 13.3.1979 (BGBl. I 308), zuletzt geändert durch Verordnung vom 26.10.1994 (BGBl. I 3178), die allgemeine Erlaubnis zum Mitführen von Funkgeräten in Hängegleitern und Gleitsegeln beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge, soweit die Funkgeräte im Land Sachsen-Anhalt an Bord genommen werden.

Die Erlaubnis wird unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs unbefristet erteilt.

Weitere Auflagen können von mir zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung verfügt werden.

(Auflagen und Hinweise wie in Bescheid der Bezirksregierung Düsseldorf vom 2.12.1996)

Az. 34.02.30359/H-08

Magdeburg, 29.11.1996

Regierungspräsidium Magdeburg

i.A. Böttger

#### Bereits veröffentlicht in NfGH 127/96 Info 88:

Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Hamburg, Berlin, Niedersachsen, Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg.

## Neue Musterzulassungen

### Gleitsegel

Nummer	Muster zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-490-96	Alto 27 Gurtzeuggruppe GH	Airwave Germany 75 kg - 95 kg	3 GH
MZL GS-01-491-96	Alto 30 Gurtzeuggruppe GH	Airwave Germany 95 kg - 120 kg	3 GH
MZL GS-01-492-96	Pro-Feel 33 frei kombinierbar	Montana Flugsport GmbH 70 kg - 90 kg	2-3
MZL GS-01-493-96	Nova Axon 26 frei kombinierbar	Finsterwalder GmbH 85 kg - 105 kg	2
MZL GS-01-495-96	Nova Axon 28 Gurtzeuggruppe GH	Finsterwalder Charly Produkte 100 kg - 130 kg	2 GH
MZL GS-01-496-97	Escape L Gurtzeuggruppe GH	UP Sportartikelvertrieb Europa 100 kg - 130 kg	3
MZL GS-01-497-97	Spark frei kombinierbar	Freex air sports 65 kg - 90 kg	2-3
MZL GS 01-498-97	Flame L Gurtzeuggruppe GH	Firebird air sport 80 kg - 100 kg	2

## Gleitsegelgurtzeuge

Nummer.	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL GS-03-165-96	Magic	Elmar Vonblon	100 kg
MZL GS-03-166-96	Apco Contour	Blue Sky Flugschule Hochpustertal GmbH	100 kg

## Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Zulässiges Startgewicht min. - max.	Klasse
MZL 01-316-96	F1 evolution 142	WDS Flugsport Müller & Baltussen GBR	110 - 140	2-3
MZL 01-317-97	Laminar 12	fly & more Handels-GmbH	80 - 110	2-

137/97

## Geänderte Muster

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Änderung	Klasse
MZL GS-01-494-96	Advance Epsilon 2/25 S Skyline		Fußbeschleuniger	1-2

## Neue Herstellerbetriebe

Hersteller	Produkt
Luftsportverein Zeit e.V., Hans-Jürgen Metzsch 06729 Tröglitz, Techwitz Str. 17 Tel: 03441/535647	Winden
WDS Flugsport, Müller & Baltussen GbR 59955 Winterberg, Talstraße 12-14 Tel: 02981/6640, Fax: 02981/3018	Winden, Klinken Hängegleiter
Braun Norbert 34626 Neukirchen 1, Schlackenweg 1 Tel: 06694/7249	Winden
Dillmann Hans-Jürgen 37235 Hess.-Lichtenau, Günsteröderstr. 1 Tel: 05602/5409	Winden

139/97

## Berichtigung

Zu NFGH 133/96, DHV-Info 88: Der »Sommerberg« in 75323 Bad Wilbad darf derzeit nicht von Gastpiloten genutzt werden.

140/97

## 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 Nr.85 veröffentlicht.**

**Die mit \* gekennzeichneten Gelände dürfen nicht von Gastpiloten genutzt werden.**

Gemeinde	Geländename Erlaubnisinhaber	Bundesland	Startart	Höhen- differenz	Geräteart
07349 Röttersdorf	Röttersdorf Gleitschirmverein Rennsteig	Thüringen	Schlepp	300	HG/GS
34639 Schwarzenborn	Hoher Knüll Windenschleppgemeinschaft Hoher Knüll	Hessen	Schlepp	450	GS
35088 Battenberg	Hainbachspfuhl Drachenfliegerclub Ederbergland	Hessen	Schlepp	450	HG/GS
56132 Dausenau	Dausenau Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS
56132 Dausenau	Dausenau Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn	Rheinland-Pfalz	Hang	200	HG/GS
56477 Rennerod	Auf dem Berg WSG Stürmkopf	Rheinland-Pfalz	Schlepp	450	HG/GS
57334 Bad Laasphe	Entenberg Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe	NRW	Hang	230	HG/GS
57642 Alpenrod	Sportplatz Alpenrod Gleitschirmclub »Skyline« Westenwald	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS
63549 Ronneburg	Ronneburg die Hell Hessische Gleitschirmschule Hot Sport	Hessen	Schlepp		GS/HG
72525 Münsingen-Buttenh.	Obere Tonhalde Drachen- und Gleitschirmverein Südwürttemberg-Hohenzollern	Baden-Würtemb.	Schlepp	150	HG/GS
72525 Münsingen-Buttenh.	Obere Tonhalde Drachen- und Gleitschirmverein Südwürttemberg-Hohenzollern	Baden-Würtemb.	Hang	150	HG/GS
73550 Waldstetten	Bergen Gleitschirm- und Hängegleiter Drei-Kaiser-Berge Waldstetten	Baden-Würtemb.	Hang	100	HG/GS
73550 Waldstetten	Schlathof Gleitschirm- und Hängegleiter Drei-Kaiser-Berge Waldstetten	Baden-Würtemb.	Schlepp	150	HG/GS

Gemeinde	Geländename Erlaubnisinhaber	Bundesland	Startart	Höhen- differenz	Geräteart
73550 Waldstetten	Bergen Gleitschirm- und Hängegleiter Drei-Kaiser-Berge Waldstetten	Baden-Würtemb.	Schlepp	150	HG/GS
87534 Oberstauen	Kapf/Paradies Westallgäuer Flugschule	Bayern	Hang	347	GS/HG
87534 Thalkirchdorf	Salmaser Höhe/Salmas Westallgäuer Flugschule	Bayern	Hang	513	GS/GS
88167 Ebratshofen	Ebratshofen Westallgäuer Flugschule	Bayern	Hang	135	HG/GS
88167 Harbatshofen	Harbatshofen Westallgäuer Flugschule	Bayern	Hang	130	HG/GS
92345 Dietfurt	Einsiedel Flugschule Jura Reinhard Pöppel	Bayern	Schlepp	600	HG/GS
93453 Neukirchen Hl. Blut	Hoher Bogen Bayerwald Gleitschirmschule Georg Höcherl	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
93453 Neukirchen Hl. Blut	Hoher Bogen - Eschlikam Bayerwald Gleitschirmschule Georg Höcherl	Bayern	Hang	40	HG/GS
93453 Neukirchen Hl. Blut	Unterfaustern Bayerwald Gleitschirmschule Georg Höcherl	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
96170 Lisberg	Lisberg HB-Drachensport Hermann Brodbeck	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
97337 Dettelbach	Dettelbach-Süd Gleitschirmflieger Mainschleife Peter Meyer	Bayern	Schlepp	300	HG/GS
97337 Dettelbach	Dettelbach-Neuses Gleitschirmflieger Mainschleife Peter Meyer	Bayern	Schlepp	450	HG/GS
97337 Dettelbach	Dettelbach-Nord Gleitschirmflieger Mainschleife	Bayern	Schlepp	300	HG/GS

## Alle zugelassenen Flugschulen

Name	Straße	PLZ	Ort	GS	GSS	GSP	HG	HGS	HGP	ULS	F
Ostdeutsche Drachen- und Ultraleichtflugschule	Schrecker Straße 9	04838	Eilenburg				■	■			■
Startplatz Paragliding	Friedrich-Ebert-Straße 31	07607	Eisenberg	■	■						■
1. Drachenfliegerclub Sachsen	Flugplatz Hartenstein / postlagernd	08118	Thiersfeld				■	■			■
Flugschule Lukas Bader	Markgraf-Albrecht-Straße 14	10711	Berlin	■	■		■	■		■	■
Segelschleppgemeinschaft Segeletz-Berlin	Blunckstraße 12	13437	Berlin							■	■
Usedomer Fliegerclub	Waldstraße 47	17449	Karlshagen				■	■			■
Hamburger Drachenflugschule	Ernst-Peters-Straße 7	21629	Neu-Wulmstorf				■	■	■	■	■
HG/GS Luftfahrerschule Kiel	Alte Lübecker Chaussee 25	24111	Kiel	■	■						■
Drachenfluggruppe Bremen-Worpswede	Bergstraße 9	27726	Worpswede				■	■			■
aero Profil	Mittelstraße 6	30890	Barsinghausen				■	■			■
Flugsport Milan	Steinbrink 2	31863	Coppenbrügge				■	■		■	■
Drachenflug-Center Peter Bork	Herzog-Ferdinand-Straße 61	32425	Minden				■	■	■		■
Drachen- und Gleitsegelflugschule und Shop Werther	Schwarzer Weg 2-4	33824	Werther	■	■		■	■		■	■
Reinhold's Flugschule	Waldeckerstraße 13	34508	Willingen	■	■		■	■			■
Flugsport Gerlich + Co	Wellinghausen 28	34508	Willingen				■	■			■
Flugschule Willingen GbR	Zur Hoppecke 12	34508	Willingen				■	■			■
Hessische Gleitschirmschule Hot Sport	Breslauer Straße 12	35096	Weimar	■	■						■
Flugcenter Wasserkuppe	Obernhausen 48 a	36129	Gersfeld	■	■		■	■			■
Papillon Drachen- und Gleitschirmflugschule Wasserkuppe	St. Laurentius Straße 7	36163	Poppenhausen	■	■	■	■	■			■
Drachenflugschule Solling	Benderweg 36	37586	Dassel				■	■		■	■
Drachenflugschule Goslar	Friesenstraße 12	38640	Goslar				■	■	■		■
Gleitschirmflugschule Goslar	Beekstraße 26	38640	Goslar	■	■						■
Harzer Gleitschirmschule	Amsbergstraße 10	38667	Bad Harzburg	■	■	■					■
Mundorf & Vogel GbR	Hagenstraße 6	38899	Hasselfelde	■	■		■	■	■		■
„Rheinland Paragliding“	Tilsiter Weg 3	41564	Kaarst	■	■	■					■
Vestischer Drachenflieger Verein e.V. Karlheinz Hasler	Querstraße 67	44575	Castrop-Rauxel	■	■						■
LSC Bayer Leverkusen e.V.	Flugplatz	51373	Leverkusen	■	■	■					■
Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg	Cosimastraße 2	51674	Wiehl	■	■		■	■	■		■
Flugschule Jobst Baeumer	Zur Schönen Aussicht 8	54317	Thomm							■	
Drachenflugschule Saar-Mosel	Bergstraße 14	54518	Platten				■	■			■
Drachen- und Gleitsegelschule Fritz Kurz	Hindemithstraße 39	55127	Mainz a Rhein	■	■		■	■			■
Drachenflugschule Rheinland-Vulkaneifel	Zum Moor 5	56767	Mosbruch				■	■			■
VFL Altena-Hegenscheid	Berliner Straße 15	58675	Hemer	■	■						■
Westdeutsche Drachen- und Gleitschirmschule	Talstraße 12-14	59955	Winterberg	■	■		■	■			■
Flyline Michael Sattler	Bahnhofstraße 22	65551	Limburg				■	■			■
Drachenflugschule Saar	Schneiderstraße 19	66687	Wadern-Wadrill				■	■			■
UL-Centrum Süd/West	Schillerstraße 18	67246	Dirmstein							■	
Flugschule PHOENIX	Hauptstraße 39	69221	Dossenheim	■	■	■					■
Flugschule Sunrise	Untergasse 27	69469	Weinheim	■	■		■	■			■
Flugschule Rhein-Main-Neckar	Balzenbacher Straße 8	69488	Birkenau	■	■	■	■	■	■		■
Luftikus, Eugen's Flugschule	Hartwaldstraße 65 b	70378	Stuttgart				■	■		■	■
Flugschule Frank	Fasanenweg 8	71522	Backnang	■	■		■	■			■
Glidezeit Gleitschirm- und Drachenflugschule Tübingen	Alberstraße 3	72074	Tübingen	■	■	■	■	■	■		■
Gleitsegelschule Schwäbische Alb	Reinhardtstraße 43	72649	Wolfschlügen	■	■	■					■
Flugschule Albatros	Grieffstraße 9	72870	Sonnenbühl 4	■	■		■	■			■
Flugschule Göppingen	Zeppelinstraße 3	73105	Dürrau	■	■	■	■	■	■	■	■
Gleitschirmflugschule Remstal	Silcherweg 16	73655	Plüderhausen	■	■	■					■
HB-Drachensport	Christian-Schubart-Straße 17	74544	Michelbach	■	■	■	■	■	■		■
Gleitschirmschule Löffler	Kaiserstraße 17	76131	Karlsruhe	■	■	■					■
Sport Wagner	Karlsruher Straße 66 a	76287	Rheinstetten	■	■						■
BIRDY AIRVENTURE	Weg zum Rothenbächle 6	76332	Bad Herrenalb	■	■	■					■
Sky Sports Paragliding	Wilhelm-Tell-Straße 1	76470	Ötigheim			■					■
Deletaschule Hochschwarzwald	Bräunlinger Straße 4	78199	Bräunlingen-Döggingen				■	■			■
Drachenfliegerverein Spaichingen	Silcherstraße 20	78549	Spaichingen				■	■			■
Skytec Drachen- und Gleitsegelzentrum	Scheffelstraße 45	79102	Freiburg	■	■	■	■	■	■		■
Drachen- und Gleitschirmflugschule Dreieckland	Mühlhauser Straße 5	79110	Freiburg	■	■	■					■
Drachenflug- und Gleitschirmzentrum Elztal	In der Gummi 3	79215	Elzach	■	■		■	■			■
SKYMASTER Walter Wagner's Flugsport-Team	Friedrichstraße 7	79677	Schönau			■					■
Airpower Gleitschirmschule	Beim Steinernen Kreuz 10	79798	Jestetten	■	■						■
Deutsche Gleitschirmschule Martin Cornel	Erzgießereistraße 48	80335	München	■	■	■					■

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

Name	Straße	PLZ	Ort	GS	GSS	GSP	HG	HGS	HGP	ULS	F
Gleitschirmschule Fly for Fun	Müllerstraße 10	80469	München	■							■
Gleitsiegel-Luftfahrschule RIDE & FLY	Albert-Roßhaupter-Str. 12 a	81369	München	■	■	■					■
Parafly Lenggries	Engelhardstraße 33	81369	München	■	■	■					■
AEROMAX Gleitsiegelschule	Engelhardstraße 33	81369	München	■	■	■					■
Gleitschirmschule München GSM	Engelhardstraße 33	81369	München	■	■	■					■
Bayerische Drachen- und Gleitschirmflugschule Garmisch	Nockherstraße 3	81541	München	■			■	■	■		■
Münchner Drachenflugschule Willy Kravanja	Balanstraße 13	81669	München				■		■		■
Münchner Gleitschirmflugschule	Balanstraße 13	81669	München	■		■					■
Flugschule Spieler	Karl-Mangold-Straße 7	82380	Peissenberg	■			■		■		■
1. Deutsche Tandem Gleitschirmschule	Alte Straße 55	82431	Kochel am See			■					■
Gleitschirmschule Garmisch-Partenkirchen	Am Hausberg 8	82467	Garmisch-Partenk.	■		■					■
Gleitschirmschule Werdenfels	Marienplatz 18	82467	Garmisch-Partenk.	■		■					■
Flugschule für Hängegleiter und Gleitschirme Speidel	Sudelfeldstraße 81	83098	Brannenburg	■	■	■	■		■		■
Flugschule Hochries	Hochriesstraße 80	83122	Samerberg	■	■	■	■	■	■		■
Flugschule Kampenwand	Brandnerweg 14	83229	Aschau	■	■	■					■
Drachenflug-Schule Chiemsee	Neuwies 34	83236	Übersee				■				■
Süddeutsche Gleitschirmschule	Am Balsberg	83246	Unterwössen	■		■					■
Flugzentrum Ruhpolding	Branderstraße 41	83324	Ruhpolding				■	■	■		■
Flugschule Berchtesgaden	Richard-Voß-Straße 73	83471	Schönau am Königsee	■		■	■	■	■		■
Klaus Schwarzer's Flugschule FLYART	Andreas-Mitterfellner-Straße 17	83607	Holzkirchen	■	■	■	■	■	■		■
Adventure-Sports	Gilgenhöfe 9	83661	Lenggries	■	■	■	■	■	■		■
Paragliding Tegernsee	Tegernseer Straße 88	83700	Reitrain	■		■					■
Erding-Landshuter Gleitschirm- und Drachenflugschule	Neulehen 6	84434	Kirchberg	■			■				■
Flugschule Kalchgruber	Furtweg 49	85716	Unterschleißheim	■	■	■					■
HABIS Flugsport	Marienplatz 20	87509	Immenstadt	■		■					■
Flugschule Martin Mergenthaler	Waltenerstraße 20	87527	Sonthofen	■		■					■
1. Oberallgäuer Drachen- und Gleitsiegelschule	Salzweg 37	87527	Sonthofen	■		■	■		■		■
Flugschule Oberallgäu	Hüttenberg 2	87527	Sonthofen	■		■					■
OASE Gleitschirmschule Peter Geg	Am Goldbach 22	87538	Obermaiselstein	■		■					■
OFS Paragliding Ostallgäuer Fliegerschule	Xaver-Martin-Straße 1	87616	Marktobendorf	■	■	■	■	■	■		■
Aktiv Flugsport & Freizeit GmbH	Bullachbergweg 34 a	87645	Schwangau	■	■	■	■	■	■		■
Gleitschirm-Schule Heinz Fischer	Brunnenstraße 35	87669	Rieden	■	■	■					■
Flugschule »Tegelberg«	Füssener Straße 22	87672	Roßhaupten	■	■	■	■		■		■
Westallgäuer Flugschule	Allmannsried 181	88175	Scheidegg	■		■	■		■		■
Drachen- und Gleitschirmflugschule Horst Steidl	Halde 43	88636	Illmensee	■	■	■	■	■	■	■	■
Flugschule Ulm	Eichenweg 13	89180	Berghülen	■		■	■	■			■
Flugschule Ostalb-Heidenheim	Fuchssteige 67	89518	Heidenheim	■		■	■	■			■
Gleitsiegel-Flugschule Nürnberg	In der Büg 30	90453	Nürnberg	■		■					■
Drachenflugschule Mittelfranken	Weidenweg 40	91154	Roth 1				■	■			■
Aerosport Altmühltal	Hauptstraße 54	92345	Dietfurt	■		■	■	■	■		■
Flugschule Jura Reinhard Pöppl	Auf der Hohen Straße 14	92345	Dietfurt	■	■	■	■	■	■		■
AirSport Michael Fröhler	Zechenweg 6	93051	Regensburg	■	■	■	■	■	■		■
Regensburger Drachenflugschule	Waldweidenweg 11	93053	Regensburg	■		■	■	■			■
Top Gliders Gleitschirmschule	Schwandorfer Straße 24	93059	Regensburg	■		■					■
Bayerwald Gleitschirmschule	Gärtnerplatz 10	93073	Neutraubling	■	■	■					■
Drachenflugschule Kelheim	Nelkenstraße 15	93309	Kelheim				■				■
Drachenflugschule Regental	Am Vogelherd 2	93426	Roding				■	■			■
Rudi's Drachenflugschule	Grubmühle 1 a	94113	Tiefenbach				■		■		■
Drachenflugschule Nordbayern	Weizbühl 32	95497	Goldkronach	■			■				■
Flight Team	Lessingstraße 6	97072	Würzburg								■
Flugschule Dolmar	Am Flugplatz 1	98547	Kühndorf bei Suhl				■	■	■		■
LCT Luftsportzentrum Crawinkel	Friedrichsanfang 43	99330	Crawinkel	■	■		■	■	■		■
Flugschule Sondershausen	Mittelstraße 15	99706	Sondershausen				■				■
AIRSPORT TIROL	Oberbach 30 a	A-6653	Bach/Lechtal	■		■	■		■		■
Sky Club Austria	Moosheim 113	A-8962	Gröbming	■	■	■					■
Flugschule Aufwind		A-8972	Ramsau 52	■			■				■
Flugschule Engelberg/Klewenalp	Wasserfallstraße 135	CH-6390	Engelberg	■							■
Internationales Drachenflugzentrum Millau	Cabrières	F-12520	Aguessac				■				■
Papillon Harald Huber	1, rue de l'égglise	F-68470	Fellering	■		■	■		■		■

**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).

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

## Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert kurz die DHV-Geschäftsstelle, Tel. 08022/ 74184 oder

7031, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsvorstand Peter Urban nimmt dann Kontakt auf.

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



## Risiko zum Saisonbeginn

Aus dem Winterschlaf erwacht? Gar nicht im Winterschlaf gewesen? Dann ist dieser Artikel bedeutungslos. Ist aber seit der letzten Thermiksaison eine lange Pause eingetreten, sind besondere Risiken zu beachten.

Oder ist Fliegen wie Radfahren, verlernt man es nicht? Mag sein, aber nach langer Pause ist man nicht mehr so geübt, wie dies unser Sport eigentlich erfordert. Die Starttechnik ist nicht mehr so flüssig und den Gegebenheiten angepaßt. Das Auge ist nicht mehr so trainiert auf das Winkelsehen bei der Landeinteilung. Das Feingefühl und die Reaktions-schnelligkeit sind noch nicht voll da. Der Körper ist vielleicht nicht optimal auf die besonderen fliegerischen Belastungen vorbereitet, eine Beeinträchtigung der Konzentration ist die Folge.

Was also tun? Den Startablauf übt man am besten am hindernisfreien Übungshang. Denn hier können in rascher Folge mehrere Trainingseinheiten absolviert werden. Ist ein im analytischen Bewegungssehen trainierter Fluglehrer dabei, erhält man zudem wertvolle Hinweise. Womöglich hat sich sogar im Lauf der vergangenen Saison ein falscher Bewegungsablauf in die Starttechnik eingeschlichen. Dann ist jetzt der Zeitpunkt, dies auszumerzen.

Training im Übungsgelände ist kein Zeichen von Schwäche. Es ist ein Zeichen für die professionelle Einstellung des Pi-

loten. Das DHV-Lehrvideo »Starten, Steuern, Landen« sei allen ans Herz gelegt. Wer kann von sich sagen, daß er sämtliche Flugtechniken wirklich so sauber ausführt, wie im Video demonstriert? In anderen Sportarten, wie z. B. beim Windsurfen oder Skifahren, bringt das vollendete Beherrschen der Fahrtechnik Anerkennung und ästhetischen Genuß, in unserem Sport bringt es zu allererst einen enormen Gewinn an Sicherheit. Es schafft eine verlässliche Basis für die Abenteuer der neuen Saison.

Gleitschirmflieger verbessern ihr Feingefühl am Boden, beim Spiel mit dem aufgezogenen Schirm im Talwind - ein exzellentes Training für bessere Schirmbeherrschung. Die meisten Drachenflieger fliegen nicht gern am Übungshang. Die Startrampe im Höhenfluggelände verzeiht, der flache Übungshang nicht. Gerade wenn die Starttechnik nicht mehr optimal ist, wird der Übungshang zum Alptraum. Da helfen nur große Räder und die konzentrierte Betreuung durch einen erfahrenen Fluglehrer. Ist die Starttechnik erst mal wieder richtig eingeübt, ist das Thema vom Tisch. Beim Drachenfliegen will auch die Landetechnik geübt sein. Die Landungen im normalen Höhenflugbetrieb liegen zeitlich zu weit auseinander und erfolgen in häufig wechselnden Bedingungen. Ein Landetraining am Übungshang oder per Schleppwinde ist da effizienter.

Ob der Abstecher zum Übungshang gemacht wurde oder nicht, in jedem Fall sind für den ersten Start nach der Winterpause besonders gute Flugbedingungen zu wählen. Die Frühjahrsthermik ist um einiges ungemütlicher als die vom Spätsommer. Sie wartet nicht, bis man sich wieder eingewöhnt hat. Sie fordert unvermittelt das volle Pilotenkönnen, weil sie heftiger und turbulenter auftritt als später im Jahr. Wer nicht gleich zur Gänze gefordert sein will, tut gut daran, seine ersten Flüge bei ruhigem Wetter entweder vormittags oder am späteren Nachmittag zu absolvieren. Denn eine normalerweise bewältigbare Anforderung kann bei mangelnder Übung zur Überforderung werden.

## Militärischer Flugbetrieb

Für die Hangfluggelände »Weiler«, »Gangelsberg«, »Langer Berg« und das Schleppgelände »Auf dem Unteren Mergesfeld« im Raum Bad Kreuznach wurden durch die Geländehalter Betriebsvereinbarungen mit der Flugbetriebsstaffel des Militärflugplatzes Pferdsfeld getroffen. Diese Vereinbarungen sind zwingend zu beachten und gelten bis zur Einstellung des militärischen Flugbetriebes (voraussichtlich 1.10.1997).

1. Flüge mit Hängegleitern und Gleitsegeln sind nur außerhalb der Betriebszeiten des Militärflugplatzes (Mo-Do 8.00 bis 17.00 Uhr Fr. 8.00 bis 12.00 Uhr) möglich.
2. Außerhalb der Betriebszeiten muß der Flugbetrieb telefonisch angemeldet werden (Tel. 06751 - 5051)

3. Die ständige Erreichbarkeit über Funk unter der Frequenz 122.1 muß gewährleistet sein.

Weitere Informationen bei den Geländehaltern:

Fluggelände »Gangelsberg« und »Langer Berg«: Pfälzer Gleitschirmclub, Joachim Marschall, Tel. 06371 - 58915.

Fluggelände »Weiler«: Karl-Werner Wahl, Tel. 06751 - 5277.

Schleppgelände »Auf dem Unteren Mergesfeld«: DGCN Friedrich Merz, Tel. 0671 - 2001, Info Nr. 0671/46799.

## Pilotenschutz beim Windschlepp

Der bisher verwendete Tennisball als Pilotenschutzmaßnahme an der Sollbruchstelle sollte ersetzt werden.

Es ist besser, auf das Abstandseil, und beim Hängegleiter-Windschlepp zusätzlich auch auf das Gabelseil einen Kunststoffschlauch aufzuschieben, der bei einem Sollbruchstellenriß die Rückschlagenergie aufnehmen kann. Die 1994 eingeführte Pilotenschutzmaßnahme in Form eines auf der Sollbruchstelle montierten Tennisballs hat sich nur teilweise bewährt. Im Laufe der Zeit haben sich verschiedene Schwachstellen und Fehlerquellen bemerkbar gemacht, wie z.B. unsachgemäße Befestigung, Alterung und Verschleiß. Die gewünschte Schutzwirkung beim Zurückschnellen der defekten Sollbruchstellen war damit nicht ausreichend gewährleistet.

Ein Abstand- oder Gabelseil, das mit einem Kunststoffschlauch versehen ist, kann bei einem Sollbruchstellenriß die Rückschlagenergie der zurückschnellenden defekten Sollbruchstelle absorbieren. Dadurch kommt das Sollbruchstellenende nicht in den Pilotenbereich, und es besteht keine Verletzungsgefahr. Die aufgebrachte Schlauchummantelung verhindert zusätzlich wirkungsvoll die Knotenbildung nach dem Seilausklinken.

Horst Barthelmes

DHV-Informationsbüro Schlepp

**Kunststoffummantelungen beim:**



kurzes Gabelseil



langes Gabelseil



Abstandsseil

## Sicherheitsmitteilung UP Pickup L

Bei Nachprüfungen wurde festgestellt, daß auch in Deutschland Geräte des Typs UP Pickup L geflogen werden, die mit ACPUL-Tragegurten ausgestattet sind.

Merkmale dieser ACPUL-Tragegurte sind nicht DHV-zugelassen und können, vor allem bei älteren Geräten und geringer Zuladung, zu sackflugähnlichen Flugzuständen führen. DHV-zugelassene Tragegurte existieren in zwei Versionen mit Trimmern (neues Modell) und ohne Trimmer (älteres Modell). Bei beiden Versionen ist der D-Tragegurt (auch bei geschlossenem Trimmer) um ca. 2-3 cm länger als der A-Tragegurt. Pickup-Schirme mit den neuen DHV-Trimmertragegurten weisen neben verbessertem Startverhalten eine deutlich höhere Maximalgeschwindigkeit ohne jegliche Sackflugtendenz auf.

Wir bitten alle Pickup-Piloten um Überprüfung der Tragegurte; Geräte mit ACPUL-Tragegurten sollten schnellstmöglich auf DHV-Trimmertragegurte umgerüstet werden.

Die Umrüstung führt die Firma UP Europe, Gut Mühleck, 82404 Sindelsdorf, Tel. 08856/82413, Fax 82416/08856, kostenlos durch.

## Verhänger am Karabiner

*Einige Bekannte von uns waren kürzlich bei einem Sicherheitstraining. Was dabei einem der Jungs passiert ist, wollen wir anderen Fliegern mitteilen.*

*Beim Fliegen eines Fullstalls hakte eine Bremsleine in einen kleinen, am Gurtzeug angebrachten Karabiner ein. Die Karabiner dienen der Befestigung des Fußbeschleunigers. Der Fullstall konnte infolge dessen nur einseitig ausgeleitet werden, der Schirm geriet in einen unkontrollierbaren Flugzustand. Der Pilot warf die Rettung und landete im Wasser. Nichts passierte.*

*Wenn aber jemand mit einem ähnlich ungünstig angebrachten Beschleuniger an einem Hammertag ins Trudeln gerät, und das mit einem Fullstall ausleiten will, die Bremsen einhaken und unten kein tiefes Wasser wartet, kann das unter Umständen böse ausgehen.*

*Jeder sollte seine Ausrüstung überprüfen. - Wir haben schon nachgesehen.*

Isabella Merkel

# DHV bietet an

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

**BESTELLADRESSE**  
Deutscher  
Hängegleiterverband e.V.  
Postfach 88  
83701 Gmund

## DRACHENFLIEGEN

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



## 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

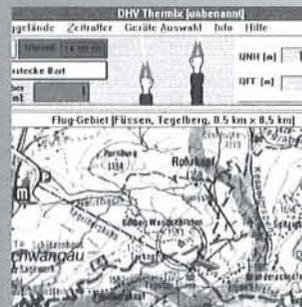
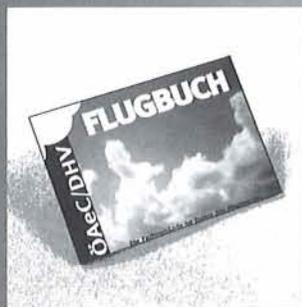


## GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

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

## FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

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

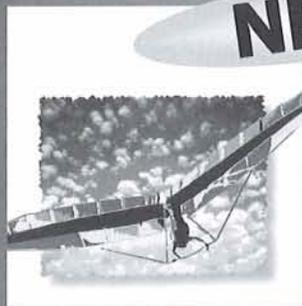


## DHV-COMPUTERSPIEL THERMIX

Für Windows  
Preis DM 20,-  
inkl. Versandkosten

## SHIRT FÜR DRACHENFLIEGER

Grundfarbe hell-natur oder grau, buntes Drachenfliegermotiv, Größen M, L, XL, XXL.  
Preis DM 45,-  
+ Versandkosten



## SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLEGER

Grundfarbe hell-natur oder grau, buntes Gleitschirmmotiv, Größen M, L, XL, XXL.  
Preis DM 45,-  
+ Versandkosten

## (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 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

**INFO  
SAMMELORDER**  
für 1 Jahrgang (5 Hefte)  
Preis DM 1.50,-  
+ Versandkosten



# VIDEO + film

BESTELLER NAME:

---



---

ADRESSE:

---



---



---



---

DATUM / UNTERSCHRIFT:

---



---

Zusätzlich zum angegebenen Preis werden die Portokosten berechnet. Mitglieder erhalten die Lieferung mit Rechnung.

- |  |   |
|--|---|
| 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 Flugfunk       | 7 DM  |
| Prüfungsfragen auf Diskette                            | 40 DM   |
| <input type="checkbox"/> A-Schein HG                   | <input type="checkbox"/> A-Schein GS                    |
| <input type="checkbox"/> B-Schein                      |   |
| <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  |
| Sweat-Shirt  | 45 DM   |
| <input type="checkbox"/> HG (M,L,XL,XXL)               | Größe _____   |
| <input type="checkbox"/> GS (M,L,XL,XXL)               | Größe _____   |
| T-Shirt  | 25 DM   |
| <input type="checkbox"/> HG (L,XL,XXL)                 | Größe _____   |
| <input type="checkbox"/> GS (L,XL,XXL)                 | Größe _____   |
| Computerspiel »Thermix«                                |   |
| <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"/> Test                          |   |
| <input type="checkbox"/> Heiter bis wolkig             |   |
| Videofilm  | 30 DM   |
| <input type="checkbox"/> Starten/Landen Drachen        |   |
| <input type="checkbox"/> Starten/Landen Gleitschirm    |   |



**-STARTEN**  
**-STEUERN**  
**-LANDEN**

DHV-ÖAEC-LEHRFILM FÜR GLEITSCHIRM-FLIEGEN

### 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-LEHRFILM FÜR DRACHEN-FLIEGEN

### 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.



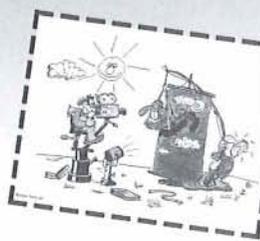
test

DM 19,- inkl. MwSt.

### 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.



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!



# gebrauchtmarkt

## ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

19.3.97 – Info Nr. 90  
Später eingehende Kleinan-  
zeigen werden automatisch  
in das nachfolgende Info  
aufgenommen.

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller, Händler oder Flug-  
schule hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggerä-  
te und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Anzeigen für Hängegleiter, Gleitsegel, Gurt-  
zeuge, 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 aufgenom-  
men 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!

## Hängegleiter

### 1

**Club 15**, Bj. 87, Check Ende 97,  
blau/weiß/rot, Keller-Gurtzeug, Metamorfo-  
si-Schirm, Wasmer Geschw. + Vario, DM  
900,-. ☎ 08679/911280 (abends).

**Club 15**, Bj. 89, Check Sommer 97, Steffl  
Kniehänger, Dachträger, DM 1.700,-.  
☎ 0341/6899896 (Leipzig) o. 09131/  
26825.

**Joker**, Bj. 91, Check 98, crashfrei,  
lila/grün/weiß, VB. ☎ 07422/25356,  
Fax 23101.

**Joker**, Bj. 7/88, Check bis 12/96, AK  
neongelb, weiß/rot, Räder, DM 600,-.  
☎ 07031/229924.

**Joker**, Bj. 91, weiß/blau/lila, Gurtzeug  
Charly Pinguin, Rettung Sigma Elite, beides  
Bj. 92, VB DM 1.800,-. ☎ 030/3656542  
o. 0171/4748074.

**Joker**, Bj. 4/94, VB DM 2.500,-.  
☎ 07961/43963 (ab 20.00 Uhr).

**Joker**, Bj. 91, Speedbar, Räder, Ersatzbü-  
gel, o. Check, DM 1.100,-. Mit neuem  
Check, DM 1.900,-. ☎ 0821/814498.

### 1-2

**Bergfalk**, Bj. 91, Check auf Wunsch, VB  
DM 1.700,-. ☎ 03641/362634.

**Calypso 165**, Bj. 89, Check fällig, Zu-  
behör, DM 1.100,-. ☎ 07731/71830 (ab  
19.00 Uhr).

**Calypso 165**, Bj. 5/92, m. Kniehänger  
u. Rettung, crashfrei, DM 2.900,-. ☎  
06131/476773, Fax 06131/4767711.

**Gyro 180**, Bj. 87, Check 3/97, Speed-  
bar, schw. Querrohr, Ersatzsteuerbügel,  
Kniehänger 160-190 cm, Helm, kompl. DM  
800,-. Auch einzeln. ☎ 0221/794448.

**Nimbus 62 - Högner**, Bj. 86, Check  
12/97, Zubehör, DM 600,-. ☎ 07731/  
71830 (ab 19.00 Uhr).

**Perflex**, Bj. 4/96, VB DM 3.800,-.  
☎ 05534/1914.

**Perflex**, Bj. 6/92, Speedbar, OS weiß m.  
türkis, US neongelb, AK lila, VB DM 1.400,-.  
☎ 06888/1243 (ab 17.00 Uhr).

**Sphinx D**, Bj. 88, Ersatzteile, geg. Gebot.  
☎ 0911/612255 o. 615961.

**Sphinx D**, Bj. 88, DM 700,-. ☎ 09386/  
713.

**Supersport 143**, Bj. 9/93, DM 3.950,-.  
☎ 07382/93181.

**Supersport 143**, Bj. 1/93, klappbare  
Basis, Räder, Custom Design, Transportröhre,  
VB DM 4.900,-. Liege- u. Integralgurtzeug.  
☎ u. Fax 0761/806510.

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

**Supersport 153**, Bj. 95, günstig.  
☎ 07183/8302.

**Supersport 163**, Bj. 92, crashfrei, VB  
DM 3.150,-. Gurtzeug Moyes Dimensione,  
185 cm, Bj. 94, DM 590,- mit Rettung DM  
1.100,-. ☎ 02395/1437.

**Supersport 163**, Bj. 92, VB DM 3.200,-.  
Funkgerät Icom IC-A20, DM 600,-. ☎ 089/  
6926804.

**Synargie Duo Club**, Bj. 94, Gurtzeug u.  
Rettung, DM 6.000,-. ☎ 0711/6788123.

**Uno**, Bj. 87, o. Check, Speedbar, DM 150,-.  
☎ 030/7528783.

**Uno piccolo**, Bj. 89, DM 700,-.  
☎ 06446/921826.

**Uno piccolo**, Bj. 92, Kniehänger, Rettung,  
Bj. 92, Helm, Gr. XS. Kompl. VB DM 3.500,-.  
Auch einzeln. ☎ 0209/492787.

**Uno piccolo**, Bj. 89, schöne Farben, Er-  
satzteile, Check fällig, VB DM 700,-.  
☎ 06446/921826.

**Uno piccolo**, Bj. 88, 3 Ersatzsteuerbügel,  
Räder, Kniehänger, Check fällig, VB DM  
300,-. ☎ 0525/408573.

**Uno piccolo**, Check, schöne Farben,  
Kniehänger, Rettung Parasail, Helm, Räder,  
kompl. DM 2.600,-. Auch einzeln.  
☎ 06221/869482.

**Vektor**, Bj. 10/93, AK neongelb, US  
schwarz/weiß, DM 3.900,-.  
☎ 02581/96649.

**Vektor**, Bj. 93, DM 2.500,-. ☎ 030/  
7055524.

**Vektor**, Bj. 95, DM 3.900,-. ☎ 04202/  
7322.

### 2

**Aero 145**, Bj. 92, o. Check, VB DM  
1.000,-. ☎ 07184/2875.

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

**Funfex**, Bj. 89, Check 10/97, crashfrei,  
blau/weiß/gelb, Brüninger Vario, Charly In-  
tegralgurt, Rettung, Schleppklinge, Helm,  
div. Einzelteile, kompl. DM 3.000,-.  
☎ 03466/31014 (ab 20.00 Uhr).

**Funfex**, Bj. 89, Check 12/98, Räder,  
Lang- u. Kurzpacksack, DM 2.000,-.  
☎ 02364/14549.

**Funfex**, Bj. 6/95, Ersatzteile, Gurtzeug  
mit Charly, Wasmer-Combi, Hall-Röhre, ein-  
zeln o. kompl., VB. ☎ u. Fax 05323/  
82258.

**Funfex**, Bj. 9/92, OS weiß, AK schwarz,  
US rot/weiß, Aerosafe + Ersatz, Speedbar,  
Standardbasis etc., VB DM 2.800,-.  
☎ 06747/8987.

**GT Top**, Bj. 9/90, Vario LCD III, Gurtzeug,  
Rettung, Schale f. Dachträger, Kamera-Hal-  
ter, Räder, Ersatz-Seitenrohre, Windmesser,  
VB DM 3.000,-. ☎ 040/868932.

**GT Top**, Bj. 91, Check 10/96, neongelb/weiß,  
Charly Pinguin, 180-185 cm,  
Rettung, Afro Cumulus 8000, Helm,  
Schleppklinge, kompl. VB DM 3.000,-. Auch  
einzel. ☎ 07935/511.

**Impuls**, Bj. 88, Check 12/98, Ersatzsteu-  
erbügel, orange/multicolor, VB DM 2.000,-.  
☎ 08134/7712.

**Impuls**, Bj. 85, PPP-Liegeschürze m. Para-  
sail, Bj. 92, Helm, Afro-Altimeter, Afro Vario,  
Räder, DM 2.500,-. ☎ 0231/526022.

**Impuls**, Bj. 89, Check Ende 98, Ersatzsteu-  
erbügel, Räder, Helm, Keller-Gurtzeug bis  
200 cm, Metamorphosi Rettung, Schleppklin-  
ke, VB DM 2.800,-. Auch einzeln. ☎ 030/  
7532718.

**Impuls**, Bj. 89, Check 98, neongelb, Er-  
satztrapezseitenrohr, Speedbar, Räder,  
Kniehänger, Metamorphosi Rettung, kompl.  
DM 3.000,-. Auch einzeln. ☎ 06352/  
2469.

**Impuls 14**, Bj. 89, Check 12/97, AK rot,  
Mitte weiß, Achtertrieb hellblau, VB DM  
1.250,-. ☎ 02058/80586.

**Impuls 14**, Bj. 7/95, crashfrei, Ersatz-  
steuerbügel, Räder, VB DM 3.300,-.  
☎ 0172/8992002 o. ab 18.00 Uhr  
08232/79492.

**Impuls 14**, Bj. 88, Liegegurt, Metamorfo-  
si-Schirm, Bj. 93, Ball-Vario, Winter-Ge-  
schwindigkeitsmesser, Uvex-Helm, Tali-Stän-  
der, DM 2.500,-. Mögl. Garagenplatz i.  
München zu übernehmen. ☎ 089/  
594886, 7930941 (abends).

**Impuls 14**, Bj. 95, Integralgurt, crashfrei,  
VB DM 5.000,-. ☎ 08341/12576 (dl.).

**Jet Atlas 14/16/18**, Bj. 90, Kniehän-  
ger, Ersatzsteuerbügel, Räder, Rohre ausge-  
tauscht, VB DM 980,-. ☎ 07032/994066.

**Jet Atlas 14/16/18**, Bj. 89, o. Check,  
Speedbar + Aeroflot, DM 200,-. ☎ 030/  
7528783.

**Jet Atlas 14/16/18**, Bj. 84, Check bis  
12/97, Ersatzsteuerbügel, Charly-Kniehän-  
ger, VB. ☎ 06192/45175.

**K 2 144**, Bj. 91, Check neu, DM 1.200,-.  
☎ 08232/1046.

**K 2 144**, Bj. 10/91, weiß/blau/pink,  
Check neu, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 2.000,-.  
☎ 03571/413371.

**K 2 144**, Bj. 10/91, weiß/blau/pink,  
Check neu, DM 2.000,-. ☎ 03571/  
413371.

**K 2 144**, 6 Jahre alt, 1 Jahr Check, Steu-  
erbügel, OS weiß, US türkis/gelb, AK pink,  
DM 1.400,-. ☎ 0721/24176 o. 07243/  
94087.

**K 4**, Bj. 12/92, AK rot, 2 Ersatzsteuerbü-  
gel, VB DM 2.000,-. ☎ 08631/162223.

**Lightfex**, Bj. 4/96, Ersatzsteuerbügel, Rä-  
der, VB DM 4.500,-. Korpengurt Aeroy So-  
fely, Bj. 87, DM 200,-. ☎ 0261/703363.

**Lightfex**, Bj. 6/95, crashfrei, Sitzgurt,  
Rettung, VB. ☎ 040/4108223.

**Lightfex**, Bj. 94, Ersatzsteuerbügel, Rä-  
der, DM 2.500,-. ☎ 07132/43101.

**Magic Six 154**, Bj. 91, ☎ 07940/  
51746.

**Moyes XS 15 B**, DM 4.500,-.  
☎ 09174/730.

**Nimbus 62/17**, Bj. 88, o. Check, Räder,  
evtl. Kniehänger, DM 500,-. ☎ 05084/  
6883.

**Polaris Touring 15**, Bj. 89, DM 300,-.  
☎ 09386/713.

## Haftungsausschluss!

Jede Haftung des DHV und seine  
Mitarbeiter aufgrund der Ver-  
öffentlichung des Gebraucht-  
markts ist ausgeschlossen. Für  
die Klassifizierung der Geräte,  
ihre Lufttuchtigkeit und die An-  
gaben in den Anzeigen über-  
nimmt der DHV keine Gewähr.

**Sport 167**, Bj. 89, Kielrohr defekt, VB.  
☎ 0221/2583834, Fax 2584899.

**Sport 167**, Bj. 87, ☎ 07940/51746.

**Sport 167**, Bj. 89, lezt. Check 94/95,  
Räder, VB DM 1.800,-. ☎ 08322/6916.

**Sport 167**, Bj. 88, DM 500,-. ☎ 0202/  
4250749.

**Sport 167**, Bj. 90, Check 3/99, Ersatz-  
steuerbügel, Speedbar, Räder, VB DM  
1.900,-. Prieler-Integralgurt, Bj. 89, VB DM  
200,-. Metamorphosi, Bj. 90, VB DM 200,-.  
Helm, Klinke, Vario, je VB DM 100,-.  
☎ 0201/483542.

**Sting 154 XC**, Bj. 93, VB DM 3.300,-.  
Evtl. m. Liegegurt u. Rettung. ☎ 089/  
527106.

### 2-3

**Bullet Cut**, Bj. 94, Carbon-Basis, VB. ☎  
09622/3425 (abends) o. 09621/47130  
(bis 16.00 Uhr).

**Bullet Cut**, Bj. 6/94, DM 3.900,-.  
☎ 08362/37003 (ab 17.00 Uhr).

**Bullet Cut**, Bj. 4/95, VB DM 5.000,-.  
☎ 08821/3221.

**Cross Country 155**, Bj. 3/96, crashfrei,  
DM 5.200,-. Probeflug mögl. ☎ u. Fax  
06131/45745.

**Cross Country 155**, Bj. 1/96, flieder-  
blau/pink, DM 6.300,-. Winglets, DM 550,-.  
☎ 07176/4181 o. 07972/5452.

**K 3**, Vj. 92, DM 2.200,-. Vario Flytec Pilot  
1, VB DM 300,-. Keller Integralgurt + Ret-  
tung Charly, VB DM 400,-. ☎ 07192/  
900955.

**Klassik 13**, Bj. 6/96, DM 6.500,-.  
☎ 07162/45704.

**Klassik 14**, Bj. 6/95, m. Winglets, VB  
DM 5.500,-. ☎ 08652/63322.

# gebrauchtmarkt

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

**Klassik 14**, Bj. 95, crashfrei, Werbeaufschrift, VB DM 4.000,-. ☎ 0731/68208, Fax 0731/62649.

**Laminar 13**, Bj. 1/96, flieder/türkis, DM 6.300,-. ☎ 07176/4181 o. 07972/5452.

**Laminar 13**, Bj. 96, Vollmylar, geg. Höchstgebot. ☎ 09622/3425 (abends) o. 09621/47130 (bis 16.00 Uhr).

**Laminar 13**, Bj. 3/96, crashfrei, OS weiß, US lila/türkis, VB DM 6.200,-. ☎ 05202/5129.

**Laminar 13**, Bj. 3/96, crashfrei, OS weiß, US königsblau, VB DM 6.200,-. ☎ 05202/5129.

**Magic 150**, crashfrei, VG, VB DM 600,-. ☎ 06221/869482.

**Merlin 148**, Bj. 10/95, VB DM 4.500,-. ☎ 08602/8803.

**Merlin 148**, 1 Jahr, crashfrei, gelb/ lila/rot, VB. ☎ 08042/8527 (abends), 8793 (dl. - nach Anfr. fragen).

**Merlin 148**, Bj. 11/95, DM 5200,-. ☎ 08042/2502

**Moyes GTR 148**, Bj. 89, Check 12/97, pink, Räder, VB DM 1.000,-. ☎ 040/7658081.

**Pamir**, Bj. 91, ☎ 0345/5501431 (lange Klingeln).

**RCS**, Bj. 3/96, weiß/lila, crashfrei. ☎ 07151/44158.

**Sensor 610 E 144**, Bj. 12/92, VB DM 2.300,-. Gurtzeug Pinguin m. Rettung, VB DM 500,-. ☎ 02597/6084 (wochentags ab 20.00 Uhr).

**Sport 150**, Bj. 89, DM 500,-. ☎ 06507/6488, Fax 6600.

**Sensor 610E**, Bj. 94, DM 3200,-. ☎ 08042/2502.

**Sport 150**, Bj. 89, Sondermodell, DM 1.500,-. ☎ 07634/4456.

**Sport 150**, Bj. 90, Ersatzsteuerbügel, Räder, DM 1.200,-. ☎ 08808/1573.

**Sunrise 13**, Bj. 3/96, VB DM 5.700,-. ☎ 08052/9700 o. 08051/8278.

**TRX 160 E**, Bj. 4/93, AK aramid, OS weiß, US blau/weiß, Klappbasis, VB DM 2.800,-. ☎ 05731/794280 (dl. bis 16.00 Uhr), Fax 05731/794213.

**UP Speed**, Bj. 5/96, DM 6.000,-. ☎ 07161/41793.

**UP Speed**, Bj. 6/96, DM 6.500,-. ☎ 07162/45704.

**UP Speed**, Bj. Ende 95, schöne Farben, DM 5.900,-. ☎ 08041/70004, Fax 70005.

## 3

**AT 145**, Bj. 91, weiß, Enden lila, DM 2.100,-. ☎ 02173/71867.

**AT 145**, Bj. 2/94, DM 3.400,-. ☎ 08362/37003 (ab 17.00 Uhr).

**AT 145**, Bj. 92, DM 2.200,-. ☎ u. Fax 07361/32489.

**AT 158**, Bj. 92, crashfrei, DM 800,-. ☎ 02181/162025.

**AT 158**, Bj. 8/94, Afro 2 Vario, Wills Wing Schürze m. Rettung Bj. 95, kompl. DM 4.990,-. Auch einzeln. ☎ u. Fax 08161/871419.

**AT 158**, Bj. 92, VB DM 1.900,-. ☎ 06872/91955.

**AT 158**, Bj. 93, Check, VB DM 2.700,-. ☎ 08063/9069, Fax 6171.

**AT 158**, Bj. 91, Hardware ok, z. ausschachten. ☎ 0043/664/3381679.

**AT 158**, Bj. 92, VB DM 1.900,-. ☎ 06872/91955.

**AT 158**, Bj. 92, DM 2.000,-. ☎ 09174/1549, Fax 2190.

**AT 158**, Bj. 5/91, VB DM 1.800,-. ☎ 089/1493634.

**Blade 132**, Bj. 8/94, weiß US, lila/Keil, 2 Sib. + Räder, VB DM 3.500,-. Britniger AV Comp. incl. Software, DM 600,-. ☎ 089/8413707.

**Bullet C 14**, Bj. 91, weiß, o. Check, DM 1.200,-. ☎ 08381/4572.

**Bullet SP 12**, Bj. 9/94, crashfrei, AK u. US rot, VB DM 3.900,-. ☎ 0731/69570.

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

**Foil 152 Combat**, Bj. 93, lange Sleeves, 4 Ersatzsteuerbügel, DM 2.500,-. ☎ 08024/49011.

**Foil 152 Combat**, Bj. 93, DM 2.000,-. Skyline Deltagurtzeug, Zentralaufhängung m. Rettung, Bj. 92, kompl. DM 1.500,-. ☎ 08731/1039.

**Foil 160 B Racer**, Bj. 89, Gurtzeug, DM 500,-. ☎ 08821/3221.

**Glidzeilla 150 (14 qm)**, VB DM 1.400,-. ☎ 089/7854387.

**Laminar 14**, Bj. 2/96, DM 6.100,-. ☎ 06106/733946.

**Laminar 14**, Bj. 5/96, DM 5.900,-. ☎ 02173/71858.

**Laminar 14**, Bj. 94, AK pink, US blau, crashfrei, VB DM 5.000,-. ☎ 0941/2024216 o. 34118.

**Laminar 14**, Bj. 2/96, schöne Farben, VB DM 6.200,-. ☎ 06106/733946.

**Laminar 14**, Bj. 5/96, mylar, DM 6.200,-. ☎ 0831/61707.

**Laminar 14**, Bj. 4/95, OS weiß, US blau/hellblau, crashfrei, DM 5.000,-. Evtl. Tausch geg. Blade 141. ☎ u. Fax 089/3146694.

**Laser 14**, Bj. 9/92, AK/OS weiß, US mini/magenta, evtl. Schürze, Schirm, Helm (Lauspr. u. Mikro), Räder, Klinke, VB. ☎ 08121/724373.

**Laser 14**, Bj. 92, AK lila, US flieder/türkis, DM 1.500,-. ☎ 08365/666.

**Laser 14**, Bj. 92, OK/EK weiß, US rot, crashfrei, Verschleißteile erneuert, VB DM 1.900,-. ☎ 069/5481523.

**Laser 14**, Bj. 92, AK lila/türkis/pink, VB DM 1.600,-. ☎ 08365/666.

**Laser 14**, Bj. 10/91, weiß, VB DM 1.200,-. ☎ 07520/2781.

**Magic IV 133 C**, Bj. 87, 1 Jahr Check, DM 700,-. Charly Revolution, Bj. 94, ☎ 0261/703363.

**Magic Kiss 154**, Bj. 89, crashfrei, Check Ende 97, Integralgurt Skyline Contest, 188 cm, Rettung Charly Revolution, 95, kompl. VB DM 2.200,-. ☎ 08638/84467.

**Merlin 133**, Bj. 9/94, crashfrei, AK Keular, DM 3.600,-. ☎ 0731/6023153 o. 07344/8756.

**Merlin 133**, Bj. 4/96, OS weiß, US grün/rosa, VB DM 5.700,-. ☎ 06531/8002 o. 3563.

**Milan Racer**, Bj. 3/94, AK weiß, OS weiß, US lila/grün/gelb, VB DM 3.900,-. ☎ 07151/73509.

**Milan Racer**, Bj. 6/94, OS u. AK weiß, US hell/dunkelblau, VB DM 3.800,-. Charly Pinguin, Bj. 89, blau/gelb, DM 300,-. ☎ 02271/91882.

**Milan Racer**, Bj. 4/95, VB DM 3.700,-. ☎ 07231/82134.

**Milan Racer**, Bj. 93, DM 2.000,-. ☎ 06589/2196.

**Milan Racer**, Bj. 90, Sonderdesign, VB DM 4.000,-. ☎ 03925/624426.

**Moyes XS 142 Race Australia**, Bj. 91, DM 2.000,-. ☎ 089/6515284.

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

**Moyes XS 155 Race Australia**, Bj. 90, DM 1.600,-. ☎ 089/1416078.

**Moyes XS 155 Race Australia**, Bj. 11/91, Regenhülle, Check neu, DM 1.999,-. ☎ 089/7849474.

**Moyes XS 155 Race Australia**, Bj. 91, Check neu, DM 2.400,-. ☎ 02638/94337 o. 0228/9826171.

**Moyes XS 155 Race Australia**, Bj. 90, VB DM 1.200,-. ☎ 07023/8648 o. 07023/909720.

**Moyes XS Race 155 It.**, Bj. 90, VB DM 2.000,-. Evtl. Zubehör. ☎ 03925/624426.

**New Wave**, Bj. 89, defekt, z. ausschachten. ☎ 0043/664/3381679.

**RamAir 146**, Bj. 4/95, Eintrittskante aramid, US magenta/lila, 2 Packsäcke, Ersatzbügel, DM 4.900,-. ☎ 02173/71858.

**RamAir 154**, Bj. 3/95, 2 Steuerbügel, Räder, crashfrei, VB DM 5.370,-. ☎ 07303/7546 (ab 18.00 Uhr) o. 07551/4674 (So. u. So.)

**RamAir 154**, Bj. 95, DM 4.800,-. ☎ 09174/1549, Fax 2190.

**Reflex**, Bj. 92, VB DM 1.500,-. ☎ 08327/7803.

**Reflex**, Bj. 7/92, DM 1.950,-. ☎ 0651/16441, Fax 10525.

**Rumour 13,5**, Bj. 4/90, Check, OS pink, Mylar, US blau, evtl. Gurtzeug. ☎ 07522/6586.

**Sensor 510 B-E**, Bj. 91, Prieler Racer Integral, Charly Rettung, Flytec 3010, Kohle Integral Helm, DM 1.600,-. ☎ 05746/2927.

**Sensor 611**, Bj. 5/93, weiß/mint/pink, UV neu, 2 Steuerbügel, 1 Randbogen, DM 2.300,-. ☎ u. Fax 07361/32489.

**Sensor 611**, Bj. 5/93, VB DM 2.500,-. ☎ 08602/8803.

**Sierra 175**, Prieler Integrallegematte, Parasol Rettung, Delta Fahrtmesser, Flip AV 4822 Varo u. Höhenmesser, Helm. ☎ 08322/7391.

**Vega MX**, Check neu, DM 1.800,-. ☎ 09174/730 (Michael).

**Xtralite 137**, Bj. 9/96, DM 6.900,-. ☎ 089/6911587.

**Xtralite 137**, Bj. 94, crashfrei, VB DM 3.800,-. ☎ 08250/1776 (offer versuchen).

**Xtralite 137**, Bj. 3/95, AS/OS weiß, US lila/türkis, crashfrei, VB DM 5.100,-. ☎ 08724/1035 o. 08639/1294.

**Xtralite 147**, Bj. 6/95, AK weiß, US pink, DM 5.600,-. ☎ 05156/7179.

**Xtralite 147**, Bj. 95, lila/mint, crashfrei, VB DM 4.300,-. ☎ 089/8401008.

**Xtralite 147**, Bj. 94, AK clear, US türkis/pink, DM 4.800,-. ☎ 0531/796649 o. 0511/748981.

**Xtralite 147**, Bj. 3/96, Ligogerät, 2 Ersatzbügel, DM 6.300,-. ☎ 089/4300012, Fax 4302182.

**Xtralite 147**, Bj. 3/95, crashfrei, VB DM 5.000,-. ☎ 0211/4920446.

**Zephir CX**, Bj. 87, Check 98, Winglets, Ersatztrapez, OS weiß, AK blau, US bunt, DM 600,-. ☎ 06708/3337.

**Zephir CX**, Bj. 90, Prieler Racer, Metamorfosi, Helm, DM 2.000,-. ☎ 089/7234500.

**Zephir CX**, Bj. 91 m. Minifyset, DM 3.950,-. ☎ 07735/1623.

**Zephir CX**, Bj. 89, o. Check, Speedbar + 3 Ersatzrohre, VB DM 750,-. ☎ 030/7528783.

**Zephir CX**, Bj. 87, Check bis 5/98, gelb/orange/weiß, E-Teile, VB DM 650,-. ☎ 040/8513668.

## Gleitsegel

### 1

**Swift Easy 22**, Bj. 1/90, Rettung (Salewo), Bj. 90, Sitzgurt. Alles Check 9/98, DM 1.500,-. ☎ 03338/761433.

**Tecno M**, Bj. 95, Check neu, 3-farbig, DM 3.000,-. ☎ 08061/8628.

**Tecno S**, Bj. 95, Check neu, 3-farbig, DM 3.000,-. ☎ 08061/8628.

**Black Magic 24**, Bj. 90, lila, Check auf Wunsch neu, Gurtzeug Charly, Rettung Charly, Helm, VB DM 1.500,-. ☎ 09561/34523 (abends).

**Black Magic 27**, Bj. 91, Gurtzeug, Rettung Minitec, VB DM 1.000,-. ☎ 06434/4916 o. 069/21234067.

**Black Magic 27**, Bj. 89/93, Sitzgurt, Reserve, Varo, Funkgerät, Helm, Overall, DM 1.800,-. ☎ 09334/1436 (ab 19.00 Uhr).

**freeX Funiac L**, Bj. 4/96, blau/gelb, VB DM 3.300,-. ☎ 0941/23440.

**freeX Funiac L**, Bj. 5/95, orange/weiß, DM 3.400,-. ☎ 040/6770209.

**freeX Funiac M**, Bj. 4/96, blau/gelb, VB DM 3.500,-. ☎ 02738/2337.

**Magic Cloud 27**, Bj. 92, grün/pink, Gurtzeug EdelForce, Rettung Minitec, Varo Flytec, Helm, DM 2.000,-. ☎ 069/456128.

**Nova Philou 23**, Bj. 7/95, lila, DM 2.800,-. ☎ u. Fax 08102/6540.

**Rainbow Maxi (9/30)**, 1 Jahr alt, Trimmer + Beschleuniger, DM 2.500,-. ☎ 03476/88960.

**Trend 21**, Bj. 90, pink/grün, evtl. m. Sitzgurt, DM 500,-. ☎ 0711/6076291.

**Trend 21**, Bj. 90, grün/pink, Sitzgurt Vonblon, kompl. VB DM 800,-. ☎ 089/89500072.

**XC 11 (Jaguar)**, Bj. 89, Parasail, VB. ☎ 07148/5623.

## 1 GH

**Nova Philou 26**, Bj. 10/95, Gurtzeug Edel Force 94, Rettung Charly Rev II, Bj. 4/95, kompl. DM 3.300,-. ☎ 0841/55747.

**Nova Philou 26**, Bj. 6/95, blau, Helm, DM 3.300,-. ☎ 0228/327656 (priv.), 0228/940-1242 (dl.).

## 1-2

**Alpin Dream**, Bj. 88, rot/blau, Gurtzeug Supine, DM 500,-. ☎ 07382/5203 o. 939612.

**Athlete Neo 10,5**, Bj. 91, pink, DM 300,-. ☎ 07042/14203 (11.00 - 12.00 Uhr).

**Boogie L**, Bj. 11/95, magenta, DM 3.200,-. Gurt UP-Aktion, m. Rettung, DM 1.500,-. Kompl. DM 4.500,-. ☎ 02638/94337 o. 0228/9826171.

**Dimension 27 Modell 91**, Bj. 12/94, Check neu, VB DM 1.200,-. ☎ 08046/8652.

**Dream 90/24**, Bj. 91, Check neu, Gurtzeug, Rettung, Helm, VB DM 1.100,-. ☎ 07022/54017.

**Graffiti Sport XL**, Bj. 12/95, violett, Check 12/98, DM 2.800,-. ☎ 040/296721.



**Gratify Large**, Bj. 7/93, Check 2/98, VB DM 1.800,-. ☎ 05404/71144.

**Gratify Large**, Bj. 5/96, lila, VB DM 3.300,-. ☎ 0611/9624352 (7.00 - 15.30 Uhr), 06151/726800 (ab 17.00 Uhr).

**Gratify Large**, Bj. 11/95, Check 11/97, lila, crashfrei, DM 2.900,-. ☎ 0177/2533696 (Tag u. Nacht).

**Gratify Large**, Bj. 93, Gurtzeug Charly Husky Bj. 95, integr. Vonblon-Rettung, VB DM 1.600,-. ☎ 07144/24808.

**Gratify Large**, Bj. 3/94, Check 1/96, VB DM 1.600,-. Gurtzeug CC-Top m. Rettung Olympia 34, VB DM 600,-. Kompl. VB DM 2.000,-. ☎ 09360/1511 (ab 18.00 Uhr).

**Gratify Large**, Bj. 93, Check neu, Gurtzeug, Rettung, VB DM 2.800,-. ☎ 07551/62701, Fax 63830.

**Gratify Medium**, Bj. 94, Gurtzeug, Rettung Columbus 14, Helm, DM 3.000,-. ☎ u. Fax 06471/7584.

**Gratify Medium**, Bj. 7/93, Check 3/98, violett, VB DM 1.400,-. Rettung, DM 500,-. Vario Brüniger LCD III, DM 200,-. Kompl. DM 1.900,-. ☎ u. Fax 040/476613.

**K2**, Bj. 90/91, Mailer, Check bei Kauf neu, VB DM 2.000,-. ☎ 07164/13879.

**N-Joy XL**, Bj. 6/96, OS pink, US weiß, VB DM 2.750,-. ☎ 08642/750.

**P 22/31**, Bj. 94, Check, weiß, DM 2.000,-. ☎ 08674/912170.

**P 22/31**, Bj. 93, Liga-Integral-Sitzgurt mit Rettung, Aircotec-Piccolo-Vario, kompl. DM 2.950,-. ☎ 0351/3119109 o. 4582416.

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

**Skyline Condor HP 9**, Bj. 4/88, schwarz/grün/rot, Check 5/98, Sitzgurt Air Bulle, Bj. 87, blau/rot, Rettung Minitex, Bj. 89, Packtag 5/96, Rucksack gelb/pink, Brüniger Vario LCD, Helm, 55/56, weiß/rot, Helm extra groß, DM 1.000,-. ☎ 0831/26536.

**UP Pickup 47**, Bj. 6/95, lila/weiß, VB DM 3.700,-. ☎ 08021/909870 o. 08021/909869.

## 1-2 G

**Brizair 25**, Bj. 91, lila/grün m. Gurtzeug, DM 900,-. ☎ 05231/4493.

## 1-2 GH

**Saga Large**, Bj. 10/96, pink, SupAir Gurt, Rückenprotector + Airbag, VB DM 4.300,-. ☎ 0671/76250.

## 1-2 GX

**P 21/23**, Bj. 2/93, gelb/lila, Gurtzeug Modular, Charly Rettung, Speedsystem, DM 1.900,-. Auch einzeln. ☎ u. Fax 0821/2629056.

**P 21/23**, Bj. 12/92, lila, Check auf Wunsch neu, Gurtzeug Modular Integral, VB

DM 1.200,-. Auch einzeln. ☎ 02583/3545 (abends), 02581/52374 (tags).

**P 21/27**, Bj. 11/92, Check neu, weiß/orange, Gurtzeug Modular m. RC, Speedsystem, DM 1.500,-. ☎ 09261/961310 (tags), 94374 (abends).

**P 21/29**, Bj. 92, Check neu, DM 800,-. Evtl. m. Gurtzeug Modular, Rettung m. Rückencontainer, Speedsystem, DM 900,-. ☎ 07621/64951.

**P 22/28**, Bj. 93, Rettung, Gurtzeug, DM 3.000,-. Peter Knebel, Rötherstraße 47, 65553 Limburg.

**P 22/28**, Bj. 93, Check neu, Gurtzeug Modular, Rettung Minitex Bj. 94, Kevlar Protektor, VB DM 2.500,-. ☎ 04362/8842.

**P 22/28**, Bj. 8/95, lila, DM 2.700,-. ☎ 089/7800086 o. 7236870.

**P 22/28**, Bj. 95, Gurtzeug CC-Sport, Rettung Olympia 34, kompl. DM 4.000,-. Evtl. auch einzeln. ☎ 04283/8430.

## 2

**A 5-26 Sport**, Bj. 6/96, VB DM 3.600,-. ☎ 07443/91436.

**A4 28**, Bj. 9/93, violett/grün, Gurtzeug Perche, Rettung Sigma Minitex, kompl. DM 2.350,-. ☎ 08131/95664 (abends).

**A4 28**, Bj. 3/95, gelb/türkis/blau, Fußbeschleuniger, VB DM 3.000,-. Rettung Mayday Plus, Gurtzeug Supnie 2, kompl. DM 3.500,-. ☎ 06257/4242.

**A4 28**, Bj. 9/93, Rettung, Gurtzeug, kompl. DM 2.200,-. ☎ u. Fax 0228/253197.

**Advance Sigma III 27**, 11 Monate alt, weiß/violett, VB DM 4.000,-. ☎ 07331/947095.

**Advance Sigma III 30**, Bj. 3/96, VB DM 3.800,-. ☎ 07361/79475.

**Apache II 26**, Bj. 93, Check bis 12/97, blau, DM 900,-. ☎ 07042/14203 (11.00 - 12.00 Uhr).

**Apache II 29**, Bj. 93, Check 8/98, Gurtzeug Vonblon, Rettung R2, kompl. VB DM 2.300,-. ☎ 07121/600946.

**Apache II 29**, Bj. 12/92, lila/weiß, DM 1.700,-. ☎ 040/6770209.

**Apache II 29**, Bj. 10/93, Check 10/97, pink, DM 950,-. ☎ 07308/6860.

**Apollo 27**, Bj. 92, Rettung Charly Second Chance 118, Vario Flytec 3005, Schleppklinge Müller, Overall Gr. 54, Gurtzeug Rodeo, Helm, DM 2.300,-. ☎ 06138/980066, Fax 980066.

**Aspect L**, Bj. 6/96, DM 4.300,-. ☎ 06732/63373, Fax 63340.

**AT 1/21**, Bj. 5/93, grün, geg. Gebot. ☎ 08444/7372.

**Bliss Large**, Bj. 2/93, Check u. Stammlinien neu, Liga-Integral + Champion 34, DM 3.000,-. ☎ 06224/919090.

**Bliss Large**, Bj. 3/93, hellblau/pink, verst. Stammlinien, Check 11/97, VB DM 1.900,-. ☎ 0721/379104 o. 32093.

**Bliss Medium**, Bj. 3/93, Check u. Stammlinien neu, Gurtzeug Perche FF Integral, Rettung Columbus u. Integralhelm, DM 2.900,-. ☎ 07444/2174.

**Bliss Medium**, Bj. 7/94, VB DM 1.900,-. ☎ 06151/895331.

**Comet CX 23**, Bj. 92, Check 9/97, orange, VB DM 900,-. ☎ 02622/4568.

**Comet CX 23**, Bj. 91, gelb, DM 500,-. ☎ 08407/872201.

**Compact 29**, Bj. 3/95, DM 3.500,-. ☎ 02364/168250.

**Compact 31**, Bj. 8/94, Gurt Relex 2, Bj. 94, Rettung Turnpoint, Bj. 6/95, kompl. VB DM 5.000,-. Auch einzeln. ☎ 07161/34642.

**Compact 31**, Bj. 12/93, Check bis 12/97, VB DM 1.100,-. ☎ 07522/80317.

**Compact 33**, Mod. 94, DM 2.500,-. ☎ 089/32007-235 (tags).

**Compact 33**, Bj. 7/93, VB DM 2.600,-. ☎ 07303/7389.

**Compact 33**, Perche Perfect Klich u. Rettung Minitex, Bj. 95, Brüniger AV Classic, kompl. DM 4.500,-. Auch einzeln. ☎ 07722/6318 (ab 19.00 Uhr).

**Compact 35 D**, incl. Check, DM 2.200,-. ☎ 07424/3584.

**Compact 35 D**, Check 96, DM 2.600,-. ☎ 07424/3584 o. 932638 (bis 20.00 Uhr).

**Cyclop 40 Mono**, Bj. 92, Check neu, DM 2.000,-. ☎ 07184/2875 (ab 18.00 Uhr).

**Discus 2000/90**, Bj. 8/93, Gurtzeug, Rettung, Vario, DM 2.500,-. ☎ 08171/62040 o. 10277.

**Discus 2000/90**, Bj. 3/94, Check 3/96, DM 2.222,-. ☎ 089/72242418 (dl.), o. 655339 (priv.) - Clemens.

**Dream 24 3 Tragegurte**, Bj. 91, Gurtzeug, Check 11/97, DM 800,-. ☎ 07024/55395.

**EQ Sport 26**, Bj. 6/91, Flight Design Sitzgurt, Sigma Minitex Rettung, Fly-Helm. ☎ 07071/22369.

**EQ Sport 26**, Bj. 3/93, grün/orange/schwarz, Check bis 2/97, Stammlinien neu, Gurtzeug Perche Fashion-Fly m. Oskar 18, DM 1.600,-. ☎ 06201/58308 (Klaus).

**EQ Sport 26**, Bj. 6/91, Sitzgurt Flight Design, Rettung Sigma Minitex, Fly Helm. ☎ 07071/22369.

**Frantic Plus L**, Bj. 3/96, lila/gelb, DM 3.900,-. Gurtzeug Edel Force. ☎ 08022/74161.

**Frantic Plus L**, Bj. 2/95, gelb/lila, DM 3.200,-. ☎ 08141/305059.

**Frantic Plus M**, Bj. 5/96, weiß/orange, DM 4.300,-. ☎ 08678/7260.

**Frantic Plus S**, Bj. 2/95, gelb/lila, DM 3.200,-. ☎ 08141/305059.

**freeX Frantic M**, Bj. 8/95, lila/gelb, Speedsystem neu, DM 2.800,-. ☎ 08179/1546 o. 0172/7223628.

**freeX Frantic M**, Bj. 7/95, weiß/orange, DM 2.990,-. ☎ 08161/81448.

**freeX Frantic M**, Bj. 2/95, lila/gelb, DM 2.900,-. Second Chance 96, DM 300,-. Skyline Distance X, DM 150,-. Alto Vario P, DM 200,-. Kompl. DM 3.300,-. ☎ 06106/9313.

**freeX Frantic M**, Bj. 5/95, Beschl. u. Tragegurt neu v. Frantic Plus, Gurtzeug Flight Design, VB DM 2.600,-. ☎ 07129/4821.

**freeX Frantic M**, Bj. 8/95, lila/gelb, Speedsystem neu, DM 2.500,-. ☎ 08179/1546 o. 0172/7223628.

**freeX Frantic M**, Bj. 6/95, weiß/orange, VB DM 2.700,-. Evtl. Tausch geg. Intermediate f. 60-85 kg. ☎ 0171/5439822 o. 0033/388548115.

**freeX Frantic M**, Bj. 3/95, rot/weiß, Check neu, DM 2.900,-. ☎ 0761/281787 (abends).

**freeX Frantic M**, Bj. 5/95, DM 2.950,-. Gurtzeug Flight Design, DM 100,-. ☎ 0712/4821.

**G-Sport L**, Bj. 11/95, Gurt u. Rettung, VB DM 2.900,-. ☎ 08191/6037.

**G-Sport L**, Bj. 9/95, weiß/lila, DM 1.800,-. ☎ 08191/70268.

**G-Sport L**, weiß m. gelben Zellzwischenwänden, Bj. 4/95, DM 2.600,-. ☎ 07432/171649 (ab 18.00 Uhr).

**Genair 24**, Bj. 90, Gurtzeug Air Bull, kompl. DM 390,-. ☎ 06171/51243.

**Marlin 23**, Bj. 6/95, pink, VB DM 1.900,-. Gurtzeug Skyline Distance X m. RS 2 Rettung, VB DM 650,-. Salewa Jet Helm, DM 40,-. ☎ 07463/7373.

**Marlin 23**, Bj. 12/94, blau/weiß, VB DM 1.700,-. ☎ 07426/8719.

**Marlin 23**, Bj. 1/94, lila, Gurt Fashion Fly II, Rettung Oskar 16, Helm Gr. S, kompl. DM 2.400,-. Auch einzeln. ☎ 0621/796619.

**Marlin 26**, Bj. 4/94, blau/weiß, Check neu, VB DM 1.800,-. ☎ 06201/23809.

**Marlin 26**, Bj. 5/95, violett/weiß, VB DM 2.000,-. ☎ 07432/15220.

**Marlin 26**, Bj. 94, violett/weiß, Speedsystem, Gurtzeug, evtl. m. neuem Check, DM 2.000,-. ☎ 0221/5501127.

**Marlin 26**, Bj. 1/94, Check bis 1/98, DM 2.300,-. Gurtzeug CC-Top, Funk-u. Foto-tasche, Rückenprotector, Rettung, kompl. DM 3.200,-. ☎ 089/30778981.

**Marlin 29**, DM 1.350,-. ☎ 07153/49333 o. 07153/41664.

**Marlin 29**, Bj. 94, Check neu, VB DM 2.500,-. ☎ 0751/44573.

**Merak 29**, Bj. 12/95, DM 4.000,-. ☎ 0032/2/7843183 o. 07331/947095 (Klaus).

**Merak 29**, Bj. 8/96, pink/gelb, Beschleuniger, VB DM 3.500,-. ☎ 07672/1089.

### Haftungsausschluss!

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

**Merak 29**, Bj. 8/96, pink/gelb, Beschleuniger, VB DM 3.900,-. ☎ 07675/382.

**Merak 31**, Bj. 4/95, DM 2.900,-. ☎ 0651/26071 (abends) 31427.

**Merak 31**, Bj. 2/96, pink/flieder, DM 3.300,-. Teol. 07661/980014.

**Merak 31**, Bj. 10/95, VB DM 4.200,-. ☎ 07361/79475.

**Merak 31**, Bj. 12/95, rot/lila/weiß, VB DM 2.000,-. ☎ 08243/2679.

**Merak 31**, Bj. 5/96, Helm, DM 3.200,-. ☎ 0228/327656 (priv.), 0228/940-1242 (dl.).

**Mistral 27**, Bj. 5/96, DM 3.900,-. ☎ 07331/81809.

**Mistral 30**, Bj. 96, blau, VB DM 4.650,-. ☎ 07224/1640.

**Nova Axon 26**, VB DM 4.800,-. ☎ 08821/76026.

**Nova Phocus 29**, türkis, DM 2.400,-. Evtl. Vario, Gurt, Rettung. ☎ 02192/7531.

**Nova Phocus 29**, Bj. 94, Check, DM 2.900,-. Skyline Gurt Supersede m. Rettung, DM 1.200,-. ☎ 07684/9363, Fax 9364.

**Nova Phocus 29**, Bj. 3/95, gelb/grün, Check bis 97, VB DM 2.950,-. ☎ 07134/13374.

**Nova Phocus 29**, Bj. 9/94, grün/türkis, DM 3.000,-. Evtl. Schleppklinge, Gurtzeug, Vonblon Diagonal. ☎ 07321/43594.

**Nova Phocus 29**, Bj. 12/94, Check neu, VB DM 3.000,-. ☎ 07231/357169.

**Nunki 28**, Bj. 6/93, Check neu, VB DM 2.400,-. ☎ 040/6518681.

**P 40/26**, Bj. 93, orange, Gurtzeug, Charly, Vario, Helm, VB DM 2.100,-. ☎ 06221/475101.

**P 40/26**, Bj. 93, weiß/rot, VB DM 3.000,-. Gurtzeug Husky, VB DM 500,-. Rettung Charly Second Chance, Bj. 91, VB DM 400,-. Brüniger Vario P III, VB DM 550,-. ☎ 0711/6876742.

**P 40/26**, Bj. 93, neongelb, Check bis 3/98, DM 1.700,-. ☎ 03437/916463.

**P 40/26**, Bj. 5/93, weiß/orange, Check, Speedsystem, DM 1.900,-. ☎ 09142/2234.

**P 40/26**, Bj. 7/93, pink/gelb, Check 1/98, DM 1.600,-. Gurtzeug SS Top Moyses, Gr. L, Rettung Parasail, DM 650,-. ☎ 02361/12908.

# gebrauchtmarkt

## 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.

**P 40/29**, Bj. 93, pink, Gurtzeug, Rettung, Speedsystem, VB DM 1.850,-. ☎ 07348/6799, Fax 936015.

**P 40/29**, Bj. 93, Check 7/98, rot, DM 1.500,-. ☎ 08665/1603.

**P 40/29**, Bj. 6/93, orange, Speedsystem, Check 12/97, VB DM 1.500,-. ☎ 09561/34523 (abends).

**P 40/29**, Bj. 92, gelb, Check 8/97, DM 1.200,-. ☎ 07723/3208.

**P41 28**, Bj. 9/96, orange, DM 4.200,-. ☎ 040/6770209.

**Phocus 26**, Bj. 6/95, VB DM 2.500,-. ☎ 07361/79475.

**Phocus 26**, Bj. 5/95, lila/pink, auf Wunsch m. Check, VB DM 2.800,-. ☎ 07328/4423.

**Phocus 26**, Bj. 4/95, DM 3.300,-. ☎ 040/6770209.

**Phocus 26**, Bj. 1/95, pink/lila, Tragegurt u. Beschleunigungssystem neu, Check, VB DM 3.200,-. ☎ 06875/884.

**Phönix 28**, Bj. 2/92, Leinen neu, VB. ☎ 089/8144379.

**Phönix 28 U**, Bj. 3/93, Check neu, DM 1.500,-. ☎ 0171/4436860.

**Saber L**, Bj. 8/96, pink, VB DM 3.550,-. Sitzgurt DM 150,-. Bräuniger Alto Vario Basis, DM 350,-. Rettung Firebird RS2, DM 690,-. ☎ 089/7854387.

**Saber L**, Bj. 9/96, Gurtzeug Charly Streamer Prof. 9/95, Vario Wasmer Memory, DM 4.300,-, 300,-, 350,-. Kompl. DM 5.000,-. ☎ 04104/3259, Fax 80175.

**Saber L**, DM 4.400,-. ☎ 06083/2654.

**Saber XL**, DM 3.900,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

**Sonic Large**, Bj. 9/96, blau, VB DM 3.850,-. Annular 20, Bj. 10/96, VB DM 850,-. ☎ 0651/37601.

**Sonic XLarge**, Bj. 6/96, pink, DM 3.900,-. ☎ 08362/2725.

**Sonic XLarge**, Bj. 4/96, blau, VB DM 3.800,-. Integralgurt Tigro m. Rettung Anular 22, Bj. 96, DM 1.400,-. ☎ 08334/552.

**Space 22**, Bj. 5/93, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung, Schleppklinke, kompl. VB DM 2.900,-. ☎ 08241/7141.

**Space 22**, Bj. 5/93, VB DM 900,-. Charly Revolution, GS-Doppelkappe, VB DM 450,-. ☎ 07424/4863.

**Space 24**, Bj. 2/94, Check 4/98, türkis, Rainbow-Design, Beschleunigungssystem, DM 2.900,-. ☎ 07841/25069 o. 07223/762364.

**Space 24**, Bj. 7/93, Check neu, gelb, VB DM 1.999,-. Evtl. Gurt Skyline Distance, VB. ☎ 03671/530984.

**Space 24**, Bj. 10/93, türkis, Check 98, Gurtzeug + Rückenprotektor, DM 2.700,-. ☎ 08106/7909.

**Space 27**, Bj. 93, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung Firebird RS 2, Bj. 95, VB DM 2.600,-. Auch einzeln. ☎ 08894/1641.

**Space 27**, Bj. 12/93, pink, VB DM 1.700,-. ☎ 07361/947220 (tags), Fax 947249.

**Space 27**, Bj. 5/93, leichtes Gurtzeug Edel Force, DM 200,-. ☎ 08020/591 (tägl. ab 18.00 Uhr).

**Stellar 31**, Bj. 93, Check neu, VB DM 2.200,-. ☎ 07164/6426.

**Stellar 31**, Bj. 92, lila, VB DM 1.700,-. ☎ 089/526596.

**Stellar 31**, Bj. 93, VB DM 1.200,-. ☎ 089/7854387 o. 0171/8951108.

**Stellar 33 mit Speeds**, Bj. 8/92, pink, Check auf Wunsch neu, Rettung Charly Revolution II, Gurtzeug Skyline Distance X, Bräuniger Alto Vario P II, VB DM 2.995,-. ☎ 089/675155.

**Stellar 33 mit Speeds**, Bj. 93, kompl. m. Reserve u. Gurtzeug, DM 2.000,-. ☎ 08321/5298.

**Stellar 33 mit Speeds**, Bj. 93, DM 2.000,-. ☎ 06241/43244.

**Stellar 33 mit Speeds**, Bj. 9/93, lila/weiß, Check 6/98, DM 2.400,-. ☎ 05346/2607.

**Super Space L**, blau/weiß, DM 4.300,-. ☎ 06083/2654.

**Super Space L**, Bj. 1/96, VB DM 3.500,-. ☎ 030/3234124 o. 0511/232454 (Wochenende).

**Super Space L**, Gurtzeug Hero, Rettung, Vario Flytec, VB DM 4.000,-. Auch einzeln. ☎ 08234/41956.

**Super Space L**, Bj. 12/95, DM 3.500,-. ☎ 069/851860.

**Super Space M**, Bj. 6/95, violett, VB DM 2.900,-. ☎ 07031/878984.

**Super Space M**, Bj. 1/96, blau, DM 2.999,-. ☎ 030/3234124 o. 0511/232454.

**Super Space M**, Bj. 9/95, Energy Desing, VB DM 3.250,-. Bräuniger Alto Vario Basis, DM 450,-. ☎ 08678/7260.

**Super Space M**, Bj. 3/96, grün/lila, VB DM 3.500,-. ☎ 07031/804995.

**Super Space XL**, Bj. 4/96, flüder/gelb, VB DM 3.500,-. ☎ 05181/4435.

**Super Space XL**, Erstflug 4/96, DM 3.700,-. ☎ 0172/9269942.

**Twist 25**, Bj. 91, DM 500,-. ☎ 07348/7848.

**Vision L**, Bj. 1/95, blau, Check, Gurtzeug Supersede, Rettung Charly Second Chance, kompl. DM 3.600,-. Auch einzeln. ☎ 06251/76612 o. 08686/8589.

**Vision L**, Bj. 94, pink, bei Kauf neuer Check, VB. ☎ 06147/2267.

**Vision L**, Bj. 96, DM 3.650,-. ☎ u. Fax 02923/209.

**Vision L**, Bj. 95, DM 2.900,-. ☎ 06171/51243.

**Vision L**, Bj. 96, grün. ☎ 02921/52605, Fax 53557.

**Vision L**, Bj. 3/96, Sitzgurt, Vario, Funkgerät, DM 2.850,-. ☎ 09334/1436 (ab 19.00 Uhr).

**Vision M**, Bj. 9/94, lila/weiß, Check neu, VB DM 2.700,-. ☎ 07541/34409.

**Vision M**, 2 Jahre alt, violett/weiß, VB DM 2.400,-. Gurtzeug Skyline Distance Zebra Kreuzgurt, DM 200,-. ☎ 0721/24176 o. 07243/94087.

**Vision M**, Bj. 95, pink, Gurtzeug Supersede, Vario Bräuniger Basic, Rettung Minitex, kompl. VB DM 4.300,-. ☎ u. Fax 08376/411 (ab 19.00 Uhr).

**Vision M**, Bj. 11/94, Check neu, pink, VB DM 2.800,-. Rettung Minitex 110, Bj. 92, neu gep., VB DM 450,-. Gurtzeug Edel Protector, DM 650,-. Bräuniger Vario LCD VI, Bj. 8/93, Gurtzeughalterung, VB DM 450,-. ☎ 07146/42527.

**Vision M**, Bj. 6/94, pink, Check neu, VB DM 2.400,-. ☎ 08191/6960.

**Vision M**, Bj. 5/95, grün/weiß, VB DM 2.800,-. ☎ 07031/388376.

**Vision M**, Bj. 4/94, blau, Check bis 10/98, Speedsystem, VB DM 2.900,-. ☎ 0711/443239 (ab 20.30 Uhr), Fax 443323.

Nächstes Info Nr. 90 Mai 1997 Anzeigenschluß 19. März 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«

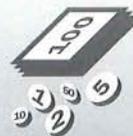
Name

Telefon

Fax

Anschrift

Unterschrift



**Vision M**, Bj. 5/95, petrol/weiß, VB DM 2.999,-. ☎ u. Fax 07303/5581 o. ☎ 07303/3513.

**Vision M**, Bj. 8/95, magenta/weiß, DM 2.500,-. Vario Wasmer Memory Plus, Gurtzeug Edel Protector, Rettung Second Chance 96. ☎ 06201/69815 o. 089/2390-1446 o. 08158/7630.

**Vision M**, Bj. 8/94, weiß/blau, Check 9/96, VB DM 2.990,-. ☎ 06021/54334 (ab 18.00 Uhr).

**Vision M**, Bj. 8/95, blau/weiß, DM 2.700,-. ☎ 08142/20414, Fax 28097.

**Vision M**, Bj. 94, lila, Check 11/96, Gurtzeug Husky, Rettung Charly 84, Vario Flytec 3005, kompl. DM 2.900,-. ☎ 0721/358933.

**Vision S**, Bj. 4/96, grün/weiß, DM 3.400,-. ☎ 08254/2523.

**Zenith 26**, Bj. 90/91, pink/gelb, o. Check, Gurtzeug, DM 350,-. ☎ 02268/1753.

## 2E

**Comet CXA 24**, Stammlinien u. Check neu, Gurtzeug, Rettung Charly Second Chance, kompl. VB DM 800,-. ☎ 07541/57907.

## 2G

**Apache 23**, Blau, DM 990,-. ☎ 07432/171649 (ab 18.00 Uhr).

**Apache 26**, Bj. 8/92, pink, Gurtzeug Sitting Bull lite, Parasail Rettung Espirite lite, Bräuniger Vario, DM 2.200,-. ☎ 05225/1667.

**Apache 26**, Bj. 92, VB DM 950,-. Sitzgurt DM 150,-. ☎ 089/7854387.

**Apache 26**, Bj. 92, VB DM 1.100,-. ☎ 089/7854387 o. 0171/8951108.

**Apache 26**, Bj. 92, blau/weiß, Stammlinien neu, DM 850,-. ☎ 07351/28586.

**Apache 26**, Bj. 8/92, lila/weiß, Check neu, Gurtzeug Sitting Bull, DM 1.200,-. ☎ 07424/601251.

**Apache 29**, Bj. 5/92, lila/weiß, Gurtzeug Sitting Bull, DM 1.100,-. ☎ 089/846253.

**Apache 29**, Bj. 11/92, lila/weiß, Leinen neu, UP-Gurtzeug, auf Wunsch Check neu, DM 1.200,-. ☎ u. Fax 07151/21993.

**Apollo 30**, Helm, Overall, Gurt, DM 1.600,-. ☎ 0228/327656 (priv.), 0228/940-1242 (dl.).

**Apollo 30**, Check 4/98, gelb, Gurtzeug, Vario P II, Rettung RII, Windmesser, VB DM 1.300,-. ☎ 08285/1502.

**Flyair 1000**, Bj. 94, rot/gelb, Gurtzeug Perche, Rettung Charly Second Chance, DM 1.600,-. ☎ 02196/80636.

## 2 GH

**Nova Axon 28**, Bj. 97, DM 4.200,-. ☎ 07331/81809.

**Nova Phocus 131**, Bj. 7/96, Sonderfarbe weiß, VB DM 4.200,-. ☎ 09402/930916 (abends).

**Soul S**, Bj. 1/97, DM 4.000,-. ☎ 07361/79475.

## 2-3

**Advance Omega III/29**, Bj. 5/95, weiß/lila, DM 2.900,-. ☎ 07328/6798.

**Advance Omega III/29**, Bj. 9/95, DM 4.300,-. ☎ 07762/4934 (dl. Müller), o. 70487.

**Advance Omega III/29**, Bj. 5/95, weiß/lila, VB DM 2.750,-. ☎ 02608/393.

**Advance Omega III/29**, Bj. 12/95, DM 3.000,-. ☎ 07424/4863.

**Advance Omega III/29**, Bj. 8/95, weiß/lila, VB DM 3.800,-. ☎ 08641/61595.

**Aerologic 51**, Bj. 92, Check neu, DM 999,-. ☎ 08131/91432 (ab 19.00 Uhr).

**Aerologic 51**, Bj. 3/94, Check neu, starke Leinen, weiß, VB DM 1.700,-. ☎ 0761/492436 o. 2036183 (öfter anrufen).

**Aerologic 51**, Bj. 93, DM 750,-. ☎ 08233/9442.

**Aerologic 55**, Bj. 6/94, VB DM 1.900,-. ☎ 08665/7935 (abends), 0861/60140 (tags).

**Barracuda 28**, Bj. 8/94, Check 10/96, blau, VB DM 1.300,-. ☎ 08756/1405.

**Ex-Taxe 30**, Bj. 89, Gurtzeug, DM 300,-. ☎ 07735/1623.

**Edel Sector S**, lila/gelb, neu, DM 3.500,-. ☎ 08021/9290.

**Finesse**, Bj. 7/94, gelb/orange, VB DM 1.700,-. ☎ 0931/67669.

**Finesse**, Bj. 94, DM 2.900,-. ☎ 07150/41570.

**Finesse**, Bj. 7/95, DM 2.800,-. ☎ 089/4309141.

**Genair 26**, Gurtzeug Edel Force, Rettung Charly, Bräuniger Alto Vario, kompl. VB DM 700,-. ☎ 0821/409603.

**Genesis M**, Bj. 1/96, fliedert/weiß, DM 3.200,-. ☎ 07424/601251.

**Genesis M**, Bj. 5/95, weiß/lila, Kevlar-Tuch, DM 3.400,-. ☎ u. Fax 0761/806510.

**Genesis M**, Bj. 6/95, violett/weiß, VB DM 3.000,-. Evtl. Tausch geg. Genesis L. ☎ 089/3823224 o. 1665847.

**Katana 55**, Bj. 92, Speedsystem, lila/weiß, neue A/B-Stammlinien, DM 1.000,-. ☎ 06247/1431.

**Nova Xyon 24**, Bj. 4/96, hellblau/weiß, DM 4.300,-. ☎ 07151/909254.

**Nova Xyon 24**, Bj. 3/96, lila/weiß, VB DM 3.900,-. ☎ 07321/61796.

**Nova Xyon 24**, Bj. 3/96, lila/weiß, VB. ☎ 07321/61796.

**Nova Xyon 26**, Bj. 3/96, lila/weiß, DM 3.700,-. ☎ 089/60814232 (dl.), 08093/2986 (priv.).

**Nova Xyon 26**, Bj. 8/96, blau, DM 4.400,-. ☎ 08367/1330.

**Nova Xyon 26**, blau/weiß, DM 4.700,-. ☎ 07621/53021, Fax 56828.

**Nova Xyon 26**, Bj. 96, DM 3.390,-. Gurtzeug Edel Protector m. RS II Rettung, DM 1.000,-. Vario Bräuniger Competition, DM 600,-. ☎ 08383/7127 (priv.) o. 08381/46314 (dl. -Wagner verlangen.)

**Nova Xyon 26**, Bj. 7/96, blau/weiß, Probeflug mögl., VB DM 4.600,-. ☎ 089/38248122 (dl.), 089/704410 (priv.).

**Nova Xyon 28**, Bj. 3/96, lila/weiß, VB DM 4.300,-. ☎ 0711/747497 o. 07443/4891.

**P 40/23**, Bj. 93, VB DM 700,-. ☎ 07361/79475.

**Prisma 29**, Bj. 93, pink/lila, VB DM 1.500,-. ☎ 02608/393.

## 2-3 G

**Aerologic 47**, Bj. 92, DM 300,-. ☎ 07242/7734, Fax 7639.

**Aerologic 47**, Bj. 2/95, VB DM 2.200,-. ☎ 07561/4902.

**Flash 47**, lindgrün, Check 7/98, DM 1.100,-. ☎ 09374/2511 (priv.), 06165/309-246 (dl.), Fax-192.

**Genair 224**, Bj. 90, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung Charly, Vario Aircotec Piccolo, Helm, VB DM 1.500,-. ☎ 08061/8628.

**Genair 226**, Sitzgurt Air Bulle, DM 500,-. ☎ 06261/63196 (ab 18.00 Uhr).

**Spydair 44**, Bj. 93, VB. ☎ 07148/5623.

## 2-3 GH

**Sector L**, Bj. 5/96, lila/weiß, VB DM 3.900,-. ☎ 089/1575934.

## 3

**Advance Omega III/32**, Bj. 3/95, lila/weiß, Check 1/98, VB DM 3.200,-. ☎ 07351/72421.

**Contest 48**, Bj. 3/95, weiß/türkis, Check neu, VB DM 1.800,-. ☎ 08046/8652 (abends), Fax 8029.

**Contest 48**, Bj. 7/94, Check 9/97, DM 3.000,-. ☎ 08021/8755.

**Energy I**, Bj. 6/95, pink/gelb, VB DM 2.400,-. ☎ 0171/3223427.

**Energy M**, 1 Jahr, DM 2.900,-. ☎ 08232/1046.

**Energy XL**, Bj. 4/95, Sonderfarbe, ohne Logo, DM 2.100,-. ☎ 07024/84602.

**Energy XL**, Bj. 8/95, gelb/lila, VB DM 2.400,-. ☎ 08652/3565.

**Genair 314 Dynamique**, Bj. 6/90, neongelb, m. Krombacher-Werbung, VB DM 500,-. ☎ 08326/9846.

**Genesis I**, Bj. 5/96, blau/pink, VB DM 3.400,-. ☎ 06151/58901.

**Genesis I**, Bj. 6/96, blau/pink, VB DM 3.200,-. ☎ 06151/424981.

**Genesis I**, Bj. 6/95, weiß/violett, DM 2.500,-. ☎ 089/6991328.

**Genesis I**, Bj. 96, beige/weiß, VB DM 3.200,-. ☎ 089/527106.

**Katana 51**, Bj. 8/92, VB DM 1.400,-. ☎ 08322/98477.

**Kendo I**, Bj. 1/96, weiß/rot, VB DM 1.000,-. ☎ 07651/4625 o. 1301.

**Kestrel 248**, Erstflug 3/90, pink, letzt. Check 5/92, Gurtzeug Scoring Light Plus, kompl. DM 400,-. ☎ 07224/1640.

**Minoa 30**, Bj. 7/94, blau/pink/gelb, Check, DM 1.700,-. ☎ 0172/5627148 o. 05534/2414.

**Minoa 33**, Bj. 93, blau/gelb, VB DM 1.700,-. ☎ 07541/54593.

**New Inf. 6-6 Plus 21 C**, Bj. 90, Vonblon Diagonal Sitzgurt, Rettung Charly Revolution I, Bj. 93, Alto Vario P II Bräuniger, kompl. DM 1.500,-. ☎ u. Fax 06023/970307.

**Nova Sphinx 26**, Bj. 93, Gurtzeug, DM 3.800,-. ☎ 07242/7734, Fax 7639.

**Prisma 26**, DM 150,-. ☎ 08232/1046.

**Racer 23**, Bj. 94, Stammlinien neu, Check bis 10/97, VB DM 1.200,-. ☎ 05331/32717.

**Racer 25**, Bj. 6/92, pink, Check 11/97, DM 1.200,-. ☎ 037326/9745.

**Racer 25**, Bj. 6/92, pink, Check 11/97, DM 1.200,-. ☎ 037326/9745.

**Sector M**, Bj. 2/96, VB DM 4.200,-. ☎ 08376/8474.

**Sector M**, Bj. 7/96, türkis/weiß, VB DM 3.900,-. ☎ 089/1575934.

## 3E

**Kestrel 204**, Bj. 89, VB DM 900,-. ☎ 06151/424981.

## 3G

**Flash 51**, Bj. 7/91, lindgrün, VB DM 400,-. ☎ 089/8114102.

**Flash 51**, Erstflug 92, grün, Check 3/96, VB DM 1.000,-. Evtl. m. Gurtzeug Vonblon Liga. ☎ 07225/612432 o. 07224/1640.

**Genair 331**, Bj. 92, grün/bunt, VB DM 900,-. ☎ u. Fax 02196/80636.

**Advance Omega 3/26**, Bj. 11/95, weiß/violett, VB DM 4.000,-. Gurtzeug Profeel II, VB DM 800,-. Flytec 3030 Professional m. Software, DM 800,-. ☎ 08153/4737 (abends), 08153/282501 (tags).

**Advance Omega 3/26**, Bj. 4/95, weiß/lila, VB DM 2.500,-. ☎ 08093/2986.

### 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.

## Gemischt

### Gurtzeuge

**Airwave Racer 2** Integralgurt 175 - 185 cm, Bj. 95, Rettung Parasail VI, Bj. 90, DM 850,-. ☎ 07183/37106 o. 07151/907201.

**Caddy Racer**, Bj. 94, m. o. ohne Rettung, 175 - 185 cm, VB. ☎ 06872/91955.

**Caddy Racer**, Bj. 94, m. o. ohne Rettung, 175 - 185 cm, VB. ☎ 06872/91955.

**Caddy XC-Gurt I**, VB DM 1.150,-. ☎ 07081/8172.

**Charly Easy** m. Protector u. SC 118, DM 1.200,-. ☎ 06147/2267.

**Charly Kangaroo**, 180 cm, grün/orange, VB DM 350,-. Kniehänger Charly, S, Bj. 90, VB DM 120,-. ☎ 040/8513668.

**Charly Kniehänger** m. Karabiner, neonrot, DM 120,-. ☎ 07724/1552.

**Charly Novum**, VB DM 800,-. ☎ 0731/262298.

**Charly Second Chance 96**, Bj. 11/95, DM 690,-. ☎ 07351/28586.

**Charly Streamer**, Bj. 4/96, lila/zebra, Charly Protector, DM 550,-. ☎ 08093/2986 (priv.), 089/60814232 (dl.).

**Charly Streamer**, Bj. 95, GFK Protector, Rettung Charly Revolution (Doppelkappe, neu gepackt), Bj. 95, kompl. DM 1.600,-. Auch einzeln. ☎ 07181/73921 o. 0172/9249968.

**Delta Fly Madreiter**, Modell 92, Gr. 160 cm, DM 650,-. ☎ 089/6515284.

**Edel Hero**, Protect., Rückencont., 1. Jahre, DM 320,-. ☎ 06146/84376 o. 0171/3401846.

**Edel Pro Tector**, DM 680,-. ☎ 06261/63196 (ab 18.00 Uhr).

**Flip v. Charly Edel**, DM 80,-. Vonblon Liga, DM 220,-. ☎ 08841/4671.

**GS**, Charly Rodeo (GX), Bj. 92, VB DM 150,-. ☎ 0761/492436 o. 2036183 (öfter vers.).

**Gurtzeug** DM 180,-. ☎ 089/7854387 o. 0171/8951108.

**HG Integral**, ca. 175 cm, Airwave Race 2. ☎ 0711/2265704.

.....einfach top!

## AUSBILDUNG



mit  
**ALPEN  
EINWEISUNG**

## FORTBILDUNG



**SICHER  
HEITS  
TRAINING**

DHV-anerkannt



**FLUGTECHNIK  
THERMIKKURS  
STRECKENFLUG**

## FLUGURLAUB



**ALPEN  
MITTELMEER  
FERNREISEN**

## SERVICE



**SHOP  
WERKSTATT  
CHECK**

## CLUB



**DOPPEL  
MITGLIED  
SCHAFT  
SCA/DHV**



Geselligkeit  
mit Flair  
**SCHLOSS  
MOOSHEIM**

Erste deutsch-österreichische Flugsportschule



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

**HG, Airwave Race 2**, pink/blau, 170 - 180 cm, Bj. 94, VB DM 600,-. ☎ 06888/1243 (ab 17.00 Uhr).

**HG, Delta Fly Integral 3**, Gr. 175 cm, DM 750,-. GS, Skyline Distance Zebra, Kreuzgurt, DM 200,-. ☎ 0721/24176 o. 07243/94087.

**HG, Prieler Competition**, 170 - 178 cm, lila/pink, DM 600,-. ☎ 06251/790282 (priv.) o. 069/78031209.

**HG, Sting Shifter**, Gr. 170 - 175 cm, Bj. 11/93, DM 580,-. ☎ 07382/93181.

**Integralgurt HG**, neongelb/schwarz, VB DM 390,-. ☎ 07159/5562 o. 07181/81938.

**Integralgurt m. Doppelkoppenrettung**. ☎ 0228/327656 (priv.), 0228/940-1242 (dl.).

**Integralgurt**, Schulterhöhe ca. 150, DM 150,-. ☎ 08232/1046.

**Keller Integralgurt f. HG**, 155 - 175 cm, Bj. 94, rüchis, m. Rettung, DM 590,-. ☎ 05130/40645.

**Kniehänger Kurle**, rot, VB DM 120,-. ☎ 089/527106.

**Liegegurt STK f. HG**, Extras, Bj. 89, VB DM 500,-. ☎ 07542/3822.

**M2**, lila, Bj. 1/96, 175 - 179 cm. ☎ 0831/61707.

**Madreiter HG**, Bj. 90, 175 - 185 cm, VB DM 400,-. Incl. Flight Design Rettung, DM 1.000,-. ☎ 07152/45137.

**Madreiter HG-Integral**, 175 - 180 cm, Stubi-Karabiner, viele Taschen, DM 450,-. ☎ 07145/7544.

**Madreiter Integralgurt HG**, 170 - 180 cm, Bj. 95, lila/saphir, DM 550,-. ☎ 0731/6023153 o. 07344/8756.

**Moskito RX**, VB DM 600,-. Evtl. m. Rettung, DM 990,-. ☎ 08822/94101.

**Parasail Esprit Light**, Bj. 93, VB. ☎ 07148/5623.

**Parasail**, Bj. 87, DM 150,-. ☎ 089/6515284.

**Perche Fashion Fly**, DM 120,-. ☎ 07621/63460.

**PG-Gurt Sigma**, Bj. 92, DM 200,-. ☎ 08232/1046.

**Prieler Racer Slider**, Bj. 12/91, bis 178 cm, VB DM 300,-. ☎ 089/8561551.

**Pro Tec**, m. Rettung Charly Second Chance 96, DM 500,-. ☎ 06261/63196 (ab 18.00 Uhr).

**Sigma Liegegurt m. Rettung**, Bj. 94, Gr. 175 cm, HG, DM 1.700,-. ☎ 08327/7400.

**Sitzgurt**, Check 9/98. ☎ 03338/761433.

**Skyline Distance X**, Bj. 93, VB DM 250,-. ☎ 089/3261702.

**Skyline Distance X**, rot/schwarz, DM 150,-. ☎ 06106/9313.

**Skyline Integralgurt**, Bj. 93, Rettung Perche 18, DM 1.450,-. ☎ 0781/24691.

**Vonblon Diagonal**, DM 190,-. ☎ 089/6252374.

**Vonblon Integral**, Bj. 93, VB. ☎ 07148/5623.

**Vonblon Liga Integral**, Rettung Champignon 235, VB. ☎ 0711/9827483, Fax 9827484.

**Vonblon Liga**, lila/grün, DM 300,-. ☎ 07225/612432 o. 07224/1640.

**Vonblon**, Bj. 90, Diagonalgurt. ☎ 06181/740274.

### Fluginstrumente

**2 CM -Handfunkgeräte DNT HT 4000 FM**, 40 Kanäle, kompl. DM 110,-. 2 Handfunkgeräte Yaesu FT-23 für 2-m-Band, jew. m. Akkupack u. wechselb. Antenne, Batteriebox, Ladegerät, Taschen, dt. u. engl. Dokumentation, kompl. DM 700,-. ☎ 08821/96521 (Frank).

**2 x Icom-Flugfunkgeräte ICC A 20 MK m. Ladegerät + Zubehör**, je DM 680,-. ☎ 06083/2654.

**2-m-Transceiver**, gr. Akku, Netzteil etc., DM 490,-. ☎ 02632/46651.

**Afro Cirrus**, DM 300,-. Flugfunk Hotline Jumbo 747, DM 550,-. ☎ 089/797948.

**Afro Cross Country 8000**, VB DM 250,-. ☎ 08250/1776 (after versuchen).

**Afro Cumulus 8000**, Vario u. Höhenmesser, DM 200,-. ☎ 0172/8909554.

**Afro Poket Combi**, Vario, Höhenmesser, Tasche f. GS-Halterung, DM 100,-. ☎ 07026/4300.

**Aircotec Primus Vario**, Speed u. Halterung, DM 980,-. ☎ 08327/7400.

**Alto Vario LCD III**, DM 290,-. ☎ 0711/3161279.

**AOA-Kobmi, Höhenm.**, Vario + Winterfahrmesser, DM 120,-. ☎ 089/8561551.

**Barograph Altoprint**, FAI zugel., Drucker, DM 400,-. Flytec 3010, Display neu, DM 300,-. ☎ 05323/40522.

**Bräuniger Alto Vario Basis SP**, DM 390,-. ☎ 089/7854387.

**Bräuniger Alto Vario Basis**, 8/95, VB DM 360,-. Flytec Pilot 1, VB DM 150,-. Funkgerät Standard C 508, Bj. 8/96, VB DM 450,-. ☎ 0651/37601.

**Bräuniger Alto Vario LCD III**, DM 300,-. ☎ 089/6515284.

**Bräuniger Alto Vario LCD III**, VB DM 450,-. ☎ 07159/5562 o. 07181/81938.

**Bräuniger Alto Vario LCD V**, DM 350,-. ☎ 05722/85716.

**Bräuniger Alto Vario P**, DM 200,-. ☎ 06106/9313.

**Bräuniger Alto Vario P**, VB DM 250,-. ☎ 0821/409603.

**Bräuniger Alto Vario V**, DM 300,-. ☎ 06344/92058.

**Bräuniger AV Comp.** m. Fahrtensor, Software, VB DM 750,-. ☎ 07081/8172.

**Bräuniger AV Competition**, Barograph, Software, Solifahrt, VB DM 690,-. ☎ 07331/81809.

**Bräuniger AV Competition**, neueste Software, incl. Solifahrt, DM 750,-. ☎ 069/5481523.

**Bräuniger AV Competition**, Speedsensor, Barograph, Software f. DOS, DM 850,-. ☎ 07151/44158.

**Bräuniger AV SP**, VB DM 420,-. ☎ 089/527106.

**Bräuniger Basis SP m. HG** u. GS-Halterung, Speedsensor, Skywatch Windmesser, Alinco DJ-S41 u. E 10, beide 70 cm u. LPD. ☎ 06147/2267.

**Bräuniger Basis SP**, DM 370,-. ☎ 069/787176.

**Bräuniger Classic Competition m. Speedbar**, DM 690,-. ☎ 07145/7544.

**Bräuniger Competition m. Software**, Adapterkabel u. Speedsensor, VB DM 850,-. ☎ 0831/12312 (Andreas verlangen).

**Bräuniger Vario Competition**, 2 Jahre alt, incl. PC-Software, Kabel, Drachenhalterung, DM 600,-. ☎ 08724/1035 o. 08639/1294.

**Flugfunk Delcom Air 960 m. Akku**, Netzlader, Lautsprecher-Mikro, 2-Hör-u. Sprechsets f. Helmeinbau, DM 500,-. ☎ 06151/895331.

**Flugfunk JHP 200**, m. Adapter f. Helmset, DM 800,-. ☎ 05635/9218, Fax 9219.

**Flugfunkgeräte ADI A-18**, VHF FM Transceiver/20 m-Band m. Akku u. Ladegerät, evtl. m. Design-Integral-Helm m. Funk-sprecheinheit. ☎ 07561/4902.

**Flytec 3030 Professional**, DM 650,-. ☎ 02173/71858.

**Flytec Vario 3005 m. Speedsensor**, DM 333,-. 2 CM-Handfunksprechgeräte Minicom, incl. Akkuladegerät, 4 Watt, 40 Kanal. ☎ 06181/17696 (abends).

**Flytec**, elektronischer Kompaß, DM 200,-. ☎ 07134/13374.

**Funkgeräte 2 x Alinco DJ-120E**, 130-170 MHz, 220 V + 12 V Ladung mögl. Stecker-netzteil, je DM 250,-. ☎ 07432/171649 (ab 18.00 Uhr).

**Höhenmesser Alto Vario P II**, Bräuniger. ☎ 06181/740274.

**Icom ICA 20 Flugfunk**, VB DM 600,-. ☎ 07081/8172.

**Mikro/Lautsprecher für Icom A 20**, DM 30,-. ☎ 07152/45137.

**Vario Afro Pocket analog**, DM 120,-. ☎ 07621/63460.

**Vario Basis SP**, DM 420,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

**Vario Basis SP**, DM 450,-. ☎ 089/7854387 o. 0171/8951108.

**Vario Bräuniger AV Competition + Kabel**, DM 850,-. ☎ 089/6991328.

**Vario Flip V 4821**, Bj. 83, Ton u. Zeiger, VB DM 115,-. ☎ 08042/1844.



**Vario Flytec 3030** incl. Software, DM 800,-. ☎ 08841/4671.

**Wasmer Combi Air Plus**, DM 250,-. ☎ 0781/24691.

**Wasmer Vario Memory**, VB. ☎ 07148/5623.

**Wasmer Vario**, DM 100,-. ☎ 02268/1753.

### Rettungsgeräte

**Charly 118**, neu gepackt, DM 690,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

**Charly Revolution 1**, Doppelkappe, DM 750,-. ☎ 07150/41570.

**Charly Revolution m. Wirbel**, DM 690,-. ☎ 02632/46651.

**Charly Second Chance 84**, Bj. 90, VB DM 300,-. ☎ 089/3261702.

**Charly Second Chance 84**, DM 300,-. ☎ 089/6252374.

**Charly Second Chance 96**, alle Checks, Flachcontainer, VB DM 500,-. ☎ u. Fax 07303/5581 o. 07303/3513.

**Charly Second Chance 96**, DM 300,-. ☎ 06106/9313.

**Charly Second Chance**, Bj. 5/89, alle Checks, Flachcontainer, VB DM 550,-. ☎ u. Fax 07303/5581 o. 07303/3513.

**Charly**, Bj. 90, DM 250,-. ☎ 08104/7917.

**Doppelsitzerrettung** f. HG. ☎ 08051/92996.

**Doppelsitzerrettung**. ☎ 08051/92996.

**Firebird RS 2**, Bj. 96, VB DM 720,-. ☎ 089/7854387.

**Metormofosi**, VB DM 900,-. ☎ 07081/8172.

**Minitex 110**, Bj. 90, DM 200,-. ☎ 06261/63196 (ab 18.00 Uhr).

**Minitex**, Bj. 91, Fa. Sigma, VB. ☎ 06181/740274.

**Retlung**, DM 290,-. ☎ 089/7854387 o. 0171/8951108.

**RS 2**, Bj. 7/96, f. GS, Maximallast 120 kg, VB DM 690,-. ☎ 08642/750.

**Sigma Elite HG-Rettung**, DM 450,-. ☎ 07145/7544.

**Solewa**, Bj. 90, Check 9/98. ☎ 03338/761433.

**Windheaven**, Bj. 77, für Dekozwecke, weiß/rot, VB DM 135,-. ☎ 08042/1844.

### Sonstiges

**Abrollwinde** 1000 m, Dynema Seil, elektr. Rückspulvorrichtung, VB DM 3.800,-. ☎ 08731/1039, Fax 60164.

**DHV-Info 9/88**, Drama 3/86 bis 12/92, geg. Gebot, Steuerbügel, Club 15, DM 50,-. ☎ 06134/3913, Fax 0611/6761445.

**Ersatzteile** Zephyr CX: Segellatten kpl. m. Köcher, Seitenrohr hinten rechts, mitte u. Endstück, Kiehlrohrende, Spreizlatte, Mylar-einlage u. def. Segel. ☎ 06151/895331.

**Fly-Helm**, Gr. 54, m. integr. Funk-sprechereinrichtung, DM 120,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

**Hängegleiterrausrüstung** - einzeln o. kompl., fortgeschr. Anf. ☎ 0201/483542.

**Hanweg Fly 2000**, Gore Tex, Gr. 4 1/2, türkis/violett, DM 180,-. ☎ 0221/5501127.

**Helm Rochelt Air**, Gr. S, DM 99,-. ☎ 089/6991328.

**Integralhelm** Kohlefaser, schwarz, Gr. L, DM 140,-. Overall Para Perche 200, Gr. XL, schwarz/grün/lila, DM 200,-. ☎ 089/6252374.

**Integralhelm**, Gr. L (60), schwarz. ☎ 06147/2267.

**Jet-Helm Fly**, Gr. S, DM 50,-. ☎ 07621/63460.

**Keller Airbag**, blau/rot, m. Haltegurten, VB DM 350,-. ☎ 07675/382.

**Klinke GS-Koch**, DM 150,-. Römer Jet-Helm, DM 50,-. ☎ 02361/12908.

**Koch Stationärwinde** f. GS u. HG, DM 350,-. ☎ 07833/8500.

**Komplette Hängegleiterrausrüstung** zu verk., alles Bj. 87. VB. ☎ u. Fax 089/464667.

**Leichtintegralhelm**, Gr. XL, DM 100,-. ☎ 0781/24691.

**Lenkgleitschirm**, 2,5 m, VB DM 199,-. ☎ u. Fax 07303/5581 o. ☎ 07303/3513.

**Miniapartment** von Privat zu vermieten zwischen Montecucco, Castelluccio etc. Evtl. Wittervorhersage. ☎ 0039/360/713799.

**Nasenkappe** f. Wills Wing Sport, gelb, DM 30,-. ☎ 07159/5562 o. 07181/81938.

**Protector Edel**, DM 550,-. Minitex DM 900,-. ☎ 08326/9846.

**Räder 24,5 cm**, DM 30,-. ☎ 07152/45137.

**Räder Gummi**, DM 40,-. Räder teilbar, DM 30,-. Strahlformförmiger Kevlar-Helm, VB DM 150,-. ☎ 08250/1776 (öfter versuchen).

**Schnellpacksack**, DM 120,-. ☎ 06147/2267.

**Springerstiefel** Meindl Super Fun, Gr. 39, DM 190,-. ☎ 06171/51243.

**Stiefel**, Gr. 45, Perche, DM 110,-. ☎ 07071/67236.

**Tandem Pick UP**, m. Gurtzeug SupAirBi, Rettung Minitex 200, VB. ☎ 08342/41531.

### Gesucht

GS, 1 bis 2 Jahre, bis DM 300,-. ☎ 08821/58497.

**HG**, Gr. 190 cm, bevorzugt Integral m. Fronteinstieg ebenso Rettung und Instrumente. Möglichst komplett. ☎ 06221/475998.

**Barograph** f. Streckenflugkol, mögl. billig. ☎ 0761/492436 o. 2036183 (öfter versuchen).

**Eurocom** Funkgerät. ☎ 089/5380134.

**Doppelsitzerrettung**. ☎ 07621/53021 o. 591150.

**Bitte um Insider-Tips** Camping am See und Gondel m. Flugberg in Nähe. ☎ u. Fax 02923/209.

**Doppelsitzer-Gleitsegel** z.B. P 40 m. Check sowie Doppelsitzer-Rettung. ☎ 08141/7504, Fax 7894 (Martin).

**Energy XL v. Edel**, Rettung m. Außencontainer, Leinensatz f. Rainbow XL. ☎ 089/3569473.

**Finsterwalder Schnelltrenkarabiner**. ☎ 089/5380134.

**Funfex** ab Bj. 90 u. Gurtzeug m. Rettung f. Gr. 185 cm. ☎ 0351/4422363 o. 0177/2260945.

**Funfex S**, günstig. ☎ 07347/2228.

**Funfex/Airfex**, Hängegleiter. ☎ 07223/22964.

### 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.

**G-Sport-L**, bis DM 2.100,-. ☎ 08323/52106.

**Gleitschirm** f. 70 kg Körpergewicht incl. Rettung bis DM 1.000,-. ☎ 07542/3822.

**Gleitschirmvideo** aus 95. Beitrag des DSF über Fluggebiet Andulacion »La Herradura«. ☎ 06732/63373.

Neuwertigen Cut. ☎ 0711/818828 (ab 22.00 Uhr).

**Reflex m. Wälsystem** (Fa. Thalhofer), mit Preisangebot. ☎ 0651/16441, Fax 10525.

**Suche Infos** über Nord-Jugoslawien (Kroatien). Wer kennt dort Fluggebiete? Dieter Just, Birkenallee 1, 68809 Neululheim.

**Tandem-Gleitschirm**, ab Bj. 94. Fluginstrumente, Bränniger m. Barograph. ☎ 07725/2839.

**Welche Gleitschirmfliegerin** mit viel Zeit hat Lust mit mir (35 J.) die Dimensionen des Himmels gemeinsam zu erleben? ☎ 09386/713 (Manthios).

**WW Super Sport 163**. ☎ 040/6962709

## Vorführschirme freeX gecheckt und in gutem Zustand

**Basis Intermediate:** funiac M/ DM 3400,- (rot, Bj. 95/96) funiac L/ DM 3500,- (blau od. grün, Bj. 96)

**Intermediate:** frantic plus S/ DM 2800,- (gelb, Bj. 95) frantic plus L/ DM 3600,- (rot, weiß od. lila, Bj. 95/96)

**High Performance:** spark S/ DM 4500,- (blau, Bj. 96) spark M/ DM 4800,- (blau od. weiß Bj. 96)

Alle Schirme incl. Speedsystem, Rucksack und Musterzulassung.

**Turnpoint fastline GmbH**  
Rudolf-Diesel-Str. 29a · 82216 Gernlinden  
Tel.: 08 142 - 412 63 · Fax: 08 142 - 187 13

## WAS!? 500,-<sup>DM</sup> cash

oder 1000,-DM Gutschein?

**MACH DIE 1. LUFTAUFNAHME  
aus Deinem Gleitschirm vom neuen**

## STARTPLATZ Paragliding SHOP!

Neuer Standort: 50° 55' N 11° 36' E



all 4 you 2 fly!

4 Startplätze

••➔ **INFOS: 0172-3 60 96 29**

## WETTER PER FAX-ABRUF

# FACHCHINESISCH?

ALPFOR FL 240  
SFC

ULTIMO f.d. ... 1200 UTC

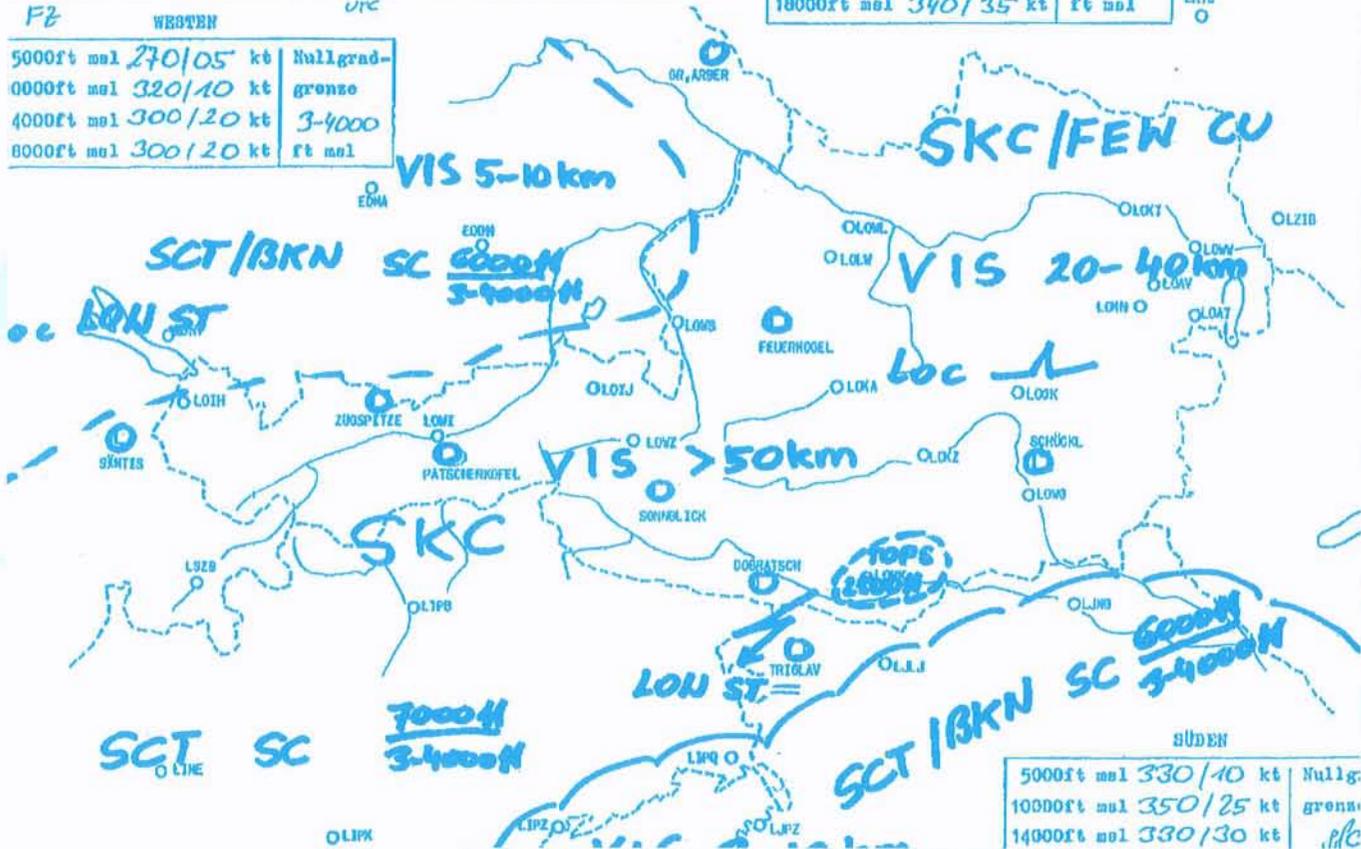
UNGEBOREN von LOWW AM 1.2. UM 14.00  
UTC

WESTEN	
5000ft mal	270/05 kt
0000ft mal	320/10 kt
4000ft mal	300/20 kt
8000ft mal	300/20 kt

TENDENZ: ruhiges  
Hochdruckwetter  
(gute Flugbedingungen)

SÜDEN

5000ft mal	350/10 kt	Nullgrad-
10000ft mal	350/25 kt	grenze
14000ft mal	340/35 kt	sfc
18000ft mal	340/35 kt	ft mal



Der Faxabruf von Wetterdaten erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Viele der Kürzel sind aber für die meisten Drachen- und Gleitschirmflieger unverständlich. Manfred Kreipl erklärt die gebräuchlichsten Abkürzungen und bringt etwas Licht in diese Art der Wettervorhersage.

Nicht nur der Deutsche Wetterdienst stellt Abrufmöglichkeiten für Wettervorhersagekarten zur Verfügung via Telefax, BTX und mit Telefonmodem über PC-MET, sondern auch die meteorologischen Dienststellen Österreichs und der Schweiz. Für die meisten Gebirgsflieger dürfte vor allem das schriftliche Beratungsangebot interessant sein, das man von MET Innsbruck per FAX abrufen kann und mit dem sich hier einmal näher auseinandergesetzt werden soll. Die Abrufnummer ist 0043/512/170346. Es handelt sich mei-

stens um 4 Abrufseiten, die sich wie folgt aufteilen:

- Seite 1: Flugwettervorhersage im Klartext für den Raum Tirol/Vorarlberg sowie in Codeform Flugplatzwettervorhersagen (TAF), allerdings ohne Korrektur, falls nötig
- Seite 2: ALPFOR
- Seite 3: GAFOR AUSTRIA
- Seite 4: Radiosondenaufstieg Innsbruck von Mitternacht

**Seite 1:** Problematisch ist an und für sich nur die Codeform der Flugplatzwettervorhersagen (TAF). Es würde jedoch zu weit führen, diese Punktvorhersagen, die einen Gültigkeitszeitraum von 9 Stunden aufweisen, hier völlig zu erklären. An-deutungsweise soll es jedoch versucht werden, nämlich am Beispiel LOWI (= internationale Abkürzung für Innsbruck):

FCOS31 LOWM 080300	SCT006 BKN009 =	Bewölkungsverhältnisse am Flugplatz Innsbruck
LOWI 080300z 080413 27004kt 9000 SCT006 BKN009 TEMPO 0406	3/8 bis 4/8 (= SCT) mit Basis in 600 ft (ca. 180 m)	über Grund und weiter 5/8 bis 7/8 (= BKN)
5000 BECMG 0608	in 900 ft (ca. 270 m) über Grund	
SCT008 SCT012 FM09 9999 SCT012 BKN300	TEMPO 0406 =	Temporary (= zeitweilig Änderung) zwischen 04 und
FCOS31 =	Vorhersage Österreich (FC = Forecast)	06 UHR Weltzeit
LOWM =	Zentrale MET Österreich	
080300 =	Ausgabedatum und -zeit, hier am 08. des Monats	5000 =
	um 0300 UTC (Weltzeit)	Bodensicht am Flugplatz Innsbruck 5 km
LOWI =	Innsbruck	BECMG 0608 =
080300z =	Ausgabedatum und -uhrzeit, hier am 08. des Monats	werdende Änderung zwischen 06 und 08 Uhr Weltzeit,
	um 0300 z (z vergleichbar UTC)	die um 08 Uhr Weltzeit abgeschlossen ist
080413 =	Gültigkeit: für den 08. des Monats von 04 bis	SCT008 SCT012 =
	13 Uhr UTC	3/8 bis 4/8 jeweils in 800 ft (ca. 240 m) und 1200 ft
27004kt =	Bodenwind am Flugplatz Innsbruck 270 ° mit 4 Knoten	(ca. 360 m) über Grund
9000 =	Bodensicht am Flugplatz Innsbruck 9 km	FM09 =
		ab 09 Uhr Weltzeit (= FROM)
		9999 =
		Bodensicht 10km und/oder mehr (größere Sichtweiten
		als 10 km werden nicht angegeben!)
		SCT012 =
		3/8 bis 4/8 in 1200 ft (= 360 m) über Grund
		BKN300 =
		5/8 bis 7/8 mit Basis in 30.000 ft (ca. 9.000 m)
		über Grund.

**Seite 2:**

ALPFOR (vergleichbar in Deutschland mit SIGWX BELOW 10.000 ft)

Hier handelt es sich um eine Vorhersagekarte, die das Wettergeschehen für den Vorhersagezeitraum inneralpin darstellt. Neben Bewölkungsverhältnissen, Sichtweiten, Wettererscheinungen werden auch Windangaben in verschiedenen Bereichen angegeben.

Gebiete ähnlichen Wettergeschehens werden gegenüber anderem »Wetter« abgegrenzt. Mögliche Abkürzungen wären:

FEW =	1/8 bis 2/8 (wenige)	GS =	GRAINS of SOFTHAIL (= Graupelkörner)
SCT =	3/8 bis 4/8 (aufgelockert, SCATTERED)	TCU =	TOWERING CUMULUS (= hoch aufquellender Cumulus,
BKN =	5/8 bis 7/8 (wolkig, BROKEN)		mindestens 3.000 m vertikal mächtig)
OVC =	8/8 (bedeckt, OVERCAST)	NIL =	nicht erwähnenswert bzw. keine Angabe
VV =	Vertikalsicht (bei Nebel/Starkniederschlag anstelle	SN =	SNOW (= Schnee)
	von Wolkenuntergrenzen verwendet)	FZ =	FREEZING (= gefrierend)
VIS =	Sichtweite (Visibility)	BR/HZ =	Dunst
FRQ =	FREQUENT (= häufig)	INC =	IN CLOUDS (= in Wolken)
ISOL =	ISOLATED (= vereinzelt)	EMBD =	Embedded (= eingelagert)
TEMPO =	TEMPORARY (= zeitweise)	LYR =	LAYERS/LAYERED (= Schichten oder geschichtet)
LOC =	LOCALLY (= örtlich)	EXTR =	EXTREME (= besonders stark, extrem)
MT =	MOUNTAIN (= Berg oder Gebirge)	SFC =	SURFACE = Boden
OBSC =	OBSCURED (= verborgen/verhüllt)	WSPD =	WINDSPEED (= Windgeschwindigkeit,
STNR =	STATIONARY (= ortsfest, stationär)		z.B. SFC WSPD VAL FM 10.00 10-15 kt:
TURB =	Turbulenz		Bodenwindangaben ab 10 Uhr Talwind
ICE =	Vereisung		(= VAL für VALLEY) mit 10 bis 15 Knoten.
MOD =	MODERATE (= mäßig)	SIG WX=	SIGNIFICANT WEATHER (= signifikantes Wetter)
FBL =	FAIBLE (= schwach)	SLOW =	langsam (meist in Verbindung mit Verlagerung
SEV =	SEVERE (= stark)		von Fronten)
MTW =	MOUNTAIN WAVES (= Leewellen)	NSC =	NIL SIGNIFICANT CLOUDS (= keine signifikante
LC =	LOW CLOUDS (= tiefe Bewölkung)		Bewölkung)
ABV =	ABOVE (= darüber)	NSW =	NIL SIGNIFICANT WEATHER (= kein signifikantes
EXP =	EXPECTED (= erwartet)		Wettergeschehen)
NEAR =	in der Nähe		Daneben werden die international gültigen Abkürzungen der Wolken-
SH =	SHOWER (= Schauer)		gattungen verwendet:
RA =	RAIN (= Regen)	CU =	Cumulus, SC = Stratocumulus, ST = Stratus, CB = Cumu-
DZ =	DRIZZLE (= Sprühregen)		lonimbus (= Gewitterwolke),
FG =	FOG (= Nebel)	AC =	Alto cumulus, AS = Altostratus, NS = Nimbostratus,
TS =	THUNDERSTORM (= Gewitter)		CI = Cirrus, CS = Cirrostratus,
GR =	GRAINS (= Hagelkörner)	CC =	Cirrocumulus.

Daß im meteorologischen »Sprachgebrauch« international auch graphische Zeichen für Regen, Sprühregen, Dunst, Schauer, Gewitter, Gewitterwolken und Nebel sowie Turbulenz und Vereisung verwendet werden, dürfte bekannt sein. Auf Seite 3 können dort die meisten dieser Symbole betrachtet werden.

Sind markante Berggipfel ( Patscherkofel, Sonnblick, Feuerkogel, Corvatsch, Zugspitze und dgl. in Wolken gehüllt, sind deren Ortsangaben (kleine Vierecke) mit dem Hinweis »INC« versehen!

### Weitere mögliche Symbole

	<b>CB/Gewitterwolke</b>		<b>Nebel ohne Himmelsicht</b>
	<b>Gewitter</b>		<b>Nebel mit Himmelsicht</b>
	<b>leichte Turbulenz</b>		<b>Nebeltreiben/-schwaden</b>
	<b>mäßige Turbulenz</b>		<b>Dunst, feucht</b>
	<b>starke Turbulenz</b>		<b>Dunst, trocken</b>
	<b>leichte Vereisung</b>		<b>Regen</b>
	<b>mäßige Vereisung</b>		<b>Sprühregen</b>
	<b>starke Vereisung</b>		<b>Schneefall</b>
	<b>gefrierend</b>		<b>Schauer</b>
			<b>Hagel/Graupel</b>

### Seite 3:

Hier wird der GAFOR AUSTRIA kartenmäßig dargestellt. Es handelt sich dabei um eine Vorhersage für die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation FOREcast), die als Routenvorhersage eingetragen ist und eine Gültigkeit von 6 Stunden aufweist. Diese 6 Stunden sind in 3 Zweistunden-Intervalle aufgeteilt und mit einem Buchstaben angegeben, der eine Kombination von Sichtweite und Wolkenhöhe darstellt. O (OSCAR) steht für offene Verhältnisse, was bedeutet, daß die Sicht mehr als 8 km beträgt und die Wolkenbasis oberhalb 2000 ft über der jeweiligen Bezugshöhe liegt. D wird für schwierige (DIFFICULT), M für kritische (MARGINAL) und X für geschlossene (X-RAY) Sichtflugwetterbedingungen angegeben.

Die Beziehung zwischen Sicht und Wolkenhöhen können dem Schema der Seite 3 links oben entnommen werden. Bei entsprechenden Bedingungen wird meist auch der Grund der erwarteten Beeinträchtigung angegeben, z.B. LC für low clouds (tiefe Wolken) oder die Symbole für Regen (= Punkt), Sprühregen (= Komma), Schauer (= auf der Spitze stehendes Dreieck) sowie Gewitter (verbogenes »Bügeleisen«). Weitere Hinweise über Bodenwindangaben, sign. Wetter, eingehüllte Berglagen, Vereisung, Turbulenz sowie Leewellen werden für die einzelnen Landesteile getrennt angegeben (Westteil, Südteil etc.). Die hierbei verwendeten Kürzel sind identisch mit denjenigen, wie sie auf Seite 2 bereits verwendet werden.

### Seite 4:

Hier wird meist der mitternächtliche Radiosondenaufstieg von Innsbruck (= 11120) abgebildet sein. In einem rechtwinkligen Koordinatensystem findet man mit der Höhe die Druckabnahme in Hektopascal, gleichzeitig Höhenangaben in Kilometer (rechte Seite) und Flugflächenangaben auf der linken Seite. Die Temperaturabnahme mit der Höhe sieht man am dick durchgezogenen Verlauf, während die Angabe des Taupunktes dick gepunktet eingetragen ist. Die Differenz zwischen beiden Kurven gibt ein Maß für die Luftfeuchtigkeit in den jeweiligen Höhen an.

Die dünn eingetragene Kurvenschar, die einmal etwa im Winkel von 45 Grad von rechts unten nach links oben verläuft, stellt die Trockenadiabaten dar, während die steiler vorhandenen die Feuchtadiabaten sind. Entlang der Trockenadiabaten oder parallel dazu bewegt sich Luft auf oder ab, solange sie nicht feuchtegesättigt ist. Entlang der Feuchtadiabaten oder parallel dazu bewegt sich Wolkenluft auf oder ab. An der rechten Seitenleiste kann zudem noch der Wind nach Richtung und Geschwindigkeit abgelesen werden, wobei »der Pfeil mit dem Wind fliegt«. Ein ganzer Strich am Pfeilgefieder bedeutet 10 kt, ein halber 5, wobei stärkere Winde »zusammengesetzt« dargestellt werden. Für Winde von 50 kt steht ein Dreieck am Schaft.

Im ALPFOR werden neben den Angaben »INC« (Berge/Ge-

birge in Wolken) mitunter auch Symbole verwendet, beispielsweise drei übereinander liegende Striche für Nebel. Ist der obere durchbrochen, so heißt dies, daß nach oben Himmelsicht besteht. Ist zusätzlich der untere Strich auch unterbrochen, so handelt es sich um Nebelschwaden, die durchziehen.

In dieser Karte sind auch Ortsangaben verwendet, die dem sogenannten Vier-Letter-Code entnommen sind, z.B. LOWI für -wie bekannt- Innsbruck. Unter anderem sind

LOWS = Salzburg, LOIH = Hohenems/Dornbirn, LOWZ = Zell am See, LOIJ = St. Johann, LOWW = Wien, LOWK = Klagenfurt, LOWG = Graz, LOXA = Aigen/Ennstal, LOXN = Wiener Neustadt, EDDM = München, EDNY = Friedrichshafen, LSZH = Zürich, LSZR = Altenrhein, LSGG = Genf, LSZG = Grenchen, LSZA = Lugano, LIPB = Bozen, LSZS = St. Moritz, LJLJ = Ljubljana, LJMB = Maribor, LIPO = Ronchi de Legionari, LIPZ = Venedig.

Die Wolkenhöhen sind nach einem bestimmten Schema eingegeben. Oberhalb des »Bruchstrichs« steht die Wolkenobergrenze (falls bekannt, sonst xxx), darunter die Basisangabe. Steht bei der Obergrenzenangabe XXX, dann bedeutet dies meist: Die Obergrenze ist höher als Flugfläche 240

(FL 240), da ja diese ALPFOR-Wetterkarte nur vom Boden (=SFC) bis FL 240 gilt!



## Drachen- und Gleitschirmfliegen im Internet

Der DHV ist seit einigen Monaten mit seiner Homepage im weltweiten Internet präsent. Dort finden die surfenden Gleitschirm- und Drachenflieger viele weitere Präsentationen zu unserem Sport.

Kuddel Heldmann ([KUHeldmann@aol.com](mailto:KUHeldmann@aol.com)) stellt einige interessante Angebote vor.

Das Internet hat in den USA seine Entstehung und anfängliche Verbreitung gefunden. Daher finden sich unter den Angeboten ein hoher Anteil amerikanischer Homepages und Sites. In Europa ist das Internet allen anderslautenden Gerüchten zum Trotz noch längst nicht zum Informationsstandard geworden, obwohl das grafische World Wide Web in der Schweiz entwickelt wurde!

Dies ändert sich jedoch langsam, in Deutschland hat der »Siegesszug« vor allem mit der Entwicklung des früheren Btx zu T-Online und der Integration des populären Netscape-Browsers in die Telekomsoftware geführt. Allein über die großen drei Anbieter T-Online, America Online (AOL) und CompuServe dürften inzwischen rund 1,8 Millionen Bundesbürger und -bürgerinnen über einen Internetzugang verfügen. Viele andere kommen über Universitäten oder Firmenzugänge ins Netz.

Der überwiegende Teil der WWW-Seiten, die sich mit dem Drachen- und Gleitschirmfliegen befassen, stammen von engagierten Einzelpersonen. Diese Seiten sind oft erheblich interessanter als solche kommerzieller Anbieter, die die Möglichkeiten aktueller Internetbrowser kaum nutzen. Häufig hat man den Eindruck, als würden lediglich Prospekte in einem anderen Medium wiedergegeben.

Auffällig ist auch, daß die Drachenflieger offensichtlich etwas konservativer sind. Zumindest in Deutschland, Österreich und der Schweiz überwiegen Seiten, die sich mit dem Gleitschirmfliegen befassen. In den USA hingegen findet sich ein erheblich höherer Anteil aus dem Bereich Drachenfliegen.

Nun noch einige Tips, um die interessantesten Angebote schnell zu finden:

Nutzt die Suchmaschinen! Bei den deutschsprachigen (Dino-Online: <http://www.dino.online.de>; Netguide: <http://netguide.de>; Web.de: <http://web.de>; Yahoo: <http://www.yahoo.de>) wird man fündig, indem die Begriffe »Gleitschirm«, »Hängegleiten«, »Hanggliding«, »Paragliding« oder auch »Luftfahrt« eingegeben werden. Bei den internationalen Suchmaschinen (Altavista: <http://www.altavista.com>; Lycos: <http://www.lycos.com>, Yahoo: <http://www.yahoo.com>) führen die englischen Suchbegriffe zu einer höheren Ausbeute.

Häufig finden sich in den Sites Verknüpfungen zu anderen Angeboten (Links), von denen aus man die Surfreise durchs Internet beginnen (und stundenlang fortsetzen) kann.

Alle Browser haben die Möglichkeit, sogenannte Marker zu setzen, über die man schnell zu besonders interessanten Seiten kommt, ohne jedesmal die oft sehr langen Web-Adressen eingeben zu müssen (wenn auch nur ein Zeichen in der



# net

**Alexander Fett; Brazil Paragliding and Hang-Gliding**  
<http://home.iis.com.br/~afett/>  
 Fluggelände in Brasilien, Fotos und Infos, viele Links  
 Sprache: Portugiesisch, teilweise auch Englisch  
 Informationsgehalt Ladezeit Aktualität Gestaltung Links  
  
**Bemerkungen:**  
 Interessant für Piloten, die es nach Brasilien treibt.

Web-Adresse falsch eingegeben wird, kann der Browser die gewünschte Seite nicht anwählen!)

Internetsurfen kostet Geld. Zumindest laufen die Telefongebühren, je nach Anbieter entstehen weitere zeitlich abhängige Nutzungsgebühren. Deswegen sind schnelle Ladezeiten wichtig. Diese können erreicht werden durch

Nutzung eines schnellen Modems (28.800 bps sind inzwischen Standard, noch schneller geht es über eine ISDN-Karte),

Ausschalten des automatischen Ladens von Bildern und Grafiken (alle aktuellen Browser enthalten diese Möglichkeit), es erscheinen stattdessen Platzhalter, die bei Interesse an dem Bild/an der Grafik einfach nur angeklickt werden brauchen, um die gewünschte Grafik nachzuladen,

Herunterladen der Seiten, soweit bekannt, aus dem Zwischenspeicher des Internet-Providers (Proxy-Server), in dem häufig nachgefragte Seiten vorgehalten werden (dazu läßt man sich vom Provider die Proxy-Adresse geben),

günstige Zeiten; abends und in den frühen Nachtstunden (etwa zwischen 17.00 und 24.00 h) wird das Internet besonders intensiv frequentiert und es entstehen Engpässe beim Datentransport; deswegen empfiehlt es sich, auf die frühen Morgenstunden (zwischen 5.00 und 7.00 h) auszuweichen, dann sind die Telefongebühren niedrig und die Ladezeiten kurz; für US-Server liegt die beste Zeit zwischen 10.00 und 14.00 h, dann ist dort am wenigsten los, allerdings sind bei uns die Telefongebühren hoch.

So, und nun viel Spaß beim Flug durchs Internet! Dazu für diesmal 9 Anbieter. Die Bewertungen bedeuten:

- auf jeden Fall ansehen
- lohnt sich
- na ja, bestenfalls Durchschnitt
- verbesserungsbedürftig, bringt nicht viel
- lohnt das Geld und die Zeit nicht

(Stand: 10. Januar 1997)

**Armin Harich Paragliding Equipment**

<http://home.t-online.de/home/paragliding>  
 Produkt- und Seminarinfos, Tips, Links  
 Sprache: Deutsch  
 Informationsgehalt Ladezeit Aktualität Gestaltung Links

**Bemerkungen:**  
Lohnt sich vor allem wegen der guten und aktuellen Meteo-Infos!

Netscape: Skywings on the Web  
 Zurück Vor Anfang Laden Grafiken Öffnen Drucken Suchen Stop Netscape  
 Adresse: <http://194.128.198.201/bhpa/>  
 T-Online Surfbrett Private Homepage Deutsche Telekom

Welcome to the official Web site of the British Hang Gliding & Paragliding Association  
 LATEST EDITION BACK ISSUES SUBSCRIBE SEARCH  
 BROWSE OFF LINE! CONTACT US UK CLUBS UK SCHOOLS  
 You are visitor number **8279** (since 12th Sept. 1996.)  
 ©BHPA 1996

**British Hanggliding & Paragliding Association mit Verbandszeitschrift Skywings**

<http://www.bhpa.co.uk/bhpa/>  
 Verbandsinfos, Fluggelände und Vereine in UK, Inhaltsübersicht mit ergänzenden Infos der Verbandszeitschrift Skywings  
 Sprache: Englisch  
 Informationsgehalt Ladezeit Aktualität Gestaltung Links

**Bemerkungen:**  
Interessant für diejenigen, die auf der britischen Insel fliegen wollen.

## Hanggliding WWW-Server

<http://cougar.stanford.edu:7878/HGMPHomePage.html>  
Infos und viele Fotos, Fluggelände weltweit, viele Links  
Sprache: Englisch

Informationsgehalt Ladezeit Aktualität Gestaltung Links

+ + +- ++ ++

### Bemerkungen:

Hübsche Fotos und vor allem massenhaft Links in alle Welt, als Startseite geeignet. Sogar mit einigen Movies!

## Thomas Willems, Datenbank für Gleitschirm und Hängegleiten

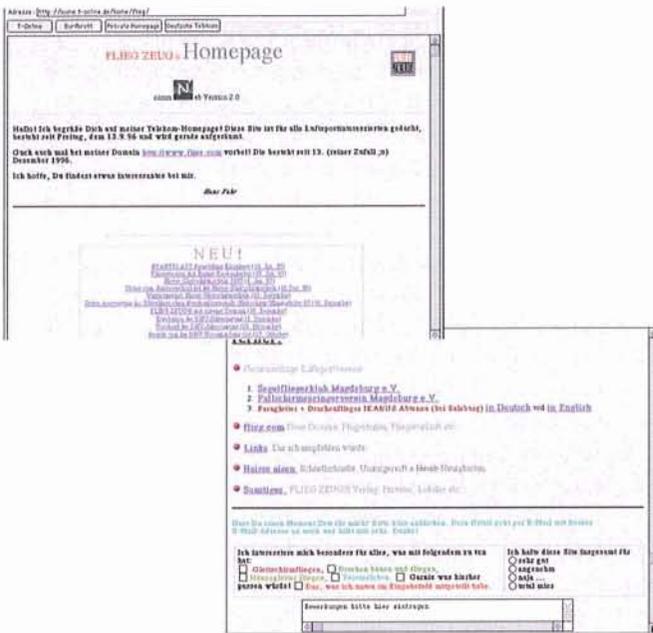
<http://home.t-online.de/home/Th.Willems/flug.htm>  
Datenbank zu Fluggeländen, elektronisches Flugbuch (noch im Aufbau)

Sprache: Deutsch  
Informationsgehalt Ladezeit Aktualität Gestaltung Links

+- ++ +- +- --

### Bemerkungen:

Eine gute Idee, die allerdings derzeit noch nicht realisiert ist; zur Zeit ist lediglich eine Fluggeländeübersicht vorhanden.



## Hans Fahr, FliegZeug

<http://home.t-online.de/home/flieg/>  
Infos zu GS, aktuelles aus der Szene v.a. im Osten; besonderes Angebot: Erstellung von Web-Seiten für Vereine  
Sprache: Deutsch

Informationsgehalt Ladezeit Aktualität Gestaltung Links

+- + +- - +

### Bemerkungen:

Zur Zeit ist zuviel noch »eine Baustelle«; die Gestaltung ist etwas unübersichtlich.

## Pro Design

<http://www.ping.at/members/pro-d/>  
Produkt- und Firmeninfos, Links  
Sprache: Englisch

Informationsgehalt Ladezeit Aktualität Gestaltung Links

+- + +- + +

### Bemerkungen:

Für diejenigen, die sich für die Produkte von Pro Design interessieren, informativ; darüber hinaus nicht so interessant.



## Drachen- und Gleitschirmfliegen in und um Berlin

Hang Gliding and Paragliding near Berlin

Ortl (Berlin) 030759 und Inno e message

Schule, School, Shop

Ulrich Fuchs, (Berlin) 3231599

Vereine, Clubs

In Klammern Ort/Anzahl und Info/Informations

- DFB - Fallschirmflieger Club Berlin (und Brandenburg), nach Olbernhau (1979, 0307599)
- HOV Flitzer (1987, 44650677)
- Flying Pinguin (1991, 0526210)
- UL - Schiffspreparaturclub Flug-02 (1992, 4118399)

... im internet

Segelfliegen in Berlin

## Ulrich Fuchs, Drachen- und Gleitschirmfliegen

### im Internet

<http://www.math.fu-berlin.de/~fuchs/>  
viele Links

Sprache: (entfällt)

Informationsgehalt Ladezeit Aktualität Gestaltung Links

++ ++ + +- ++

### Bemerkungen:

lohnt als Startseite!

## Wills Wing

<http://www.willswing.com/>

Produkt- und Firmeninfos, Kontaktpersonen, Händler und Preise

Sprache: Englisch

Informationsgehalt Ladezeit Aktualität Gestaltung Links

+- + + + -

### Bemerkungen:

Sehr umfassende Information über Wills Wing- und Swing-Produkte; darüber hinaus wenig informativ.

Unser Funkgerätevergleich im Info 88 ist auf reges Interesse gestoßen. **Stefan Mast** hatte in einem Praxistest untersucht, wie sich die neuen lizenzfreien Funkgeräte im Vergleich zu Flugfunkgeräten und 2-m-Band-Geräten bewähren. In zahlreichen Zuschriften haben vor allem Amateurfunker Stellung genommen und zusätzliche Informationen geliefert. Auszüge:

**GERHARD HIPPE**

Auf diesen Artikel habe ich mich gestürzt »wie eine Gans auf einen Apfelbutzen«: Genau so etwas fehlte. Dringendes Informationsbedürfnis, kurze und plastische Darstellung. Schade nur, daß der CB-Funk nicht mit einbezogen wurde. Das ist ja auch noch eine Möglichkeit.

Tja, und dann wußte ich nicht, ob ich mich vor allem freuen oder wundern sollte: Das E-10-70-cm-Gerät schneidet ja in den meisten Situationen am besten ab. Sollte das nun tatsächlich die Traumlösung sein, die Zeit- und Kostenaufwand für Flugfunk- und vor allem Amateurfunklizenzen überflüssig macht?

**NICOLA DEIMLEGER**

Offensichtlich wurden bei diesem Test wesentliche Größen der Funktechnik, wie Stehwellenverhältnis, Antennenanpassung oder Antennengewinn, völlig außer Acht gelassen. Stehwellenverhältnis bzw. Antennenanpassung geben eine Aussage darüber, ob die Sendeleistung, die vom Hersteller in aller Regel angegeben wird, auch über die Antenne abgestrahlt wird oder ob nur das Gerät warm (manchmal sogar heiß) wird.

Mit zwei völlig identischen Funkgeräten (gleiches Modell, gleiche Sendeleistung etc.), die sich nur darin unterscheiden, daß das eine optimal angepaßte Antenne hat (SWR nahe 1), das andere aber mit einer fehlangepaßten Antenne ausge-

stattet ist, wird man deutlich unterschiedliche Reichweiten (gleicher Standort natürlich vorausgesetzt) erzielen.

Vermutlich haben Flugfunk- und Amateurfunkgerät unter einer derartigen Fehlanpassung gelitten (Stehwellenverhältnisse von 3 und größer habe ich bei den kurzen Gummiwendelantennen der Handfunkgeräte des öfteren erlebt). Dieser Mangel läßt sich aber sehr einfach mit einer gut angepaßten Antenne beheben.

Während Flugfunk- und Amateurfunkgerät Frequenzen im 2-m-Band verwenden, arbeitet das Eurocom im 70-cm-Band. Dieser Umstand mag eine der wesentlichen Ursachen dafür gewesen sein, warum das Eurocom gerade bei Verbindungen ohne Sichtkontakt (Wald) besser abschnitt.

Je nach Anwendungsbereich und Geländestruktur sind unterschiedliche Frequenzbereiche besser oder schlechter geeignet. Darum wird z.B. im Seefunk Mittel- u. Kurzwelle verwendet, weil hier die erforderliche Mindestreichweite (ca. 270 km) am besten eingehalten werden kann, während im Zugfunk das 70-cm-Band bevorzugt wird, da hier die Störung durch den elektrischen Fahrbetrieb am geringsten sind.

Es läßt sich also keine pauschal gültige Aussage darüber machen, was »der« beste Frequenzbereich ist. Er ist immer von der Anwendungsart und natürlich von der Geländestruktur abhängig.

Es blieb leider völlig unerwähnt, daß auch im Amateurfunk Frequenzen im 70-cm-Band vorgesehen sind (430 MHz - 440

FUNKGERÄTE IM TEST

MHz). Man hätte den Test also wenigstens hinsichtlich des Frequenzbereiches »objektiver« gestalten können«.

Weiterhin unterscheiden sich die drei verglichenen Funkgeräte stark hinsichtlich ihrer Sendeleistungen (10 mW, 300 mW und 1 W), was einem objektiven Vergleichstest schon entgegenstehen würde.

Auch dadurch wird üblicherweise die Reichweite beeinflusst:

Auf freiem Feld gilt die Faustformel: Eine Verdopplung der Sendeleistung bewirkt etwa das 1,4-fache der Reichweite (die genaue Formel ist etwas komplizierter).

Ohne die genaueren Hintergründe zu kennen, entbehrt es jeglicher Logik, daß ausgerechnet das Eurocom in fast allen Tests mit nur 10 mW bessere Reichweiten erzielt haben soll, als das Flugfunkgerät mit 1 W und das Amateurfunkgerät mit 300 mW Sendeleistung.

Am Rande sei noch erwähnt, daß unterschiedliche Modulationsarten vorlagen: Flugfunk ist amplitudenmoduliert (AM) und somit prinzipiell anfälliger für Störungen (z.B. Zündfunken) als Amateurfunk bzw. Eurocom, die eine frequenzmodulierte (FM) Betriebsart verwenden.

Ich persönlich (ich gebe es ja zu) neige dem Amateurfunk (Lizenz immer vorausgesetzt) am stärksten zu, da hier, europa- und weltweit, eine schier unüberschaubare Anzahl von Relaisstationen zur Verfügung steht. Ein Relais fängt ein schwaches Signal auf, verstärkt es und erhöht damit die Reichweite um ein Vielfaches. Zudem sind Relaisstationen meist auf Berggipfeln und sonstigen erhöhten Standorten gelegen.

Auf diese Weise können im Wege stehende Hindernisse problemlos überbrückt werden und die ganze »Reichweiten-diskussion« wird damit eigentlich überflüssig.

Eine Verbindung München-Hochries ist z.B. über das Münchner 70-cm-Relais oder das Hochriesrelais ohne weiteres möglich.

Ich kann daher nur an alle, die sich nicht entscheiden können, appellieren, die Amateurfunkprüfung doch wenigstens zu versuchen, um dann auch »offiziell« den Vorteil der vielen Relaisstationen nutzen zu können.

Infos zur Amateurprüfung sind erhältlich beim Bundesamt für Post und Telekommunikation (BAPT), Außenstelle München, Postfach 44 01 62, 80750 München.

### STEFAN PARR

Ich möchte alle DHV-Mitglieder darauf aufmerksam machen, daß es neben dem Eurocom E10 zum Endverbraucherpreis von 500 DM, ein gleichwertiges Gerät gibt, das nur 250 DM kostet. Es nennt sich LPD 11 von Stabo. Es hat unter anderem Mikrofonbuchse, Gürtelclip und ist spritzwassergeschützt. Die Sendeleistung hat ebenfalls 10 mW.

### GERD C. SPERBER

Da geht mir doch die Antenne in der Tasche auf. Der Vergleich hinkt und das ist noch milde ausgedrückt.

Das JHP 200 m 1 W Output AM Flugfunk, ein FT23R mit 0,3 W etwas betagtes 2-m-FM-Amateurgerät, ein E10 0,01 W nagelneu

Da lachen ja die Hühner. Falls es noch niemand mitbe-

kommen hat: Amateurfunkgeräte gibt es nicht nur im 2-m-Band, der Frequenzbereich des E10 liegt vollkommen im Amateurfunkbereich 70 cm (legal).

Somit gehört eigentlich ein 70-cm-Amateurgerät in den Vergleich.

Bei einem 2-m-Gerät die (vorhandene 1 W) Leistung runterzuregeln, um dann zu sagen, der E10 Winzling ist dem Teil überlegen, ist genauso, als würdet Ihr einem Porsche zwei Zündkerzen rausschrauben und sagen: Das Ding geht nicht besser als ein Golf.

Die Regelmöglichkeit soll doch dazu da sein, bei kurzen Distanzen nicht mit unnötig viel Leistung die ganze Gegend zu »verseuchen«.

Ein Amateur würde selbst ein 2-m-Gerät mit einer vernünftigen Antenne (legal) optimieren.

Bevor ich mir als Amateur ein E10 kaufe, gebe ich mein FT23R in Zahlung und nehme doch gleich einen Duobander mit 1 W auch auf 70 cm. Wenn dann jemand behauptet, ein solches Amateurgerät sei einem E10 nicht ebenbürtig, blicke ich nicht mehr durch.

Lange Rede kurzer Sinn:

Liebe Fliegerkameraden, laßt bitte Eure Pfoten von Amateurfunkgeräten wenn Ihr keine Lizenz habt.

Ein E10 ist legal und besser als alles andere Legale ohne Lizenz.

Flugfunk ist durch beide Variationen nicht zu ersetzen (oder kennt jemand ein Amateurhandy mit AM/FM TX?).

Ein D1 Mobiltelefon für 29,95 DM pro Monat ohne Gesprächszwang ist allerdings auch eine Überlegung. »Unterwegs ein bißchen quasseln«, ist dann zwar sehr teuer, aber Rückholer zu informieren sehr sicher. Außerdem ist es halt ein Telefon.

### FRANK STEFANI

Ich schätze praxisorientierte Gerätevergleiche sehr und ziehe meinen Nutzen daraus, In diesem Artikel finden aber Vergleiche statt, die ich nicht unkommentiert lassen kann - sorry!

#### 1. Bandart/Modulationsart

Das E-10 ist ein 70-cm-Band-Gerät, die beiden anderen Geräte arbeiten im 2-m-Band. Die Wellenausbreitung in diesen beiden Bändern ist oft sehr unterschiedlich. Das E-10 und das FT-23R arbeiten mit Frequenzmodulation (FM, vgl. UKW-Radio), das Flugfunkgerät JHP-200 dagegen mit Amplitudenmodulation (AM, vgl. MW-Radio). Offensichtlich kann man in Frankfurt mit einem Taschenradio nicht »Bayern 4 Klassik« hören, aber in München mit demselben Radio auf Mittelwelle den Deutschlandfunk aus Frankfurt. Das mag zur Verdeutlichung der prinzipiellen Unterschiede genügen.

#### 2. Technische Möglichkeiten

Im allgemeinen reichen 2-m-Band-Geräte bei vergleichbarem techn. Aufwand für eine Sendung (Antenne, Sendeleistung usw.) weiter als 70-cm-Geräte. So kann man in der aktuellen Ausgabe des Amateurfunkmagazins CO/DL (1/97, S. 62) von mehreren 2-m-Verbindungen zwischen 600 und 850 km bei nur 2 Watt Sendeleistung sowie Spitzenentfernungen bis 1230 km lesen. Das funktioniert nur mit Amateurfunkgeräten, die Antennenwechsel und externe Verstärkung erlauben, was bei

## FLIEGEN IN GRIECHENLAND AM GÖTTERBERG OLYMP:

# flyOLYMPIC EAGLES

Club seit 1993  
Schwängauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V., Sektion Griechenland. Unter deutscher Leitung!

**Götterberg Olymp:** Gipfelhöhen zwischen 2.600 und 2.917 m

**Ossagebirge:** Flug aus 2.000 m zum Strand

**Meteoraklöster:** das kulturelle und fliegerische highlight

8 Fluggebiete mit 17 take-offs in unmittelbarer Nähe

für alle Windrichtungen

Tandemflüge mit Gleitschirm und Drachen

### WIR BIETEN EUCH:

- Transfer/Flughafen und zu den Start- und Landeplätzen
- Ganztägige Flugbetreuung mit Funkunterstützung
- Hotel oder Apartment unmittelbar am Strand
- Rückholddienst auch bei Streckenflug
- Preiswertes Familienprogramm
- vier Jahre Erfahrung vor Ort, Fluglehrerunterstützung

1 Woche  
ab DM 695,-

### UND EINEN EINMALIGEN SERVICE!

Außerdem organisieren wir auch gerne eure Flugtickets, je nach Saison ab DM 390,-!

Info: Tel./Fax: 00 30/3 52/4 39 81, Mobil: 00 30/9 32/9 08 74  
oder in Deutschland unter Tel./Fax: 03 61/7 91 16 20

INFOMATERIAL, PROSPEKT UND VIDEO ANFORDERN

## Wer macht unsere Kinder stark gegen Drogen?



### 1,2 Mio. ehrenamtliche Übungsleiter/innen

Über 1,2 Millionen Übungsleiterinnen und Übungsleiter arbeiten in Deutschlands Sportvereinen Woche für Woche dafür, unseren Kindern Spannung und Erfolgserlebnisse zu vermitteln. Sie tragen damit entscheidend dazu bei, den jungen Menschen ein positives Selbstwertgefühl zu geben – der beste Schutz gegen die Drogengefahr.

**Sportvereine**  
© DSt Für alle ein Gewinn

Deutscher Sportbund

„Kinder stark machen“ – eine Initiative zur Suchtvorbeugung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung

anderen Geräten prinzipiell nicht erlaubt und in der Regel auch technisch verunmöglicht ist.

### 3. Relaisbetrieb

Wenn jemand im Besitz der Amateurfunklizenz ist, hat er ganz andere Möglichkeiten des Verbindungsaufbaus, als nur die direkte quasi-Sichtverbindung. Vor allem ist hier der europaweit flächendeckende Relaisbetrieb zu nennen: Relais sind Funkgeräte an exponierten Standorten, die auf einer Frequenz horchen und auf einer anderen senden. Diese Relais zu nutzen, ist ebenfalls nur mit Amateurfunkgeräten möglich. Es ist fast normal, beispielsweise über das Zugspitzrelais auf 2 m, von der schwäbischen Alb bis nach Deggendorf oder vom Bodensee bis kurz vor Nürnberg sogar aus dem fahrenden Auto Funkverbindung zu halten.

Für den fliegenden Amateurfunke (oder amateurfunkenden Flieger) gibt es praktisch immer ein erreichbares Relais über das ein Rückholer oder eine Rettung eingewiesen werden kann. Liegt ein Gebirgszug zwischen den beiden Geräten, ist eine Verbindung ohne Relais in der Regel nicht möglich, z.B. von Garmisch ins Leutaschtal (15 km) über das Wettersteingebirge. Auch die Kommunikation zwischen Fahrzeugen, die sich aus verschiedenen Richtungen an einem Ort treffen wollen, ist ohne Relais illusorisch.

### 4. Übertragungsqualität

Es ist richtig, daß 70-cm-Geräte meist die bessere Übertragungsqualität haben. Sie belegen dafür ja auch eine wesentlich größere Bandbreite als 2-m-Geräte. Von den vorgestellten Geräten arbeitet nur das E-10 auf 70 cm. Warum hat der Autor nicht ein aktuelles Amateurfunk 70-cm-Gerät in den Vergleich einbezogen?

### 5. Beliebtheit

Daß das FT-23R bei (wohlgemerkt nicht lizenzierten) Fliegern beliebt ist, ist ein offenes Geheimnis. Der Buchstabe des Gesetzes verbietet allerdings dessen Betrieb für Nicht-Amateure. Nun ja, wo kein Kläger ...

Ich bezweifle allerdings sehr, daß das FT-23R zu den am meisten verwendeten Geräten unter den amateurfunkenden Fliegern gehört. Wenn in einen solchen Vergleich schon ein Amateurfunkgerät einbezogen werden sollte, dann doch lieber etwas wirklich Vergleichbares.

FUNKGERÄTE IM TEST



Zu Bericht »Öludeniz« Info 88

## Neue Telefonnummern in der Türkei

*Ich komme gerade aus der Türkei zurück. Die Telefonnummern im Fluggebiet Öludeniz haben sich geändert, anbei die neuen Nummern, um Fliegern für die kommende Saison die Kontaktaufnahme zu vereinfachen.*

*Leider hat es wieder viele Unfälle gegeben, die im großen und ganzen auf Unvermögen und Fehleinschätzung der Flugbedingungen zurückzuführen sind. Die Startplätze dort sind kein Terrain für Rückwärtsstartübungen - wer dorthin kommt, muß es können. Auch ist die weithin verbreitete Unsitte, erst einmal mit seinem Schirm den ganzen Startplatz zu blockieren und sich dann in aller Gemütsruhe anzuziehen, sehr häufig zu beobachten gewesen. Es ist eher die Regel, denn die Ausnahme.*

*Die türkische Gastfreundschaft mutet einen schon fast peinlich an, wenn die Fahrer der Jeeps abends so lange am Startplatz bleiben, bis auch der letzte Flieger sicher in der Luft ist. Wo gibt es so etwas sonst noch? Da nehme ich gerne in Kauf, für die Maut unverhältnismäßig viel Geld zu bezahlen, von der der Fahrer natürlich nichts hat. Die überhöhte Maut ist ein Politikum, zu dem wir Deutschen wenig Konstruktives beitragen können. Die Türkei ist für unser westliches Preisniveau immer noch billig und so schön.*

Hartmut Habicht

## Fluginfo Öludeniz

### Büros:

#### Flying Dutchman

Tel. 0090/252-6170 441  
-6170 201

Fax 0090/252-6170 346

Frequenz: 146.780 Mhz

Ansprechpartner: René oder Paul Lebbink

#### Sky Sports

Tel. 0090/252-6166 980

Fax 0090/252-6166 008

Frequenz: 146.500 MHz

Ansprechpartner: Osman Gürkan

#### Aventura

Tel. und Fax 0090/2526170305

Frequenz: 146.300 MHz

Ansprechpartner: Erol Vural oder Alp Berk

#### Easy Riders

Tel. u. Fax 0090/252-6166 801

Ansprechpartner: Captain Serhan

### Hotels

#### Belcekiz Beach

direkt am Stand, schöne Anlage

Tel. 0090/252-6170 377  
-6170 323

Fax 0090/252-6170 378

#### Hotel Tulip

5 Minuten vom Strand entfernt

familiäre Atmosphäre

Tel. 0090/252-6170 074

Fax 0090/252-6170 221

#### Turk Hotel

neben Hotel Tulip

Tel. 0090/252-6170 264

#### Hotel Flying Dutchman

fliegerfreundliches Hotel  
Tel. 0090/252-6166 990

## Clubgründung

*Im Harz wurde ein neuer Club gegründet, die Luftsportgemeinschaft Harz. Clubvorstand ist Knut Jäger, vertreten werden Gleitschirmflieger, Hängegleiterpiloten, Motorschirme, Trikes und Dreiachser.*

*Nähere Informationen unter Tel. 05322/1415, Fax 2001.*

Luftsportgemeinschaft Harz  
Knut Jäger

## 20-jähriges Bestehen der Bergdohlen

Der Drachenfliegerclub »Bergdohlen Brannenburg« zählt zu den ersten Drachenflugvereinen, die in Bayern vor 20 Jahren gegründet wurden. Am Fuße des Wendelsteins fanden sie dafür ein Fliiegerparadies.

Dieses Jubiläum wurde heuer mit einem zünftigen Fest gefeiert. Der Wettergott schenkte den Piloten bestes Flugwetter für die Flugvorführungen mit Hängegleitern und Gleitschirmen.

Ein Drachen-Oldtimer-Treffen stand auch auf dem Programm und gezeigt wurden z.B. Raritäten wie Knut Standard, Rogallo, Thalhofer Flamingo etc.

Einige Piloten der ersten Stunde konnten den zahlreichen Zuschauern Abenteuer-geschichten aus der »guten alten

Drachenzzeit« erzählen.

Bei der Festansprache durch den 1. Vorstand Reinhold Speidel,

wurden auch die Sieger der Clubmeisterschaft

1996 geehrt, dabei belegten

Reinhold Speidel den 1. Platz, Wolfgang Kaiser den 2. Platz und Erich Schneiderheinze den 3. Platz.

Einige Filme aus der Pionierzeit der Bergdohlen Brannenburg wurden am Abend gezeigt und anschließend fachsimplen die Piloten noch bis spät in die Nacht hinein.

Drachenfliegerclub Bergdohlen Brannenburg  
Reinhold Speidel



## HB-Pokal

Ein gelungener Saisonabschluß für die Gleitschirmflieger vom Hermann-Brodbeck-Team. Etwa zwei Dutzend Pilotinnen und Piloten des »HB-Stammtisch« haktten sich im thüringischen Sachsenbrunn an die zur Verfügung gestellte Doppelwinde und bewiesen Präzision und fliegerisches Können. Nach dem Ausklinken kam es entweder darauf an, so lange wie möglich in der Luft zu bleiben oder präzise im ausgelegten Zielkreis zu landen.

Das Wetter während der zweitägigen Veranstaltung war durchwachsen. Aber von ein paar Regenwolken ließen sich die Flieger aus Bamberg, Hohenlohe-Franken und Frankfurt/Main die Gaudi nicht verwässern.

Am Ende hatte Roland Kappel aus Spraitbach (Ostalbkreis) die Nase vorn. Er gewann den von Fluglehrer Hermann Brodbeck gestifteten zu seinen Ehren benannten »HB-Wanderpokal« zum ersten Mal. Auf Platz 2 landete Mathias Kaiser (Heilbronn) vor Herbert Messer (Schwäbisch Hall). Die Damenwertung konnte Rosemarie Wahler (Winnenden) für sich entscheiden.

Peter Lindau

## Neue Vereinsadresse

Der Drachen- und Gleitschirmflieger Verein Bad Laasphe hat eine neue Vereinsanschrift:

1. Vorsitzender Thomas Bauer, Am Perchacker 24, 57334 Bad Laasphe-Hesselbach, Tel. 02752/7949 (priv.), 90826 (gesch.), Mobil: 0171/8354598

Kassenführer Frank Weiß, Tel. 02752/7139 (priv.), 06461/80361 (gesch.).

Gastpiloten sind zum Fliegen willkommen. Telefonische Anmeldung unter obigen Anschlüssen erwünscht.

Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe  
Hermann Achenbach

## Neuwahlen und Internet

Der gesamte Vorstand der Abteilung Gleitschirm im Eichenauer SV wurde neu besetzt.

Nachdem sich Christian Blum schon seit längerem bemüht hat, einen Nachfolger für sich zu finden, setzte sich unser diesjähriger Neuzugang Georg Hofbauer in seinem ersten Jahr in Eichenau gleich an die Spitze des Vereins. Er wurde einstimmig zum Vorsitzenden gewählt.

Als zweiter Vorstand rückt Anja Trudel in das Präsidium auf.

Das Amt des Kassiers füllt nun Ludwig Becker aus. Schrift-

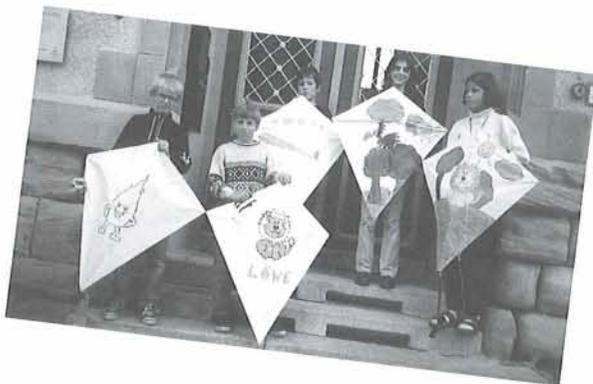


führer bleibt in diesem Jahr Jörg Buchert. Als Delegierte für die Versammlungen und Wahlen des Gesamtvereins wurden Christian Blum und Peter Wiczorek ernannt.

Der Clubtreff bleibt in der Friesenhalle in Eichenau (Nähe Fürstenfeldbruck). Für Interessenten: Jeder zweite und vierte Mittwoch im Monat ab 20.00 Uhr.

Die Eichenauer Gleitschirmflieger sind jetzt auch im Internet vertreten. Unter der Homepage-Adresse <http://home.t-online.de/home/joerg.buchert/> finden sich aktuelle Informationen, Berichte über Vereinsaktivitäten der letzten Jahre, Wettkampfergebnisse, Rekordlisten, weitere Gleitschirm-Links (u.a. zu einigen interessanten Seiten der DHV-Homepage) und einiges mehr. Auch hier gilt wie für unseren Clubtreff: Schaut doch mal rein!

1. Eichenauer Gleitschirmverein  
Jörg Buchert



## Nachwuchsschulung

Mit großer Erwartung und Motivation machten sich 21 Schüler zwischen 6 und 13 Jahren daran, Foliendragens zu basteln und zu bemalen.

Nach drei Stunden intensiver Arbeit (teils mit Schablonen, teils mit selbst entworfenen Motiven) mit Filzstiften, Wachsfarben und Airbrushfarben, unter Mithilfe von Frauen und Männern des Drachen- und Gleitschirmvereins »die 1. Hohenhaslacher Flieger«, kamen die lustigsten und buntesten Motive heraus.

Der Phantasie waren keine Grenzen gesetzt. Da an diesem Tag ein starker Wind wehte, konnten wir die Flugdrachen mit ihren 10 Meter langen bunten Bändern fliegen sehen. Es flogen ein Löwe, ein Feuerfunke, Bäume, ein Pferd, Marienkäfer, Biergläser, ein Segelflugzeug, eine Friedenstaube und Regenwolken durch die Lüfte.

Die Jugendlichen und die Helfer waren sich einig, daß dieser Tag ein voller Erfolg war.

1. Hohenhaslacher Flieger  
Sonja Heidler



## Nikolausfliegen

120 Kinderaugen schauen erwartungsvoll in den trüben und kalten Dezemberhimmel. Nach Verklingen des ersten Weihnachtsliedes entdecken sie

zwei bunte Drachen aus dem Dunst herniederschweben; der Nikolaus mit Knecht ist da. Zum 15. Mal veranstaltete die Drachenflugschule Rheinland-Vulkaneifel mit dem Meerfelder Musikverein und dem Drachenfliegerclub Vulkaneifel das inzwischen überregional bekannte Nikolausfliegen. Nach der Bescherung stand die Siegerehrung der Teilnehmer des vereinsinternen Streckenpokals an. Es belegte Klaus Eschweiler mit 251 Punkten den 1. Platz, Wolfgang Schwager mit 200 Punkten den 2. Platz und Peter Sturm, der Vorjahressieger, mit 107 Punkten den 3. Platz. Für dieses Jahr hat sich der DFC Vulkaneifel die Durchführung der Rheinland-Pfälzischen Landesmeisterschaft HG in Hinterweiler per UL-Schlepp als Aufgabe gestellt und hofft auf rege Beteiligung.

Drachenfliegerclub Vulkaneifel  
Ralf Wippich

## EKU-Pokal

Bei der diesjährigen Jahresabschlussfeier ließ Vorstand Lothar Lassock nochmals die Aktivitäten des Vereins an den Mitgliedern vorbeiziehen. Ebenso wurden die Sieger des EKU-Pokals, des Fotowettbewerbs sowie des Windenschlepppokals geehrt.

Für den EKU-Pokal, der bereits seit 1980 ausgetragen wird, gab es erstmals 2 Sieger, beide Piloten starteten am Görauer Anger und landeten kurz vor Bamberg auf der gleichen Wiese, nach einer Flugzeit von 90 Minuten.

Den Windenschleppokal gewann wie im Vorjahr Ernst Lehmann aus Nürnberg, er schaffte die Strecke von Lopp nach Lichtenfels und wieder zurück in 2 Stunden.

Der 1. Preis für den Fotowettbewerb ging an Hubert Moritz aus Bamberg.

Drachenfliegerclub Görauer Anger  
Lothar Lassock



Von links: Uwe Zapf, Lothar Frank, Gerhard Flierl, Ernst Lehmann

## Pokalfliegen an der Winde

Am letzten Septemberwochenende trafen sich die Piloten des Drachensports auf dem Schleppgelände in Schönbrunn zum Pokalfliegen. Obwohl das Vereinszelt groß und die Teilnehmerzahl eher gering ausfiel, ließen sich die Flieger den Spaß nicht verderben.

An einem 1000 m langen Stahlseil wurden die Drachen bis zu einer Ausklinkhöhe von ca. 400 m über Grund geschleppt. Nachdem sich die Piloten vom Seil getrennt hatten, galt es, dem grauen Herbsthimmel etwas Thermik zu entlocken, was nicht jedem gelang.

Die beste Spürnase hatte Rainer Rössler, gefolgt von Michael Siedelberg und Heinz Wannenwetsch. Mögen sich die Sieger an dem gewonnenen Pokal erfreuen, bis die Wintermonate vorüber sind.

Delta Club Mosbach  
Klaus Gramlich



## Eine fliegerfreundliche Gemeinde

Elbigental im Lechtal, eine Gemeinde an der die meisten von uns Gleitschirmpiloten in Richtung Bach (Jöchelspitze) vorbeifahren, wurde für mich zu einem unvergeßlichen Erlebnis.

Nach einem schönen Flug wollte ein Fliegerfreund Höhe abbauen. Das war aber an diesem Tag gar nicht so leicht, denn die Thermik war gut. Jürgen spiraltete, das Vario zeigte später ein maximales Sinken von 16,2 m/sek. Und dann passierte es: Der Schirm geriet in eine Rotation, aus der Jürgen nicht mehr raus kam. Karl und ich mußten mit Schrecken sehen, wie Jürgen, ein erfahrener Flieger, versuchte, die Spirale auszuleiten. Es gelang ihm nicht. Ihm blieb nichts anderes übrig, als nach ca. 15 bis 18 Umdrehungen die Rettung zu werfen. Doch da zeigte sich die nächste Gefahr. Der inzwischen aufkommende Talwind, unter normalen Bedingungen kein Problem, trieb ihn auf eine Häusergruppe zu.

Uns stockte der Atem. Doch Glück im Unglück - Jürgen »landete« kurz vor einer Hauswand in einem hohen Baum und blieb 50 cm über dem Boden hängen.

Nun begann eine beispielhafte Rettungsaktion, Der Kommandant und der Maschinist einer 900.000 DM teuren Feuerwehdrehleiter, die in Elbigental stationiert ist, waren innerhalb kurzer Zeit mit ihrer Leiter zur Stelle, um Pilot, Schirm und Rettungsgerät zu bergen.

Jeder der Anwesenden freute sich über das Glück im Unglück von Jürgen, doch vermutlich er selbst am meisten.

Die ganze Aktion dauerte mehr als zwei Stunden, da die beiden Feuerwehrleute Leine für Leine sorgfältig aus dem Baum holten, um ja den Schirm nicht zu beschädigen. Man sah, daß es die beiden erfahrenen Männer mit Stolz erfüllte, den Nutzen ihrer Drehleiter auch einmal auf eine ganz andere Weise zeigen zu können, und das mit Recht.

Jürgen, Karl und ich möchten uns auf diesem Wege bei der Feuerwehr Elbigental, bei der Gemeinde Elbigental aber besonders bei Drehleiterkommandant Klaus Schiffer, dem Maschinisten Otto Müller und dem Grundstücksbesitzer Hermann Wolf, dessen Garten durch den Einsatz des schweren Gerätes in Mitleidenschaft gezogen wurde, bedanken. Sie alle haben dafür gesorgt, daß unsere Bergtour zur Rotwand bei Elbigental zwar ein spektakuläres, aber ein glückliches Ende nahm. DANKE!

Uwe Rühle

**Anmerkung der Redaktion:** Zur Problematik »Stabile Steilschleppspirale« siehe Info 88, Seite 17, 19, 20, 22.

## Schön kalt

Neujahrstag, Punkt 13.00 Uhr. »Start« zum fast schon traditionellen Anfliegen mit Schlepp Nr. 1 des Clubvorsitzenden. Nach gemeinsamer Silvesterfeier beginnen Piloten und Gäste des OSFC bei 10 - 15 Minusgraden und Sonnenschein die Saison 97. Ein Härtetest für Schlepptechnik und Piloten, aber ein Erlebnis für alle aktiven und passiven Teilnehmer. Uns wird es die Wartezeit auf Thermik und Frühlingswetter verkürzen helfen, denn normalerweise halten wir Flachlandflieger uns im Winter etwas zurück. Vielleicht solltet Ihr das im nächsten Jahr auch mal ausprobieren. Bis dahin wünschen wir allen Lesern des DHV-Infos viele schöne und unfallfreie Flüge. Schaut doch mal bei uns vorbei.

Ostsächsischer Fliegerclub  
Ralph Dehlitsch



## Hansjörg Keller 60

*Hansjörg Keller, Fliegerpionier und Gründer einer der ersten Drachenflugschulen Deutschlands in Ruhpolding, feierte vor kurzem seinen 60. Geburtstag.*

*Seine Fliegerkarriere begann Ende 1973 auf einem Lehrgang bei dem Amerikaner Mike Harker in Scuol/Schweiz, der im Frühjahr 1973 mit seinem Gleiter in einem aufsehenerregenden Flug von der Zugspitze diesen Sport in Europa bekannt machte.*

*Hansjörg Keller war Mitbegründer des Delta Club Bavaria Ruhpolding und langjähriger Vorstand der Squadra Delta Inzell, später Drachen- und Gleitschirmflieger Club Inzell. Durch unzählige Behördengänge erwirkte er damals die Fluggeländeerschließungen im Inzeller und Ruhpoldinger Raum.*

*Als engagierter Mitstreiter beim DAeC, Sparte Hängegleiter, zeichnete er für die Gründung des DHV mit verantwortlich, bei dem er noch jahrelang als Hauptprüfer fungierte. Ebenso war er Mitbegründer des VDDL.*

*Als aktiver Flieger errang er bayerische Meistertitel, wurde deutscher Vizemeister in der Standardklasse und oftmaliger Clubmeister im DGCI.*

*Zu diesem Anlaß und als Dank für seine langjährige, aufopfernde Tätigkeit im DGCI überreichte ihm der Vorstand Helmut Meisinger bei der Jahreshauptversammlung im November 1996 die Ehrenmitgliedschaftsurkunde. Hansjörg Keller, der momentan aus beruflichen Gründen nicht mehr die Zeit zum Fliegen findet, war sichtlich überrascht und gerührt zugleich.*

*Erheitert durch einen Zeitungsartikel über erste Flugaktivitäten in Inzell aus dem Jahre 1974 sowie Bilder und Erzählungen aus der Nostalgie des Flugsports, feierten die fast vollzählig erschienenen aktiven Mitglieder des DGCI ihren »Fliegervater« bei einem Faß Freibier bis in die späte Nacht.*

*Drachen- und Gleitschirmflieger Club Inzell  
Franz Wögerbauer*

## 5-jähriges Jubiläum

*Sein diesjähriges Sommerfest sowie das 5-jährige Jubiläum des International Paragliding Club wurde auf dem Campingplatz in Mehring - Mosel gefeiert. Obwohl am Samstag der Wind nicht so recht wollte, kamen die anwesenden Piloten und deren Gäste auf ihre Kosten. Es wurde ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm geboten. Die zahlreich anwesenden Gleitschirm- und Drachenflieger aus dem Saarland und der Pfalz, sowie die Gäste des IPC konnten sich auf den Wasserskiern versuchen.*

*Am Sonntag spielte das Wetter dann mit, die Piloten packten ihre Schirme aus und flogen über 700 Meter hoch und mehr als 1 Stunde am Stück. Auch ein Gastpilot aus Bayern gesellte sich am Sonntag zu den Vereinskameraden. Sichtlich erfreut über das kühle Weizenbier und den Saarländischen Schwenker verweilte er einige Stunden beim IPC. Mit dem Lenkgleitschirm konnten die am Boden Gebliebenen das ausprobieren, was die Piloten ihnen in einigen hundert Metern vormachten. Nach mehreren Flügen wurde dann, wie es sich gehört, auf das Vereinsjubiläum angestoßen.*

*International Paragliding Club  
Stefan Truar*



## Drachen- und Gleitschirmausstellung

*Die erste »Gleindra 96«, Drachen- und Gleitschirmfachausstellung in Seelbach bei Lahr, war ein voller Erfolg. Veranstalter war das »Glide & Fly« Center Schuttertal. Zahlreiche Aussteller aus dem Bereich Drachen/Gleitschirm, Instrumente, Zubehör- und Bekleidungsfirmen sowie Flugschulen konnten sich über das rege Besucherinteresse erfreuen. Bei dieser Veranstaltung wurde auch der neue turmlose Hochleister Laminar ST präsentiert.*

*Walter Arendt*

## Beinahe-Abstürze

Eigentlich müßte die Frage heißen: kann der DHV Leben retten? Die Antwort für meine Person lautet eindeutig ja! Ich schreibe Euch dies in erster Linie, damit Ihr wißt, daß Eure Arbeit und die vielen Artikel zum Thema Sicherheit nicht umsonst sind.

An einem thermisch normalen Tag startete ich gegen 13.00 Uhr an der Rotspitze. Es herrschte ein leichter und beständiger SW-Wind. Nach einem sauberen Start soarte ich zügig auf, als ich das Gipfelkreuz in nördlicher Richtung fliegend - leicht abgebremst - passierte.

Ohne Vorankündigung verwandelte die brutale Randturbulenz einer aufsteigenden Thermikblase mein Segel in ein flatterndes, nicht steuerbares Etwas. Fullstall! Ich pendelte leicht nach vorn und danach ging es abwärts in den (fast) freien Fall. Während des Sinkens drehte sich der Schirm mit mäßiger Rotation nach rechts zur Wand, als sich der linke Teil der Fläche zu etwa 20% öffnete. Der Schirm ging in einen sackflugähnlichen Zustand über, die Rotation nach rechts beschleunigte sich - nunmehr befand ich mich frontal zur Felswand.

Ich ließ den Schirm trotz der immer noch hohen Sinkrate weiter drehen, indem ich beide Bremsgriffe bewußt hoch hielt. Ich befürchtete, daß sich der Schirm just in diesem Augenblick öffnen würde und ich aus dem Stall heraus gegen die Felswand schlage, die nunmehr vielleicht 20 - 30 Meter von mir entfernt war.

Als sich der Schirm ca. 60-80 Grad von der Wand weg gedreht hatte, pumpte ich mit einer kräftigen Bewegung die rechte Schirmseite auf. Sofort öffnete sich der Schirm vollständig und nahm zügig Fahrt auf. Ich zog dann beide Bremsen zügig auf ca. 20%, rechts etwas stärker als links. So konnte ich den Fahrtüberschuß in entscheidende Höhenmeter umwandeln und vielleicht mit 5 Metern Höhe über Grund vom Berg wegdrehen.

Während des gesamten Manövers verlor ich ca. 60 Höhenmeter.

Mein Fehler: Ich flog einfach zu dicht am Berg rechts und mißachtete die Ablösekante deutlich links von mir. Gefühlsmäßig hätte der Abstand zum Relief auch für diesen Mega-Klapper locker ausgereicht; was ich jedoch nicht bedacht hatte: Mit dem Gesicht zur Felswand läßt sich nicht mehr viel ein- oder ausleiten!

Mein zweiter Beinahe-Absturz ebenfalls an der Rotspitze. Auch dies war insgesamt gesehen kein thermischer Hammertag. Überregional herrschte ein leichter westlicher Wind; am Startplatz wehte ein Hangaufwind je nach Ablösung bis zu 15 km/h. Ich flog mit ca. 80 Metern Höhe über Grund - den Hang an der rechten Seite - auf die Stelle des Vorsprungs zu, wo sich der große Windsack befindet. Auch hier traf mich völlig überraschend ein Hammer von

Turbulenz, der das Segel fast vollständig kollabieren ließ. Es folgte ein Stall - ich pendelte mit mäßigem Gieren nach vorn, der Schirm nickte nach hinten. Soweit alles noch kein Problem, denn ich hatte ja noch reichlich Luft unter den Füßen...oder?

Als der Schirm jedoch nach links gierend wieder nach vorne nickte, traf mich der zweite Hammer. In diesem Augenblick klappte die rechte Schirmhälfte genau vor die nach vorne nickende Kappe und verhängte sich in den Leinen. Mir fiel sofort Euer Artikel »Einklapper« im DHV-Info 85 ein. Es gelang mir, die sofort beginnende scharfe Rechtsdrehung durch dosiertes Bremsen und massive Gewichtsverlagerung zu stoppen und den Schirm ganz langsam vom Berg weg zu drehen. Als ich den Schirm vom Berg frei hatte, versuchte ich mehrmals vergeblich, durch rechtsseitiges Pumpen die Krawatte zu lösen. Daraufhin suchte ich die Stabiloleine, was sich in dem Durcheinander von Gurten und Leinen als sehr schwierig erwies. Irgendwie fand ich die Stabiloleine dann doch noch und nachdem ich sie herunter zog, öffnete sich die Kappe unverzüglich - wie in Eurem Artikel beschrieben. Nach einem Check auf Flug- und Manövrierfähigkeit des Segels konnte ich den Flug ohne weitere Probleme fortsetzen.

Daß ich so glimpflich davon kam, hat meiner Meinung nach verschiedene Ursachen:

Das Sicherheitstraining 1991 gab mir das nötige Selbstvertrauen zum Fluggerät und meinen Fähigkeiten, so daß ich ohne Panik reagieren konnte. Außerdem übe ich nach Abschluß fast jeden längeren Fluges in großer Höhe eine Flugfigur.

Die bewußte Entscheidung, auch nach einigen Jahren Flugerfahrung einen sicheren Intermediate zu kaufen. Ich bin mir sicher, daß ich mit einem Hochleister in beiden Situationen nicht die geringste Chance gehabt hätte.

Eure Artikel im DHV-Info, mit deren Inhalt ich mich mental auf derartige Probleme vorbereiten konnte. Deshalb hatte ich bei der Krawatten-Situation sofort einen Plan im Kopf und konnte unverzüglich reagieren.

Was lerne ich daraus? Höhe wird wie Sicherheit buchstabiert! Auch mit einem ansonsten sehr sicheren Gleitschirm kann jeder jederzeit in eine Situation, in der man über jeden Meter Luft unter dem Sitz froh ist, kommen. Das Gefühl, fast schon ein alter Flughase zu sein, hat einen erheblichen und lehrreichen Dämpfer bekommen.

Hans Jürgen Langer

**Anmerkung der Redaktion:** Noch wichtiger als die richtige Reaktion auf Klapper ist, diese im Vorhinein zu verhindern. Bei »normalen« Wetterbedingungen und im Luv lassen sich nahezu alle Totaleinklapper durch aktives Fliegen, Gerätebeherrschung und Wahl der Fluglinie vermeiden.



Zum Leserbrief »Gäste unerwünscht« - Info 88

## Vorbild USA

Anders als von Bernhard Möbis dargestellt, sind die Möglichkeiten zum GS-Fliegen im Südschwarzwald nicht spärlich, es findet sich vielmehr alle 10 bis 15 km ein Fluggebiet. Vollkommen zutreffend dargestellt ist hingegen das Clubdilemma (inklusive Beschränkungen von eigentlich als HG/GS-genehmigten Geländen auf eine Geräteart), das zu einer Verringerung dieser Möglichkeiten auf letztlich zwei bis drei führt.

Daß es auch anders geht, mußte ich kürzlich bei einem Urlaub in USA/Kanada erfahren. Obwohl die Fliegerkollegen in den dortigen Gebieten mit mindestens genausoviel Auflagen zu kämpfen haben, wurde in den drei von mir besuch-

ten Gebieten alles Erdenkliche getan, um mir einen Flug zu ermöglichen. Besonders loben möchte ich dabei die amerikanischen Drachenflieger, die mir als Gleitschirmflieger eine kameradschaftliche Rundumbetreuung zukommen ließen. Dies ging sogar so weit, daß sie sich Gedanken machten, gemeinsam einen Startplatz zu finden, von dem auch ein GS-Start möglich ist.

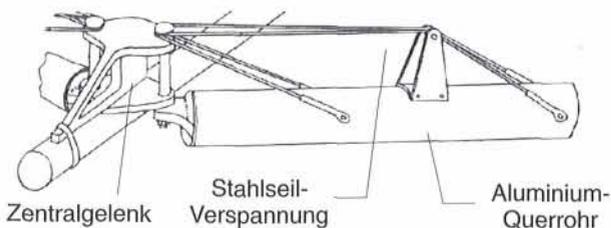
Von solchen Zuständen sind wir im Südschwarzwald offensichtlich noch meilenweit entfernt, doch sollte die steigende Zahl der genehmigten Gelände als Anlaß genommen werden, diese auch für Gäste (auch der anderen Geräteart) zugänglich zu machen.

Oliver Schwarzkopf

# Twister



bautek-Patent-Querrohr



## Der Turmlose mit der Querrohr-Innovation!

Der Twister ist fertig! Die DHV-Gütesiegel-Tests sind erfolgreich abgeschlossen und die ersten Seriengeräte bereits ausgeliefert.

Damit haben wir es bewiesen: Man kann mit bewährten Materialien ein Querrohr-Tragholm konstruieren, der leicht, stabil und wesentlich preiswerter ist als vergleichbare Kohlefaserquerrohre.

Ein weiterer Vorteil unseres Tragholms ist die leichte Überprüfbarkeit auf Schäden. Während es bei Kohlefaserrohren sehr schwierig ist, innere Beschädigungen festzustellen, bereitet dies bei einem Aluminiumrohr keine Probleme, ein Vorteil, der sich spätestens nach einem Crash oder beim Wiederverkauf auszahlen wird.

Mit seinen 14 qm Segelfläche, seinem enormen Leistungspotential und traumhaft leichtem Handling wird der Twister auch Sie begeistern. Viele intelligente Details und ein Preis von nur 9.400,- DM werden Sie überzeugen.

Sie wollen den Twister gerne kennenlernen? Rufen Sie uns an, wir schicken Ihnen gerne unseren ausführlichen Prospekt und vereinbaren noch lieber einen Probeflug mit Ihnen.

**bautek**  
Gewerbegebiet 54344 Kenn - Tel: 06502-3060 - Fax: 06502-7436

Qualität

Innovation

Service

Leistung

Spaß

Design

Zum Bericht »Erfahrungen« Info 88

## Gurtzeuge im Kreuzfeuer

Es ist unzweifelbar, daß Du, lieber Karl, durch Deine Erlebnisse bei Deinen Sicherheitsseminaren am Achensee viele Innovationen für die Sicherheit eben durch Deine Erlebnisse an die Piloten und auch an die Hersteller weitergegeben hast und Dein Wissen darüber nicht hoch genug bewertet werden kann. Was mich aber stört, ist Deine Aussage, daß Gleitsegelgurtzeuge mit Rückencontainer nicht mehr im Sicherheitsbereich liegen. Das ist insofern falsch, als es eine Reihe von Gurtzeugen gibt, die auch mit Rückencontainer eine schnelle und optimale Öffnung der Rettung garantiert. Du solltest hier schon etwas distanzierter an die Sache herangehen und nicht nur auf einmal verteufeln. Auch solltest Du einmal darauf hinweisen, daß die Gewichtsachse, wenn die Rettung seitlich geflogen wird, bei gewissen Flugmanövern eine extreme Gewichtsverlagerung des Piloten verlangt. Stell Dir das einmal bei einer Tandemrettung vor. Vielleicht kann ich mit diesem Leserbrief eine faire Auseinandersetzung über dieses Thema auslösen. Übrigens hat wirklich jedes gute Gurtzeug die Möglichkeit, es so zu ändern, daß die Rettung seitlich geflogen werden kann - durch Austausch des Rückencontainers. Meine Gurtzeuge haben dies als Standard.

Ernst Eugen Stiebritz

### Antwort:

1. Das Problem der langen Auslösewege bei Gurtzeugen mit Rückencontainer ist in Fachkreisen hinlänglich bekannt. Ich habe das z.B. auf der Fluglehrerfortbildung des DHV angesprochen und die meisten GS-Fluglehrer teilten meine Meinung. Erfahrungen von Flugschulen, die mit ihren Schülern Probeauslösungen in der Turnhalle üben, gehen ebenfalls in die gleiche Richtung. Bei manchen dieser Systeme bringen Piloten/innen mit kurzen Armen nicht einmal den Innencontainer aus dem Außencontainer, so lange ist die Verbindung Griff-Innencontainer. Eine Verkürzung dieser Verbindung hat immer den Nachteil, daß der Griff weiter Richtung Rücken verlegt wird, was ihn aus dem Sichtbereich des Piloten bringt. Ich glaube, ehrlich gesagt, nicht, daß es Gurtzeuge mit Rückencontainer gibt, die eine »schnelle und optimale Öffnung der Rettung garantieren«. Akzeptabel finde ich allenfalls die Systeme mit 6-Blatt-Container, z.B. Skyline, die wegen der direkten Führung der Verbindung Griff-Innencontainer eine deutliche Verkürzung derselben erlauben.

2. Eine mehr als angedeutete Gewichtsverlagerung zur Rettungsschirmseite bei Gurtzeugen mit Seitencontainern konnte ich nicht beobachten.

3. Ich weiß, daß viele Gurtzeuge die Möglichkeit bieten, das Container-Rückenteil gegen ein Rückenteil ohne Container

auszutauschen und die Reserve nach alter Art seitlich anzubringen. Nur spricht das Argument nach meinem Verständnis ebenfalls nicht für die Rückencontainer, sondern dagegen.

Karl Slezak



## Gleitschirmflieger auf dem Altstadtfest

Der Gleitschirmverein Rennsteig aus Tettau/Oberfranken organisierte einen aufwendig gestalteten Stand auf dem Altstadtfest in Kronach. Der Verein informierte an diesem Tag zahlreiche Besucher über die Möglichkeiten des Gleitschirmfliegens im Franken- und Thüringerwald. Mit Prospektmaterial vom Fluglehrer Schorsch Höcherl (Flugzentrum Rennsteig) über die Ausbildung zum Gleitschirmpiloten, interessanten Videos, der vereinseigenen Winde, der Vorführung eines Ultra-Leicht-Motors und vielen anderem mehr konnten etliche Besucher des Altstadtfestes für unsere Sportart begeistert werden. Desweiteren wurden hier die neu gestalteten Vereins-T-Shirts und -Sweat-Shirts vorgestellt. Dank des guten Wetters und der Mithilfe zahlreicher Vereinsmitglieder wurde diese Veranstaltung ein voller Erfolg.

Gleitschirmverein Rennsteig  
Dagmar Laackmann

## Noch attraktiver

Die Himmelsstürmer Lahn betreiben auch in der kommenden Saison wieder Gleitschirm- und Drachenschlepp mittels Winde und UL am Flugplatz Ailertchen/Westerwald.

Um den Verein für neue Mitglieder noch interessanter zu machen, haben wir beschlossen, die Aufnahmegebühr - trotz steigender Aufwendungen - zu halbieren. Nähere Infos unter Tel. 06442/7735.

Himmelsstürmer Lahn  
Harald Möglich



## Flieger und Naturschutz

Ausnahmsweise stand bei 16 Drachen- und Gleitschirmfliegern des 1. Hohenhaslacher Fliegervereins nicht der Flugsport im Vordergrund. Auch der Wettergott hatte nach endlosen Tagen

Dauerregen zugunsten der Landschaftspflege ein Einsehen. Bei angenehmen Temperaturen und trockenem Wetter säuberten wir Flieger, ausgerüstet mit Rechen, Besen und Gabeln, die drei Hohenhaslacher Regenrückhaltebecken

und den Pfefferberg von Gras und Unrat. Drei Wochen zuvor hatten wir die teils extrem steilen Gelände mit Sensen, Balkenmähern und Motorsensen gemäht.

Neben nassem Gras wurde auch ein bunter Querschnitt an Müll zusammengetragen, der mancher Mülldeponie oder Autowerkstatt zur Ehre gereicht hätte. Nach fünf Stunden harter körperlicher Arbeit konnte der Arbeitseinsatz unserer Vereinsmitglieder recht zügig beendet werden. Bei einer Vesper, Kaffee und Kuchen diskutierte man noch rege über die getane Arbeit. »Mit dem Arbeitseinsatz im Naturschutz



wollen wir Flieger nach der langwierigen Geländezulassung tatkräftig dokumentieren, daß wir ein Interesse an einer intakten Landschaft im Landschaftsschutzgebiet Stromberg haben und daß es uns nicht nur um das Fliegen geht«, meinte Sonja Heidler, unsere Vereinsvorsitzende. Die Aktion erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Schwäbischen Albverein, der zuvor für die Pflege des Gebietes zuständig war.

1. Hohenhaslacher Flieger  
Jürgen Müller

## Gästeregelung am Brauneck/Lenggries

Tagesmitgliedschaften für Drachenflieger können nach wie vor an der Bergbahnkasse der Brauneckstation gekauft werden, müssen aber ab sofort dem Bergbahnpersonal unaufgefordert vorgezeigt werden. Auch kann man ab jetzt Jahresmitgliedschaften für 50 DM bei der Vorstandschaft des DC Isarwinkels erwerben.

Die Vorstandschaft hat sich seit Anfang des Jahres geändert: 1. Vorsitzender ist nun Franz Bruckschlegel, 2. Vorsitzende Regina Glas, Kassier Hans Schölderle und Schriftführerin Kerstin Wägner.

DC Isarwinkel  
Kerstin Wägner

## Fallschirmspringen

Tandemsprünge - Ausbildung  
Freifallschnuppersprünge

Mai - September in Leutkirch/Allgäu  
Oktober - April in Südspanien

Sonderkonditionen für  
Gleitschirmpiloten

NUGGETS Fallschirmsport Flugplatz Unterzeil  
88299 Leutkirch Tel: 07561-70021 Fax: 07561-70022

## 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)

## Zufriedene Althofdrachen

Nachdem der Sommer 1996 bekanntlich nur an wenigen Tagen für gute Flugbedingungen gesorgt hatte, konnten die Althofdrachen dennoch zufrieden sein: So reichte es den Streckenjägern des Clubs beim Streckencup wenigstens zu einem 6. Platz in der Teamwertung und beim traditionellen Bärenpokal gab es ausnahmsweise gutes Flugwetter. Auch hatte der »harte Kern« des Clubs im entlegenen Eyachtal wieder einmal Gelegenheit, beim jährlichen Hüttenabend das vergangene Flugjahr Revue passieren zu lassen und sich für 1997 einiges vorzunehmen.

Die Althofdrachen  
Fritz Gröner

## Zuviel Wind

Die Sofienhöhe im rheinischen Braunkohlegebiet ist der beste Trainingshügel weit und breit. Eigentlich ein internationaler Flugberg. Man trifft hier Leute aus Holland, Belgien, Aachen, Köln und Düsseldorf.

Der 23.12.1996 war ein idealer Flugtag. Stabiles Hochdruckwetter, Wind aus Ost, 20 km/h. Um 10.30 Uhr nahm ich ermüdende 836 Stufen aus Eisenbahnschwellen unter meine Schuhe, mit dem Ziel, bei Minus 5 Grad ein Viertelstündchen zu fliegen. Ein Drachenflieger und ich waren die einzigen an diesem Morgen. Trotz anstrengendem Anstieg war es bitter kalt.

Nach einem sauberen Rückwärtsstart, 15 Minuten Soaring und einer schönen Landung wollte ich das Ganze noch einmal wiederholen. Inzwischen waren einige andere Flieger vor mir am Startplatz. Da ich als einziger einen Windmesser hatte, ließ ich meine Kollegen wissen, es war noch immer ein 20er Ost. Diese Information wurde dankend angenommen und genutzt. Vor mir gingen zwei Omega 3 und ein Phocus in die Luft. Ich beobachtete die drei eine Weile und machte mich dann ebenfalls wieder startklar. Alles sah gut aus. Zu viert flogen wir etwa eine halbe Stunde. Als die anderen zum Landeplatz flogen, war ich richtig im laminaren Element.

Inzwischen hatte der Wind von Ost auf Nordost gedreht und zugenommen. Als ich mich nach einer Stunde durchgefroren entschloß, den Flug zu beenden, erlebte ich eine böse Überraschung. Mir kam vorher nicht der Gedanke, daß mein Genair 328 dieser Windgeschwindigkeit nicht gewachsen sein könnte. Wie sollte ich meine 100 m über Start vernichten? Für einen B-Stall glaubte ich nicht genug Höhe zu haben, eine Steilspirale hätte mich in ein Gebiet versetzt in dem gefahrloses Landen nicht möglich gewesen wäre.

Es blieb mir noch die Möglichkeit, die »Ohren anzulegen« und mit Beschleuniger den Landeplatz zu erreichen. Mit meinem Schirm erreiche ich damit unter normalen Umstän-

den ein Sinken von 5 m. Nicht so an diesem Tag. Zwar konnte ich nach links und rechts einige hundert Meter fliegen, jedoch nicht einen Meter nach vorne. Inzwischen hatte ich meine Höhe auf 10 m unter Startplatzhöhe abgebaut, aber an ein Fliegen nach vorne war noch immer nicht zu denken. Im Gegenteil. Zehn Meter hinter und fünf Meter unter mir lag der Wirtschaftsweg, den ich erreichen mußte. Mit ca. 3 km/h flog ich kontrolliert rückwärts und konnte gezielt stehend landen.

Also keine Probleme, oder doch?

Dieser Tag hat mir die Grenzen meines Schirmes aufgezeigt. Er hat mir vor Augen geführt, daß die Gleitleistung meines Schirmes nicht mit den heutigen, leistungsfähigeren Schirmen vergleichbar ist. Das Gefühl der Sicherheit, das mir mein Schirm bisher gegeben hat, hat einen Knacks erlitten. Ich wünsche keinem eine Überschätzung seines Materials, aber jedem ein »Happy Landing«.

Manfred Wege

**Anmerkung der Redaktion:** Auch mit modernen Gleitschirmen treten die gleichen Probleme auf, wenn man Windgeschwindigkeiten unterschätzt. Bei Starkwindflügen ist es nötig auf jede Windzunahme zu achten. Höchste Zeit für eine Landung ist, wenn ungebremst und unbeschleunigt keine Vorwärtsfahrt mehr festzustellen ist.

## Pig-Mountain-Cup

Schorsch Höcherl und sein dynamisches Team konnten weit mehr als 100 Teilnehmer aus Nah und Fern motivieren, sich zum Saisonausklang trotz winterlichster Umgebung und Eiseskälte in die Luft zu begeben.

In 4 Klassen wurden beim Punktländewettbewerb Preise im Wert von 10.000 DM ausgeflogen. Fast alle namhaften Schirmhersteller waren zugegen, sponserten Preise und stellten ihre neuesten Flügel zum Testen bereit, so z.B. Airrea, Edel, Montana, Skyline, Turnpoint und nicht zuletzt UP, vertreten durch Weltmeister Stefan Stiegler.

So wurde auf Teufel komm raus geflogen und getestet - und das Niveau der gezeigten Landungen war beachtenswert. Insbesondere die Doppelsitzerklasse fand dieses Jahr enormen Zuspruch.

Der 2. Tag fand seinen Abschluß in einem opulenten Spanferkelessen, garniert mit einer erstklassigen Multi-Media-Show über La Reunion sowie einem Smalltalk mit Karl Slezak über das Verhalten der neuen Schirme beim Sicherheitstraining.

Sowohl Teilnehmer als auch Hersteller waren sich einig: Wir sehen uns nächstes Jahr wieder zum Pig-Mountain-Cup 1997.

Elisabeth, Edwin und Moritz Meierhofer



## 20 Jahre DCL und 20 Jahre Teufelspokal

Das Teufelspokalfliegen des Drachenflugclub Loffenau wird in diesem Jahr am 7. und 8. September stattfinden. Als Ausweichtermin ist der 13. und 14. September vorgesehen. Austragungsort ist das Fluggelände Teufelsmühle in Loffenau. Da der DCL in diesem Jahr sein 20-jähriges Bestehen feiert, wollen wir möglichst viele Piloten ansprechen. Die Aufgaben werden so gestellt, daß sie von Durchschnittspiloten problemlos zu bewältigen sind. Im Vordergrund soll die Freude am Fliegen und nicht Höchstleistung stehen. Trotz minimalem Startgeld wird es auch in diesem Jahr wieder den Teufelspokal, eine künstlerisch gestaltete handgegossene Bronzestatue, sowie weitere Pokale, Medaillen und Urkunden geben. Informationen und Anmeldung sind über den Wettkampfleiter des DCL, Johannes Hahn, Tel. 07224/65092 möglich.

Ab Mitte März, wenn die allgemeine Flugsaison in Loffenau wieder beginnt, sind Gastpiloten (Drachenflieger) in unserem Fluggelände an Wochenenden und Feiertagen wieder gern gesehen. Gute Flugbedingungen findet man in der Regel an Tagen mit Winden aus westlichen Richtungen vor (Wettertelefon: 07083/51385). Ortsfremde erreichen den Pilotentreffpunkt am Landeplatz in Loffenau, wo der vereins-eigene Bus Piloten und Drachen zum Startplatz aufnimmt, entweder über die BAB 5 Karlsruhe-Basel, Ausfahrt Rastatt, Richtung Gaggenau, Gernsbach, Loffenau, nach Ortsschild rechts zum Landeplatz, oder BAB 8 Karlsruhe-Stuttgart, Ausfahrt Karlsbad, Richtung Bad Herrenal, Loffenau, vor Ortsausgang links zum Landeplatz.

Drachenflugclub Loffenau  
Johannes Hahn

Der Hochleister  
mit DHV 2



Als Ergänzung zu unseren wertbeständigen, superleichten Kurzpack-Floatern gibt es jetzt einen traumhaften Hochleister.

Easy zu fliegen, einfach zu landen

Mit VG sowohl schnell- als auch langsamfliegend

Minimales Gewicht, dabei getestet bis +860 kp -450 kp

Flügelrohre oversized  $\varnothing$  62 mm für maximale Leistung und direktes Handling

Robust und langlebig. Alle **Rohre** nahtlos gezogen aus Leg. 7075

Neu entwickelte Finsterwalder-Bauteile für VG, 4-fach Pitch-Kompensator, Querstangen-Spanngriff

integrierte, hochwirksame Swivel

Finsterwalder Wire Tensioning System DGBM für straffe Verspannungen bei allen VG-Stellungen

Schnellmontage-System für Lang- und Mittelpackmaß. Querstange auch am Boden liegend zu spannen

Werkzeuglos austauschbar, gute Ersatzteilversorgung, günstiger Check

**2 m Kurzpacksystem** trotz VG nicht aufwendiger als bei Funfex

**SPEEDFLEX**

Coupon:

- Bitte schickt Unterlagen über den Speedflex
- ich wünsche Kurzpack-Demo eines Speedflex in München (Terminvereinb. erf.)
- ich möchte den Speedflex probefliegen und werde mich zwecks Terminvereinbarung an euch wenden (Leihgeb. DM 80,-, wird bei Kauf erstattet)

Name .....

Str. ....

PLZ/Ort/Tel. ....



Pagodenburgstr. 8, 81247 München, ☎ 089-811 65 28, Fax -814 41 07  
Zweigbetr. CHARLY: Postf. 50, 87637 Seeg, ☎ 08364-1286, Fax -8426

# vereine • briefe

hier stehen Lüftungs	→ I	Einblick eine	auf Fernseh- sende	→ R	Als, nicht Bürozeit	→ T	sehr stark Wind	→ E	→ I	→ N	→ K	→ L	→ A	→ P	→ P	→ E	→ R	genau Einschätzung im Sinne	→ H	→ L
gute Sätze wäre	→ S	→ T	→ R	→ A	→ T	→ U	→ S	→ K	→ E	→ L	→ V	→ I	→ N	→ S	→ T	→ A	→ U	→ H	→ L	→ A
Bestenfalls eine Zister	→ O	→ R	→ B	→ I	→ T	→ T	→ C	→ I	→ R	→ R	→ E	→ N	→ S	→ T	→ A	→ U	→ S	→ T	→ A	→ U
Nieder- schlag ist	→ B	→ O	Gelächel heraus	den Wind dagegen Seite	→ A	→ Z	→ U	→ R	→ G	→ P	→ S	→ G	→ P	→ S	→ T	→ U	→ L	→ V	→ L	→ V
gärtnerische Meine	→ H	→ A	→ G	→ E	→ L	→ Y	→ R	→ C	→ L	→ O	→ U	→ N	→ D	→ B	→ A	→ R	→ O	→ C	→ O	→ C
→ G	→ E	→ L	→ E	→ E	→ L	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E	→ E
→ N	→ I	→ L	→ S	→ O	→ S	→ U	→ T	→ C	→ S	→ T	→ E	→ I	→ L	→ R	→ R	→ R	→ R	→ R	→ R	→ R
→ Z	→ B	→ O	→ L	→ E	→ E	→ L	→ O	→ C	→ A	→ L	→ S	→ T	→ E	→ N	→ S	→ O	→ S	→ O	→ S	→ O
→ U	→ L	→ H	→ A	→ D	→ A	→ D	→ A	→ D	→ A	→ D	→ A	→ D	→ A	→ D	→ A	→ D	→ A	→ D	→ A	→ D
→ A	→ E	→ R	→ O	→ S	→ N	→ I	→ L	→ S	→ E	→ R	→ I	→ O	→ P	→ I	→ P	→ I	→ P	→ I	→ P	→ I
→ S	→ T	→ E	→ I	→ G	→ E	→ N	→ B	→ R	→ E	→ I	→ T	→ E	→ W	→ E	→ R	→ K	→ W	→ E	→ R	→ K
→ H	→ O	→ N	→ R	→ I	→ N	→ C	→ U	→ I	→ C	→ N	→ E	→ B	→ T	→ R	→ T	→ R	→ T	→ R	→ T	→ R
→ N	→ E	→ R	→ V	→ E	→ N	→ E	→ W	→ E	→ S	→ S	→ S	→ H	→ P	→ S	→ A	→ P	→ S	→ A	→ P	→ S
→ R	→ E	→ E	→ G	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S	→ S
→ H	→ R	→ A	→ E	→ I	→ A	→ H	→ S	→ A	→ I	→ G	→ S	→ A	→ L	→ A	→ T	→ S	→ A	→ L	→ A	→ T
→ F	→ I	→ E	→ S	→ L	→ I	→ N	→ G	→ A	→ I	→ R	→ G	→ L	→ O	→ W	→ T	→ A	→ I	→ R	→ G	→ L
→ K	→ N	→ I	→ E	→ S	→ C	→ H	→ O	→ N	→ E	→ R	→ A	→ B	→ S	→ O	→ L	→ U	→ T	→ A	→ B	→ S
→ E	→ U	→ O	→ U	→ N	→ C	→ I	→ N	→ U	→ S	→ G	→ L	→ E	→ I	→ T	→ W	→ I	→ N	→ K	→ E	→ L
→ I	→ D	→ R	→ N	→ G	→ V	→ A	→ R	→ I	→ O	→ V	→ A	→ R	→ I	→ O	→ V	→ A	→ R	→ I	→ O	→ V
→ C	→ H	→ G	→ U	→ N	→ C	→ I	→ N	→ U	→ S	→ M	→ E	→ T	→ E	→ O	→ R	→ I	→ T	→ M	→ E	→ T
→ A	→ V	→ I	→ R	→ U	→ E	→ C	→ K	→ E	→ N	→ W	→ I	→ N	→ D	→ C	→ A	→ C	→ A	→ C	→ A	→ C
→ O	→ E	→ N	→ T	→ R	→ A	→ I	→ N	→ M	→ E	→ N	→ T	→ J	→ U	→ C	→ H	→ U	→ J	→ U	→ C	→ H

## Rätsel Auflösung aus Info 88

Rätsel: Ann Müller

### Clubmeisterschaft und Neuwahlen

Mit dem Schlachtruf: »Jetzt hauen wir den Wettergott in die Pfanne« rief der 1. PCS nach zwei vergeblichen Anläufen seine Mitglieder ein drittes Mal zur Clubmeisterschaft nach Andelsbuch. Und tatsächlich sollte es am Samstag nach dem Wetterbericht trockenbleiben.

Bereits Freitagabend war ein kleines Völkchen von Fliegern am Landeplatz eingetroffen - alle optimistisch, daß es morgen ginge. Bei Sonnenschein am Samstag zeigte es sich, daß konstantes Fliegen und gestandene Punktlandungen den

entscheidenden Vorsprung brachten.

Der Samstagabend war als verspätetes Sommerfest geplant. Doch da rächte sich der Wettergott, es goß in Strömen. Dennoch schmeckten Spanferkel und Faßbier unter den neuen clubeigenen Partyzelten am »Forellenteich« von Herrn Tanna und angesichts der Wetteraussichten konnte es spät werden.

Am nächsten Morgen - immer noch bei Regen - fand die Siegerehrung statt. Verdienter Clubmeister und Gewinner des Wanderpokals wurde Joachim Böckler. Bei den Damen gewann Birgit Kienast. Für das Grau-in-Grau wurden die Ge-



winner mit tollen Preisen entschädigt, welche die Firmen UP, Airea, Ailes de K, Aerotec, Charly, Alfred Bitzer, Blue Sky Flugschule Hochpustertal und Bräuniger großzügig gestiftet hatten.

Die diesjährige Hauptversammlung des 1. PCS verlief zügig ohne kontroverse Diskussionen. Wegen persönlicher oder beruflicher starker Belastung traten einige Vorstandsmitglieder von ihren Posten zurück, so daß eine Neuwahl erforderlich wurde.

Neuer 2. Vorsitzender ist Lorenz Datz, der Clubmeister des Vorjahres. Als Schriftführer stellte sich Thomas Schäfer zur Verfügung, seit 1990 ein Vielflieger. Die Kasse übernahm Roland Kleiser, beruflich sonst für den Umweltschutz tätig und Gleitschirmflieger seit 1988. Mit Joachim Böckler, zuständig für Clubausfahrten, Kai Hintzenstern für das Club-Info und Dietrich Heller für den Verleih von Clubvideos und Literatur stellten sich weitere engagierte, aktive Mitglieder als Beisitzer zur Verfügung.

Dem von Gerhard Hipp gestellten Antrag auf Beschluß einer vorgelegten Ehrenordnung stimmten alle ohne Änderung zu.

1. Parafly-Club Schwaben  
Wolfgang von Brunn

## Handy als Lebensretter

26. Juli 1996, schönes Wetter, wolkenlos, Thermikbeginn gegen 11 Uhr. Wind auf 1500 m bis 6 km/h aus SO. Gegen 14 Uhr stand ich am Startplatz, Schirm ausgepackt, flugfertig angezogen. Wind kam mit ca. 6 - 8 km/h von vorn, leichte Thermik. An diesem meinem Hausberg hatte ich schon stundenlange Flüge hinter mir. Nach ca. 1 Stunde war der Wind und die Thermik dann so weit, daß ich aus dem Stand nach oben gezogen wurde.

Ich bin ca. 20 Minuten im Hangaufwind, verbunden mit Thermik, gesoart, als der Schirm plötzlich in den Sackflug geriet. In direkter Bodennähe hatte ich keine Chance mehr. Der Aufprall war fürchterlich. Ich kann mich erinnern, daß ich nach dem Aufprall noch einmal hochgeschleudert und der Helm vom Kopf gerissen wurde. Dann kullerte ich den

Abhang hinunter. Irgendwann wurde ich durch den Schirm, der sich vermutlich an einem Weidezaunpfahl verheddert hatte, abrupt abgebremst und lag dann mit dem Gesicht nach unten, die Gurte stark gestrafft, im ca. 70 bis 80 cm hohen Farn.

Die Schmerzen in meiner Wirbelsäule waren enorm, Luft zu holen, war fast nicht möglich. Jetzt merkte ich, daß ich gleich das Bewußtsein verlieren würde und mich noch übergeben mußte. Innerhalb von Sekunden war ich durch und durch naßgeschwitzt. Hinterher habe ich versucht, um Hilfe zu schreien, da ich glaubte, kurz vor meinem Absturz Menschen gesehen zu haben. Aus dem Schreien wurde ein Flüstern gegen den Berg und in den Farn.

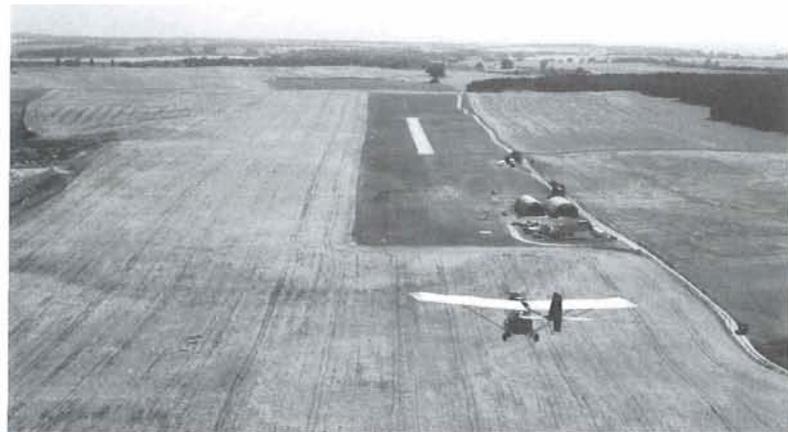
Mein Vater lag zu diesem Zeitpunkt in der Intensiv-Station des Krankenhauses, aus diesem Grund hatte ich an jenem Tag mein Handy dabei, welches ich in einer Tasche um den Bauch trug. Unter enormen Schmerzen habe ich das Telefon herausgekrämt und wie durch ein Wunder auch eine Funkverbindung gehabt (was im Schwarzwald eigentlich selten ist). Die Nummer der Krankenhäuser hatte ich für alle Gebiete, in denen ich häufig fliege, programmiert. Ich habe dann das Krankenhaus angerufen und um Hilfe gebeten. Dreimal mußte ich anrufen, da die Retter mich nicht finden konnten. Beim 3. Mal wurde ich dann direkt über die Leitstelle in den Krankenwagen verbunden, wo ich dem Fahrer eine Wegbeschreibung zu mir geben konnte. Irgendwann stand dann der Notarzt über mir, der dann sofort den Rettungshubschrauber alarmierte. Der Rest war profihaft. Ich wurde mit der Winde in einem Sack hochgezogen, auf einen Landeplatz geflogen, mit der Winde heruntergelassen, auf die Trage gebunden, rein in den Hubschrauber und ab ins Krankenhaus. Diagnose: Wirbelsäulenbruch.

Glück gehabt, viel Glück. Ich kann wieder gehen. Vier Monate sind vergangen. Krankenhaus, Reha-Klinik, jeden Tag Krankengymnastik. Ich arbeite jetzt wieder, sitze auf einem Gummiball, schlafe keine Nacht. Ich denke oft darüber nach, was gewesen wäre, wenn ich keine Funkverbindung gehabt hätte, wenn das Handy im Rucksack gewesen wäre. Niemand war da, keiner hätte was gesehen. Was wäre, wenn ich noch Blutungen oder offene Brüche gehabt hätte. Fazit: Gehe nie alleine zum Fliegen - egal wie gut Du bist. Sage immer, wo Du bist und wann Du zurück sein wirst. Denke mal darüber nach, wie und womit Du eventuell Deinen oder irgendeinen Notfall meldest, sei es beim Mountain-Biken, Gleitschirmfliegen oder sonst was. Denke mal nach, wie oft Du Dich in Gegenden bewegst, in denen ein Telefon ganz schön weit weg ist - und was Du dann tun willst, wenn was passiert.

Ich bedanke mich auf diesem Weg herzlichst bei der Schweizer Rettungsflugwacht, dem Roten Kreuz und all den anderen Helfern.

Herbert Fritz

## Schleppgelände



### Flugplatz Mellenthin/Usedom

Der Sonderlandeplatz Mellenthin, der Fliegerhorst der Freizeitsportpiloten des UFC, liegt in der landschaftlich reizvollsten Gegend Ostvorpommerns, in unmittelbarer Nähe der Oderbucht und der Wald- und Seenlandschaft der Insel Usedom.

Wir sind eine anerkannte Flugschule für Ultraleichtflugzeuge und Hängegleiter, bei uns ist Fallschirmspringen und Modellflug möglich. Der Windenstart der Hängegleiter ist hauptsächlich am Wochenende oder an Sonderflugtagen im kommenden Jahr geplant.

Sie haben die Möglichkeit einen erlebnisreichen Urlaub an der Ostsee zu verbringen. Wir bieten unseren Gästen, mit den Möwen am Küstenstreifen von unserer Hängegleiterstartstelle an der Steilküste in Bansin die Oderbucht aus 1000 ft mit dem eigenen Drachen zu bewundern und den Luftraum Pommeranias genau kennenzulernen.

Absprachen sind mit unserem Platzwart Günter Rütze, Tel. 038378/28690 oder Rita Wittig, Tel. 038371/20767, zu treffen.

Ansonsten können sich in der Saison Interessenten beim UFC auf dem Sonderlandeplatz Mellenthin, Tel. 038379/20239, melden. (»Mellenthin-Info« mit 123,425 MHz).

Wir bieten: Camping im eigenen oder in unseren Wohnwagen bzw. Zelten, Flugsport auf dem Sonderlandeplatz Mellenthin entsprechend Wetterlage, viel Spaß und gute Laune mit unseren Freizeitpiloten.

Usedomer Fliegerclub  
Wolfgang Sauer

### Raum Hannover

Der Drachenflug-Sportclub Weserbergland besitzt seit drei Jahren einen Flugplatz südlich von Hannover. Von März bis Oktober wird an den Wochenenden regelmäßig Flugbetrieb für Drachen und Gleitschirme durchgeführt, dazu stehen zwei vereinseigene Schlepptrikes zur Verfügung, Startleiter, Windenfahrer und UL-Pilot werden vom Verein gestellt. Mit dem UL an die Basis geschleppt, sind Stunden-Flüge eher die Regel als die Ausnahme. 1996 sind drei Flüge für den Deutschen Streckenflugpokal mit jeweils über 100 km gelungen.

Der DSW besteht zur Zeit aus 55 Mitgliedern, darunter auch 5 Gleitschirmflieger, und bietet die Möglichkeit, ohne großen organisatorischen Aufwand zu fliegen. Hinfahren, aufbauen, losfliegen. Die Zeiten der umständlichen Absprachen sind vorbei, zu festgelegten Zeiten ist immer jemand anwesend.

Unser Flugplatz hat sich zu einem Treffpunkt entwickelt, zu dem man auch fahren kann um zu klönen. Ein zusätzlicher Aspekt ist das Training, das bei regelmäßigen Fliegen die Sicherheit stark erhöht. Gastflieger und Neumitglieder sind uns herzlich willkommen.

Kontakt: Edgar Steffen, Tel. 0511/774764, Heiner Rodewald, Tel. 05156/7179 oder <http://home.t-online.de/home/Edgar.Steffen/dsw.htm>.

### Mömerzheim/Raum Bonn

Die Windengemeinschaft Mömerzheim lädt alle Fliegerfreunde zur Saisonöffnung in das Fluggelände nach Mömerzheim, Raum Bonn, ein. Es stehen Schleppstrecken mit bis zu 1400 m für alle Windrichtungen zur Verfügung. Drachen- und Gleitschirmpiloten sind uns jederzeit willkommen.

Informationen über Schleppaktivitäten und sonstige Rückfragen werktags von 8.00 bis 16.00 Uhr unter 0228/572349 oder 572077, sowie nach Feierabend unter 0228/347090.

Windengemeinschaft Mömerzheim  
Hans Koch



**D**ie Wichtigkeit körperlicher Fitneß ist im Gleitschirmsport umstritten.

Trainingsfans bereiten sich durch ein ausgeklügeltes Trainingssystem auf den Beginn der Thermikzeit und auf weite und lange Flüge vor. Die Gruppe derer, die jeden zehnjährigen Fußmarsch zum Startplatz als Zumutung empfinden und davon überzeugt sind, daß, wer alleine sitzen auch fliegen kann, sieht das natürlich anders. Bewiesenermaßen gibt es ja solche Tage, an denen das »Konditions Wunder« frustriert abgelesen seine Muskeln aus dem Overall schält, während sich der »Bierbauch« immer noch vergnügt knapp unterhalb der Wolkenbasis bewegt.

Sollte sich die Idee einiger Franzosen allerdings durchsetzen, ist für diese Piloten dann Schluß mit Lustig! Haben besagte Erfinder doch einen Tretantrieb entwickelt, der einen großen Propeller antreibt - kräftiges Strampeln soll mehrere Gleitzahlen bringen. Das wird toll. Endlich braucht man sich nicht mehr zu überlegen, ob man zum Fliegen oder zum Mountainbiken geht. Vermutlich etwas weniger schön ist der große Propeller quasi als dauern-

des Brett vorm Hirn, allerdings auch nicht für jeden ungewohnt...

**I**ch glaube zwar nicht, daß der Fußantrieb der Auslöser war: In diesem Winter hat bei vielen Streckenpiloten der Trainingswahn eingesetzt. Hanteln, Bauchtrainer, Besuche in Fitnessstudios und Langlaufen bestimmen angeblich den Tagesablauf einiger Ehrgeizlinge. Da werden die Schirmhersteller die bisherigen Bremsleinen, gefertigt im Durchmesser für Spatzenarme, durch Kabel ersetzen müssen.

**G**ar nichts nützt der beste Trainingszustand allerdings, wenn das Wetter nicht mitspielt. Regenwetter frustet nicht nur, sondern hat angeblich sogar zu schweren Persönlichkeitsveränderungen geführt. War doch - unbestätigten Gerüchten zufolge - einer, der die letzten Monate im »sonnigen Süden« verbrachte, als Frosch zurückgekehrt. Ihm selbst war es gar nicht so aufgefallen, einzig seine quakende Stimme und der etwas hüpfende Gang irritierten ihn. Als er aber beim letzten Clubabend den Fliegerkameraden von »vielen Schönwettertagen, Wärme« usw. erzählen wollte, glaubte ihm keiner, hatten

doch alle Daheimgebliebenen täglich aufs Satellitenbild gestarrt und immer erleichtert aufgeatmet, wenn vom Mittelmeertief die Rede war. Da aber auch immer alle lachten, wenn sie ihn ansahen, schaute er Zuhause in den Spiegel. Ehrlich gesagt, braun war er diesmal nicht geworden wie die Jahre zuvor, eher grün.

**W**arum so viele zum Fliegen immer tausende von Kilometer fahren, frage ich mich - obwohl auch immer dabei - sowieso. Eigentlich müßten wir doch nur unterm Christbaum solange warten, bis in der ersten Januarhälfte der Stubai-Cup ist. Ist doch dort immer schönsten Wetter, die Sonne brennt vom Himmel und die ausgeaperten Südhänge produzieren schon ganz nette Ablösungen! Während die Skifahrer über Eisplatten kratzen, drehen die Schirmflieger hoch überm Startplatz.

**S**o wie wir unseren Skigebieten Winter mit mehr Schnee gönnen würden, gönnt man ja auch den Südländern das lebenswichtige

Wasser. Sechs Jahre hatte es dort kaum mehr geregnet, die Wüste war nahe. Andererseits könnte doch der Herr Fremdenverkehrsdirektor dafür sorgen, daß die Regnerie nicht gerade dann ist, wenn wir fliegen wollen.

**A**uch in der Flugsaison '97 wird wieder das Wetter der wichtigste Faktor sein. Die ganze Weiterentwicklung im Flugsport, seien es Schrägkammern, Liegesitze oder auch GPS, bringen einen keinen Kilometer weiter, wenn die Sonne nicht mitspielt. Würden wir allerdings im Märchenland leben, in dem jeden Tag der Planet vom Himmel lacht, der Wind immer säuselt, die Wolkenstraßen endlos sind und vor allem der monatliche Scheck ohne zu arbeiten eintrifft, wer weiß, ob das Fliegen wirklich schöner wäre. Gerade weil in unseren Breiten die Tage so selten sind, in denen mehrstündige Flüge möglich sind, ist die Freude darauf und das Erlebnis besonders groß. Wenn es 1997 mindestens doppelt so viele gute Flugtage geben würde wie '96, wären wir ja schon zufrieden.

# RETYRANESSE





Kontrolle unterm Lichttisch

## Von Christoph Haub

Foto: Robert Klöckner

Nach Kollisionen, Gerätestörungen oder Gerätebruch, kann der Rettungsschirm die einzige Möglichkeit sein, ohne ernste Verletzungen davonzukommen. Trotzdem wird dieser Lebensretter oft sehr lieblos behandelt. Über die Funktion wissen viele kaum Bescheid, auch gibt es deutliche Unterschiede im praktischen Nutzen. **Christoph Haub** stellt uns die verschiedenen Systeme und Materialien vor, befaßt sich mit den Auslösesystemen, Anbringungsarten und der nötigen Pflege.

Drachen- und Gleitsegelrettungskappen sind häufig identisch. Für den Einsatz im Drachenbereich ist eine lange Hauptverbindungsleine notwendig, damit die Kappe außerhalb des Drachensegels zum Tragen kommt und sich nicht in Bauteilen des Drachens verhängen kann. Gleitschirm-Hauptverbin-

dungsleinen sollten kurz wie möglich gehalten werden, damit die Kappe nach der Öffnung unter dem Gleitschirm öffnet.

Da sich aufgrund der verschiedenen langen Hauptverbindungsleinen unterschiedliche Entfaltungsstöße und Öffnungszeiten ergeben, werden Gleitschirm- und Drachenrettungsgeräte gesondert getestet und zugelassen. Zulassungsnummern für Rettungsgeräte beginnen immer mit den Zahlen »02«. Bei Gleitschirmsystemen wird vor die Zulassungsnummer immer ein GS gedruckt. Dank der neuen Zulassungsplaketten kann man anhand der aufgedruckten technischen Daten erkennen, um welches Rettungssystem es sich handelt.

Bei manchen Rettungsfallschirmen ist es möglich, sie in einen Gleitschirm- oder Drachenrettungsschirm umzubauen.

en. Auskünfte hierzu erteilt der jeweilige Hersteller.

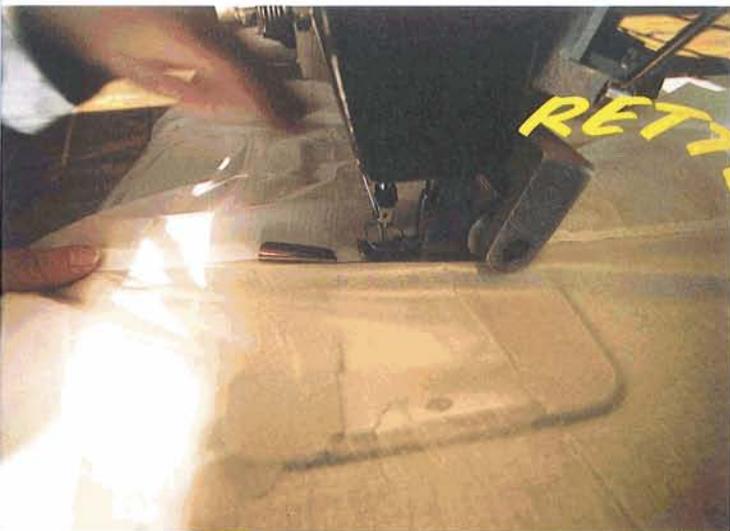
Für doppelsitziges Drachen- und Gleitschirmfliegen gibt es mittlerweile viele Rettungssysteme, die für die höhere Anhängelast ausgelegt sind.

Es werden verschiedene Materialien und Bauarten bei der Entwicklung und Herstellung von Rettungsfallschirmen verwandt. Stets angestrebt wird hierbei eine leichte und doch konstruktiv stabile Bauweise, schnellstmögliche Öffnungszeit, geringe Sinkgeschwindigkeit bei voller Anhängelast und unkomplizierte Auslösung des Systems.



### Materialien

Die meisten Hersteller verwenden in Deutschland produziertes, luftdurchlässiges wie auch luftundurchlässiges (F11) Fallschirmtuch.



Produktion



Vergleich Seitencontainer, Frontcontainer



Integrierter Seitencontainer

**Luftdurchlässiges Gewebe** vermindert die auf den Piloten übertragende Belastung beim Entfaltungsstoß. Ca. 190 Liter Luft pro qm können durch dieses Gewebe entweichen und vermitteln dem Piloten dadurch eine »angenehme« Öffnung der Kappe. Konstruktiv sehr aufwendig ist es, die wegen dieses Gewebes höhere Sinkgeschwindigkeit durch einen speziellen Zuschnitt der Kappengeometrie auszugleichen. Auf Verstärkungsbänder über den Kappnähten kann bei diesem Material verzichtet werden, die Kappe erhält dadurch ein geringes Eigengewicht und Packvolumen.

Durch die Verwendung von **luftundurchlässigem Gewebe** wird eine geringere Sinkgeschwindigkeit erzielt, man muß jedoch auf einige Punkte bei der Konstruktion Rücksicht nehmen, die dieses Gewebe bei den Herstellern nicht gerade beliebt machen. Der erheblich höhere Entfaltungsstoß (keinerlei Entweichen des Staudruckes durch das Kappengewebe) zwingt den Konstrukteur, Verstärkungsbänder über den Kappnähten und in die Kappe mit einzunähen. Zusätzlich sollten Entfaltungsdämpfer in das System mit eingebaut werden, die nach einer Notauslösung erneuert werden müssen.

Die Verwendung von luftundurchlässigem Gewebe bietet sich bei Doppelkappensystemen an, da der beim Entfaltungsstoß auftretende Luftstrom durch die oberen Kappenöffnungen entweichen kann und somit um ein Vielfaches verringert wird. Für die Fallschirmpacker ist dieses Gewebe besser zum Greifen, da es nicht so rutschig ist wie luftdurchlässiges Gewebe.

## Bauarten

Seit Mitte der 80er Jahre setzte sich die Verwendung von **Mittelleinen** in den Rundkappenschirmen durch. Bei dem mit Hilfe der Mittelleine heruntergezogenen Kappenscheitel kann sich die Kappe schneller mit Luft füllen, die Öffnungszeit verringert sich daher erheblich.

Einer Revolution im Drachen- und Gleitschirm-Rettungsschirmbau gleich, kam 1992 die **Doppelkappe** auf den Markt. Doppelkappen haben gegenüber der ursprünglichen Rundkappe erhebliche Vorteile. Wie vorher bereits erwähnt, mindern die im oberen Kappenbereich entstandenen Kappenöffnungen den Entfaltungsstoß um ein Vielfaches. Beim Füllvorgang konnte vorher die einströmende Luft nur durch die Kappenbasis in die Kappe gelangen und sie öffnen. Durch die Doppelkappenöffnung wird nun die Kappe während des Streckvorganges auch im oberen Drittel angeströmt und zur Entfaltung gebracht. Dies ergab in Verbindung mit der bewährten Mittelleine eine erhebliche Verkürzung der Öffnungszeit.

Ist die Kappe gefüllt, kann die Luft gleichmäßig durch die Doppelkappenschlitze ausströmen und muß nun nicht mehr zur Basis »herausschwappen«. Die Pendelstabilität dieser Doppelkappen, auch in sehr turbulenten Verhältnissen, hat sich schon mehrfach bestätigt. Desweiteren erhält die Kappe durch die Doppelkappenöffnungen eine weitere Widerstandsfläche, die die Sinkgeschwindigkeit verringert.

**Steuerbare Rettungsfallschirme** sind seit Jahren in der Erprobung. Die **Rundkappen** sind aufgrund ihrer sehr geringen Vorwärtsfahrt nur bedingt steuerbar und ermöglichen daher keine sehr schnellen Richtungsänderungen.

**Flächenschirme** wie die altbewährte Rogalloform haben ausreichend Vorwärtsfahrt und sind gut steuerbar. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß solche Rettungssysteme ein hohes Maß an Erfahrung des Benutzers voraussetzen und daher nur mit einer ausführlichen Einweisung (Probeauslösung unter Aufsicht von Fachpersonal) betrieben werden sollten. Um diese Kappenart störungsfrei zu steuern, ist es ratsam, die Gleitschirmkappe mittels Trennkarabinern vom Gurt zu trennen. Dieser Vorgang bedarf ebenfalls einer ausführlichen Erprobung des Betreibers. Bis zum heutigen Tage gibt es kein steuerbares Flächenrettungsgerät, welches vom DHV zugelassen wurde.



## Auslösesysteme

Es gibt verschiedene Auslösesysteme für die Rettungsschirme, die für eine schnelle Öffnung hilfreich sind. Ein kräftiger und gut bedachter **Wurf des Rettungsschirmes** im Innencontainer in den freien Luftraum ist die bewährte und meistens auch genügend schnelle Art das System zu öffnen. Dieser Vorgang muß jedoch öfter durch eine Probeauslösung am Boden geübt werden. Bei Trainingswürfen in Turnhallen sieht man gelegentlich verzweifelte, schweißgebadete Piloten an der Decke hängen, die ihre Außencontainer nicht öffnen können. Auch beobachten wir immer wieder Piloten, die ihren Innencontainer mit ausgestrecktem Arm von sich weg halten und den Schirm aus dem Innencontainer schütteln. Dies ist nicht im Sinne der Erfinder. Der Rettungsschirm muß so zügig wie möglich gestreckt werden, damit sich die Fangleinen, die Hauptverbindungsleine und die Kappe selbst ohne Verwicklung öffnen können.

Dieser Vorgang muß öfter, besser mehrmals während jeden Fluges mental durchdacht werden. Nur ein richtiges Verständnis über sein Rettungssystem ermöglicht eine schnellstmögliche und reibungslose Rettung.

Es gibt eine Auslösung, die dem Piloten den Wurf des Innencontainers abnimmt. Der Pilot muß lediglich einen Griff, der sich an seiner Schulter in einer gut erreichbaren Position befindet, ziehen. Dadurch wird der Verschuß-

splint des Außencontainers, der sich am Rücken befindet, geöffnet und eine starke **Springfeder** mit einem umhüllenden kleinen Fallschirm springt in den Luftraum. Dieser kleine Fallschirm füllt sich blitzartig mit Luft und bleibt wie ein Haken in der Luft stehen. Der Innencontainer wird herausgezogen und der Rettungsschirm kann sich schnell öffnen. Dieses System kennt man aus dem Fallschirmsport und es wurde bisher durch kein besseres ersetzt. Probleme bereitet die Situation, wenn der Pilot in die Gleitschirmkappe fällt oder nach einer Kollision der Raum in Auslöserichtung der Feder nicht frei ist. Die Feder würde wirkungslos hinter dem Piloten in der Gleitschirmkappe liegen oder abgebremst werden. Für diese Situation muß dem Piloten die Möglichkeit offen sein, den Innencontainer auf die übliche Art und Weise in den freien Luftraum zu werfen.

**Raketenbetriebene** Auslösesysteme versprechen die denkbar schnellste Streckung des Rettungsschirmes. Die vollständige Streckung des gesamten Systems erfolgt in weniger als einer halben Sekunde. Dies sind Vorteile, die man nicht von der Hand weisen kann. Nur ein kräftiger Zug (unter 8 kg) am Auslösegriff ist nötig, den Rest erledigt der Raketenantrieb. Auch hier besteht die bereits vorher beschriebene Möglichkeit, daß die Flugbahn der Rakete durch Hindernisse (z.B. Gleitschirmtuch oder ähnliches) gestört ist und die Raketen (sowohl mit Preßluft als auch pyrotechnisch betriebene Raketen) nicht ausreichend Kraft haben, durch die Gleitschirmkappe zu schießen. Hier kann der Pilot ebenfalls auf das altbewährte Wurfsystem zurückgreifen. Hierbei ist es jedoch ein Vorteil, wenn die Rakete vom Innencontainer getrennt wird, damit das Wurfpaket nicht unnötig schwer ist.

Die Rakete sollte nicht am Rettungsschirm verbleiben. Dies kann dazu führen, daß sich die Rakete um die Leinen des Rettungsschirms wickelt und somit dem Rettungsschirm eventuell »die Luft abdreht«. Dies gilt übrigens auch für Innencontainer, die aus Sparungsgründen an der Kappe befestigt werden. Es sollte jedem 35 DM wert sein, dieses bestehende Risiko

The Art of flying

Swing GmbH  
Badfeldring 25  
D - 82290 Landsberied

☎ 08141-21730 Fax 08141-16939

Email: [swing-paragliders@t-online.de](mailto:swing-paragliders@t-online.de)  
Web: <http://home.t-online.de/home/0814116939/>





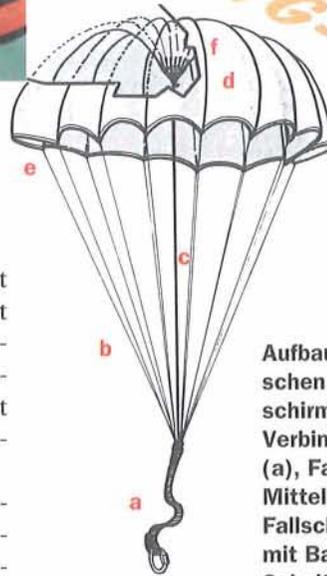
Sollbruchsnur



RETTUNGSSCHIRME



Rotor



**Aufbau eines typischen Rettungsschirmes:**  
**Verbindungsleine (a), Fangleinen (b), Mittelleine(c) und Fallschirmkappe(d) mit Basis (e) und Scheitel(f).**

auszuschalten. Bisher ist ein Betrieb mit Raketenmotoren nur in Verbindung mit speziellem Rettungssystem und Gurtzeug möglich. Dies verteuert die Angelegenheit, denn so mancher Pilot trennt sich nur ungern von seinem geliebten »Sessel«.

Für Drachen gibt es schon seit längerem Raketensysteme aus den USA. Diese haben eine übermäßig starke Leistung und bedürfen einer speziellen Ausbildung. Außerdem dürfen diese Raketen nicht in Seilbahnen und Flugzeugen mitgeführt werden. In Deutschland sind sie nicht zugelassen.

Für die DHV-Zulassung ist eine Prüfung durch den TÜV Bayern und das Bundesamt für Materialforschung Voraussetzung. Bei diesen Tests werden verschiedene Situationen getestet und es wird sichergestellt, daß sich der Betreiber oder eine andere Person durch ein Raketensystem keine schwerwiegenden Verletzungen zuführen kann.



## Plazierung

Es werden verschiedenen Varianten zur Unterbringung des Rettungsgerätes an oder in Gurtzeugen angeboten. Bei neueren **Drachengurtzeugen** hat sich im Laufe der letzten Jahre die seitliche Anbringung durchgesetzt. Durch speziell geformte Seitencontainer und verbesserte Auslösegriffe ist es nun auch mit beiden Händen möglich, den seitlich gelegenen Rettungsschirm zu aktivieren. Der Vorteil gegenüber der Frontanbringung liegt darin, daß man sich tiefer hängen kann und damit Handlungsvorteile hat.

Im **Gleitschirmbereich** werden weit aus mehr Varianten angeboten. Die Anbringung **auf dem Rücken** hat den Vor-

teil, daß man beim Laufen nicht behindert wird, und ist aerodynamisch günstig, birgt jedoch einige Unannehmlichkeiten:

- Die meisten Rückencontainer sind nur mit einem Auslösegriff zu öffnen, wobei es häufig nur mit einer Hand möglich ist, diesen zu aktivieren.
- Die bei einer Spirale auftretenden Zentrifugalkräfte sind uns allen wohl bekannt. In einer Notsituation wird man froh sein, mit beiden Händen an den Auslösegriff zu kommen.
- Der Weg von der Containermitte auf dem Rücken bis zu einer gut erreichbaren Position des Auslösegriffes ist meistens sehr lang. Nach dem Öffnen des Außencontainers baumelt der Wurfcontainer an der langen Verbindung zum Griff, so daß ein kontrolliertes Wegwerfen des Rettungsschirmes erschwert wird.

Außencontainer die **an der Seite** des Gurtes angebracht sind und mit einem gut erreichbaren Griff versehen sind, ermöglichen auch, mit beiden Händen das System zu öffnen und zu werfen.

Bei **unter dem Sitz** angebrachten Geräten ist besonders darauf zu achten, daß der Fußstrecker, bzw. Beschleuniger sich nicht verheddern kann.

Wichtig für ein schnelles und kon-

trolliertes Werfen des Rettungsschirmes ist ein gut sichtbarer und im Sichtfeld liegender Auslösegriff, ein leicht zu öffnender Außencontainer und eine so kurz wie möglich gehaltene Verbindung zwischen Wurfcontainer und Griff.



## Innencontainer und Gurtzeug

Die Kompatibilität der verschiedenen Innencontainer mit den Drachen- und Gleitschirmgurten ist in den letzten Jahren erfreulich verbessert worden. Rettungsschirmhersteller bringen seit 1992 stets eine Schlaufe in der Mitte des Innencontainers an. Gurthersteller liefern stets einen Auslösegriff für den Außencontainer mit, der in die Innencontainerschlaufe eingeknüpft werden kann. Falls aufgrund eines älteren Innencontainers oder Gurtes eine solche Verbindung zwischen den Bauteilen nicht möglich sein sollte, auf keinen Fall rumbasteln. Eine unzureichende Verbindung könnte zerreißen. Nach jedem Einpacken des Rettungsschirmes in den Außencontainer eine Probeauslösung am Boden durchführen.

Die Verbindung der Hauptverbindungsleine mit dem Gurtzeug sollte stets, wie im Gurtzeugerätehandbuch beschrieben, durchgeführt werden. Zusätzliche Karabiner zwischen dem Drachengurt und der Hauptverbindungsleine sind seit der Einführung von geschmiedeten Stahlkarabinern nicht mehr zwingend nötig, aber vermitteln doch ein gutes Gefühl. Die Verwendung von Wirbeln kann das Eindrehen der Fangleinen des Rettungsgerätes bei Gerätebrüchen wirksam verhindern.



## Sicherungsschnur

Seit Januar 1995 schreibt der DHV einen Sollbruchfaden zur Sicherung der Verschlusssplinte vor. Jeder Pilot muß den ordnungsgemäßen Verschuß seines Rettungssystems vor jedem Flug kontrollieren. Im Flug kann es jedoch zu Verformung des Außencontainers oder zu zufälliger Berührung des Auslösegriffes kommen. Der 5-kg-Sollbruchfaden verhindert das ungewollte Öffnen des Systems und ist im Notfall leicht zu öffnen. Es darf nur ein vom Hersteller freigegebener Faden verwendet werden.



## Packen und Prüfen

Das Neupacken von Rettungsschirmen muß autorisierten Fachkräften überlassen werden. Diese Fachkräfte allein wissen, worauf es bei dem jeweiligen Rettungsschirm ankommt. Entscheidende hundertstel Sekunden Öffnungszeit des Systems können über Leben und Tod entscheiden.

Immer wieder werden den Herstellern Rettungsschirme vorgelegt, die von Selbstpackern mit sehr wenig Übung gepackt wurden. Viele dieser Systeme würden nicht innerhalb der geforderten 60 m Öffnungshöhe tragend öffnen. Gravierende Fehler werden beim Packvorgang gemacht, wenn nicht ein absolut lückenloses Verständnis über das System besteht.

Fatal ist der Glaube, einen Rettungsschirm anhand des Betriebshandbuches packen zu wollen. Um eine ausreichende **Routine** zu erhalten, ist es vonnöten, jährlich viele Rettungsschirme zu packen.

Vertraut Euren Lebensretter niemandem an, der sich nicht auf dem System des jeweiligen Herstellers auskennt.

**Packintervalle**, die der Hersteller vorschreibt, müssen eingehalten werden.

**Gummiringe** zur Fixierung der Fangleinen müssen bei jedem Packvorgang erneuert werden. In Verbindung mit Feuchtigkeit und durch Alterung können sich diese Gummis auflösen und werden zu einer Art von Klebstoff, der die Fangleinen gefährlich verkleben kann. Stets die vom Hersteller vorgeschriebenen Gummiringe verwenden.

Hauptfeind jedes Rettungsgerätes ist

**Feuchtigkeit.** Feuchte Wiesen, Schneeflächen, feuchte Keller oder feuchte Autokofferräume sind keine Orte, an denen Rettungsgeräte lagern sollten.

Die Fallschirmseide ist wie eine Art Schwamm, der jedoch die Feuchtigkeit nicht durch »Drücken« wieder freiläßt. Der Schirm kann derart verkleben, daß er sich nicht entfalten kann. Daher bei Verdacht auf Feuchtigkeit den Schirm lüften, trocknen und neu packen lassen.

Der Rettungsschirm ist kein Windspiel, mit dem man sich in der Abendbrise die Zeit am Landeplatz vertreibt. Das Kappengewebe ist gegen mechanische **Verletzungen** äußerst empfindlich. Kleine Steine in der Wiese, Sträucher oder gar Zäune können die Kappe sofort unbrauchbar machen. Schon geringe Faserverletzungen können bei einem Entfaltungsstoß zum Versagen des gesamten Schirmes führen.

Rettungsfallschirme für Drachen- und Gleitsegelpiloten unterliegen nicht der Nachprüfpflicht. Es ist jedoch ratsam die Empfehlung vieler Hersteller, alle 2 Jahre einen **Generalcheck** durchführen zu lassen, einzuhalten. Die Schirme werden dabei auf ihre volle Lufttuchtigkeit hin überprüft und durchleuchtet. Kleinste, mit bloßem Auge nicht sichtbare Verletzungen des Gewebes werden somit sichtbar und können von Fachpersonal behoben werden. Laut Aussage verschiedener Hersteller finden sich bei diesen Checks immer wieder Beschädigungen, die durch Feuchtigkeit, verklebte Gummis und mechanische Einwirkung durch die Außencontainerhülle auf die Kappe entstanden sind.

Rettungsschirme haben in der Regel eine **Gebrauchsdauer** von ca. 10 Jahren.

In der Regel ist der Preisverfall bei einem Rettungsschirm 110 DM pro Jahr, zuzüglich Wartungsarbeiten. Ein Neukauf nach dieser Zeit lohnt.

Empfehlenswert ist die Teilnahme an einem **Sicherheitsseminar** für Gleitschirmpiloten. Hier wird der richtige Umgang mit dem Rettungsschirm in Theorie und Praxis gelehrt. ▽



...es soll Piloten geben,  
die mehr Spaß  
als Andere haben!

*Swing*  
The Art of flying

Swing GmbH  
Badfeldring 25  
D - 82290 Landsberied

☎ 08141-21730 Fax 08141-16939

Email: [swing-paragliders@t-online.de](mailto:swing-paragliders@t-online.de)  
Web: <http://home.f-online.de/home/0814116939/>

# Prüfungskalender 1997

Bitte mindestens 3 Wochen vor dem Prüfungstermin beim Organisator anmelden. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Der Kalender wird laufend ergänzt.

Anmeldungen: Piloten, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich direkt an den Organisator.

Wichtig: Nur wer alle erforderlichen Unterlagen bei der Prüfung vorlegen kann, ist teilnahmeberechtigt.

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator,Telefon
08.02.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
08.02.97	Prechtal	HG,GS	T,P,A,B	Prüfzentrum Südwest, 07685/1050
15.02.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
15.02.97	Unterwössen	GS	T,A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
16.02.97	Kössen	GS	P,A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
21.02.97	Wallberg	GS	T,P,A,B,WS	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
22.02.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
22.02.97	Bad Harzburg	HG,GS	T,A,B,WS,WF,Pass,F	Harzer GSS, 05322/1415
23.02.97	Bad Harzburg	HG,GS	P,A,B,WS,WF,Pass	Harzer GSS, 05322/1415
24.02.97	Stuttgart - Hofen	HG,GS	T,A,B,Funk	Luftikus, 0711/537928
01.03.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
01.03.97	Herborn	HG,GS	T,A,B,WS,WF	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
01.03.97	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
02.03.97	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, 06654/353
05.03.97	Dürnau	HG,GS	T,A,B,WS,WF, F,Pass	Flugschule Göppingen, 07164/12021
07.03.97	Karlsruhe	GS	T,A,B	Gleitschirmschule Löffler, 0721/378878
08.03.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Heinz Fischer, 08362/37038
09.03.97	Zillertal (A)	HG,GS	P,A,B,WS,WF,Pass	Flugschule Göppingen, 07164/12021
15.03.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Heinz Fischer, 08362/37038
15.03.97	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A,B	Gleitschirmschule Löffler, 0721/378878
15.03.97	Bad Salzungen	HG,GS	T, Alles	Prüfz. Mitte, 06654/353
15.03.97	Prechtal	HG,GS	T,P,A,B	Prüfz. Südwest, 07685/1050
16.03.97	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, 06654/353
22.03.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
25.03.97	Stuttgart - Hofen	HG,GS	T,A,B,Funk	Luftikus, 0711/537928
28.03.97	Herborn	HG,GS	T,A,B,WS,WF	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
28.03.97	Wasserkuppe	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, 06654/353
29.03.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
29.03.97	Herborn	HG,GS	PWS,WF	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
29.03.97	Wasserkuppe	HG	P,Berg,A,B	Prüfz. Mitte, 06654/353
30.03.97	Weinheim	HG,GS	T,A,B,Funk,WS,WF	FS Sunrise, 06201/182911
30.03.97	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, 06654/353
31.03.97	Bad Salzungen	HG,GS	A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, 06654/353
31.03.97	Südtirol (I)	GS	P,A,B	Luftikus, 0711/537928
31.03.97	Bad Schönborn	HG,GS	PWS,WF	FS Sunrise, 06201/182911
03.04.97	Unterwössen	GS	T, A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
04.04.97	Südtirol (I)	GS	T, A,B, F,Pass	GSS Wagner, 0721/515363
04.04.97	Wallberg	GS	T,P,A,B,WS	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
04.04.97	Kössen	GS	P,A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
05.04.97	Südtirol	GS	T,A,B,Pass	Flugschule Frank, 07191/65475
05.04.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
05.04.97	Meransen	GS	T,Alles	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
05.04.97	Südtirol (I)	GS	P,A,B,Pass	GSS Wagner, 0721/515363
06.04.97	Südtirol	GS	P,A,B,Pass	Flugschule Frank, 07191/65475
06.04.97	Meransen	GS	P,A,B,Pass	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
08.04.97	Südtirol	HG,GS	T,A,B,Pass	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
09.04.97	Südtirol	HG,GS	P,A,B,Pass	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
11.04.97	Garmisch-Part.	GS	T,A,B,Funk,Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
12.04.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
12.04.97	Bad Harzburg	HG,GS	T,A,B,WS,WF,Pass,F	Harzer GSS, 05322/1415

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator,Telefon
12.04.97	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, 06654/353
12.04.97	Prechtal	HG,GS	T,P,A,B	Prüfz. Südwest, 07685/1050
12.04.97	Unterwössen	GS	T,A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
12.04.97	Garmisch-Part.	GS	P,A,B,Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
13.04.97	Zillertal (A)	HG,GS	P,A,B,WS,WF,Pass	Flugschule Göppingen, 07164/12021
13.04.97	Bad Harzburg	HG,GS	P,A,B,WS,WF,Pass	Harzer GSS, 05322/1415
13.04.97	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, 06654/353
13.04.97	Kössen	GS	P,A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
18.04.97	Karlsruhe	GS	T,A,B	Gleitschirmschule Löffler, 0721/378878
19.04.97	Berlin	HG,GS	T,A,B,WS,WF,F,Pass	Flugschule Lukas Bader, 030/3231598
19.04.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
20.04.97	Saarmund	HG,GS	P,A,B,WS,WF,Pass	Flugschule Lukas Bader, 030/3231598
23.04.97	Birkenau	GS	T,A	Flugschule Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
26.04.97	Schaurain/Rohrd.	HG,GS	T,P,Schlepp A,B,WS, V	Bürger Rudl, 08032/8134
26.04.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
26.04.97	Meransen	GS	T,Alles	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
26.04.97	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, 06654/353
27.04.97	Tegelberg	HG,GS	T,P,A,B	Flugschule Tegelberg, 08367/598
27.04.97	Meransen	GS	P,A,B,Pass	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
27.04.97	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, 06654/353
02.05.97	Dürnau	HG,GS	T,A,B,WS,WF, F,Pass	Flugschule Göppingen, 07164/12021
02.05.97	Greifenburg	HG,GS	T,A,B	FS Sunrise, 06201/182911
02.05.97	Verbier (CH)	GS	T,A,B,WS,F	Hot Sport Gerkau & Fehlings, 06421/12345
03.05.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038

## Fluglehrerausbildung

### LEHRGANGSKALENDER

23.03. - 26.03.1997	D/GS	Fachlehrer Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
08.04. - 09.04.1997	D/GS	Fachlehrer Passagier-Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
22.04. - 23.04.1997	D/GS	Fachlehrer Stufenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
27.05. - 28.05.1997	D	Fachlehrer UL-Schlepp Horst Barthelmes 06654/353
11.09. - 12.09.1997	D	Fachlehrer UL-Schlepp Horst Barthelmes 06654/353
23.09. - 24.09.1997	D/GS	Fachlehrer Passagier-Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
07.10. - 08.10.1997	D/GS	Fachlehrer Stufenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
04.11. - 07.11.1997	D/GS	Fachlehrer Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353

### Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Vorauswahlprüfungen können ab sofort bei folgenden Prüfzentren absolviert werden: Horst Barthelmes, Tel. 06654/353, Fax 06654/7771; Rudel Bürger, Tel. 08032/8134, Fax 08032/8134; Waldemar Obergfell, Tel. 07685/1050, Fax 07685/1061; Anni Rehl, Tel. 0043/3687/81880, Fax 0043/3687/81346.

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator,Telefon
03.05.97	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A,B	Gleitschirmschule Löffler, 0721/378878
03.05.97	Prechtal	HG,GS	T,P,A,B	Prüfz. Südwest, 07685/1050
03.05.97	Greifenburg	HG,GS	P,A,B	FS Sunrise, 06201/182911
03.05.97	Verbier (CH)	GS	P,A,B	Hot Sport Gerkau & Fehlings, 06421/12345
08.05.97	Backnang	HG,GS	T,A,B,WS,W,F	Flugschule Frank, 07191/65475
09.05.97	Backnang	HG,GS	P,A,B,WS,W,F	Flugschule Frank, 07191/65475
10.05.97	Engelberg (CH)	GS	T,P,A,B,WS,F	air power - Gleitschirmschule, 07745/308
10.05.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
10.05.97	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
10.05.97	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, 06654/353
10.05.97	Unterwössen	GS	T,A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
11.05.97	Pfronten	GS	P,A,B,Pass	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
11.05.97	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,W,F	Prüfz. Mitte, 06654/353
11.05.97	Kössen	GS	P,A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
14.05.97	Stuttgart - Hofen	HG,GS	T,A,B,Funk	Luftikus, 0711/537928
14.05.97	Herborn	HG,GS	T,A,B,WS,W,F,Pass	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
15.05.97	Herborn	HG,GS	P,WS,W,F	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
17.05.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
18.05.97	Bad Schönborn	HG,GS	T,A,B,Funk,WS,W,F	FS Sunrise, 06201/182911
18.05.97	Bad Schönborn	HG,GS	P,WS,W,F	FS Sunrise, 06201/182911
19.05.97	Bad Salzungen	HG	T,P,UL-Schlepp	Prüfz. Mitte, 06654/353
24.05.97	Greifenburg (A)	HG,GS	T,Alles	Drachen und Gleitschirm Schule Goslar, 05321/41764

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator,Telefon
24.05.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
24.05.97	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, 06654/353
24.05.97	Hochplatte	HG	T,P,A	Drachenflug-Schule-Chiemsee, 08642/383
25.05.97	Greifenburg (A)	HG,GS	P,A,B	Drachen und Gleitschirm Schule Goslar, 05321/41764
25.05.97	Zillertal (A)	HG,GS	P,A,B,WS,W,F,Pass	Flugschule Göppingen, 07164/12021
25.05.97	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,W,F	Prüfz. Mitte, 06654/353
27.05.97	Heidenheim	HG,GS	T,A,B,WS,W,F,F,Pass	Flugsch. Ostalb-Heidenheim, 07321/45425
28.05.97	Heidenheim	HG,GS	P,A,B,WS,W,F	Flugschule Ostalb-Heidenheim, 07321/45425
31.05.97	Südtirol	GS	T,A,B,Pass	Flugschule Frank, 07191/65475
31.05.97	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugsch. Fischer, 08362/37038
31.05.97	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
31.05.97	Wallberg	GS	T,P,A,B,WS	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
31.05.97	Unterwössen	GS	T,A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
01.06.97	Tegelberg	HG,GS	T,P,A,B	Flugschule Tegelberg, 08367/598
01.06.97	Südtirol	HG,GS	T,A,B,Pass	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
01.06.97	Südtirol (I)	GS	P,A,B	Luftikus, 0711/537928
01.06.97	Südtirol	GS	P,A,B,Pass	Flugschule Frank, 07191/65475
01.06.97	Pfronten	GS	P,A,B,Pass	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
01.06.97	Kössen	GS	P,A,B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
01.06.97	Hochplatte	HG	T,P,B	Drachenflug-Schule-Chiemsee, 08642/383

## Fortbildungskalender 1997

Datum	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter
11.01.1997 - 18.01.1997	G	Sonne in Spanien	Almunecar	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart, 08024/48119
17.01.1997	G/D	Theorie des Thermik- und Streckenfluges	Dürnau	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
31.01.1997	G/D	Gefahren des Wetters	Dürnau	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
31.01.1997 - 14.02.1997	G/D	Flugurlaub & Winterthermik	Andalusien	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
01.02.1997 - 09.02.1997	G	Tour f. Anfänger/Fortgeschrittene + Motorpiloten	Bassano	Harzer Gleitschirmschule Tel. 05322/1415
01.02.1997 - 15.02.1997	G/D	Thermik- und Streckenflugseminar	Lanzarote (E)	Flugschule Udo Wilhelm Tel. 05202/158282
02.02.1997	G/D	Rettungsgeräterwerfen	Dürnau	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
14.02.1997 - 07.03.1997	G/D	Flugurlaub & Winterthermik	Andalusien	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
16.02.1997	G/D	Rettungsgeräterwerfen	Dürnau	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
21.02.1997 - 23.02.1997	G	Spaß im Schnee	Hohe Salve	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
21.02.1997 - 02.03.1997	G/D	Ski + Fly Bassano	Bassano	Westalpgäuer Flugschule Tel. 08381/8285
22.02.1997	G	Praxis-/Theorie-Auffrischungs-Kurs Flugpraxis	Tegelberg	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
22.02.1997 - 28.02.1997	G	Ski, Boarden und Fliegen	Gasteiner Tal	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
01.03.1997 - 09.03.1997	G	Ski & Fly im Zillertal	Zillertal (A)	Harzer Gleitschirmschule Tel. 05322/1415
01.03.1997 - 30.04.1997	G/D	Abruzzen - Italien pur	Abruzzen	Flugschule Heidenheim Tel. 07321/45425
04.03.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
05.03.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
07.03.1997 - 09.03.1997	G/D	Anfliegen-Auffrischung	Saarmund	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
07.03.1997	G/D	Im Ländle unterwegs	Schwäbische Alb	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
07.03.1997 - 09.03.1997	D	Streckenflugseminar mit Flugfunk		Drachenflugschule Rheinland Teol. 02692/8288
08.03.1997	D	Perfektionierung Start und Landung	Dürnau	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
08.03.1997	G/D	Rettungsschirm Werfen + Packen	Samerberg	Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
08.03.1997 - 15.03.1997	G	Ski, Boarden und Fliegen	Gasteiner Tal	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
08.03.1997 - 15.03.1997	G	Flugsafari	Teneriffa	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
09.03.1997	G	Perfektionierung Start und Landung	Dürnau	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
09.03.1997 - 16.03.1997	G	Sicherheitstraining	Monaco	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
09.03.1997 - 15.03.1997	G	Flugsafari Sizilien	Sizilien (I)	Flugschule Frank Tel.07191/65475
10.03.1997 - 16.03.1997	G	Frühling in Bassano	Bassano/I	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart, 08024/48119
15.03.1997 - 22.03.1997	G/D	Flugsafari Südtirol-Dolomiten	Rodeneck	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
15.03.1997	G/D	Gurtzeug und Fluginstrumente	Dürnau	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
15.03.1997	G	Praxis-/Theorie-Auffrischungs-Kurs Flugpraxis	Tegelberg	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
16.03.1997 - 22.03.1997	G	Flugsafari Sizilien	Sizilien (I)	Flugschule Frank Tel.07191/65475
22.03.1997 - 23.03.1997	G/D	Drachen- und Gleitschirmtfestival	Zillertal	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
22.03.1997 - 29.03.1997	G	Fliegen und Ski, Snowboard	Verbier (CH)	Flugschule Dreyeckland Tel. 0761/84227
22.03.1997	D	Start-Sicherheitstraining/Videoanalyse	Übungshang/Holzmann	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
22.03.1997 - 23.03.1997	G	Sicherheitstraining		Adventure Sports Lenggries Tel. 08042/9486

Datum	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter
22.03.1997 - 23.03.1997	G	Schirmfestival	Sonthofen	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
23.03.1997	D	Fallschirmwurfkurs & Packen	Turnhalle/Aschau	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
24.03.1997 - 30.03.1997	G	Thermikkurs	Ennstal	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
26.03.1997 - 31.03.1997	G	Thermikkurs	Slowenien	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
27.03.1997 - 01.04.1997	G/D	Kärnten is a Wahnsinn	Greifenburg (A)	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
28.03.1997 - 05.04.1997	G/D	Thermikseminar Pyrenäen	Pyrenäen	Adventure Sports Lenggries Tel. 08042/9486
29.03.1997 - 05.04.1997	G	Kleine Touren - Starten, Landen mit Ski	Verbier/Schweiz	Hot Sport, Hessische GSS, 06421/12345
31.03.1997 - 05.04.1997	G	Streckenflugkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
31.03.1997 - 04.04.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Meransen/Südtirol	OFS 08342/4450
05.04.1997	G/D	Fallschirm-Packerlehrgang	Berlin	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
05.04.1997	D	Auffrischung UL-Schlepp	Hannover	Flugschule Milan Tel. 05156/7179
05.04.1997	D	Start-Sicherheitstraining/Videoanalyse	Übungshang/Holzmann	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
05.04.1997 - 06.04.1997	G	Testival mit NOVA	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878
06.04.1997	G/D	Selbstpackerlehrgang f. Rettungsgeräte	Weinheim	FS Sunrise Tel. 06201/182911
06.04.1997 - 11.04.1997	G	Thermik- und Soaringkurs		Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
07.04.1997 - 13.04.1997	G	Flugsafari	Griechenland	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
08.04.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
09.04.1997	G/D	GPS-Orientierung in Raum und Zeit	Berlin	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
09.04.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
11.04.1997	G/D	Starttechnikseminar-Auf, auf, lauf und Davon	Saarmund	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
12.04.1997 - 13.04.1997	G	Sicherheitstraining		Adventure Sports Lenggries Tel. 08042/9486
12.04.1997 - 19.04.1997	G	Dolomitenfrühling	Dolomiten (I)	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
12.04.1997	G	Praxis-/Theorie-Auffrischungs-Kurs Flugpraxis	Tegelberg	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
13.04.1997 - 19.04.1997	G	Thermik- u. Streckenflugwoche	Noritalien	Flugschule Frank Tel.07191/65475
13.04.1997 - 18.04.1997	G	Streckenflugwoche	Pinzgau, Rofan, Wallberg, Zillertal	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
17.04.1997 - 20.04.1997	D	Flachlandfliegen für Drachenflieger	Weinheim	FS Sunrise Tel. 06201/182911
17.04.1997 - 20.04.1997	G	Frühjahrsthermik	Bassano	GSS Löffler, 0721/378878
19.04.1997 - 20.04.1997	G	Sicherheitstraining		Adventure Sports Lenggries Tel. 08042/9486
19.04.1997 - 26.04.1997	G	Flugsafari	Türkei	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
20.04.1997	G/D	Infotag über Trike, Motorgleitschirm, UL-Schlepp	Tannheim/Memmingen	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
20.04.1997	G	Testflugtag	Freiburg	Flugschule Dreyeckland Tel. 0761/84227
21.04.1997 - 26.04.1997	G	Thermik- u. Streckenflugseminar	Südtirol	Flugschule Frank Tel.07191/65475
21.04.1997 - 25.04.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Meransen/Südtirol	OFS 08342/4450
24.04.1997 - 27.04.1997	G/D	Geheim(r)ip	Feltre, Bassano (I)	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
26.04.1997 - 04.05.1997	G/D	Flugtechnik Fliegen für Ungeübte	Weinheim	FS Sunrise Tel. 06201/182911
26.04.1997 - 27.04.1997	G	Thermik-Kurs	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878
27.04.1997 - 03.05.1997	G	Thermik in Ölüdeniz	Türkei	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart, 08024/48119
28.04.1997 - 03.05.1997	G	Thermikkurs	Slowenien	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
28.04.1997 - 17.10.1997	G	Fortbildungs- und Auffrischkurse	Ramsau	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
28.04.1997 - 04.05.1997	D	Thermikeinweisung und Alpinfliegen	Südalpen	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
28.04.1997 - 12.05.1997	G	Get high in Türkei	Ölüdeniz/Türkei	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
01.05.1997 - 05.05.1997	G	Ausflug in die Schweizer Alpenwelt	Schweiz	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
01.05.1997 - 04.05.1997	G	Refresherkurs	Elsaß/Frankreich	Flugschule Dreyeckland Tel. 0761/84227
01.05.1997 - 10.05.1997	G/D	Thermikseminar Pyrenäen	Pyrenäen	Adventure Sports Lenggries Tel. 08042/9486
03.05.1997 - 04.05.1997	D	Start- und Landeseminar	Hannover	Flugschule Milan Tel. 05156/7179
03.05.1997 - 04.05.1997	G	2-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
04.05.1997 - 11.05.1997	G/D	Flugsafari	Ostschweiz-Tessin	Westallgäuer Flugschule Tel. 08381/8285
04.05.1997 - 18.05.1997	G/D	Thermik- und Streckenflugseminar	Türkei/Ölüdeniz	Flugschule Udo Wilhelm Tel. 05202/158282
04.05.1997 - 09.05.1997	G	Thermik- und Soaringkurs		Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
05.05.1997 - 09.05.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Pfronten/Allgäu	OFS 08342/4450
06.05.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
07.05.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
08.05.1997 - 12.05.1997	G	Paradies Zillertal-Streckenfluglager	Zillertal (A)	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
08.05.1997 - 11.05.1997	G	Refresherkurs	Elsaß/Frankreich	Flugschule Dreyeckland Tel. 0761/84227
08.05.1997 - 11.05.1997	G/D	Thermikkurs		Flugschule Tegelberg 08367/598
08.05.1997 - 10.05.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
08.05.1997 - 09.05.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
08.05.1997 - 09.05.1997	G	Thermik-Kurs	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878
10.05.1997 - 11.05.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
10.05.1997 - 11.05.1997	G	Refresher-Kurs	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878

Datum	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter
11.05.1997 - 16.05.1997	G	6-Tages-Sicherheits- und Streckenflugkurs	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
11.05.1997 - 16.05.1997	G	Flugsafari	Slowenien	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
12.05.1997 - 17.05.1997	G	Flugsafari-Dachstein	Ennstal + Salzkammergut	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
12.05.1997 - 18.05.1997	G	Thermikkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
12.05.1997 - 13.05.1997	G/D	1.Hilfe-BAP-Bewußtsein-Atmung-Puls	Berlin	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
12.05.1997 - 16.05.1997	G/D	Flugsafari	Bregenzer Wald	Westallgäuer Flugschule Tel. 08381/8285
15.05.1997 - 18.05.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
16.05.1997 - 18.05.1997	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
16.05.1997 - 20.05.1997	G	Thermikseminar	Dachstein-Tauern-Region	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
16.05.1997 - 21.05.1997	G/D	Refresher-Windenschlepp u. Höhenflüge	Oberlausitz oder Vogesen	Albatros Jürgen Klose Tel. 07128/463
17.05.1997 - 18.05.1997	G/D	Test + Flieger Fest	Berlin	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
17.05.1997 - 19.05.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
17.05.1997 - 18.05.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
17.05.1997 - 22.05.1997	G	Einweisung ins Thermikfliegen	Burgeis/Vinschgau (I)	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
17.05.1997 - 24.05.1997	G/D	Thermik-Seminar	je nach Wetterlage	Flugschule Heidenheim Tel. 07321/45425
19.05.1997 - 24.05.1997	G	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
19.05.1997 - 24.05.1997	G	Thermik- u. Streckenflugseminar	Südost-Tirol	Flugschule Frank Tel.07191/65475
19.05.1997 - 20.05.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
20.05.1997 - 25.05.1997	G	6-Tages-Sicherheits- und Streckenflugkurs	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
20.05.1997 - 01.06.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
23.05.1997 - 25.05.1997	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
23.05.1997 - 01.06.1997	G/D	Flugsafari	Slowenien	Westallgäuer Flugschule Tel. 08381/8285
23.05.1997 - 25.05.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
24.05.1997 - 31.05.1997	G/D	Thermikfliegen in Kärnten	Kärnten	FS Sunrise Tel. 06201/182911
24.05.1997 - 31.05.1997	G	Kärnten-Tour	Kärnten (A)	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
24.05.1997	G	Praxis-/Theorie-Auffrischungs-Kurs Flugpraxis	Tegelberg	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
24.05.1997 - 25.05.1997	G	Festival mit Advance	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878
25.05.1997 - 08.06.1997	G	Küstensoaring	Corfu/Griechenland	Air power Tel. 07745/308
25.05.1997 - 31.05.1997	G	Allgäu Rundreise	Allgäu	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
26.05.1997 - 31.05.1997	G	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
26.05.1997 - 31.05.1997	G	Thermikkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
26.05.1997 - 31.05.1997	G	Thermikkurs	Slowenien	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
26.05.1997 - 30.05.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Pfronten/Allgäu	OFS 08342/4450
27.05.1997 - 29.05.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
28.05.1997 - 01.06.1997	G	Thermik, Streckenflüge für Anfänger	Verbier/Schweiz	Hot Sport, Hessische GSS, 06421/12345
29.05.1997 - 01.06.1997	G	Die schönsten Fluggebiete des Elsaß	Elsaß (F)	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
29.05.1997 - 30.05.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
30.05.1997 - 01.06.1997	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
30.05.1997 - 01.06.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
31.05.1997 - 06.06.1997	D	Thermikkurs und erste Streckenflüge	Nord- oder Südalpen	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
31.05.1997 - 01.06.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
31.05.1997 - 06.06.1997	G	Thermik-Safari, Tips und Tricks	Alpen, CH, F	SKYMASTER, 07673,8511
01.06.1997 - 06.06.1997	G	Sicherheitstraining	Lac D'Annecy/Frankreich	Hot Sport, Hessische GSS, 06421/12345
01.06.1997 - 06.06.1997	G	Thermik- und Soaringkurs		Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
02.06.1997 - 07.06.1997	G	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
02.06.1997 - 07.06.1997	G	Thermikkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
02.06.1997 - 08.06.1997	D	Alpeneinweisung Bassano (I)	Bassano (I)	Flugschule Milan Tel. 05156/7179
03.06.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
03.06.1997 - 08.06.1997	G	6-Tages-Sicherheits- und Streckenflugkurs	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
03.06.1997 - 08.06.1997	G	Thermik- u. Streckenflugseminar	Dolomiten/Norditalien	Flugschule Frank Tel.07191/65475
04.06.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
06.06.1997 - 09.06.1997	G	Bayr.-Tiroler Flugberge	Holzkirchen	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart, 08024/48119
07.06.1997 - 15.06.1997	G/D	Rundreise Fluggebiete Savoiens	Savoiens (F)	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
07.06.1997 -	G/D	Streckenflugseminar Südfrankreich	Südfrankreich	Adventure Sports Lengries Tel. 08042/9486
07.06.1997 - 15.06.1997	G	Pinzgauer Spaziergang mit Jürgen Stock	Pinzgau (A)	Harzer Gleitschirmschule Tel. 05322/1415
07.06.1997 - 11.06.1997	G	Thermik und Fortbildung	Sonthofen	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
07.06.1997 - 08.06.1997	G	Hochgebirgsausflug	Ostschweiz	GSS Löffler, 0721/378878
08.06.1997 - 13.06.1997	G	Streckenflugwoche	Pinzgau, Rofan, Wallberg, Zillertal	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
09.06.1997 - 14.06.1997	G	Streckenflugkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
09.06.1997 - 14.06.1997	G	Thermikkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333

# Fortbildungskalender 1997

Datum	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter
09.06.1997 - 13.06.1997	G	Thermikflugkurs		Gleitschirmschule Brunner Tel. 08821/74260
13.06.1997 - 15.06.1997	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
13.06.1997 - 15.06.1997	D	Seminar zum Thema Angst (Theorie+Praxis)	Bayrischzell	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
13.06.1997 - 15.06.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
13.06.1997 - 15.06.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
13.06.1997 - 15.06.1997	G	Thermikfliegen	Lago Maggiore	GSS Löffler, 0721/378878
14.06.1997 - 20.06.1997	G	OFS-Alpine Flugwoche	Südtirol	OFS 08342/4450
14.06.1997 - 20.06.1997	G	Thermik-Safari	Alpen, CH,F	SKYMASTER, 07673/8511
14.06.1997 - 21.06.1997	G	Flugsafari	Frankreich	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
16.06.1997 - 21.06.1997	G	Thermik- u. Streckenflugseminar	Südost-Tirol	Flugschule Frank Tel.07191/65475
17.06.1997 - 22.06.1997	G	6-Tages-Sicherheits-und Streckenflugkurs	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
20.06.1997 - 22.06.1997	G	Alpines Highlight Lechtal	Lechtal	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
21.06.1997 - 22.06.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
21.06.1997	G	Praxis-/Theorie-Auffrischungs-Kurs Flugpraxis	Tegelberg	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
21.06.1997 - 22.06.1997	G	Testival mit Perché	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878
23.06.1997 - 28.06.1997	G	Flugsafari-Dachstein	Ennstal + Salzkammergut	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
23.06.1997 - 25.06.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
23.06.1997 - 25.06.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
26.06.1997 - 29.06.1997	G/D	Streckenflugseminar		Flugschule Tegelberg 08367/598
27.06.1997 - 29.06.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
27.06.1997 - 29.06.1997	G	Sicherheitstraining	Achensee	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
28.06.1997 - 29.06.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
30.06.1997 - 05.07.1997	G	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
30.06.1997 - 04.07.1997	G	Sicherheitstraining	Vierwaldstättersee (CH)	Air power Tel. 07745/308
30.06.1997 - 02.07.1997	G	Allgäu Rundreise	Allgäu	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
30.06.1997 - 06.07.1997	G	Im und ums Pinzgau	Pinzgau (A)	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
30.06.1997 - 04.07.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Pfronten/Allgäu	OFS 08342/4450
01.07.1997 - 06.07.1997	G	6-Tages-Sicherheits-und Streckenflugkurs	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
05.07.1997 - 13.07.1997	G/D	Flugsafari Südtirol-Dolomiten	Rodeneck	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
05.07.1997 - 06.07.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
05.07.1997 - 12.07.1997	G	Streckenflugseminar im Pinzgau	Pinzgau (A)	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
05.07.1997	G	Praxis-/Theorie-Auffrischungs-Kurs Flugpraxis	Tegelberg	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
06.07.1997 - 13.07.1997	G/D	Flugsafari	Slowenien	Westallgäuer Flugschule Tel. 08381/8285
06.07.1997 - 11.07.1997	G	Flugsafari	Alpenhauptkamm	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
07.07.1997 - 12.07.1997	G	Flugsafari-Dachstein	Ennstal + Salzkammergut	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
07.07.1997 - 12.07.1997	G	Thermikkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
07.07.1997 - 12.07.1997	G	Thermikkurs	Slowenien	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
08.07.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
09.07.1997 - 13.07.1997	G	Kreuz und Quer durch Tirol	Zillertal, Pinzgau (A)	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
09.07.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
09.07.1997 - 10.07.1997	G	2-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
11.07.1997 - 13.07.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
12.07.1997 - 19.07.1997	G	Streckenfliegen	Kärnten	Air power Tel. 07745/308
14.07.1997 - 19.07.1997	G	Streckenflugkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
14.07.1997 - 18.07.1997	G	Thermikseminar	Dachstein-Tauern-Region	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
14.07.1997 - 18.07.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Pfronten/Allgäu	OFS 08342/4450
15.07.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
15.07.1997 - 20.07.1997	G	6-Tages-Sicherheits-und Streckenflugkurs	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
16.07.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
17.07.1997 - 27.07.1997	G/D	Flugurlaub total-Frankreich	Millau und Düne von Arcachon	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
18.07.1997 - 20.07.1997	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
18.07.1997 - 20.07.1997	G	Sicherheitstraining	Ossiachersee	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
18.07.1997 - 20.07.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
19.07.1997 - 20.07.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
19.07.1997 - 20.07.1997	G	Testival mit SWING	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878
21.07.1997 - 26.07.1997	G	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
21.07.1997 - 25.07.1997	G	Damen-flugsafari	Dachstein-Tauern-Region	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
21.07.1997 - 23.07.1997	G	3-Tages-Sicherheits-und Streckenflugkurs	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
25.07.1997 - 27.07.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
26.07.1997 - 02.08.1997	G/D	Streckenfliegen/Winden/UL-Schleppleinweisung	Piedrahita (E)	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598

Datum	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter
26.07.1997 - 10.08.1997	G	Flugsafari Austria Trial One	Österreich	Albatros Jürgen Klose Tel. 07128/463
26.07.1997 - 30.07.1997	D	Einweisung zum Alpinfliegen	Hochries & Bayrischzell	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
26.07.1997 - 03.08.1997	G/D	Flugtechnik Fliegen für Ungeübte	Weinheim	FS Sunrise Tel. 06201/182911
26.07.1997 - 27.07.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
27.07.1997 - 02.08.1997	G	Toskana von oben	Lucca/Italien	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart, 08024/48119
27.07.1997 - 02.08.1997	G	Thermik in Kärnten	Kärnten	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart, 08024/48119
28.07.1997 - 30.07.1997	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
28.07.1997 - 02.08.1997	G	Thermikkurs	Ennstal	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
28.07.1997 - 30.07.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
28.07.1997 - 01.08.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Pfronten/Allgäu	OFS 08342/4450
29.07.1997 - 31.07.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
31.07.1997 - 09.08.1997	G/D	Flugsafari	Südfrankreich	Westallgäuer Flugschule Tel. 08381/8285
01.08.1997 - 03.08.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
01.08.1997 - 10.08.1997	D	Thermik und Hochflugkurs (Hochgebirge)		Drachenflugschule Rheinland Tel. 02692/8288
02.08.1997 - 09.08.1997	G	Flugfreizeit	Engelberg (CH)	Flugschule Dreyeckland Tel. 0761/84227
02.08.1997 - 09.08.1997	G	Streckenflugseminar, Sicherheitstraining	Slowenien	Flugschule Frank Tel.07191/65475
02.08.1997 - 03.08.1997	G	Refresher-Kurs	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878
03.08.1997 - 10.08.1997	G/D	Streckenfliegen/Winden/UL-Schleppleinweisung	Piedrahita (E)	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
04.08.1997 - 09.08.1997	G	Flugsafari-Dachstein	Ennstal + Salzkammergut	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
04.08.1997 - 09.08.1997	G	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
04.08.1997 - 09.08.1997	G	Thermikkurs	Slowenien	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
04.08.1997 - 05.08.1997	G	2-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
05.08.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
06.08.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
08.08.1997 - 10.08.1997	G	Sicherheitstraining	Achensee	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
08.08.1997 - 10.08.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
08.08.1997 - 10.08.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
09.08.1997 - 16.08.1997	G	Flugfreizeit incl. Sicherheitstraining	Schweiz	Flugschule Dreyeckland Tel. 0761/84227
09.08.1997 - 10.08.1997	D	Streckenflugseminar		Flugschule Milan Tel. 05156/7179
09.08.1997 - 16.08.1997	G	Streckenflugseminar, Sicherheitstraining	Slowenien	Flugschule Frank Tel.07191/65475
09.08.1997 - 10.08.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
09.08.1997	G	Praxis-/Theorie-Auffrischungs-Kurs Flugpraxis	Tegelberg	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
09.08.1997 - 10.08.1997	G	Festival mit NOVA	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878
10.08.1997 - 16.08.1997	G	Tirolsafari/Unterflöwer	Zillertal	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart, 08024/48119
11.08.1997 - 16.08.1997	G	Thermikkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
11.08.1997 - 13.08.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
12.08.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
13.08.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
14.08.1997 - 15.08.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
14.08.1997 - 17.08.1997	G	Thermik und Fortbildung	Sonthofen	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
15.08.1997 - 17.08.1997	G	Sicherheitstraining	Ossiachersee	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
15.08.1997 - 17.08.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
16.08.1997 - 22.08.1997	G/D	Mal richtig Urlaub machen	Kärnten	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
16.08.1997 - 25.08.1997	G	Thermikfliegen in Südfrankreich	Südfrankreich (Haute Provence)	Harzer Gleitschirmschule Tel. 05322/1415
16.08.1997 - 17.08.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
18.08.1997 - 20.08.1997	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
18.08.1997 - 23.08.1997	G	Streckenflugkurs	Ennstal + Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
18.08.1997 - 20.08.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
18.08.1997 - 20.08.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
18.08.1997 - 22.08.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Pfronten/Allgäu	OFS 08342/4450
21.08.1997 - 22.08.1997	G	2-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
23.08.1997 - 31.08.1997	G/D	Newcomer-Fliegerurlaub in Slowenien	Slowenien	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
23.08.1997 - 30.08.1997	G/D	Flugsafari	Umbrien/Castelluccio	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
23.08.1997 - 24.07.1997	G	2-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
23.08.1997 - 24.08.1997	G	Tandemsicherheitsseminar	Vierwaldstättersee	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
25.08.1997 - 30.08.1997	G	Flugsafari	Kärnten	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
25.08.1997 - 30.08.1997	G	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
25.08.1997 - 06.09.1997	G/D	Flugsafari	Italien	Westallgäuer Flugschule Tel. 08381/8285
25.08.1997 - 27.08.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
25.08.1997 - 27.08.1997	G	Sicherheitstraining	Achensee	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970

# Fortbildungskalender 1997

Datum	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter
29.08.1997 - 31.08.1997	G	Sicherheitstraining	Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
29.08.1997 - 31.08.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
30.08.1997 - 07.09.1997	G/D	Fliegen und Essen wie Gott in Frankreich	Frankreich	FS Sunrise Tel. 06201/182911
30.08.1997 - 05.09.1997	G	Gleitschirmsafari mit Pierre Gevaux	Hoch Savoyen	GSS Löffler, 0721/378878
31.08.1997 - 07.09.1997	G	Thermikseminar, Flugsafari	Castelluccio (I)	Flugschule Frank Tel.07191/65475
01.09.1997 - 03.09.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
02.09.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
03.09.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
04.09.1997 - 14.09.1997	G	Im Duft der Provence (Tour)	Südfrankreich	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
05.09.1997 - 20.09.1997	G	Flugsafari-Tessin	Schweiz-Tessin	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
05.09.1997 - 07.09.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
06.09.1997 - 13.09.1997	G/D	Flugsafari	Umbrien/Castelluccio	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
06.09.1997 - 14.09.1997	G/D	Sicherheitstraining am Lac ʏd Annecy	Frankreich	FS Sunrise Tel. 06201/182911
06.09.1997 - 13.09.1997	G	Umbrien-Tour	Umbrien (I)	Habis Flugsport Tel. 08323/8590
06.09.1997 - 10.09.1997	G	Sicherheitstraining	Lac D'Annecy/Frankreich	Hot Sport, Hessische GSS, 06421/12345
06.09.1997 - 12.09.1997	G	Gleitschirmsafari	Provence	GSS Löffler, 0721/378878
06.09.1997 - 07.09.1997	G	Festival mit Advance	Andelsbuch/Bezau	GSS Löffler, 0721/378878
07.09.1997 - 13.09.1997	G	Streckenflugseminar	Haute-Provence (F)	Flugschule Frank Tel.07191/65475
07.09.1997 - 12.09.1997	G	Flugsafari	Dolomiten	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
08.09.1997 - 13.09.1997	G	Flugsafari-Motorrad	Ennstal + Salzkammergut	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
08.09.1997 - 12.09.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Pfronten/Allgäu	OFS 08342/4450
09.09.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
09.09.1997 - 11.09.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
10.09.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
12.09.1997 - 14.09.1997	G	Flugtechnikseminar für Hochleister	Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
12.09.1997 - 14.09.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
13.09.1997 - 14.09.1997	G	2-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
13.09.1997	G	Praxis-/Theorie-Auffrischungs-Kurs Flugpraxis	Tegelberg	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
13.09.1997 - 19.09.1997	G	OFS-Alpine Flugwoche	Südtirol	OFS 08342/4450
14.09.1997 - 28.09.1997	G	Streckenfliegen	Ören/Bodrum	Air power Tel. 07745/308
15.09.1997 - 20.09.1997	G	Flugsafari-Chamonix	Chamonix-Verbier	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
15.09.1997 - 21.09.1997	G	Türkei - Thermikkurs	Türkei	Albatros Jürgen Klose Tel. 07128/463
15.09.1997 - 17.09.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
18.09.1997 - 02.10.1997	G	Get high in Türkei	Ölüdeniz/Türkei	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
19.09.1997 - 21.09.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
20.09.1997 - 27.09.1997	G	Thermikseminar, Flugsafari	Castelluccio (I)	Flugschule Frank Tel.07191/65475
20.09.1997 - 27.09.1997	G	Quer durch die Dolomiten	Dolomiten (I)	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
22.09.1997 - 27.09.1997	G	Flugsafari-Dachstein	Ennstal + Salzkammergut	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
22.09.1997 - 27.09.1997	G	Flugsafari	Südtirol	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
22.09.1997 - 24.09.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
24.09.1997 - 04.10.1997	G/D	Flugsafari	Südfrankreich	Westallgäuer Flugschule Tel. 08381/8285
26.09.1997 - 28.09.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
27.09.1997 - 04.10.1997	G	Flugfreizeit	Zillertal (A)	Flugschule Dreyeckland Tel. 0761/84227
27.09.1997 - 05.10.1997	G/D	Refresher	Castelluccio (I)	Flugschule Udo Wilhelm Tel. 05202/158282
27.09.1997	G	Funny Flight-Saisonabschluss	Sonthofen	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
27.09.1997 - 28.09.1997	G	Hochgebirgsausflug rund um Lichtenstein	Lichtenstein	GSS Löffler, 0721/378878
27.09.1997 - 03.10.1997	G	OFS-Alpine Flugwoche	Südtirol	OFS 08342/4450
28.09.1997 - 05.10.1997	G	Thermikseminar, Flugsafari	Castelluccio (I)	Flugschule Frank Tel.07191/65475
29.09.1997 - 30.09.1997	G	2-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
29.09.1997 - 03.10.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Meransen/Südtirol	OFS 08342/4450
01.10.1997 - 03.10.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
02.10.1997 - 05.10.1997	G	Bergwanderfliegen in den Dolomiten	Dolomiten (I)	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
03.10.1997 - 05.10.1997	G	Thermikseminar	Dolomiten	Flugschule Frank Tel.07191/65475
03.10.1997 - 12.10.1997	G	Herbst in Südtirol	Südtirol	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
03.10.1997 - 05.10.1997	G	Streckenfliegen rund um den Lac D'Annecy	Lac D'Annecy	GSS Löffler, 0721/378878
04.10.1997 - 11.10.1997	G/D	Flugsafari Südtirol-Dolomiten	Rodeneck	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
04.10.1997 - 05.10.1997	G	2-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
06.10.1997 - 11.10.1997	G	Flugsafari-Dachstein	Ennstal + Salzkammergut	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
06.10.1997 - 11.10.1997	G	Flugtechnikkurs	Ennstal + Hallstättersee	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
06.10.1997 - 11.10.1997	G	Thermikseminar	Dolomiten	Flugschule Frank Tel.07191/65475

Datum	D/G	Art des Kurses	Gelände	Veranstalter
07.10.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
08.10.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
09.10.1997 - 10.06.1996	G	2-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
10.10.1997 - 12.10.1997	G	Sicherheitstraining		Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
10.10.1997 - 12.10.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
11.10.1997 - 18.10.1997	G/D	Gleitschirmwanderung rund um den Gardasee	Gardasee (I)	Flugschule Lukas Bader Tel. 030/3231598
11.10.1997 - 19.10.1997	G	Sicherheitstraining	Öludeniz/Türkei	Air power Tel. 07745/308
12.10.1997 - 18.10.1997	G	Thermikseminar	Dolomiten	Flugschule Frank Tel.07191/65475
12.10.1997 - 19.10.1997	G	Herbst in Südtirol	Südtirol	FS Mergenthaler Tel. 08321/9970
13.10.1997 - 18.10.1997	G	Flugsafari	Dolomiten (I)	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
14.10.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
14.10.1997 - 28.10.1997	G/D	Flug- und Badeurlaub	Nordzypern	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
15.10.1997	G	Start- und Landeseminar f. Tandempiloten		1. Deutsche Tandem GS-Schule Tel. 08851/882
17.10.1997 - 19.10.1997	G	3-Tages-Sicherheitstraining	Achensee	Montana Flugsport Tel. 08856/7044
18.10.1997	G	•Praxis-/Theorie-Auffrischungs-Kurs •Flugpraxis•••	Tegelberg	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
18.10.1997 - 25.10.1997	G	Thermik, Streckenflüge	Öludeniz/Türkei	Hot Sport, Hessische GSS, 06421/12345
18.10.1997 - 25.10.1997	G	Flugsafari	Türkei	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
19.10.1997 - 02.11.1997	G	Fly & Beach-Urlaub für die Familie	Babadag/Türkei	Harzer Gleitschirmschule Tel. 05322/1415
19.10.1997 - 25.10.1997	G	Herbst in Südtirol	Südtirol	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart, 08024/48119
20.10.1997 - 25.10.1997	G	Flugsafari	Slowenien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
25.10.1997 - 02.11.1997	G	Reif für die Insel	Elba	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
25.10.1997 - 01.11.1997	G	Thermik, Streckenflüge	Öludeniz/Türkei	Hot Sport, Hessische GSS, 06421/12345
25.10.1997 - 01.11.1997	G	Flugsafari	Türkei	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
27.10.1997 - 31.10.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Meransen/Südtirol	OFS 08342/4450
01.11.1997 - 15.11.1997	G/D	Flugsafari mit Fluglehrerbetreuung	Bali	Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
05.11.1997 - 06.11.1997	G	Flugsafari	Teneriffa	Paragliding Tegernsee GSS Peter Rummel, 08022/2556
05.11.19597 - 04 12.1997	G	Höhenflüge in Nepal/Trekking	Kathmandu	Klaus Schwarzer's Flugschule, Flyart, 08024/48119
08.11.1997 - 22.11.1997	G/D	Flugsafari	Lanzarote (E)	Flugschule Aufwind Tel. A-3687/81880
09.11.1997	G/D	Rettungsgeräterwerfen	Dürnau	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
09.11.1997 - 16.11.1997	G/D	Flugsafari	La Palma, Kanarische Inseln	Westallgäuer Flugschule Tel. 08381/8285
10.11.1997 - 14.11.1997	G	OFS-Protect, Betreuungswoche für Urlaubs- u. Hobbypiloten	Meransen/Südtirol	OFS 08342/4450
15.11.1997 - 23.11.1997	G	Fliegen in der Sierra Nevada/Südküste Spanien	Spanien	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
15.11.1997 - 23.11.1997	G/D	Sanftthermikkurs Monaco	Monaco	Albatros Jürgen Klose Tel. 07128/463
15.11.1997 - 16.11.1997	G/D	Selbstpackerkurs f. Rettungsgeräte	Bad Harzburg	Harzer Gleitschirmschule Tel. 05322/1415
15.11.1997 - 21.11.1997	G	OFS-Alpine Flugwoche	Südtirol	OFS 08342/4450
17.11.1997 - 22.11.1997	G	Flugsafari	Spanien/Andalusien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
19.11.1997 - 23.11.1997	G	Herbstthermik	Monaco	GSS Löffler, 0721/378878
20.11.1997 - 11.12.1997	G	Trekking- und Expedition	Nepal	Münchner Drachenflugschule Tel. 089/4486848
22.11.1997 - 29.11.1997	G	Soaring/Thermik	Herradura/Südspanien	Flugschule Dreyeckland Tel. 0761/84227
22.11.1997 - 06.12.1997	G/D	Flugsafari	Cabo Verde	Flugschule Hochries Tel. 08032/8971
23.11.1997 - 30.11.1997	G	Flugsafari	Spanien/Andalusien	Sky Club Austria Tel. 0043/3685/22333
29.11.1997 - 30.11.1997	G/D	Selbstpackerkurs f. Rettungsgeräte	Bad Harzburg	Harzer Gleitschirmschule Tel. 05322/1415
02.12.1997 - 16.12.1997	G/D	Überwintern in Lanzarote	Lanzarote (E)	Flugschule Heidenheim Tel. 07321/45425
06.12.1997	G/D	Großes Saisonabschlußfest	Dürnau	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
26.12.1997 - 08.01.1998	G	Fliegercamp Almunecar	Spanien	Albatros Jürgen Klose Tel. 07128/463
27.12.1997 - 06.01.1997	G/D	Wintert(r)ip Bassano/Monaco	Bassano/Monaco	Flugschule Göppingen Tel. 07164/12021
13.01.1998 - 03.02.1998	G/D	Überwintern in Lanzarote	Lanzarote (E)	Flugschule Heidenheim Tel. 07321/45425
17.01.1998 - 24.01.1998	G	Soaring/Thermik	Herradura/Südspanien	Flugschule Dreyeckland Tel. 0761/84227
17.01.1998 - 18.01.1998	G/D	Selbstpackerkurs f. Rettungsgeräte	Bad Harzburg	Harzer Gleitschirmschule Tel. 05322/1415



gesponsort von



**NOVA**



# GERMAN CUP 1997

**1.4. - 31.8.1997**

## Nachwuchs- und Breitensportwettbewerb im HÄNGEGLEITEN und GLEITSEGELN

Wir haben auf vielfachen Wunsch von Vereinsvorständen und Piloten eine neue Wettbewerbsserie für Gleitschirm- und Drachenpiloten eingerichtet. Die Zielsetzung des German-Cups ist es, den Nachwuchspiloten beider Sparten eine attraktive Möglichkeit zu bieten, an Wettbewerben teilzunehmen. Wie im Sportkalender dieses Infos ersichtlich ist, stehen die jeweils 5 Austragungsorte mit Terminen bereits fest. Für die Saison '98 haben sich schon jetzt weitere Ausrichtervereine beworben. Da die Wettbewerbe nur an Wochenenden stattfinden und das Meldegeld bewußt niedrig bemessen ist, wird es nun wesentlich einfacher, Wettbewerbsluft zu schnuppern. Die 5 bestplatzierten Männer und

die beste Dame qualifizieren sich für die Liga des Folgejahres. Auch wer nicht auf die Liga spekuliert, kommt sicher auf seine Kosten, wenn man z.B. die im Wettbewerb gewonnenen Erfahrungen in seine zukünftige Streckenflugplanung einfließen läßt. Also runter vom Sofa. Sichert Euch die Startberechtigung und meldet Euch möglichst früh an. Bei einer geländebedingten Teilnehmerbegrenzung wird verfahren, wie in der Ausschreibung beschrieben. Wer etwas dazulernen möchte, sollte nicht zu lange zögern - die ersten haben sich bereits eingeschrieben!

# A U S S C H R E I B U N G

## **Veranstalter:**

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC (DHV)

## **Wettbewerbsleiter:**

Stefan Mast/Gleitsegeln, Ernst W. Schneider/Hängegleiten

## **Wettbewerbstermine :**

5 Wochenendtermine in der Zeit vom 1.4. bis 31.8.1997

## **Fluggelände:**

Fluggelände in Deutschland. Die jeweiligen Veranstaltungsorte und Veranstaltungstermine werden bis spätestens 31.3.1997 bekanntgegeben (DHV-Info, DHV-Internet »WWW.DHV.DE«, telefonische Anfrage an DHV-Sportreferat).

## **Einschreibung und Zeitplan:**

Es finden 5 German-Cup Wettbewerbe statt. Einschreibung jeweils am ersten Wettbewerbstag von 7 - 8 Uhr. Bei zweifelhaftem Wetter kann jeweils einen Tag vor Wettbewerbsbeginn ab 10:00 am DHV-Infofon, 08022/7341, erfragt werden, ob der Wettbewerb stattfindet, verschoben wird oder ausfällt.

## **Zweck des Wettbewerbs:**

Die Wettbewerbsserie German-Cup hat die wettbewerbs-sportliche Förderung von Nachwuchspiloten und Pilotinnen zur Zielsetzung, sowie die gezielte Förderung des Breitensports.

## **Wettbewerbsregeln:**

Der Wettbewerb wird nach der jeweils aktuellen DHV-Sportordnung durchgeführt (erhältlich beim DHV).

## **Sieger:**

Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl eines Einzelwettbewerbs wird Sieger der Einzelwertung des jeweiligen Wettbewerbs. Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl aller Durchgänge des German-Cups wird Sieger der Gesamtwertung.

## **Qualifikation zur Liga:**

Die besten 5 Piloten der Gesamtwertung qualifizieren sich für die Liga, sofern mindestens 5 gültige Durchgänge durchgeführt wurden. Sollten qualifizierte Piloten nicht teilnehmen wollen, so kann bis einschließlich Rang 10 nachgerückt werden. Zudem qualifizieren sich die 2 best-plazierten Damen für die Liga.

## **Offizielle Wertung:**

Ein offizielles Wettbewerbsergebnis je Einzelwettbewerb kommt zustande, wenn mindestens 1 gültiger Durchgang geflogen worden ist. Ein offizielles Wettbewerbsergebnis für die Ligaqualifikation kommt zustande, wenn insgesamt mindestens 5 gültige Durchgänge geflogen worden sind.

## **Haftung:**

Jeder Teilnehmer nimmt auf eigene Gefahr an diesem Wettbewerb teil. Ansprüche gegenüber dem Veranstalter und Ausrichter sowie deren Helfer sind ausgeschlossen.

## **Teilnehmer:**

Alle sportlich ambitionierten Piloten und Pilotinnen.

## **Teilnehmerzahl:**

Nur begrenzt, wenn das Austragungsgelände dies erfor-

dert. Die Austragungsgelände müssen eine minimale Teilnehmerzahl von 50 Piloten zulassen. Bei begrenzter Teilnehmerzahl Vorrang wie folgt:

1. Fünf Piloten des gastgebenden Vereins,
2. die bisher im German-Cup Platz 1-20 platzierten,
3. für die ganze German-Cup Serie angemeldete Piloten,
4. ab Rang 21 bis Geländelimit Nachrücker anstelle von gemeldeten, nicht angetretene Piloten.

## **Persönliche Voraussetzungen:**

Gültiger unbeschränkter Luftfahrerschein, gültige Haftpflichtversicherung, ständiger Wohnsitz in der BRD.

## **Technische Voraussetzungen:**

Hängegleiter, Gurtzeug und Rettungsgerät mit einer in der BRD gültigen Musterzulassung oder Prototypenzulassung. Ein Wechseln des Gerätemusters während des Wettbewerbs ist nur mit Genehmigung der Wettbewerbsleitung zulässig.

## **Anmeldung:**

1. Für Einzelwettbewerbe schriftlich mit beiliegendem Formular bis spätestens 14 Tage vor Wettbewerbsbeginn an den DHV, Postfach 88, 83701 Gmund a. Tegernsee
2. Für die gesamte Wettbewerbsserie (alle 5 German-Cup-Wettbewerbe) schriftlich mit beiliegendem Formular an den DHV, Postfach 88, 83701 Gmund a. Tegernsee. Anmeldungen für die gesamte Wettbewerbsserie müssen mit der Einzahlung der Meldegebühr erfolgen.

## **Nenngeld:**

40 DM je Einzelwettbewerb (inkl., Wettbewerbskarte, Film- und Entwicklungskosten).  
Überweisung an Kreissparkasse Tegernsee, BLZ 711 525 70, Kto. 80655, Kennwort: »German Cup HG oder German Cup PG - Name d. Teilnehmers«

## **Info:**

Generell: DHV-Internet: »WWW.DHV.DE«  
Gleitsegeln: Stefan Mast, Hochwiesweg 2 b, 83703 Ostin, Tel/Fax: 08022-75256, Mobil: 0171-3543772.  
Hängegleiten (ab 4.3.97 - vorher Info über Stefan Mast): Ernst W. Schneider, Seiboldshöfe 3 a, 83661 Lenggries, Tel: 08042-9433, Fax: -9434, Mobil: 0172-8603515.

## **Infotelefon:**

08022-7341 jeweils ab 10:00 am Vortag des Wettbewerbs (bei zweifelhaftem Wetter).

## **Dokumentation:**

Kleinbildkamera, Brennweite maximal 50 mm. Filme werden gestellt.

## **Kartenmaterial:**

wird gestellt

## **Rückholung:**

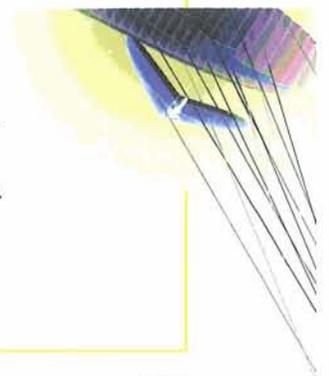
liegt in der Verantwortung der Teilnehmer.

## **Quartier:**

Liegt in der Verantwortung der Teilnehmer.

DHV

Sportreferat



## German Open im Gleitschirmfliegen 1997

Vom 21. bis 29. Juni 1997 ist Fly-Zell im Zillertal Austragungsort der German-Open. Das Team des Gleitschirm-Club Zillertal konnte bei den Weltcup-Veranstaltungen der letzten 4 Jahre ausreichend Erfahrung sammeln, um perfekt organisierte Veranstaltungen in einem der schönsten Fluggebiete der Alpen durchzuführen.

Auch Gastpiloten sind im Zillertal immer gerne gesehen, Auskünfte unter der Info-Hotline 0043/5282/2625.

Die Qualifikation zur German Open 97 führt über die Landesmeisterschaften.

## Gleitschirm-Landesmeisterschaften

Bisher umfaßt der Wettbewerbskalender für Gleitschirmflieger traditionell die Bayerischen, Baden-Württembergischen und Hessischen Meisterschaften. Neu dazu gekommen ist die Rheinland-Pfälzisch/Saarländische Meisterschaft. Falls auch an der Organisation von Norddeutschen, Ostdeutschen und NRW-Meisterschaften für Gleitschirmfliegen Interesse besteht, sollte bei den entsprechenden Regionalversammlungen im kommenden Herbst die Initiative ergriffen werden.

## Zwei Weltrekorde auf einen Streich

Rosi Brams, die erfolgreichste Drachenpilotin Deutschlands, verbrachte unseren Winter nicht in Kälte und Schnee, sondern im Sommer Australiens. Die guten Flugbedingungen dort zu dieser Jahreszeit sind zwar schon lange bekannt, diesmal waren sie jedoch außergewöhnlich. Bei den um die Neujahrszeit stattfindenden 1997 Australiens Hang Gliding Nationals in Hay in New South Wales wurden von den Piloten insgesamt über 100.000 km geflogen. Die Tagesaufgaben waren von 106 - 233 km. In dieser Wettbewerbsperiode wurden außer vielen persönlichen Bestleistungen auch 5 Weltrekorde geflogen. 2 davon von Rosi Brams. Ernst Schneider hat sich mit ihr unterhalten.

*Rosi, Du hast hier im Rahmen dieses Wettbewerbs am 2. Januar zwei Weltrekorde geflogen und diese zur Anerkennung an die FAI eingereicht. Einmal ein Weltrekord für die Geschwindigkeit über ein 150-km-FAI-Dreieck und zum zweiten für die Weltrekord-Distanz-FAI-Dreieck über 168 km. Kannst Du bitte sagen, wie Du das Fliegen hier erlebt hast im Wettbewerb und natürlich auch bei Deinem Weltrekordflug.*

Das hier in Hay war einer meiner größten Wettbewerbe, die ich bisher überhaupt geflogen bin. Sowohl im Bezug auf das

phantastische Flugwetter wie auch auf die gewaltigen Wettbewerbsaufgaben. In 8 Tagen 1000 km Wettbewerbsdistanz fliegt man nicht alle Tage.

Am 5. Tag des Wettbewerbs sind wir dann auch diesen Weltrekordversuch angegangen. Für die Männer ging es dabei nur um die Geschwindigkeit über das 150-km-FAI-Dreieck und für uns

Frauen ging es neben der Geschwindigkeit über ein 150-km-FAI-Dreieck (Tomas Suchanek, 46,9 km Schnitt) noch um die Distanz im FAI-Dreieck mit 168 km. Das Wetter an diesem Tag war dann auch wirklich hervorragend. Gute bis sehr gute Wolken-thermik, Basis bei bis zu 3000 m, das sind hier 2900 m

Arbeitshöhe, und kein für Drachen zu starker Wind auf einem der 3 Schenkel.

Auf den ersten zwei Schenkeln hatte ich auch absolut keine Probleme, alles lief nach Plan. Allerdings sind auch bei guten Bedingungen 168 km im Dreieck kein Pappenstiel und nach 18:00 Uhr sind dann die Bedingungen doch zusehends schlechter geworden. Da wird man dann schon erheblich langsamer. Auf den letzten 30 km wurde es wirklich zum Nervenkitzel und ich hatte zwischendurch erhebliche Zweifel, ob ich das Ziel noch erreichen würde. 7 km vor dem Ziel war ich noch 200 m über Grund und dachte schon, das war's dann wohl. Dann ging aber doch noch eine Thermik ab und ich hab nochmals auf 1200 m aufgedreht, was dann bis ins Ziel gereicht hat, wo ich mit 200 m über Grund angekommen bin.

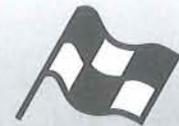
*Gratuliere! Würdest Du nach diesem Flug sagen, daß solche Leistungen in Australien einfacher zu fliegen sind als z.B bei uns in den Alpen?*

Wenn die Bedingungen so sind wie sie bei diesem Flug waren, wenig Wind, hohe Basis, dann würde ich schon sagen, daß es hier einfacher ist, als bei uns in den Alpen, wo Du ja die ganzen Talwindssysteme und wechselnden Thermikverhältnisse während des Tages mit einberechnen muß.

*Wo liegt denn Deiner Meinung nach der generelle Unterschied hier zur Alpenthermik?*



Foto: Quelle 1997



Die Thermik hier ist wesentlich großflächiger, weniger turbulent und auch während des Tagesverlaufs nie so unterschiedlich, wie bei uns zu Hause. Ich finde die Thermik in den Alpen doch wesentlich anspruchsvoller.

*Außer Dir waren hier auch noch andere Frauen mit am Start und ich hatte den Eindruck, ihr könnt hier besser mithalten als bei Wettbewerben im alpinen Bereich.*

Wie schon angesprochen, bin ich der Meinung, daß das Fliegen im Flachland hier physisch etwas einfacher ist, was es den weiblichen Piloten eben erlaubt, sich mehr auf Wetter und Flugtaktik zu konzentrieren. Beim Alpenfliegen sind an entsprechenden »harten Arbeitstagen« die männlichen Piloten einfach etwas im Vorteil.

*Rosi, Du bist hier wie viele andere Piloten mit einem turmlosen Gerät angetreten. Denkst Du, daß Du mit Deinem Bullet RCS hier bei den Bedingungen und Aufgaben im Vorteil gegenüber den Geräten mit Turms warst?*

Zweifelsohne ist ein Wettbewerbsgerät ohne Turm ein Vorteil, speziell bei höheren Geschwindigkeiten durch den geringeren Widerstand. Hier bei diesem Wettbewerb konnten wir den großen Vorteil beim Fliegen gegen den Wind leider nicht ausspielen, da hier überwiegend Zielflugaufgaben mit dem Wind angesagt waren.

*Würdest Du aufgrund Deiner diesjährigen Erfahrungen jetzt leistungshungrigen Piloten und Pilotinnen empfehlen hierherzukommen, um Weltrekorde zu fliegen? Und was würdest Du den Piloten und Pilotinnen mit auf den Weg geben?*

Da es sich bei dem Wetter der letzten Tage um absolutes Ausnahmewetter gehandelt hat, würde ich für einen Weltrekordversuch nicht dieses Gelände, sondern das Gelände in Lake Chelan in USA auswählen. Letztendlich kommt es für einen erfolgreichen Weltrekordversuch immer auf das Wetter an, das im entsprechenden Gelände gerade herrscht, und jeder Pilot hat da auch seine Lieblingsgelände.

Zu Deiner zweiten Frage. Piloten, die hier fliegen wollen, müssen sowohl im Autoschlepp als auch im UL-Schlepp absolut fit sein, sonst werden sie bei diesen Bedingungen böse Überraschungen erleben. So großflächig die Thermik ist, am Boden und knapp über dem Boden ist es hier schlicht und einfach gefährlich.

Wir haben mit unserem Team so unsere Erfahrungen gemacht. Zwei gecrashte Geräte und ein Verletzter durch einen Dustdevil am Start sowie ein Trike, welches vom Dustdevil umgeworfen wurde, sind der Beweis, daß mit diesen Bedingungen hier nicht zu spaßen ist.

Zudem sollte man körperlich absolut fit sein. Bei bis zu 40 Grad am Boden und 8 Wettbewerbstagen, Rückholaktionen bis nachts um 4, geht das hier ziemlich schnell an die Substanz.

*Alles in allem also tolle Flüge und Erlebnisse aber keine reine Urlaubsfliegerei. Habe ich das so richtig verstanden ?*

Ja genau, Flüge wie wir sie die letzten 8 Tage hier gemacht haben, macht man nicht alle Tage. Und dieser Wettbewerb und der Weltrekordflug werden mir sicher im Gedächtnis bleiben. Aber es war auch harte Arbeit. Sicher war es auch eine gute Vorbereitung für die kommende Wettbewerbssaison in Europa.

*Rosi, ich bedanke mich für dieses Gespräch, hoffe, daß die eingereichten Weltrekorde anerkannt werden, und wünsche Dir weiterhin viel Erfolg.*

Foto: PASCAL GERTNER



## 10. Stubaicup Gleitwinkelwettbewerb

In den ersten Jahren des Gleitschirmsports war die Gleitzahl das Maß der Dinge. Das Gerät, das die damals vielbeachteten Gleitwinkelwettbewerbe in St. Hilaire gewann, war Marktrenner in der folgenden Saison, der Hersteller hatte ausgesorgt. Inzwischen weiß man allerdings auf Konstruktors- und Pilotenseite, daß eine gute Gleitzahl nur eine von vielen wichtigen Anforderungen an einem leistungsfähigen Schirm ist. Handling, Stabilität auch bei turbulenten Bedingungen, die fliegbare Geschwindigkeit bei unruhiger Luft und vor allem das gute Gefühl unter einer Kappe sind für den Flugspaß viel wichtiger.

Trotzdem werden die Ergebnisse von Gleitwinkelwettbewerben sehr aufmerksam verfolgt, obwohl man auch weiß, daß es nie für alle Teilnehmer ganz identische Bedingungen gibt. Ein Resümee läßt sich allerdings aus dem Ergebnis des Gleitwinkelwettbewerbes anläßlich des Stubai-Cups ziehen: Die Gleitleistung von gütesiegelgeprüften Intermediate-Geräten ist inzwischen höher als die von Prototypen mancher Hersteller.

## Offizielle Ergebnisliste Gleitwinkelwettbewerb Stubaicup

Nummer	Firma	Gerät	Typ	Intermediate DHV-Gütesiegel	Bemerkungen	GZ Flug 1	GZ Flug 2	Schnitt GZ
1	Nova	Axon	28	DHV 2		6,85	7,43	7,140
2	Airea	Aspekt	L	DHV 2		6,7	7,45	7,075
3	Firebird	Flame	L	DHV 2	Schirmtausch	6,7	7,05	6,875
4	UP	Soul	L	DHV 2	Schirmtausch	6,45	7,05	6,750
5	Edel	Saber		DHV 2		6,7	n.g.	6,700
6	Swing	Mistral		DHV 2		6,56	6,72	6,640
7	Pro Design	Pro Feel		DHV 2		6,2	7,05	6,625
8	Paratech	P 60	M	DHV 2	Schirmtausch	6,3	6,72	6,510
9	Comet	Voyager		DHV 2		5,9	n.g.	5,900

## Offene Klasse

Nummer	Firma	Gerät	freie Klasse Proto/Gütesiegel	GZ Flug 1	GZ Flug 2	Schnitt GZ
1	Pro Design	Max 69	Proto	8,3	9,2	8,750
2	UP	Escape	Proto	7,95	8,7	8,325
3	Apco	Zen 2	Proto	7,85	8,75	8,300
4	Airwave	Alto XMx	Acpul Comp.	a.l.	8	8,000
5	Edel	Sector	Proto	7,8	n.g.	7,800
6	Mac	Heaven	Proto	a.l.	7,5	7,500
7	Swing	Ventus	DHV 2-3	7,4	7,5	7,450
8	Air-Sport	Notos Comp.	Proto	7,3	7,38	7,340
9	Airsystems	Njam-Njam	Proto	6,75	n.g.	6,750
10	Paratech	P 7	Proto	6,56	n.g.	6,550
11	Kimfly	Kvant	Proto	6	7,05	6,525
12	Galaxy	Scorpion	Proto	6,1	n.g.	6,100
13	Comet	Voyager	Proto	5,85	n.g.	5,850
14	Airea	Tension L	Proto	n.g.	n.g.	n.g.

### ANZEIGE



**Harzer GLEITSCHIRM Schule & Shop**

Schule & Shop: Bäringer Str. 31 - 38640 Goslar - Tel.: 05321/43737  
**Hotline: 05322/1415**  
 Internet: <http://flieg.com/harzer-gss>

die "teuflisch guten Flughexen" der Harzer Gleitschirmschule bieten Ihnen

- \* Windenschlepp für GS & HG
- \* Tandemausbildung für Berg und Winde
- \* Motorschirm - exclusiv in Norddeutschland -
  - \* Ausbildung zum deutschen Luffahrerschein
  - \* Sicherheitstraining
  - \* geführte Touren in europäische Fluggebiete

sowie weitere Highlights:  
 \* Funk- und Selbstpackerkurse  
 \* Ausbildung zum Fluglehrer für alle Gleitschirmsparten

Shop auf über 100qm in zentraler Lage Goslars  
**"Ihre Zeit vergeht bei uns im Fluge"**

**NOVA** 

**jetzt auch mit Motor**

**VDF**  
Mitglied im

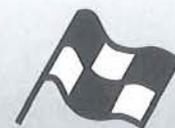
## Der Ostbayerncup

Eine interessante und regional begrenzte Alternative zum Deutschen Streckenflugpokal des DHV bieten die Ostbayerischen Vereine ihren Mitgliedern. Dieser Ostbayerncup geht nächstes Jahr in seine 10. Runde.

Begonnen hat das Ganze 1987 mit nur ein paar Teilnehmern, die für heutige Verhältnisse nur eine erbärmliche Anzahl von Punkten erflogen. Die gesamte erflogene Strecke lag damals bei 1.858 km. Im Laufe der Jahre allerdings hat sich der Ostbayerncup zu einem ernstzunehmenden dezentralen Wettbewerb entwickelt. Die durchschnittliche Teilnehmerzahl liegt bei etwa 30 Piloten. Zur besten Zeit, 1992, nahmen an dem Wettbewerb 41 Piloten teil, die zusammen 10.840 km erflogen.

Teilnahmeberechtigt sind die Mitglieder der Ostbayerischen Vereine. Im einzelnen sind das: DFC Bayerwald, DFC Dreiländereck, DFC Fensterbachtal, DFC Ingolstadt, DFC Oberpfalz, DFC Regental, DFC Rotthal, UL-Flugplatz Forst, Jura-Airlines-Albatros, Nordbayerische Drachenflieger, DFC Wartenberg.

Die Wertung ist angelehnt an den Deutschen Streckenflug-



pokal, berücksichtigt jedoch mehr die Besonderheiten des Flachlandfliegens. Das Startgebiet ist begrenzt: Nördliche Grenze ist die Landesgrenze Oberfranken-Thüringen, südliche Grenze ist die Bezirksgrenze Nieder-Oberbayern, östliche Grenze ist die Grenze zur Tschechischen Republik und westlich der 11. östl. Längengrad.

Bei freien Strecken sind beim Ostbayerncup keine Fotos notwendig, Start- und Landemeldung genügen. Der Faktor ist 1,0. Bei Zielflügen gilt der Faktor 1,5; bei Ziel-Rück und flachen Dreiecken 2,0; beim FAI-Dreieck der Faktor 2,8. Jeder erfüllte Flug, der mit dem Zielfoto abgeschlossen wurde, kann durch eine beliebig angehängte freie Strecke erweitert werden.

Gewertet werden die besten 3 Flüge eines jeden Piloten. Eine Einschränkung gilt beim Startverfahren: Pro Pilot dürfen nur 2 Flüge durch F-Schlepp oder Windschlepp gestartet werden. Ausnahme sind die beiden Schleppvereine DFC Fensterbachtal und die Jura-Airlines Albatross.

Die Auswertung der Flüge übernimmt momentan Ottmar Sichert vom DFC Ingolstadt, der uns jedesmal zum Saisonende mit Auswertungen und Statistiken überschüttet.

Zur Siegerehrung, meist im November, findet alljährlich ein großes Treffen der beteiligten Vereine statt. Im Vorfeld des Treffens wird jedes Jahr das Reglement überdacht und gegebenenfalls angepaßt.

Momentan kämpft der Ostbayerncup mit schwindenden Teilnehmerzahlen. Das liegt vermutlich zum einen am fehlenden Nachwuchs und zum anderen werden viele Piloten von den Leistungen der Spitzenpiloten abgeschreckt.

Das Motto für die nächsten Jahre muß daher Motivierung der Neueinsteiger lauten.

Deshalb hier der Aufruf an die Ostbayern-Flieger. Reicht Eure Streckenflüge bei Ottmar Sichert, Johannisstr. 19, 91790 Raitenbuch ein.

Heinz Hofrichter

## UP-Wallberg Cross-Country 1997

Wie bereits in den zurückliegenden Jahren findet auch 1997 wieder der UP-Wallberg XC-Cup für GS statt. Dieser Wettbewerb wird nicht nur für die Mitglieder des Tegernseer Drachen- und Gleitschirmflieger Clubs organisiert, sondern soll auch für Piloten aus anderen Clubs Anreiz sein, vom Wallberg auf Streckenjagd zu gehen. Es wird kein Startgeld erhoben, und um eine größere Chancengleichheit zu wahren, werden dieses Jahr nicht mehr die besten drei, sondern die besten zwei Flüge vom Wallberg aus gewertet, wobei bei einem Flug die Berg- oder Talstation auch als Wende- oder Zielpunkt gewählt werden kann.

Die Dokumentation erfolgt nach den DHV-Streckenflugpokalregeln, d.h. Start- und Landemeldungen (Vordrucke vom

DHV), Barogramm und Fotodokumentation mit Data-Back-Kamera sind obligatorisch. Bei gleichzeitiger Abgabe für den DHV-Streckenflugpokal reichen die Unterlagen in Fotokopie. Die Flüge müssen bis spätestens einen Monat nach Durchführung eingereicht werden. Wettbewerbsdauer ist vom 1. Februar bis zum 31. Juli 1997.

Bereits 1996 war der UP-Wallberg-XC-Cup mit Sachpreisen im Wert von 12.000 DM - gestiftet durch die Firma UP - einer der wohl am höchsten dotierten Wettbewerbe in Deutschland. Auch 1997 werden an die besten Piloten wieder Preise im Wert von 10.000 DM vergeben. Die Siegerehrung und Preisvergabe findet im Rahmen des großen DGC-TT-Fliegerfestes am Wallberg-Landeplatz am 13.9.97 statt. Nähere Informationen gibt es bei Stefan Mast, Sportwart des DGCTT, Tel. 08022/75256. Außerdem liegt zu Beginn der Streckenflugsaison die genaue Ausschreibung an der Wallbergbahn-Talstation aus oder kann auf Anforderung zugeschickt werden.

Richard Brandl

## Norddeutscher XC-Cup

Die Auswertungen »XC-Cup 1996« der norddeutschen Drachen- und Gleitschirmvereine sind abgeschlossen.

Neunmal hintereinander konnte Gerd Langwald den Sieg für sich verbuchen. Eine tolle Leistung. In der Saison 1996 flog der alte und neue norddeutsche Meister den Merlin von Seedwings.

Alle Flüge erfolgten aus der Winde im Flachland. Die herausragendsten Flüge 1996 waren für unseren Meister Gerd der Zielflug am 5.8.1996 von Bahrenborstel nach Holland (204 km) an die Ijsselmeerküste und das FAI-Dreieck über 103 km am 20.7.1996. Damit wurde im Flachland eine neue Tür aufgestoßen.

Die Wertung erfolgte für Drachen und Gleitschirm gemeinsam, mit verschiedenen Faktoren.

Heinrich Ebeling

## Ergebnis

Platz	Name	Punkte
1.	Gerhard Langwald	609
2.	Andreas Becker	590
3.	Dieter Münchmeyer	465
4.	Claus Gerhard	419
5.	Ulrich Schneider	348



## Pokalfliegen in der Oberlausitz

Das schöne Wetter nutzend, trafen sich 16 Drachen- und Gleitschirmflieger auf dem Flugplatz Bautzen-Litten zum Ziellande-Pokalfliegen.

Zu dem nun schon dritten Wettbewerb dieser Art hatte die Sektion Drachenflug des Fliegerclub Eibau-Oberlausitz eingeladen.

Die Starts erfolgten mittels der neu erworbenen Koch-Schleppwinde. Gewertet wurde der bessere von zwei geflogenen Durchgängen, jeweils für Drachen und Gleitschirm getrennt. Zwei Piloten nahmen als Doppelstarter in beiden Luftsportarten teil. Das aus Cottbus angereiste Team war erwartungsgemäß sehr stark.

Da besonders in der Klasse der Drachen überwiegend Hochleistungsgeräte geflogen wurden und dadurch das Landen möglichst nahe am ausgelegten Landepunkt, bedingt durch das gute Gleitverhalten dieser Drachen, nicht so einfach war, blieb der Wettbewerb spannend bis zuletzt.

Unfallfrei wurde dieser Wettbewerb bei optimalen Windverhältnissen für alle Teilnehmer ein Erlebnis.

Für das kommende Jahr wünschen sich die Drachen- und Gleitschirmflieger des Fliegerclub Eibau-Oberlausitz ein noch größeres Teilnehmerfeld.

Frank Urban

## Odenwaldpokalfliegen

Das Pokalfliegen veranstaltet der CFD Hardheim 1997 vom 13. - 15. Juni am Hockenberg in Hardheim. Das Fliegerwochenende beginnt am Freitagnachmittag mit Trainingsflügen vom Hockenberg. Am Abend ist wieder für Unterhaltung und Bewirtschaftung im Festzelt mit einer im hiesigen Raum bekannten Rock- und Popband gesorgt.

Am Samstag Morgen beginnt dann um 10.00 Uhr der Drachenflugwettbewerb. Die Piloten treffen sich bereits um 9.00 Uhr zum Briefing. Gewertet wird ganz traditionell nach Zeit und Ziel und in einer separaten Seniorenwertung. Zwischen den Durchgängen können auch Gleitschirmflieger Einlageflüge vom Hockenberg durchführen. Der Hockenberg selbst bietet Startmöglichkeiten von O bis W. Bei günstigen Windverhältnissen besteht auch die Gelegenheit, aus der Seilwinde heraus zu starten.

Info und Anmeldung bei Gerald Katzmaier, Tel. 06283/8800.

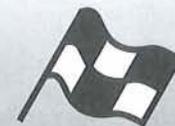


## Zirbelnußpokal

Christoph Schuhwerk im Anflug zur Landung mit seinem turmlosen Prototypen. Er war bis dahin der einzige Pilot, der sich allen Angriffen seiner Gegner widersetzen konnte und es nun in der Hand hatte, den 12. Zirbelnußpokal zu gewinnen. Aber da passierte es: Crash bei der Landung und alles verspielt. Denn wer gewinnen will, muß bei dieser Veranstaltung auch immer gut landen.

Doch nun von vorne: Der 12. Zirbelnußpokal begann am Samstag bei niedriger Basis, aber gut fliegbarem Wetter. Einige Helfer des Augsburger Drachenfliegerclubs hatten sich zur Saisonabschlußveranstaltung eingefunden, und so konnte der erste Durchgang fast pünktlich gestartet werden. Da es immer schwieriger wird, helfende Clubmitglieder zu finden (vielen Dank an die, welche gekommen sind), muß der Veranstalter seine anspruchsvollen Flugaufgaben immer mehr optimieren.

Der erste Tag verlief mit 4 Durchgängen bei 35 Teilnehmern, das sind gut 140 Starts, ohne Probleme. Nur daß einige der Favoriten, wie Charly und Jos, bis auf den 16. Platz zurück-



fielen. Am Abend die bekannte Fliegerparty mit Freibier, Essen und Livemusik für die Piloten und Freunde des ADC. Am Sonntag gab es dann noch 2 Durchgänge bis zum Cut, an dem nur mehr die besten 12 Piloten teilnehmen durften. Jetzt gab es als Flugaufgabe auch einen Speed-Run, zu dem doch einige Erfahrung dazugehört, um möglichst schnell die Strecke zu schaffen und mit einer guten Landung abzuschließen. Hierbei vernichteten sich einige Teilnehmer wieder selbst, indem sie zu Beginn zu schnell flogen und nachher außenlanden mußten.

Nach dem Cut noch 2 Durchgänge (der letzte wird immer vor 17.00 Uhr gestartet), und die altbekannten Favoriten lagen bereits alle an der Spitze.

Karl Schmaderer

## Ergebnis

Platz	Name	Punkte
1.	Charly Schmaderer	4664
2.	Jos Guggemos	4361
3.	Christoph Schuhwerk	4294
4.	Rosi Brams	4167
5.	Anton Zech	4085



## Streckenflugpokal im Rheinland

Die Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn haben sich entschlossen, 1997 einen Streckenflugpokal im Rheinland auf vereinseigenen Geländen für Drachen- und Gleitschirmflieger auszurichten. Das Streckenflugpotential ist hier noch weitgehend unerforscht, doch Flüge von Vereinsmitgliedern von über 100 km mit dem Gleitschirm zeigen, welche Möglichkeiten es zu entdecken gilt.

Der Verein verfügt über eine Reihe sehr guter Schlepplägelände mit Schlepplängen bis zu 1000 m für jede Windrichtung. Der Schleppbetrieb erfolgt regelmäßig am Wochenende und an Feiertagen mit der vereinseigenen Winde. Außerdem sind Fußstartgelände mit bis zu 200 m Höhenunterschied vorhanden. Aktuelle Informationen über den Flugbetrieb des Vereins werden ständig aktualisiert und über das vereinseigene Infotelefon Nr. 06773/7771, bekanntgegeben. Gastflieger sind jederzeit willkommen und eingeladen, am Streckenflug teilzunehmen.

Weitere Informationen über die Wettbewerbsbedingungen sowie die Ausschreibung erhaltet Ihr bei unserem Sportwart Ronald Herchen, Tel. 02608/393 (ab 18.00 Uhr), oder beim Vorsitzenden des Vereins Werner Schmitt, Tel. 06773/418, Fax 06773/7349. Außerdem treffen wir uns an jedem 1. Montag im Monat ab 20 Uhr im Gasthaus Koppelstein in Lahnstein-Süd in der Nähe von Koblenz.

Um die Attraktivität des Wettbewerbs zu erhöhen, erhält der Sieger einen Geldpreis in Höhe von 1.000 DM in bar. Weiterhin werden Sach- und Geldpreise bis zum 10. Platz vergeben.

Werner Schmitt

## Mitteldeutscher Streckenflugpokal

Um das Streckenfliegen und das Fliegen im Flachland an der Winde zu fördern, weist der 1. Mitteldeutsche Gleitschirm- und Drachenflieger Verein jetzt schon auf einen Termin 1997 hin. Wir wollen den Mitteldeutschen Streckenflugpokal 1997 in der Zeit vom 27.6. bis 29.6.1997 in Loburg bei Magdeburg austragen. Anreise ab 26.6.1997 ab 16.00 Uhr möglich. Dieser etwas »spätere« Zeitpunkt ist eine Alternative zu den überfüllten »Himmelfahrtsveranstaltungen«.

Das großzügige Gelände der Badeanstalt Loburg wird uns zum Campen und Grillen zur Verfügung stehen. Herzlich eingeladen sind selbstverständlich auch die Familien und Freunde aller Flieger.

Anmeldungen sind ab sofort oder auch vor Ort möglich. Vorherige Anmeldung erleichtert uns aber die Planung. Infos und Ausschreibung anfordern bei 1. MGD, Wolfgang Mathews, Feldweg 24, 39291 Möckern, Tel. 039221/428 oder Peter Michael, Wilhelm-Külz-Straße 2, 39288 Burg, Tel. 03921/987069.

Wofgang Mathews

## DHV Sportkalender 1997

### Gleitschirm

Datum	Ausweichtermin	Ort
16.02. - 20.02.	PWC - Valadares	Greifenburg
25.02. - 01.03.	PWC - La Victoria	
22.03. - 24.03.	Liga	
04.04. - 06.04.	Liga	
19.04. - 20.04.	26.04. - 27.04. German Cup	Hindelang
01.05. - 04.05.	Liga	
01.05. - 04.05.	BaWü Meisterschaft	Oderen/Frankreich
08.05. - 11.05.	Liga	
08.05. - 11.05.	Bayrische	
13.05. - 18.05.	PWC - Monte Comizzolo	Como/Italien
17.05. - 18.05.	05.07. - 06.07. German Cup	Lenggries/Brauneck
24.05. - 25.05.	31.05. - 01.06. German Cup	Wallberg
25.05. - 28.05.	Rheinland-Pfalz	Dorfgastein
25.05. - 31.05.	Hessen	
02.06. - 07.06.	PWC - Linzhou	China
07.06. - 08.06.	28.06. - 29.06. German Cup	Achtal/Hochfeln
14.06. - 15.06.	21.06. - 22.06. German Cup	Garmisch-Partenkirchen
21.06. - 29.06.	German Open	Zillertal
03.07. - 08.07.	PWC - Pietrahita	Pietrahita/Spanien
03.07. - 08.07.	Pre-EM	Pietrahita/Spanien
09.07. - 28.07.	WM	Castejon/Spanien
01.08. - 09.08.	Junior & Ladies Challenge	Greifenburg
12.08. - 17.08.	PWC - Morzine	Morzine/Frankreich
26.08. - 31.08.	PWC - Preddvor	Preddvor/Slovenien
06.09. - 21.09.	World Air Games	Türkei

#### Organisatoren GS

Bassano, World Air Games, WM, Pre-EM, nur Nationalmannschaften  
 Hessische: Kurt Luther, Tel./Fax 06172/42508, Hasenpfad 3, 61352 Bad Homburg  
 BaWü: Helmut Fehr, Tel./Fax 0761/37569  
 Bayrische: DHV-Geschäftsstelle, Tel. 08022/74673, Fax 08022/7996  
 Rheinl.-Pfalz/Saarland: Werner Schmitt, Tel. 06773/418, Fax 06773/7349  
 German Open: Qualifikation über die Landesmeisterschaften  
 Junior Challenge: DHV-Geschäftsstelle, Tel. 08022/74673, Fax 08022/7996  
 Ladies Challenge: DHV-Geschäftsstelle, Tel. 08022/74673, Fax 08022/7996  
 German Cup, DHV-Geschäftsstelle: Tel. 08022/74673, Fax 08022/7996

### Drachen

Datum	Ausweichtermin	Ort
27.03. - 31.03.		Bassano 97 Bassano/Italien
05.04. - 06.04.	26.04. - 27.04.	German Cup Greiling (Winde)
11.04. - 13.04.	18.04. - 20.04.	Liga
12.04. - 13.04.	19.04. - 20.04.	German Cup Teufelsmühle Loffenau
01.05. - 04.05.		Liga
08.05. - 11.05.		Norddeutsche Meisterschaft Neustadt-Glewe
10.05. - 11.05.	24.05. - 25.05.	German Cup Sauerland
16.05. - 19.05.		Liga
19.05. - 23.05.		Ostdeutsche Meisterschaft Ruhpolding
25.05. - 31.05.		Hessische Meisterschaft Greifenburg
28.05. - 01.06.	05.06. - 08.06.	BaWü Meisterschaft Kandel
29.05. - 01.06.		NRW-Nieders. Meisterschaft Porta Westfalica
29.05. - 01.06.		Bayrische Meisterschaft Mittag
29.05. - 01.06.	07.06. - 08.06.	Rheinl.-Pfalz/Saarl. MS/UL-Schlepp Hinterweiler
14.06. - 15.06.	21.06. - 22.06.	German Cup Mittag/Immenstadt
20.06. - 22.06.		Liga
28.06. - 29.06.	05.07. - 06.07.	German Cup Hochries
09.07. - 13.07.		Alpen Open Gnadenswald
14.07. - 20.07.		German Open Garmisch-Partenkirchen
23.07. - 03.08.		Vor-EM Slovaeki
05.08. - 13.08.		Junior & Ladies Challenge Greifenburg
06.09. - 21.09.		World Air Games Türkei

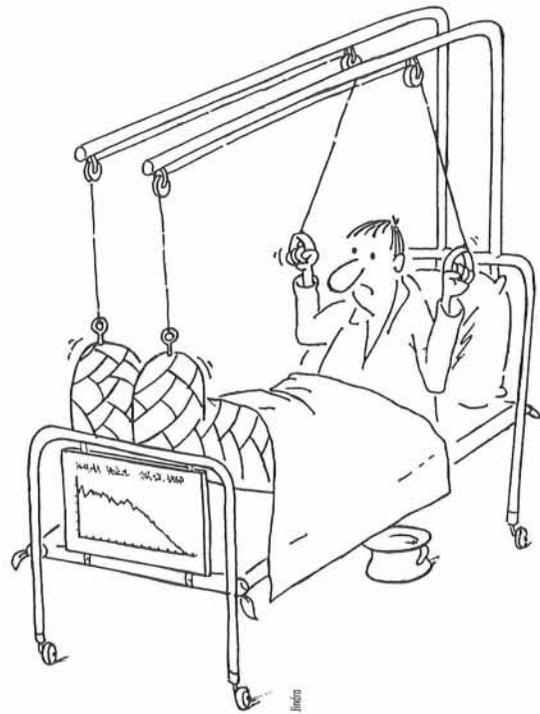
#### Organisatoren HG

Alpen Open: Herbert Siess, Tel. 0043/5224/53904  
 Bassano: World Air Games, Pre-World, Vor-EM, nur Nationalmannschaften  
 Hessische: Kurt Luther, Tel./Fax 06172/42508, Hasenpfad 3, 61352 Bad Homburg  
 BaWü: Michael Braunstein, Tel./ Fax 07822/2877, Weidenweg 21, 77955 Ettenheim  
 Bayrische: Mittag-Team, Frank Gammel, Tel. 08323/2693, Rothenfelsstr.21, 87509 Immenstadt  
 Ostdeutsche: Siegfried Prietz, Tel. 030/8739544, Emserstraße 18 A, 10719 Berlin  
 Norddeutsche: Ulf Karnath, Tel. 040/462144, Lockstedter Weg 53, 20251 Hamburg  
 NRW/Niedersachsen: Peter Bork, Tel. 0571/44121 und Fax 0571/43084, Uwe Würdemann, Tel. 05734/5503  
 Rheinl.-Pfalz/Saarland: Peter P. Rother, Tel./Fax 06502/5454  
 German Open: Qualifikation über die Landesmeisterschaften  
 Junior Challenge: DHV-Geschäftsstelle, Tel. 08022/74673, Fax 08022/7996  
 Ladies Challenge: DHV-Geschäftsstelle, Tel. 08022/74673, Fax 08022/7996  
 German Cup: DHV-Geschäftsstelle, Tel. 08022/74673, Fax 08022/7996

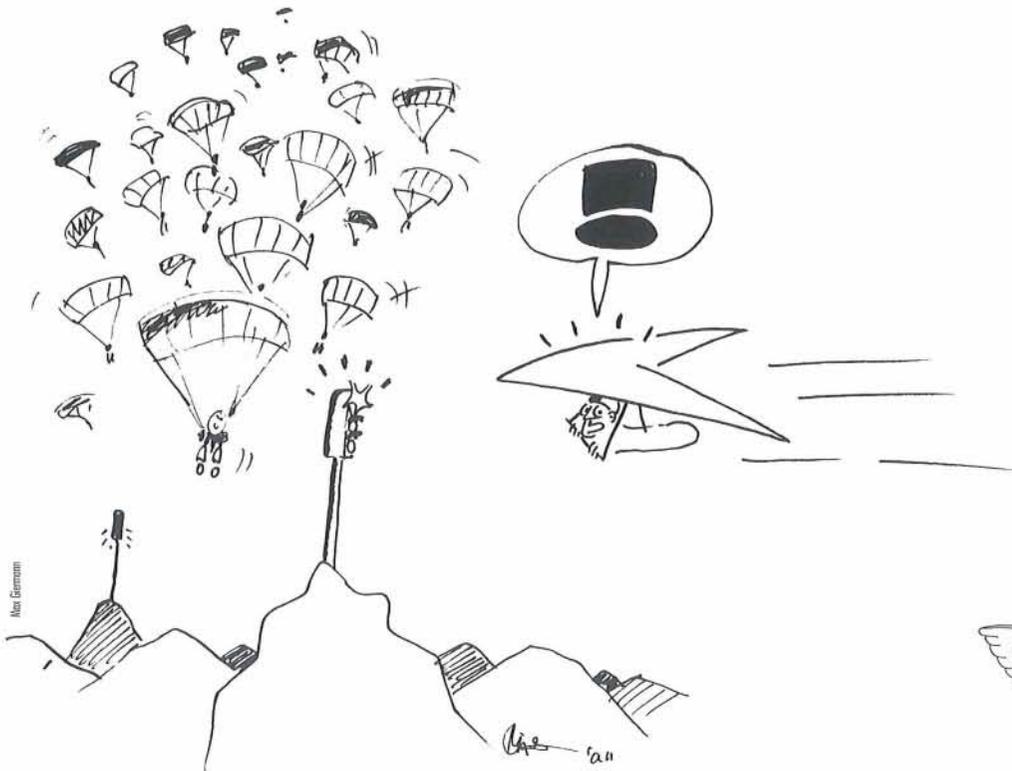
## Offener Sportkalender 1997

Datum	Ausweichtermin	Name	Ort	Veranstalter
01.01. - 31.08.		Norddeutscher XC-Cup		DC Wiehengebirge Postf.2224, 32379 Minden
01.01. - 31.12.		DFCA-XC Weltcup		Peter Moses, 08649/1442
01.03. - 31.07.		UP-Wallberg Cross Country	Wallberg	DGCTT, Oettlweg 15, Tel. 08028/xxxxxxx
12.04. - 13.04.		Offene Landesmeisterschaft Vorarlberg/A		Flight Connection, 05524/8439
20.04. - 03.05.		Courrier Sud		Dominique Bocquillon, Strasbourg, Tel./Fax F-0388367181
26.04. - 27.04.	03. - 04.05.	9.Staufencup	Bezau/Vorarlberg	Fax: A-05574/70547
07.06. - 08.06.		Intern. Wildkogel Hängegleiten	Bramberg/Pinzgau	H. Brandner, Tel./Fax A-06565/6668, F. Voithofer Tel. A-06566/8207, Fax 8509,
13.06. - 15.06.		Odenwaldpokalfliegen	Hockenberg/Hardheim	Gerald Katzenmaier Tel. 06283/8800
27.06. - 29.06.		Mitteld.Streckenflugpokal	Loburg bei Magdeburg	Wolfgang Mathews, Tel. 03921/428, Peter Michael, Tel. 03921/897069
28.06. - 29.06.	12.- 13. 07.	Intern. Wildkogel Paragleiten	Bramberg/Pinzgau	H. Brandner, Tel./Fax A-06565/6668, F. Voithofer Tel. A-06566/8207, Fax 8509,
26.07.	D/G	Flying Witches Cup	Hochries	Helene Mayer Flugschule Hochries, Tel. 08032/8971
07. - 08.09.	13. - 14.09.	Teufelspokal	Teufelsmühle Loffenau	Drachenflugclub Loffenau, Johannes Hahn, Tel. 07224/650292 (ab 19 Uhr)

# CARTOONS



Frühling



# MOYES C - DIE ZUKUNFT



- Carbontechnologie ermöglicht den Verzicht auf Turm, Oberverspannung und Lufflines, was den Widerstand des CSX enorm reduziert
- Hohe Festigkeit und Stabilität des CSX werden gewährleistet durch effiziente Kohlefaser-Querrohre, Zentralgelenk und -Dive-Sticks
- Effektives Handling durch automatisches Segelschränkungs-Prinzip (SP)\*
- Größerer Schnellflug-Gleitwinkel aufgrund des integrierten Deflexor Systems
- Perfektes Achterliek durch verdeckte Sprungfedersegellatten

#### Results:

Ist – Tomas Suchanek  
European Championships '96  
High Level Classic '96  
Australian Nationals '97

*"Mir kommt es nicht nur auf die Leistung und das Handling des CSX an, sondern auch auf die Sicherheit."*  
Tomas Suchanek, dreifacher Weltmeister

\* Das CSX-Segel ist mit dem neuen Segelschränkungsprinzip (SP) ausgestattet, welches Flügelenden und Achterliek automatisch den unterschiedlichen Anstellwinkeln des CSX angleicht. Diese geschwindigkeitsabhängige Auftriebsverteilung verleiht dem CSX ein kraftsparendes Handling im oberen Geschwindigkeitsbereich, herausragende Langsamflugeigenschaften sowie ein gutmütiges Stallverhalten.



Der neue Carbon Super Xtralite von Moyes