B 5591 F

Mai 1997

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

90

10 JAHRE GLEITSCHIRMFLIEGEN

Photos: Christine Pfeifer Grafik: Tilman v. Meuterchausen
Gegen den Wind in neue Bereiche vorstossen
Was zählt ist, ob dein Schirm dich hinbringt
spear
Im DHV-Gütesiegelverfahren
Der High Performance
Intermediate
Deutschland/Österreich
Turnpoint Fastline GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 29
D-82216 Gernlinden
Tel. (+49)08142/41263
Fax (+49)08142/18713
Turnpoint@t-online.de
Development, Manufacturing
International Distribution
freeX air sports GmbH
Harmating 2
D-82544 Egling
Fax (+49)08176/930244
http://www.freex.com
freeX
AIR SPORTS

inhalt 90

Foto: Christoph Kirsch

10 Jahre Gleitschirmfliegen. Wie es in Deutschland begann, ab Seite 12.

4 WICHTIG – NEU – KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes

12 10 JAHRE GLEITSCHIRMSPORT Die Entwicklung der Gleitschirme

20 10 JAHRE GLEITSCHIRMSPORT Aus Verbandssicht

22 INTERVIEW DOLEZALEK Ein Gleitschirmpionier erinnert sich

24 ZILLERTAL Flugrevier für alle Ansprüche

32 ZILLERTAL Zwei Streckenflüge zur Anregung

36 SICHERHEITSTRAINING Erfahrungen aus der Praxis - Teil 2

40 WETTER Wetterstationen - ein Erfahrungsbericht

42 INDUGA - FLY AND FUN Neue Trends setzen sich durch

44 MITARBEITER Alle in der DHV-Geschäftsstelle auf einen Blick

46 TEST Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

53 NfGH Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

53 LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNG

53 MUSTERZULASSUNGEN

54 GELÄNDE

65 SICHERHEITSJOURNAL Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

39 VERSICHERUNGSPROGRAMM

51 DHV BIETET AN

52 DHV VIDEO UND FILM

76 GEBRAUCHTMARKT

107 PRÜFUNGSKALENDER

68 VEREINE Alle Vereine im DHV mit Anschrift und Telefon

73 IMAGEFÖRDERUNG Die Attraktivität unseres Sports nach außen bringen

83 VEREINE UND BRIEFE Vereinsnachrichten und Leserforum

92 FLIEGERPSYCHE Worüber andere schweigen

96 INTERNET WWW-Adressen für Flieger und Surfer - Teil 2

98 SZENE G Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt

100 DRACHENSCHULUNG Neue Methode importiert

102 FLACHLANDFLÜGE Mit dem Wind ins Ziel

109 GERMAN CUP Rückenwind für neuen Wettbewerb

110 WETTBEWERBSSPORT Kurzberichte und Nachrichten

IMPRESSUM

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

DHV homepage: http://www.dhv.de

E-Mail CompuServe 106004,641

Tel. 08022/7031
Fax 08022/7996

Neue Telefon-Nr. ab 12.5.1997

Fax 08022/967599
Ausbildung 08022/967530
Sport 08022/967550
Betrieb/Gelände 08022/967510
Technik 08022/967540
Mitgliederservice/Versicherung 08022/96750

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: 32.000

Titelbild: Christine Pfeifer, Airea, Markus V. Malinkrodth, Karin Kirst-Scholz, Ulrich Grill, Michael Weingartner

wichtig • neu • kurz

Finanzielle Hilfe für Geländeverfahren

Im Rahmen der Verfahren zur Erteilung von Außenstart- und -landeerlaubnissen ist es in zunehmendem Maße erforderlich, daß Mitarbeiter des Referates Flugbetrieb zu Ortsterminen und Besprechungen mit Vertretern des Naturschutzes, mit Behörden und Gemeinden an den »Ort des Geschehens« reisen. Je nach geografischer Lage des Fluggeländes können die anfallenden Reisekosten unterschiedlich hoch ausfallen. Um den DHV-Mitgliedsvereinen und -Mitgliedern in allen Teilen des Bundesgebietes eine kostenverträgliche und faire Lösung zu bieten, hat die DHV-Kommission beschlossen, daß bei erforderlichen Dienstreisen im Rahmen der Geländeerlaubnisverfahren Reisekosten in Höhe von max. 300 DM zzgl. MwSt. den Betroffenen in Rechnung gestellt werden.
Sollte bei derartigen Terminen auch die Anwesenheit des vom DHV in freiberuflicher Tätigkeit beschäftigten Naturschutzfachmannes erforderlich sein, so werden auch dessen Kosten künftig vom DHV getragen. Mit diesen Maßnahmen wird eine wesentliche finanzielle Erleichterung für alle Antragsteller geschaffen, bei denen aufgrund naturschutzfachlicher Probleme ein Orts- oder Besprechungstermin erforderlich wird.

DHV-Logo

Für die einen ist es ein liebgewonnenes Erkennungszeichen, für die andern ein Stilmittel mit dem sie nicht viel anfangen können. Das DHV-Logo ist innerhalb der DHV-Kommission in die Diskussion geraten. Hat es genügend Symbolkraft für das Drachenfliegen und das Gleitschirmfliegen?
Nun sind alle DHV-Mitglieder gefragt. Seid Ihr mit dem Logo zufrieden? Welches Logo würdet Ihr Euch wünschen? Antworten und Entwürfe bitte bis zum 1.6.1997 an die Geschäftsstelle senden. Die besten Ideen werden im DHV-Info vorgestellt.

Neue Telefonnummern ab 12.5.1997 !

Die DHV-Geschäftsstelle stellt seine Telefonanlage auf ISDN um. Ab 12.5.1997 gilt für die Telefon-Zentrale die Nr:
08022/96750
Per Durchwahl sind zu erreichen
das Referat Mitgliederservice unter 96750
das Referat Flugbetrieb 967510
das Referat Sport 967550
das Referat Technik 967540
das Referat Ausbildung 967530
die Buchführung 967520
zentrales Fax 967599
Die bisherige Fax-Nr. 08022/7996 und die bisherige Telefon-Nr. 08022/7031 der Geschäftsstellen-Zentrale bleiben übergangsweise aktiv.

Checkflug unabhängig von 300-m-Grenze

Zwischen dem DHV und dem ÖAeC wurde nun Übereinkunft erzielt, daß Checkflüge in allen Geländen anerkannt werden, die Start, Vollkreis, Landeeinteilung und Landung in einem Flug ermöglichen.
Zur Erinnerung: in Österreich wird der Checkflug seit 1.1.1997 auch von Luftfahrerschein-Inhabern gefordert.
Er muß alle drei Jahre innerhalb der letzten 12 Monate vor Ablauf der 3-Jahresfrist absolviert sein. Bei Versäumnis der 3-Jahresfrist ist Nachschulung erforderlich. Siehe auch DHV-Info 88, Seite 10.
Der Checkflug ist kein Prüfungsflug, sondern der Nachweis, daß der Pilot noch ausreichend fliegerische Praxis besitzt.
Er kann für Luftfahrerschein-Inhaber neben den Flugschulen auch von den Beauftragten für Luftaufsicht, die in den meisten Geländen von den örtlichen Vereinen gestellt sind, bestätigt werden.
Auch in Deutschland soll der Checkflug eingeführt werden. Mit der Änderung der LuftPersV ist jedoch nicht vor 1998 zu rechnen.

Checkflug bei DHV-Wettbewerben

Die Teilnehmer bei Landesmeisterschaften, German Open, German Cup, Deutsche Meisterschaften, Streckenflugpokal, Junior und Ladies Challenge können sich ihren Wettbewerbsflug auch als Checkflug vom Wettbewerbsleiter bestätigen lassen.

CD-ROM »Drachenfliegen, Gleitschirmfliegen«

Mit 20 Videos, 87 Fotos und einer exzellenten Grafik mit Sound bietet der DHV ein multimediales Erlebnis für alle, die einen Computer mit CD-ROM-Laufwerk zur Verfügung haben. Die CD bietet den interaktiven Einstieg in die Faszination des Fliegens mit Informationen über Geschichte, Ausbildung, Flugausrüstung, Flugtechnik, Fluggelände, Naturschutz, Wetter, Wettbewerbe und Weltrekorde und last but not least: Fun. Sie ist ab sofort zum Preis von 39,50 DM bei der DHV-Geschäftsstelle zu beziehen.
Die CD-ROM wurde bereits auf der Messe FLY + FUN in Augsburg präsentiert und hat dort begeisterten Anklang gefunden. Die Messebesucher konnten die CD-ROM mit Hilfe eines touch-screen-Monitors bedienen. Dieses »Info-Terminal« steht auch künftig für die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung.

Mit DHV-THERMIX auf Strecke

Die Besitzer des Programmes THERMIX können nun am PC Streckenfliegen. Es stehen die Fluggebiete für den »Pinzgauer Spaziergang« zur Verfügung. Sie sind auf 5 Disketten verteilt. Jede Diskette enthält zwei nebeneinanderliegende Fluggebiete und zusätzlich ein kostenloses Update des THERMIX-Programmes Version 2.4c. Die Disketten können ganz nach Belieben einzeln erworben werden und kosten jeweils 15 DM. Näheres siehe »DHV bietet an«.

Luft- und Filmfest

Die Gleitschirmschule »VOL au VENT« veranstaltet ein großes Luftfest und ein internationales Filmfestspiel über Drachen- und Gleitschirmfliegen vom 5. bis 8. Juni 1997 in Malmedy/Belgien.
Alle Freunde des Drachen- und Gleitschirmfliegens sind herzlich eingeladen.
Rückfragen und weitere Informationen: Ecole-Club de Parapente, »VOL au VENT«, Ferdinand Bongratz, Tel. 0032/85/412671, Fax 0032/4/3662888.

Deutscher Meister in der FAI-Klasse 2

In die FAI-Klasse 2 ist neues Leben gekommen. Erstmals seit den alten Fledgeling-Zeiten wird wieder eine Deutsche Meisterschaft in dieser Klasse organisiert.
Die Deutsche Meisterschaft 1997 in der Klasse 2 wird gestartet, wenn mindestens 10 Teilnehmer zusammenkommen. Als Eingangsqualifikation ist Wettbewerbserfahrung mindestens auf Landesmeisterschaftsebene erforderlich, egal in welcher Klasse sie erworben wurde.

Die Deutsche Meisterschaft in der Klasse 2 ist im Rahmen der German Open im Drachenfliegen in Garmisch vorgesehen. Zum Einsatz dürften die Fluggeräte Pegasus und Exxtacy kommen, der Swift nicht, obwohl er ebenfalls in die FAI-Klasse 2 eingestuft ist. Er kann nicht zu den Startgeländen der German Open transportiert werden. Zudem hat sich beim Swift in der Praxis nur das UL-Schleppverfahren bewährt.
Auch beim Deutschen Streckenflugpokal werden Exxtacy und Pegasus in der FAI-Klasse 2 gewertet. Eine solche Wertung war in der Vergangenheit mangles Beteiligung nicht erforderlich.

Die Zeit fliegt mit!

Ralph Trenkle mit seiner Firma AVENA Time Design hat Fliegeruhren aus TITAN mit HG- und GS- Motiven als Preise zu folgenden DHV-Veranstaltungen 1997 zur Verfügung gestellt: German Open, Deutsche Meisterschaft, German Cup, Junior & Ladies Challenge sowie Deutscher Streckenflugpokal. Ralph Trenkle ist aktiver Drachenpilot und fertigt als Uhrmachermeister diese hochwertigen Uhren selbst.
Weitere Informationen über die Uhren bei AVENA Time Design, R. Trenkle, Auerbachstraße 10, 75179 Pforzheim, Tel. u. Fax 07231/17989.

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.

Konferenz Sport und Imageförderung

Lothar Schweizer

Hartmut Schlegel

Thomas Hummels

Im letzten Jahr hatte die DHV-Kommission die Intitiative »Sport- und Imageförderung« ins Leben gerufen und alle DHV-Vereine in einem Vorstands-Rundbrief zur Mitwirkung aufgerufen. Während in früheren Zeiten in einigen Geländen die fliegerische Überbevölkerung drohte, gilt es heute, einer umsichgreifenden Stagnation zu begegnen. Denn eine breite Basis bietet die Grundlage für den Erfolg im gesellschaftlichen Kräftespiel.

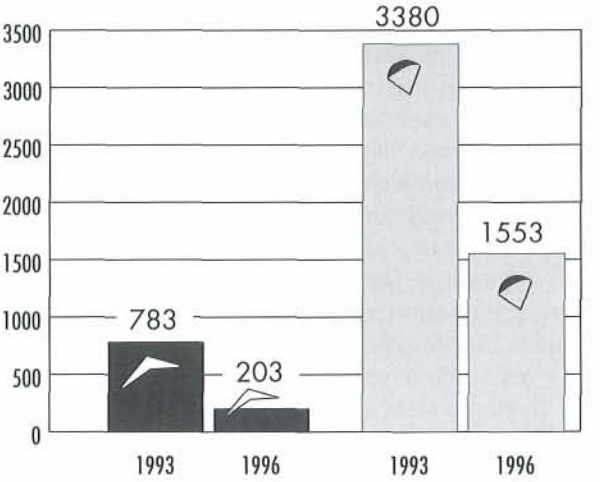
Da es Ziel der Initiative ist, alle Kräfte unseres Sportes zu bündeln, lud die Kommission im Februar die Vereinsvorstände sowie Hersteller, Flugschulen und Fachpresse zu einer Konferenz nach Augsburg ein. In der Konferenz kristallisierten sich Ideen für ein gemeinsames, erfolgversprechendes Vorgehen heraus.

Nach der Eröffnung durch den DHV-Vorsitzenden Charlie Jöst stellte Thomas Hummels die Gründe dar, die zur Initiative Sport- und Imageförderung geführt haben. Die grafische Gegenüberstellung der aktuellen Zuwachsraten im Vergleich zu denen vor 3 Jahren macht die Situation deutlich.

Der Gleitschirmflieger Hartmut Schlegl, von Beruf Pressereferent des Bundesgesundheitsamtes, faßte in einem fundierten Fachvortrag die Grundzüge erfolgreicher Pressearbeit zusammen. Seine Anregungen bestätigten weitgehend den Beschluß der DHV-Jahrestagung zur neuen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des DHV.

Fotos: Charlie Jöst

Neue A-Scheine für Drachen- und Gleitschirmpiloten



Sepp Gschwendtner zeigt in einer Ausstellung Beispiele erfolgreicher Pressearbeit von Vereinen und Verband und stellt sie den Negativ-Meldungen des letzten Jahres gegenüber. In seinem Referat wies er auf die Bedeutung des Passagierfliegens als Werbemittel für unseren Sport hin, sowie auf die Notwendigkeit der Sicherheitsarbeit des Verbandes. Denn jeder Unfall erfährt einen vielfachen Widerhall in den Medien und schädigt das Image unseres Sports.

Helmut Stern, der im vergangenen Jahr für die Fernsehberichterstattung über den Gleitschirm-World-Cup gesorgt hatte, zeigte einige Ausschnitte aus den Filmberichten und wies auf die Schwierigkeiten hin, die einer professionellen Berichterstattung im Fernsehen entgegenstehen.

Lothar Schweizer, der Vorsitzende des Vereins »Die Remstäler« fand viel Beifall für die Vorstellung der Aktion »Fliegen am Kran«, mit der in der Öffentlichkeit großer Anklang erzielt wurde.

Wichtigstes Ergebnis der engangierten Diskussion war die grundsätzliche Bereitschaft zur Gründung eines gemeinsamen Pools, in den von Hersteller-, Schul- und Verbandsseite Geldmittel fließen sollen. Mit diesen Mitteln soll eine gemeinsame PR-Strategie unterstützt werden. Die Ausarbeitung dieser Strategie findet derzeit in einer Arbeitsgruppe von Fachleuten statt und soll nach Abstimmung mit allen Beteiligten von der DHV-Kommission verabschiedet werden.

FRAGEN AN DEN DHV

? Wozu dient die IPPI Card?

Wie beim internationalen Führerschein dient die IPPI Card dazu, den deutschen Luftfahrerschein im Ausland verständlich zu machen. Umgekehrt dürfen ausländische Gäste bei uns fliegen, wenn sie Inhaber der IPPI Card Stufe 3 oder 4 sind. Die Stufe 3 entspricht unserem A-Schein, die Stufe 4 unserem B-Schein mit Überlandflugberechtigung. Die IPPI Card wurde von der FAI geschaffen, um die vielen nationalen Berechtigungen einem weltweit akzeptierten Standard zuordnen zu können. Wer in einem Land fliegen will, in denen unser Luftfahrerschein unbekannt ist, kann sich von der DHV-Geschäftsstelle die IPPI Card ausstellen lassen. Die Ausstellungsgebühr beträgt 20 DM.

? Sind Drachenflieger und Gleitschirmflieger verpflichtet, ein Kennzeichen zu führen?

Seit Inkrafttreten des neuen Luftrechts im Jahr 1993 ist die Pflicht zum Führen eines Kennzeichens bei Überlandflügen weggefallen. Wer ein Kennzeichen führen will, beispielsweise um sich im Flugfunkbetrieb mit dem Kennzeichen zu melden, kann es auch weiterhin vom DHV zugeteilt bekommen.

? Gibt es spezielle Software für die Auswertung von Wettbewerben?

Das DHV-Sportreferat hat für Gleitschirm- und Drachenflugwettbewerbe eine benutzerfreundliche Software »Race« auf Windows-Ebene erstellen lassen. Von der Cubmeisterschaft bis zur Weltmeisterschaft deckt sie alle Erfordernisse für den Ausrichter ab. Wettbewerbsorganisatoren erhalten die Software »Race« kostenlos bei der DHV-Geschäftsstelle.

? Wie ist der UL-Schleppbetrieb versicherungsrechtlich zu sehen?

Solange zwischen dem UL und dem Hängegleiter Schleppverbindung besteht, sind Schäden Dritter durch die Gerätehaftpflichtversicherung des UL´s abgedeckt. Übrigens gilt die Geländehaftpflichtversicherung, die der DHV für die Fluggelände seiner Vereine abgeschlossen hat, auch für UL- und Windenschleppbetrieb, wenn der Verein nur zur Mitnutzung des Flugplatzes berechtigt ist.

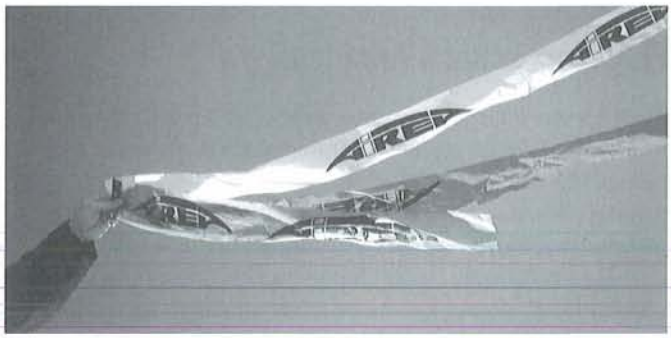
NEU AUF DEM MARKT

PC's zu verkaufen

Die DHV-Geschäftsstelle verkauft günstig mehrere gebrauchte 486er Computer, mit 16 MB Arbeitsspeicher, 250er Festplatte, Diskettenlaufwerk und Monitor.

Patentstreit beendet

Fritz Dolezalek, der Erfinder der inzwischen nicht mehr wegzudenkenden Versteifungen an der Eintrittskante von Gleitschirmen, teilt mit, daß es zwischen ihm und 11 Herstellern und Importeuren jetzt zu einer Einigung gekommen ist. Die Firmen erhielten Lizenzen, das deutsche Patent wird nicht mehr angefochten.



Das Windband auf dem Bild kann von jedem Interessierten kostenlos bei der Firma Airea angefordert werden. Voraussetzung ist nur ein mit 2 DM frankierter und adressierter Rückumschlag. Airea GmbH, Flintkaserne, 83646 Bad Tölz.

NEU AUF DEM MARKT

Paratech-Cup '97 und Fotowettbewerb

Die Firma Aerosport International richtet in Anlehnung an den DHV-Streckenflugpokal einen Streckenflugwettbewerb mit Sachpreisen aus.
Beweggrund sei die Überzeugung, daß mit 1-2er- und 2er Geräten jegliche Streckenflugaufgaben mit viel Spaß und Sicherheit zu meistern sind.
Alle Paratech-Piloten, die am Deutschen Streckenflugpokal teilnehmen, sind automatisch in der Wertung. Für die drei bestplazierten Paratech-Piloten gibt es schöne Preise, vom Rettungsschirm PS 1 (Wert 1.290 DM) bis zum Overall XC Winter (Wert 530 DM).
Außerdem richtet Aerosport für alle, die am Leistungsfliegen kein Interesse haben, einen Fotowettbewerb aus (Doppelteilnahme ist natürlich erlaubt). Einzige Vorgabe ist, daß auf dem Bild irgend etwas von Paratech sichtbar ist. Auch hier gibt es Preise, bis zum 10. Platz.
Nähere Informationen von Aerosport International, Tel. 08034/1034, Fax 3384.

Fliegen im Owens Valley

Larry Tudor und John Ryan bieten in der Saison '97 im Owens Valley Gleitschirm- und Drachenfliegern das folgende Programm an:
Shuttleservice zum Startplatz Walts Point,
Starthilfe und Sportzeugenbestätigung,
Rückholservice,
kleines Servicecenter mit Auffüllen der Sauerstoff-Flaschen,
Vermietung von Flugausrüstung,
Streckenflugbetreuung (Reservierung erforderlich),
Betreuung bei Weltrekorden durch Larry Tudor (Reservierung erforderlich),
Vermittlung von Unterbringung und Camping,
Rafting-Trips den Owens River hinunter,
Information bei ICARO Tel. 0039332648335 oder e-mail JRAV8@aol.com.

Foto: Michael Weingartner

Flugsport schafft Arbeitsplätze

Auch kleinere Firmen wie beispielsweise Flugschulen können einen Beitrag zur Beschaffung und zum Erhalt von Arbeitsplätzen leisten.
Angelika Irschik, Mitgeschäftsführerin der Flugschule Göppingen, von Beruf Kauffrau, hat mit Erfolg den Lehrgang und die Prüfung zur Ausbildung von Lehrlingen absolviert und bildet ab sofort kaufmännische Lehrlinge im Rahmen des Flugschulbetriebs aus.

Red Bull

Der Getränkehersteller Red Bull sponsert nicht nur die Formel 1, sondern auch 5 Toppiloten des Paragliding World Cups. Die Durchführung des Konzepts übernimmt Hannes Arch. Er ist aktiver PWC-Pilot und Organisator des Red Bull Acro Teams.

NEU AUF DEM MARKT

Griechenland

Fly Olympic Eagles Club, Sektion des Schwangauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V., ist nun auch ein eigenständiger griechischer Verein. Vorstand und Veranstalter ist Bernd Pitzer, der die Gleitschirmszene 1993 in Nordgriechenland ins Leben rief. Olympic Eagles bietet seit 1994 Gleitschirm- und Drachenfliegen am Olymp an. Im Sommer '96 wurde auch der nördliche Teil des Ossagebirges fliegerisch erschlossen. 16 Flugberge in unmittelbarer Nähe, mit Höhenunterschieden bis zu 2000 m, bieten Startplätze für alle Windrichtungen. Die Apartments und das Hotel befinden sich direkt am Strand.
Ganz neu ist die Südgriechenland-Rundreise: Fliegen bei Athen, auf dem Peloponnes und Küstensoaring auf einer Insel steht auf dem Programm. Besonders reizvoll sind die Flüge über die antiken Ausgrabungen des Peloponnes.
Inge Flesch, deutsche Fluglehrerin und Christophe Dubois, Tandempilot für Gleitschirm und Drachen, unterstützen das Team von Olympic Eagles.
Info und Video unter Tel. u. Fax 0030/352/43981 oder in Deutschland unter Tel. u. Fax 0361/7911620.

Schwangauer Drachen- und Gleitschirmflieger
Sektion Griechenland
Bernd M. Pitzer

Testen und gewinnen

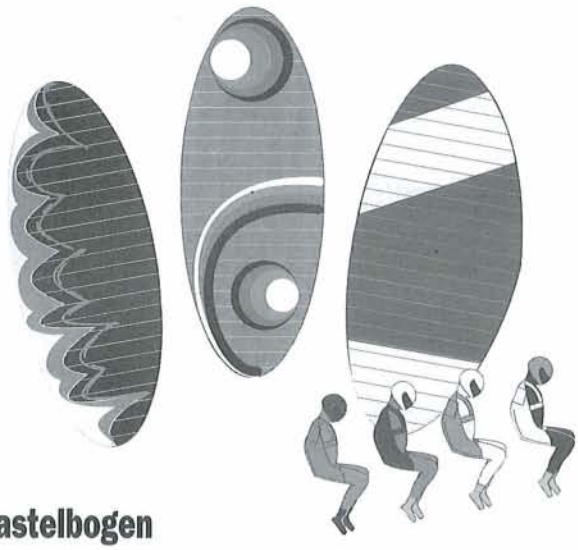
Der österreichische Gleitschirmhersteller Nova veranstaltet 1997 gemeinsam mit kompetenten Flugschulen ein großes Testival, bei dem allein im deutschsprachigen Raum 3 Nova-Gleitschirme zu gewinnen sind.

Und so soll's funktionieren:
Man testet bei einer Flugschule einen der neuen Nova-Modelle Philou, Axon oder Xyon, füllt den Nova-on-Tour-Testbogen aus und hat die Möglichkeit, einen von 3 Nova-Gleitschirmen zu gewinnen.
Der Testbogen wird von Nova ausgewertet, die Ergebnisse sollen in zukünftige Entwicklungen einfließen.
Verlosungstermine: 30. Juni, 30. August und 30. Oktober 97.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Traumhafte Bilder

Für alle, die im Gleitschirmsport nicht nur eine Action-Sportart oder sportliche Höchstleistung sehen, hat Andreas Busslinger mit seinem Bildband »Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen« ein Buch mit stimmungsvollen Fotos geschaffen. Bunte Gleitschirme sind die farbigen Tupfer in unserer herrlichen Alpenlandschaft und zeigen durch gute Fotografie, wie schön eine Natursportart sein kann. Es ist ein Buch zum Träumen - von Flügen neben Wasserfällen mit Regenbogen, von Flügen über eindrucksvoller Gletscherwelt, auch von Flügen über herbstliche Wälder oder in die untergehende Sonne.
Die Bilder sprechen für sich und müßten eigentlich nicht erklärt werden, die kurzen Texte von Alexandre Kobel schaffen eine Verbindung zur Realität. Vielleicht kann sich auch der Wettergott zum Kauf des Buches entschließen, auch ihm müßte es nach dem Anschauen dieser wunderbaren Bilder schwerfallen, uns mit Regen und Nebel zu quälen.
Andreas Busslinger, Abgehoben - in Tuchfühlung mit den Alpen, 120 Seiten, Format 29 x 31 cm, dreisprachig, Verlag Kalt-Zehnder, CH-6300 Zug/Schweiz. Tel. 0041/41/7616666, 98 DM. In Deutschland auch bei Firma Skyline und dem DHV erhältlich.

NEU AUF DEM MARKT



Bastelbogen

Auch bei ungeeignetem Wetter kann man sich mit Drachen- und Gleitschirmfliegen beschäftigen. Sicherer als ein Gleitschirm in freier Natur ist da wohl ein aus einem Bastelbogen gefertigtes Fluggerät. Mobile aufgehängte Segel wecken die Lust auf Schönwettertage. Natürlich machen die Drachen- und Gleitschirmmodelle vor allem Kindern viel Freude, als erster Kontakt mit unserem Flugsport.
Preis 7,90 DM, nähere Informationen von Peter Gauert, Tel. 07022/43651.

Startplatz Testival und XC-Fun-Cup

Am 24. und 25. Mai findet das traditionelle 5. Startplatz Testival-XC-Fun-Cup auf dem Flugplatz Schönleina (50 54 55 N - 11 42 50 E) statt. Durchgeführt werden für die Anfänger ein Ziellande- und Gleitwinkelwettbewerb und für die Profis je nach Meteo eine Flachland-XC-Aufgabe. Als Preise gibt es Pokale, Medaillen und Sachpreise im Wert von 1.000 Euro für die ersten 3 Plätze je Kategorie.
Außerdem: Motor-GS-Demo, kostenlos Probefliegen, Passagierflüge, Herstellerinfos, Gebrauchtmarkt. Im Startgeld von 20 DM sind 1 Windenschlepp sowie freier Eintritt zur Fliegerparty im Biergarten. Am Flugplatz kann auch günstig gecampt werden. Maximale Wettbewerbsteilnehmerzahl: 25 GS-Piloten. Anmeldung über Startplatz Hakan Emci, Zwätzengasse 13, 07743 Jena, Tel. 03641/825900, Fax 825902. Internet:http//www.flieg.com/startplatz.

Fachservice für Advance in Österreich

Mit 1. Februar 1997 hat der Hersteller Advance den Österreich-Service für seine Produkte an die Firma Flugsport-Service Sky Club Austria übertragen. Damit steht den Piloten jetzt auch in Österreich ein eigener Fachservice für Reparatur und Check zur Verfügung. Der neue Servicestützpunkt Sky Club Austria liegt im oberen Ennstal, mitten in einem interessanten Streckenfluggebiet Österreichs.

Das große Buch vom Flugsport

Für alle am Luftsport Interessierten, gibt es ein neues Buch: Auf 334 Seiten mit über 500 meist farbigen Abbildungen werden vom Ballonfahren bis zum Segelfliegen nahezu alle Flugsportarten beschrieben. Drachen- und Gleitschirmfliegen nimmt einen breiten Raum ein. Das Buch zeichnet sich durch die Vielzahl von guten Bildern und informativen Texten aus.
»Das große Buch vom Flugsport«, Weishauptverlag, ISBN 3-7059-0033-1, Preis 88 DM.

Neue Adresse

Klaus Schwarzers´s Flugschule hat eine neue Adresse: Andreas-Mitterfellner-Straße 17, 83607 Holzkirchen, Tel. u. Fax 08024/48119.

HIESHEIER/ PROQUITTÉ

THE NEW GENERATION

Der neue
HOCHLEISTER
DHV 3

ESCAPE!

designed by UP

ULTRALITE PRODUCTS
HANGGLIDING & PARAGLIDING

KATALOG JETZT KOSTENLOS BEI UP EUROPE • PHONE: 08856-82413 • FAX: 08856-82416

10 Jahre Gleitschirm-Entwicklung in Deutschland

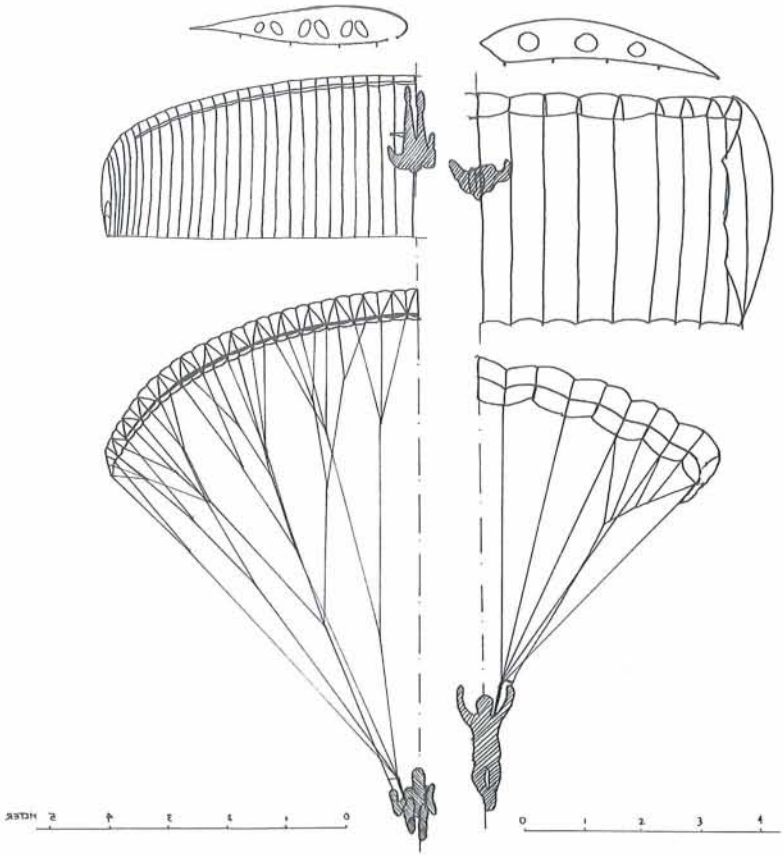
von Christoph Kirsch

Der Reiz des Einfachen ist immer ein starker Anstoß. Als wir im Sommer 1986 in Südfrankreich unsere Drachen aufbauten, erregte eine Gruppe munterer Franzosen unsere Aufmerksamkeit. Sie kamen mit ihrem Kleinbus samt großer Staubwolke den Schotterweg in Laragne heraufgefahren, keine Drachen auf dem Dach. Statt dessen sprangen sie mit kleinen Rucksäcken aus dem Fahrzeug und hatten alsbald fallschirmähnliche bunte Stoffetzen aus ihren Säcken gezogen, sich ein paar Gurtbänder um den Körper geschnallt und nach kurzem Kampf mit dem Wind an der Kante des steilen Nordstarts schwebten sie auch schon laut knatternd über unseren Köpfen. Nicht besonders elegant sah das aus, aber nach einer Menge Spaß!

Noch bevor wir mit Segellattenschieben fertig waren, war die Gruppe auch noch so verwegen, einer nach dem anderen, auf dem Grad wieder topzulanden und sich zum Picknick zusammenzufinden.

Jetzt hielt mich nichts mehr: Das wollte ich unbedingt ausprobieren! Für einen Drachenflieger konnte das ja nun wirklich nicht schwer sein! Und wenn man die Grundregeln aller Fliegerei einhielt, mußte das ja auch noch absolut sicher sein - das war ja eh' nichts anderes, als ein Fallschirm.

Gute zehn Jahre später komme ich zu einer anderen Einschätzung: Sicheres Gleitschirmfliegen ist schwer und ein Gleitschirm ist alles andere als ein Fallschirm geworden, mittlerweile allerdings nicht nur gut für eine Menge



Struktur und Aerodynamik

Warum fliegt ein heutiger Gleitschirm so ungleich besser, als die erste Generation von 1987? Die Materialien sind doch in etwa die gleichen geblieben. In wenigen Worten läßt sich sagen: Aus dem Fallschirm ist innerhalb der ersten 5 Jahre ein richtiger Flügel geworden, der innerhalb der zweiten 5 Jahre immer mehr verfeinert wurde, das heißt in seiner aerodynamischen Güte und Effizienz verbessert.

Wenn man es nur an der Gleitleistung festmachen wollte, so wurde das Verhältnis aus Auftrieb und Widerstand, das die Gleitzahl darstellt, Schritt für Schritt erhöht, indem zunächst die Streckung anstieg (höheres Gesamt-Ca, niedrigerer induzierter Widerstand), das Profil durch geringere Rippenabstände, kleinere und definiertere Öffnungen bessere Übereinstimmung mit der Zielvorgabe erreichte (Profilgleitzahl stieg markant an), um dann auch mit moderneren Profilen dem eigentlichen Einsatzbereich besser gerecht zu werden. Auch die Verbesserung der Auftriebsverteilung (durch die Grundriß- und Schränkungsgestaltung) und der Ausbildung des Flügelabschlusses zielten in die gleiche Richtung. Erst in den letzten vier Jahren wird nun verstärkt auch an der Verminderung des Leinenwiderstandes gearbeitet, ohne die Profiltreue zu vernachlässigen (besonders Diagonalrippen leisten hier einen großen, allerdings teuer erkauften Beitrag).

Das Positive an der Entwicklung ist aber, daß eben nicht nur die Gleitleistung mächtige Fortschritte gemacht hat, sondern auch das Flugverhalten in Extremsituationen mit zunehmender Leistung nicht immer unkalkulierbarer geworden ist, sondern hohe Flugleistung und sichere Flugeigenschaften sich vereinbaren lassen.

Der zunehmende Einfluß des Computers in der Entwicklung und Erfahrungen mit immer mehr Einflußgrößen dieses komplexen, flexiblen Fluggerätes haben die bewußte Einflußnahme auf das Flugverhalten für den Konstrukteur deutlich erleichtert. Dadurch können heute viel homogenere Gleitschirme entstehen, deren Eigenschaften für ein Entwicklungsteam besser vorauszusehen und zu beeinflussen sind. Ein übriges leisten heute moderne Flügelprofile, deren Eigenschaften speziell auf die Anforderungen des Gleitschirms abgestimmt sind (niedrige Momente für geringe Vorschießtendenz, abgestimmte Druckverteilung für optimales Starten, Kappenstabilität und Steuerverhalten).

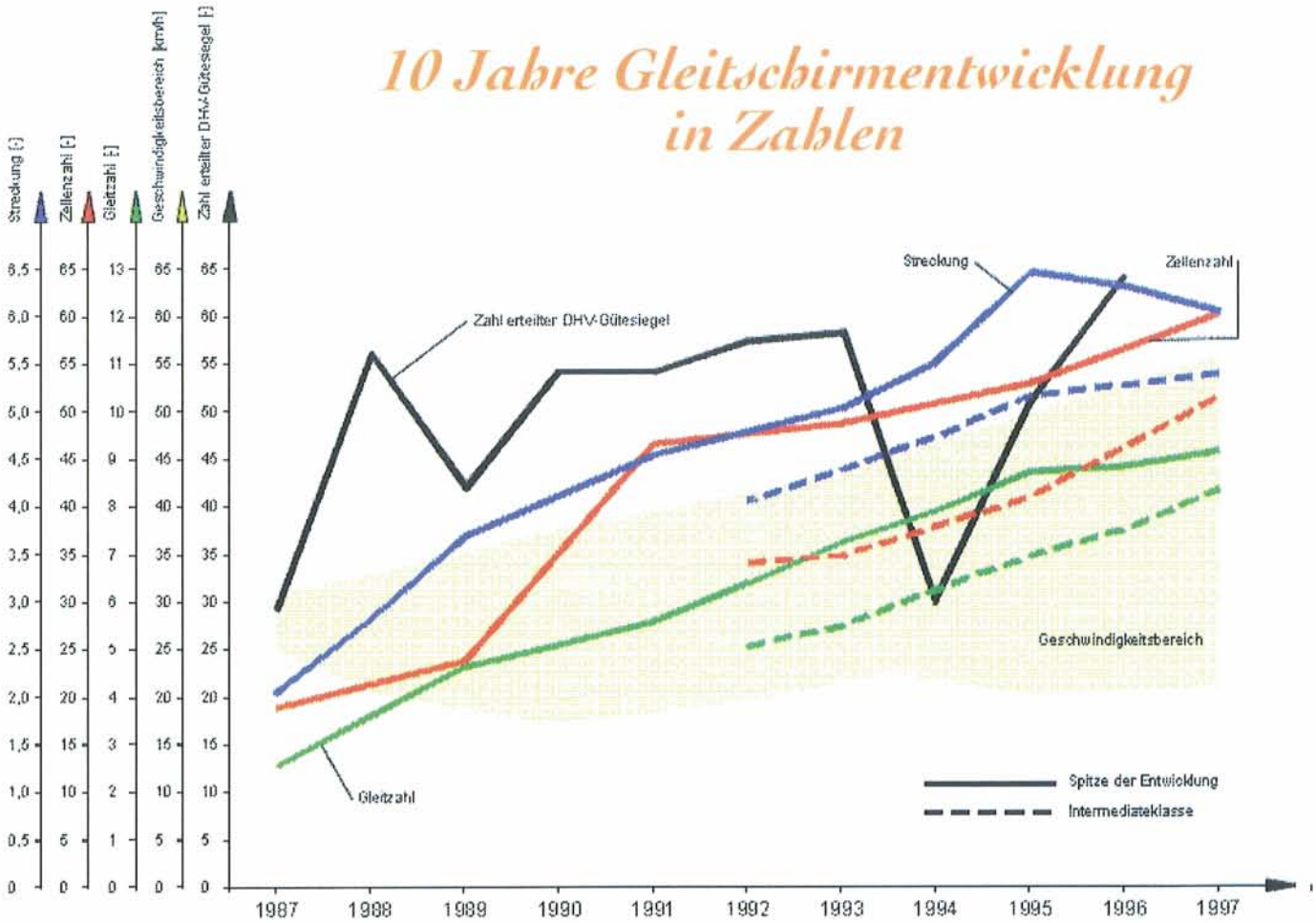
Spaß, sondern auch recht elegant anzuschauen. Und diese zehn Jahre stürmischer Entwicklung haben dafür gesorgt, daß nun mein Drachen seit über einem Jahr unangetastet unter der Rampe meines Hausberges liegt - ich bräuchte ihn nur aufzubauen, ein bißchen Segellattenschieben und könnte dann endlich wieder richtig fliegen - ja, nur daß ich im Jahre 10 nach der Geburt des Gleitsegelns in Deutschland meinen Schirm in Nullkommanichts aus dem Sack ziehe und auch damit richtig lange, hoch, weit und sogar elegant fliegen kann!

Da dürfte es an der Zeit sein, sich nochmals ein wenig zurückzuerinnern, um zu verstehen, wie diese grandiose technische Weiterentwicklung des einfachsten aller Flugzeuge sich abgespielt hat.

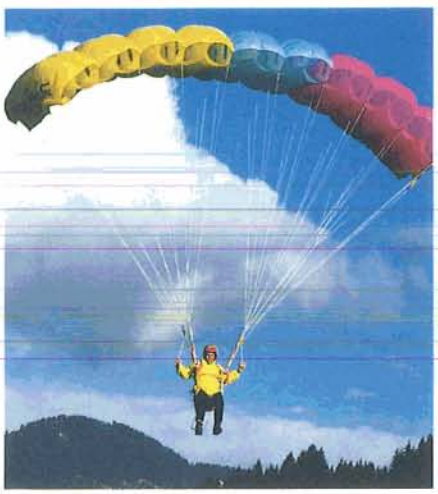
Am Anfang waren es in der Tat Fallschirme, mit denen man mit Glück und gutem Schätzvermögen von steilen Gipfelstarts den Bergfuß erreichen konnte. Den ersten großen und wesentlichen Schritt zum Gleitschirm vollzog der Schweizer Laurent de Kalbermatten, indem er statt des weichen, luftdurchlässigen Fallschirm-Nylons das härtere und luftdichte Spinnaker-Nylon zum Bau seiner Randonneuse-Gleitschirme verwendete. Gleichzeitig wurde die Fläche so stark vergrößert, daß nun nicht nur das Füllen der Kappe auch bei Windstille einfach möglich war, sondern Abhebe- und Sinkgeschwindigkeit in erträglichem Rahmen lagen - schwerere Piloten waren etwas crashgefährdet, leichte konnten bereits manchmal Aufwinde nutzen, die dem Körpergewicht angepaßten Schirmgrößen sollte es erst viel später geben. Das Flügelprofil dieser ersten Schirmgeneration mußte nur den einen Zweck erfüllen: Maximalen Auftrieb liefern, denn Langsamkeit war noch eine Qualität.

1987 mit der Genehmigung des Gleitsegelns in Deutschland mußten natürlich auch geprüfte Geräte her: Der DHV als beauftragte Stelle für Drachen sprang in die Bresche und schuf das DHV-Gütesiegel für Gleitsegel, in den ersten Jahren in ständiger Evolution: Was konnte und mußte überhaupt getestet werden und was machte einen sicheren Gleitschirm aus? Das Testprotokoll von 1987 sah dementsprechend auch noch ganz anders aus als ein heutiges. Nach damaligen Kriterien getestet und für gut befunden wurden als erstes das oben beschriebene rechteckige Urmodell, der »Maxi«, in einer deutschen Variante (schon damals symptomatisch für die Gleitschirm-Szene!) als Nummer GS-01-

10 Jahre Gleitschirmentwicklung in Zahlen



001-87, das Original aus der Schweiz als Nummer 003. Und jetzt ging alles sehr schnell voran, denn der Sport boomte und mit den Maxis kam zwar fast jeder in die Luft, aber die Nachfrage nach mehr Flugleistung spornte die Entwickler an: Aus Frankreich hatte man gehört, da gäbe es einen genialen Mann, der jetzt für die Verbesserung der Auftriebsverteilung einen Schwanz in der Schirmmitte angehängt hatte,



den »Ducktail«: Mit seinem »Asterion 927« läutete Paul Amiell von ITV die nächste Generation ein; fast jeder Hersteller orientierte sich nun an diesem Vorbild: Durch die höhere Streckung, bessere Profiltreue und neue, dünnere

Leinen konnte die Flugleistung so gesteigert werden, daß die Kappen etwas kleiner und mit den verschiedenen Flügeltiefen innen und außen auch wendiger werden konnten. Bei der ersten WM im Juli 1987 in Verbier/CH konnten mit solchen Schirmen bereits Maximalzeitdurchgänge geflogen werden, bei denen problemlos die vorgesehenen 45 Minuten erreicht wurden.

Just bei diesem Großereignis machte ich selber erste Erfahrungen mit einem ganz eigentümlichen neuen Phänomen, das den Konstrukteuren und vielen Piloten noch große Probleme bereiten sollte: Nach einigen Thermikkreisen über dem Tal geriet ich mit meinem selbstgenähten Prototypen ganz unvermittelt in stärkstes Sinken, aus dem ich bis zur etwas unsanften »Landung« 300 Meter tiefer nicht herauskommen sollte. Und dabei war es so komisch ruhig um mich herum...! Das war mein erster Dauersackflug, wie sich nachträglich rekonstruieren ließ.

Bereits 1987 waren noch zwei ganz andere Konzepte zu sehen, die sich

zwar nicht durchsetzen konnten, jedoch den späteren Entwicklungstrend vorausahnen ließen: Der »Magic« von Voilerie Souberat hatte die breiten Wülste der Doppelzellen im Nasenbereich durch Halbrippen unterteilt und so für ein flacheres Segel mit besserer Profiltreue gesorgt. Und der Firebird »X3« war der erste Schirm in Deutschland, der auf lange Leinen und hohe Geschwindigkeit setzte.

Doch die für den Markt relevante Entwicklung wurde vorwiegend durch den Wettkampf zwischen Ailes de K in der Schweiz und ITV in Frankreich angetrieben. War für Kalbermatten die Gleitleistung die in erster Linie relevante Größe, wurde von Amiell nun bereits auch schon auf die Steuerung größeres Augenmerk gesetzt: Der ITV »Alnair«, Anfang *1988* in Deutschland zu sehen, war nicht nur einer der ersten (schwach) elliptischen Schirme mit ganz passabler Sinkgeschwindigkeit, auch die integrierte Sitzbrettsteuerung machte das Fliegen für die damalige Zeit zu einem Genuß. Die vorderen und hinteren Tragegurte waren dazu separat bis an das Brett hinunter geführt, so daß man durch Vor- und Zurückkippen des Sitzbrettes auch die Geschwindigkeit steuern konnte. Leider hatte das Vorkippen, welches den Schirm ja schneller machen sollte, ein kontraproduktives Aufrichten des Piloten zur Folge und auch die Flugsicherheit bei schnelleren und dynamischeren Schirmen litt zunehmend unter dem Steuerbrett, so daß es 1991 wieder verschwand.

An Kalbermattens »Genair« von 1988

waren aber auch etliche konstruktive Neuerungen zu sehen. Die Grundform der Kappe blieb noch das gute alte Rechteck mit Ducktail, doch der Rest war revolutionär: Um eine schöne Profilnase auszubilden, ohne auf die notwendige Belüftung verzichten zu müssen, wurde der Schirm nur noch in der tieferen Flügelmitte traditionell aufgebaut, die äußeren Drittel waren völlig geschlossen und wurden von innen über ein großes vergittertes Crossport mit einem Ventilvorhang belüftet. Die Geschwindigkeit konnte durch kleine kippbare Alu-Waagen, über die die Tragegurte geführt waren, beeinflußt werden. Die generelle Beweglichkeit dieser Bauteile in allen Fluglagen brachte eine meistens erfreuliche, gelegentlich aber auch unerwünschte Dynamisierung des Flugverhaltens. Die geschlossenen Außenflügel des Genair blieben leider auch prall gefüllt, wenn der Flügel einklappte, was bei gewissen Konstellationen zu extremen Spiralstürzen führen konnte (Später wurde durch Schlitzen des Außenflügels eine Entlüftung erreicht und damit die Entschärfung dieses Flugverhaltens). Die erste Kreuzverstrebung zur Verminderung wurde daher gleich in die Tragegurte eingebaut. Eine Serie schwerer Unfälle ließ nun erstmalig das Streben nach immer mehr Leistung in zweifelhaftem Licht erscheinen. Erst ein neues Manöver im DHV-Gütesiegeltest, der asymmetrisch ausgeleitete Fullstall, konnte die fatalen Unfallabläufe rekonstruieren und führte zum Entzug des DHV-Gütesiegels für den Genair der ersten Generation. - Wenig später hatte er ein anderes wieder, das des DAeC, damals noch vom BMV parallel zum DHV beauftragt.

Auch ein anderer Gleitschirm sorgte für Diskussionen um das Gütesiegelverfahren: Der französische »VS Magic E« stellte den DHV vor die Frage, ob ein Gleitschirm bei einem großflächigen Klapper grundsätzlich von alleine abfangen muß, oder ob vom geübten Piloten eine Reaktion erwartet werden kann. Der Magic E mit seiner damals hohen Streckung und seinen dreifach un-

Fotos: Christoph Kirsch, Christine Pfeifer

Gütesiegel

In den allerersten Jahren war die Entwicklung des Gleitschirms nicht nur leistungsmäßig, sondern auch sein Flugverhalten betreffend, so stürmisch, daß regelmäßig das Gütesiegelverfahren neu auftretenden Phänomenen angepaßt werden mußte: Neue Testflugmanöver wurden erprobt und eingeführt (z.B. asymmetrisch ausgeleiteter Fullstall; B-Stall, Schocktest für die Festigkeitsprüfung). Die Kategorisierung der Manöver wurde nachvollziehbar gemacht und überflüssige, praxisfremde Manöver wurden wieder herausgenommen (z.B. seitliches Aufschaukeln bis zum Einklappen) oder modifiziert (z.B. Vorfüllen der Außenflügel bei der Ausleitung des Fullstalls). Von Ende 1990 bis Anfang 1995 wurden nur kleinere Korrekturen vorgenommen.
1995 erarbeitete dann eine Kommission aus Vertretern der Hersteller, erfahrenen DHV-Testpiloten und Leuten aus der Praxis mit dem DHV Vorschläge für eine Reform der Gütesiegeltests. Danach sollte nicht nur die passive Sicherheit getestet werden, sondern den Herstellern mehr Spielraum zur Verbesserung der aktiven Sicherheit gegeben werden, das heißt einem Flugverhalten, das die Gefahr verringert, sich überhaupt erst in extreme Fluglagen zu manövrieren. Diese Vorschläge wurden in die aktuellen Gütesiegeltests zur DHV/ÖAeC-Musterzulassung übernommen.
Nach jahrelangen und schwierigen internationalen Verhandlungen stehen heute auch die Chancen besser, in Zukunft mit dem zweiten Testverfahren nach AFNOR/CEN zu einer Annäherung der Prüfungen zu kommen.

Auch das Gurtzeug hat sich enorm verändert

terteilten Zellen bekam ein DHV-Gütesiegel mit dem Zusatz »E« für »Einweisung« in das Verhalten nach großflächigen Einklappern.

Spätestens jetzt gab es eine Diskrepanz zwischen Schirmen, die für einen Einsteiger geeignet waren - zum damaligen Zeitpunkt die »Hochleister« der vorhergehenden Generation - und Schirmen, die den Cracks vorbehalten bleiben sollten. Ein solcher Gleitschirm sollte die Entwicklung weiter treiben: Der Condor VIP zeigte mit seiner hochgestreckten Kappe (4:?) damals ein beängstigender Wert!) und seinen langen Leinen (6 Meter), daß auch die Geometrie noch lange nicht ausgereizt sein sollte.

Die Leistungssteigerung innerhalb nur einen Jahres war beträchtlich und ermöglichte nun bereits Streckenflüge, wie sie bei der Europameisterschaft 1988 in St. Hilaire erstmals in großem Rahmen durchgeführt wurden.

Die neuen Unfallformen, die mit den immer dynamischeren Reaktionen auf Einklapper zusammenhingen, verhalfen auch einem heute unverzichtbaren Begleiter zum Durchbruch: Waren die ersten Gleitschirmrettungsgeräte kaum aus ihren Containern zu bringen und wenn man es geschafft hatte, so klein, daß man am Nutzen zweifelte (außer an dem für den Hersteller), so entwickelte sich mit Hilfe des DHV-Gütesiegels daraus bald ein taugliches Sicherheitszubehör.

Den entscheidenden Schritt zum modernen Gleitschirm brachte das Jahr *1989* mit dem Urvater aller modernen Gleitschirme, dem japanischen »Falhawk Athlete«. Die Grundform war noch nicht so gestreckt und elegant, die Details noch nicht so ausgefeilt, doch die generelle Charakteristik trug die Züge heutiger Schirme. Maßgeblich daran beteiligt war das Flügelprofil, von der amerikanischen NASA zwar schon lange zuvor für ganz andere Zwecke entworfen, doch in seinen Eigenschaften ganz anders, als die bis dato üblichen Gleitschirm-Profile: Statt auf maximalen Auftrieb Wert zu legen, wurden u.a. mit einer drastisch verringerten Profilwölbung schnelles Gleiten, dynamisches Kreisen und Klappstabilität in den Vordergrund der Eigenschaften gestellt. Sehr stark vom Athlete inspiriert, wurde 1989 der Firebird F1 ein großer Erfolg auf dem deutschen Hochleistermarkt.

Die neuen Qualitäten zeichneten aber auch eine Entwicklung im Einsteigerbereich aus: Mit dem »Jaguar« landete Parasail einen Coup: Dieser schnelle und extrem stabile Schirm schaffte auf Anhieb das DHV-Gütesiegel mit der Traumnote 1.

Aus dem Gleitschirm war nun in kürzester Zeit ein streckenflugtaugliches Fluggerät geworden und der DHV trug dem Rechnung, indem 1989 erstmals der Deutsche Streckenflugpokal auch für Gleitschirme ausgeschrieben wurde.

Vielen Piloten lag aber immer noch mehr an langen, hohen Flügen am Hausberg, als an größerer Geschwindigkeit und Dynamik. Der STV »Comet« konnte mit seiner großen Fläche mit vielen Zellen gleichzeitig aber auch eine ansehnliche Gleitleistung erzielen und war der Gegen-Trend-Setter des Jahres 1990: Besonders bei schweren Piloten standen die großen Cometen und ihre Derivate noch etliche Jahre lang ob ihrer guten Sinkgeschwindigkeit hoch im Kurs.

1990 entdeckte auch der große und erfahrene Drachenhersteller Airwave den Gleitschirmbau für sich und brachte mit dem »Black Magic« einen unspektakulären, aber soliden und sehr erfolgreichen Anfängerschirm heraus. Und das war bald symptomatisch: Die Zeit der augenfälligen, dramatischen Änderungen war vorüber, ab jetzt war Detailarbeit angesagt, die allerdings nicht weniger wichtige Verbesserungen der Flugleistungen und -eigenschaften bringen sollte.

Mit dem Nova »Phantom« und dem UP »Flash« sind die wesentlichen Fortschritte in der Entwicklung des Jahres *1991* benannt: Optisch schöne, elliptische Kappen mit relativ dicken, schnellen Profilen, vielen Rippen und Auf-

Materialien

Die frühen, weit verbreiteten Schirme von Ailes de K wurden aus Carrington Nylon gefertigt und mit Cousin Aramid-Leinen ausgerüstet. Und auch heute sind die weiterentwickelten Produkte dieser Firmen bei den großen Herstellern von Gleitsegeln noch erste Wahl. Die Versuche, neue und andere Materialien zu verwenden, mußten zum Teil mit teurem Lehrgeld bezahlt werden: Das 1988 hochgelobte Polyestertuch, das wegen geringerer UV-Empfindlichkeit das Nylon ganz verdrängen sollte, erwies sich als so schwierig dauerhaft zu beschichten, daß die erste Materialkrise der Gleitschirmgeschichte ausgelöst wurde: Luftdurchlässiges und damit völlig weich gewordenes Tuch ließ massenhaft Schirme im Sackflug herunterkommen. Es mußten schleunigst Prüfmethoden geschaffen werden und der DHV führte eine 2-Jahres-Nachprüffrist ein. In diesen Strudel gerieten bald auch Nylon-Tuch-Hersteller, die in Goldgräberstimmung Gleitschirmtuch anboten, ohne schon über das nötige Know-how zu verfügen. Mittlerweile fliegen Gleitschirme auch noch wesentlich länger und sind dadurch verstärkt einer Alterung unterworfen. Die Verwendung einiger weniger bewährter Tuchqualitäten, vorwiegend aus Nylon, und die konstruktive Berücksichtigung der Alterungsveränderungen haben diesem Thema ein wenig die Brisanz nehmen können. Und auf der Basis der gewonnenen Erfahrungen werden auch heute noch Fortschritte in der Tuchkonstruktion und -Beschichtung gemacht, die die Alterungsproblematik weiter entspannen werden.

Bei den Leinen lag die Minimierung des Durchmessers bald im Vordergrund, denn zunächst einmal bedeuteten mehr Profiltreue und höhere Streckung auch mehr Leinenmenge. Das Aramid eignete sich dafür recht gut, lediglich die Knickempfindlichkeit einiger Sorten sollte für die zweite große Materialkrise im Sommer 1993 führen: Galt der Gleitschirm bis dato als unzerstörbar in der Luft, so fielen plötzlich Piloten vom Himmel, weil unter hoher Last die Kappe sich von ihnen trennte: Das Schreckgespenst des Serien-Leinenrisses ging um und verunsicherte die ganze Szene. Rasches Handeln des DHV mittels Untersuchungen, neuen Knicktest-Verfahren und daraus resultierenden Vorschriften für Nachprüfungen und Neuzulassungen konnten den Schaden für Leib und Leben der Piloten und das Image unseres Sports begrenzen. Seit 1994 kommen daher nur noch Leinen zum Einsatz, deren Knickempfindlichkeit wesentlich vermindert ist und die so überdimensioniert sind, daß Leinenrisse aus Alterungsgründen endgültig der Vergangenheit angehören. Die weniger empfindlichen Aramide, Technora von Tejin und HMA von Hoechst, haben sich daher besonders durchgesetzt. Die einstmals weit verbreitete Dyneema-Leine aus Polyethylen ist wegen ihrer ungünstigen Maßhaltigkeit stark auf dem Rückzug. Denn ein moderner Gleitschirm reagiert bereits auf Veränderungen von wenigen Promille der Leinenlängen mit einer deutlichen Verschlechterung des Flugverhaltens.

hängungen für eine hohe Profiltreue und verkleinerte, weit zurückliegende Einlaßöffnungen, die eine gute Ausbildung der Profilnase erlaubten. Beides waren jedoch Schirme, die für den Durchschnittspiloten eigentlich zu anspruchsvoll waren. War diese große, ja ganz überwiegende Schar an Aktiven von den Entwicklern übersehen worden? Es gab Einsteigergeräte, die schön und sicher flogen, aber Eleganz war bisher nur bei den reinrassigen Hochleistungsschirmen zu finden. Und dazwischen klaffte eine große Lücke.

Das sollte nun bald erfreulich anders werden: *1992* kann man als das Jahr der Entdeckung des Superklasse- oder Intermediate-Schirmes feiern. Endlich wurde die Hauptenergie der Entwicklungsabteilungen nicht mehr nur in den Dienst der reinen Leistungssteigerung am oberen Ende der Schirmpalette gesteckt, sondern der Genußflieger steht nun im Mittelpunkt. Und er bekommt einen Teil der Eleganz der aktuellen Hochleister gleich mitgeliefert: Schirme wie der Firebird »Apache«, der Edel »Space« und der Paratech »P40« fanden erfreulich großen Anklang und verkleinerten den Markt für reine Hochleisterschirme drastisch. Als Spielwiese der puren Leistungsoptimierung diente fortan zunehmend der Wettkampfsport, dem mit der Einführung des Weltcup-Zirkus verstärkte Aufmerksamkeit zukam.

Die Jahre 1993 und 1994 waren Jahre der Konsolidierung: In kleinen Schritten wurde das Erreichte ausgebaut und zu optimieren versucht. Auch der Doppelsitzerbereich profitierte von den neuen Entwicklungen und mit dem UP »Pickup« kam *1993* ein Schirm heraus, der noch heute eine gute Figur macht.

Nach einigen Jahren Pause baute ich 1994 als Start in die Selbständigkeit mit einem Freund wieder einmal selber einen Gleitschirmprototypen. Waren 1986 bei meinem ersten Eigenbau die wenigen Teile daheim im Wohnzimmer schnell ausgeschnitten und vernäht und nur meine Mutter beschwerte sich über die Überanstrengung ihrer Nähmaschine, so konnten wir nun am eigenen Leibe erfahren, um wieviel komplexer ein Gleitschirm geworden war: Ein mühsames Werk, bis alle Teile maßgenau zum Zusammennähen bereit waren, und mit der Näherei hatten wir uns auch ganz schön verschätzt. Doch die Faszination war noch die gleiche wie 1986: Seine Ideen in Stoff zu schneidern, mit ein bißchen Luft zu füllen und sich damit vom Boden lösen zu können, das muß jeden traditionellen Flugzeugbauer vor Neid erblassen lassen. Denn auch eine Änderung ist mit Schere und Nähmaschine rasch vorgenommen. So effizient ist wirklich nur die Gleitschirmentwicklung.

1994 war mit dem UP »Vision« abermals ein Intermediateschirm berechtigterweise der Motor des Gleitschirmmarktes, zeigte er doch, wie gut sich in einem modernen Gleitschirm ansprechende Flugleistung und sicheres Flugverhalten vereinen ließen. Bei den Hochleistern stieg ganz merklich der konstruktive Aufwand, der getrieben werden mußte, um die Leistung noch steigern zu können. Eine Vorreiterrolle nahm dabei der »Minoa« von Swing ein, der mittels einer doppelten Obersegelkonstruktion die Aufwulstungen verringerte, und so zu einem glatteren, profiltreuerem Segel gelangte.

Erst *1995* wurden interne Strukturen im Segel in größerem Rahmen in der Serie eingesetzt: Besonders Nova konnte die bereits 1993 von Falhawk vorgestellte Diagonalrippenstruktur mit dem im Wettbewerb erfolgreichen »Xenon« und in der Serie im vielbeachteten »Xyon« durchsetzen. Ziel dieser materialaufwendigen Konstruktion ist es, sozusagen die oberste Gabelebene in die Kappe zu verlagern und so die widerstandsträchtigen Leinen auf ein Mindestmaß reduzieren zu können.

Mit einer wunderschönen Kappe, sehr ausgewogenen Flugeigenschaften und nicht zuletzt durch seine günstige Gütesiegel-Einstufung, die wie beim Xyon mit 2-3 zwischen Intermediate und reinrassigem Hochleister liegt, konnte der Advance »Omega 3« bereits Anfang 1995 für einen großen Markterfolg sorgen. Und auch auf dem Einsteigersektor tat sich etwas: Mit dem Nova »Philou« und dem freeX »Funiac« waren wieder Schirme entwickelt worden, die mit einer glatten Kategorie 1 glänzten, ohne daß bei Wendigkeit und Flugleistung merkliche Abstriche zu machen wären.

Deutschland und der Rest der Welt

Unser Land ist sicher einer der bedeutendsten Gleitschirmmärkte auf der Welt und nahm mit dem DHV-Gütesiegel von Anfang an eine Vorreiterstellung in der Sicherheitspolitik ein. Der Nabel der Welt für die Gleitschirm-Entwicklung war Deutschland in der Anfangszeit jedoch wahrlich nicht. Die Entwicklung fand vor allen Dingen im französischen Sprachraum statt und oftmals wurden die Gütesiegelhürden des DHV von unseren Nachbarn als protektionistische Maßnahmen mißverstanden. Auch das sorgte dafür, daß einige Furore machende Entwicklungsprodukte nie oder erst sehr verspätet auf dem Deutschen Markt erschienen. Einige Male sprangen dann Firmen, die sich besser mit dem Gütesiegel auskannten, mit Kopien in die Bresche. (Die mangelnde Achtung geistigen Eigentums ist ganz generell eine der Schattenseiten der Gleitschirmentwicklung.) Mittlerweile hat sich das Zentrum der technischen Weiterentwicklung allerdings in den deutschen Sprachraum verlagert und das DHV-Gütesiegel hat international an Bedeutung und Ansehen gewinnen können.

• AIREA • FLINTKASERNE • D-83646 BAD TÖLZ • FON: +49.(0)8041.78100 • FAX: +49.(0)8041.781020 •

AIREA

Grafik: Sandra Saxinger · Fotos: Michael Meyer

"FAT WILLIE"

FLIEGEN ZU ZWEIT. SICHER.

DER AIREA TANDEM MIT DHV 1-2.

Und auch auf dem Intermediatesektor geht die Entwicklung deutlich voran: Dank aufwendigerer Kappen, effizienterer Leinenstrukturen, ausgefeilterer Profile und immer intensiverer Detailarbeit wird der Abstand zur Spitze der Entwicklung weiter vermindert. Es ist auch nicht mehr die bloße Leistung, die den Kern der Entwicklungstätigkeit und Kaufentscheidung ausmacht. Erfreulicherweise werden nun auch Attributen wie dem Startverhalten, dem Handling, dem Geschwindigkeitsbereich und dem Extremflugverhalten eines Schirmes größere Aufmerksamkeit zuteil. Da begeistert zwar die neueste Generation von schnellen Hochleistern wie Edel »Sektor«, freeX »Spark« oder UP »Escape« mit ihrer Flugleistung gerade bei hoher Fahrt. Diese Renaissance eines Typus wird aber den Vielfliegern vorbehalten bleiben. Die wichtigere Entwicklung ist, daß auch die Intermediates der neuesten Generation jetzt diese Hochleister-Eigenschaften übernehmen und so die Gleitschirmtechnik in ihrer vollen Breite einen weiteren riesigen Schritt in Richtung Zukunft macht. Und daß es mehr nicht braucht, auch nicht für weiteste Flüge, kann ich aus eigener Erfahrung berichten: Meine bisher größten Streckenflüge, 1992 waren es 145 km im Owens Valley und dieses Jahr ein 118-km-Ziel-Rück, flog ich beide mit serienmäßigen Intermediates!

10 Jahre stürmischeren und weniger auffälligen Fortschritts hatten wir - und seit mindestens 7 Jahren ist immer wieder zu hören gewesen, die wesentlichen Entwicklungsschritte lägen hinter uns, jetzt würde sich eigentlich nichts mehr tun. So wird es wohl auch in den nächsten Jahren bleiben: Optisch auffällig ist der Fortschritt des Gleitschirms schon lange nicht mehr, aber es tut sich immer noch einiges!

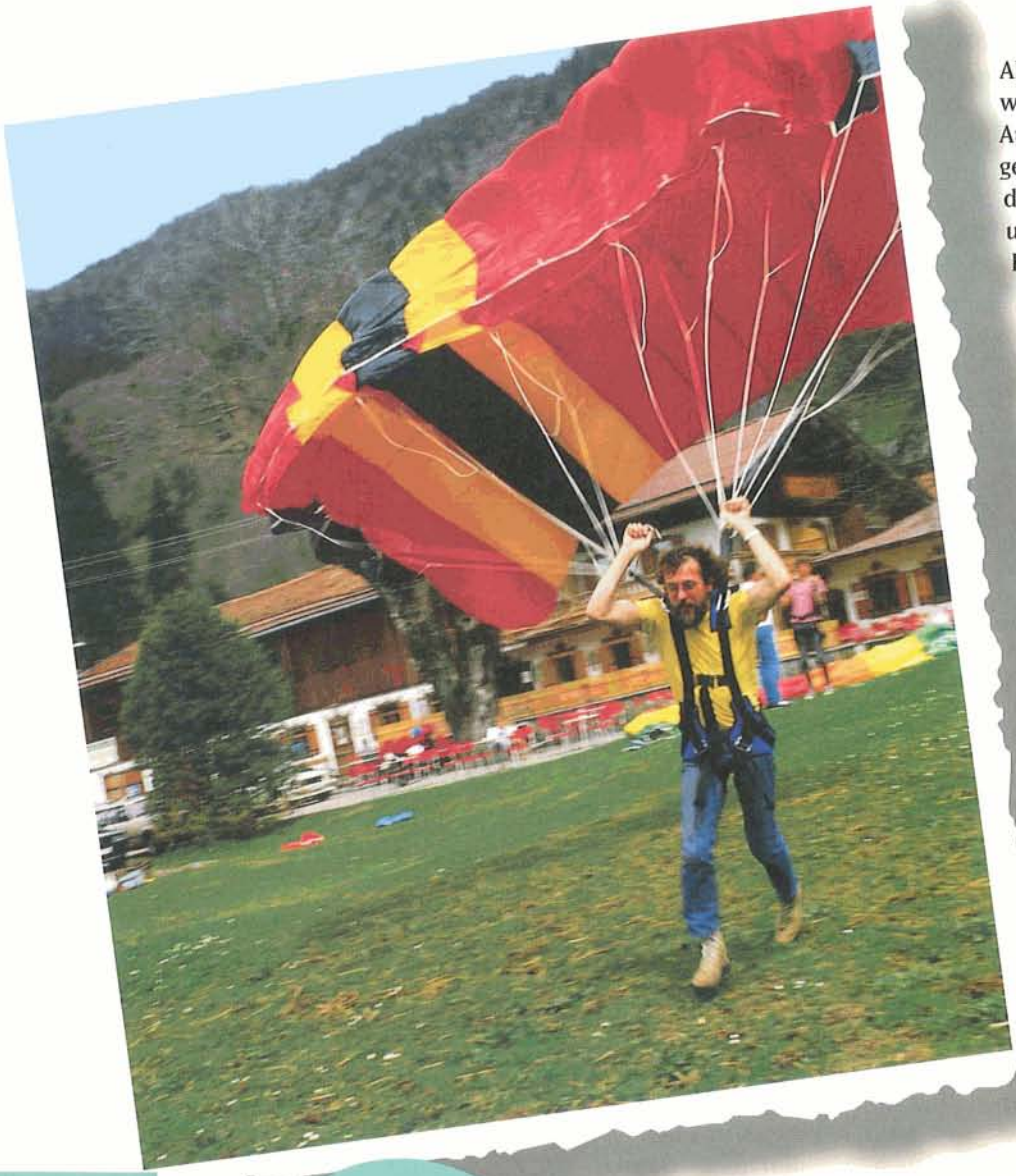
Doch wenn ich mich ganz an den Anfang der Gleitschirmgeschichte zurückerinnere, dann muß ich feststellen, daß der Reiz des Einfachen ein wenig verloren ging. Und ich ertappe mich, wie es mich begeistert, meinen kleinen, leichten Bergsteigerschirm zu packen und dann damit genauso viel Spaß zu haben wie mit der neuesten Streckenflugmaschine.

Der Gleitschirm ist in den 10 Jahren erwachsen geworden und er hat seinen Charakter ganz wesentlich verändert. Wir können den unglaublich gewachsenen Aktionsradius und das große Geschwindigkeitspotential heutiger Gleitsegel nutzen, um unsere eigenen fliegerischen Horizonte zu erweitern. Der meteorologische Einsatzbereich des Gleitschirms ist jedoch völlig unverändert klein geblieben. Nur wenn wir das beachten, sind diese 10 Jahre auch eine Entwicklung hin zu sicherem Fliegen geworden!

Christoph Kirsch, 32 Jahre alt, seit 1982 Drachenflieger, war einer der Gleitschirmpiloten der ersten Stunde in Deutschland und hat als DHV-Testpilot von 1987-1990 das Gütesiegeltest-Verfahren mit aufgebaut. Er ist seit 1991 erfolgreich in der Gleitschirmentwicklung tätig, seit 1994 mit seiner eigenen Gleitschirmmarke. Christoph Kirsch ist Gleitsegelfluglehrer und Mitglied des DHV-Lehrteams.

AIREA

WIR HABEN DAS ZEUG ZUM FLIEGEN!



10 Jahre Gleitschirm-Fliegen in Deutschland

verbandspolitisch gesehen

Ein Rückblick von Charlie Jöst

Als ich 1986 Saint-Hilaire besuchte, wollte ich meinen Augen nicht trauen: Aus einer frisch aus dem Wald geschlagenen Schneise schwebten nacheinander ein Dutzend bunter Tücher ins Tal, und im Ort hatten sich 2 Gleitschirm-Flugschulen etabliert.

Während Deutschland noch im Dornröschenschlaf lag, hatte in den anderen Alpenländern das Fieber »Gleitschirmfliegen« bereits um sich gegriffen.

Dabei hätte diese Entwicklung schon viel früher einsetzen können, denn die Technologie dieses Fluggerätes hatte der amerikanische NASA-Wissenschaftler Francis Rogallo schon in den sechziger Jahren ausführlich vorgestellt. Auch die Modifizierungen durch den Kanadier Domina Jalbert waren Ende der sechziger Jahre erfolgreich in die Sprungschirmentwicklung der »Matratzenschirme« eingeflossen und hatten die konventionelle Rundkappe bei den Fallschirmspringern verdrängt. Mit rund fünfzehnjähriger Verspätung trat der Gleitschirm nun an, die Vorherrschaft des Drachenfliegens zu brechen.

In Deutschland konnten nur über einen Erprobungsantrag beim Bundesminister für Verkehr (BMV) im Januar 1986 die Weichen für den neuen Sport gestellt werden. So kam der DHV in die seltsam anmutende Situation, etwas im Ausland schon seit einiger Zeit Praktiziertes noch einmal unter die Lupe zu nehmen - die Erprobung des Erprobten, sozusagen. Aber das Programm war nicht umsonst.

Es wurde Zeit gewonnen für die Entwicklung sinnvoller Ausbildungsrichtlinien und technischer Sicherheitsstandards. Denn auch die Fallschirmspringer wollten das Gleitschirmfliegen unter ihre Fittiche nehmen. Wir aber waren der Meinung, daß dieser Sport mehr mit dem Drachenfliegen, als mit dem Fallschirmspringen verwandt ist.

Während sich einige Teilnehmer des deutschen Erprobungsprogrammes noch mit ausrangierten Fallschirmen auf steilen Hängen abmühten, kamen aus der Schweiz (Kalbermatten) und

Frankreich (ITV) die entscheidenden Impulse zur Weiterentwicklung der Fluggeräte und des Sports.

Und die Presse puschte das Gleitschirmfliegen unglaublich. Schließlich stimmte das Bundesministerium für Verkehr dem Antrag des DHV zu, das Erprobungsprogramm zu verkürzen und in der Schweiz, unter den Fittichen Schweizer Experten, die ersten Fluglehrerkurse durchzuführen.

Am 15. April 1987 wurde das Gleitschirmfliegen endlich auch in Deutschland offiziell zugelassen, nachdem der DHV dem Bundesminister für Verkehr eine Ausbildungs- und Prüfungsordnung, die ersten Gütesiegelforderungen und die Gleitsegelbetriebsordnung vorgelegt hatte. Gleichzeitig erweiterte der BMV die Beauftragung des DHV um den Bereich Gleitschirmfliegen.

Damit waren die Weichen für ein hohes Sicherheitsniveau gestellt. Es gab sofort eine geregelte Ausbildung in Deutschland, und auch das DHV-Technikreferat ging gut vorbereitet an die ersten Gleitsegel-Gütesiegelprüfungen.

Nur verbandsintern waren die »Fetzenflieger« von einigen eingefleischten Drachenfliegern noch nicht als vollwertige Partner anerkannt. Es galt, auch diese mißtrauischen Verbandsmitglieder davon zu überzeugen, daß Gleitschirmfliegen in die Satzung des DHV mit aufzunehmen.

Die DHV-Kommission hatte viel Überzeugungsarbeit zu leisten, und manch heftiger Streit um die gemeinsame Nutzung von Fluggeländen mußte geschlichtet werden, ehe sich die Mehrheit der DHV-Mitglieder für die offizielle Aufnahme der Gleitschirmflieger einsetzte.

Auf ihrer 8. Hängegleitertagung am 31. Oktober 1987 stimmten die anwesenden Mitglieder dann mit großer Mehrheit für die Aufnahme des Gleitschirmfliegens in die Verbandssatzung.

Geholfen hatten nicht zuletzt die eindrucksvollen Flugleistungen der Gleitschirmflieger während der 1. Weltmeisterschaft in Verbier, bei der das deutsche Team auf Anhieb den Vizeweltmeistertitel errang und die beeindruckenden Thermikflüge während der 1. Deutschen Meisterschaft in Garmisch-Partenkirchen, bei der Toni Bender den Meistertitel errang.

Im DHV sind heute mehr als 30.000 Mitglieder vereint. Wir sind so stark wie nie zuvor. Und doch sind wir im Vergleich zu vielen anderen Freizeitsportverbänden immer noch ein kleiner Verband.

Laßt uns also nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen. Packen wir die nächsten zehn Jahre mit genauso viel Begeisterung an wie die vergangenen.

Herzlichen Glückwunsch zum 10-jährigen Jubiläum!

FLUGSCHULE
WESTENDORF

Inh. Jochen Steinbach
(Vizeweltmeister im Hängegleiten)
Büro: in der Talstation der Alpenrosenbahn
Bergliftstraße 18 · A-6363 Westendorf
Tel. + Fax (0043) (0) 5334-6868
e-mail:flugschule-westendorf@tirol.com

Daniel Düsentrieb

Einer der ersten Gleitschirmflieger überhaupt war wohl Fritz Dolezalek. Auch seine Geräteentwicklungen setzten neue Trends und waren ihrer Zeit weit voraus. Vor allem fliegt Fritz Dolezalek, im Gegensatz zu manch anderem Pionier, immer noch regelmäßig. Torsten Hahne hat ihm ein paar Fragen gestellt.

Fritz, ich bezeichne Dich jetzt einfach einmal salopp als den Urvater des Gleitschirmfliegens in Deutschland. Eine Titulierung nach Deinem Geschmack?

Beleidigt bin ich auf jeden Fall nicht. Aber als Urvater kann man mich eigentlich nicht bezeichnen. Ein Vater sorgt und kümmert sich doch um seine Kinder. Aber gerade das wollte ich ja nicht. Aus Angst vor Entdeckung und damit eventuell verbundenen Schwierigkeiten ging ich am Anfang Menschenansammlungen immer aus dem Weg. Und von denen, die mich Anfang der 80er Jahre beim Fliegen beobachteten, zeigte niemand auch nur das geringste Interesse. Fallschirmspringer, die ich zum Mitmachen überreden wollte, lehnten gelangweilt ab.

Als Pionier kann man Dich sicherlich trotzdem bezeichnen. Wann hast Du denn mit der Fliegerei angefangen?

Schon als kleiner Junge habe ich vom Fliegen geträumt. 1966 habe ich Segelfliegen gelernt. Das konnte mich nicht begeistern, war mir zu wenig individuell. 1967 kaufte ich von einem Segelflieger einen gebrauchten Rettungsfallschirm. Den nahm ich zum Skifahren mit und ließ mich bei entsprechendem Wind die Pisten hinaufziehen. Das war in den 70er Jahren. Von der Bundeswehr abgekaufte Fallschirme habe ich dann bunt gefärbt und verkauft. Als »Skifahren mit Fallschirm« hat das allerdings keinen großen Zulauf gefunden. Ich glaube, ich habe nur ungefähr 8 Stück verkauft.

Aber Fliegen im eigentlichen Sinne war das ja noch nicht?

Nein. Das begann erst 1978. Ich habe in den USA einen kaputten Parafoil 5-Zeller, einen Sprungfallschirm, gekauft. Die Zellzwischenwände waren eingerissen und die habe ich durch Gitterstoff, wie er für Vorhänge verwendet wurde, ersetzt. Die ersten Hüpfer habe ich dann an der Dune du Pilat in Arcachon an der französischen Atlantikküste unternommen. Aber mit dem 5-Zeller dauerten die Flüge nur wenige Sekunden. So kam ich auf die Idee, den Schirm einfach um 2 Zellen zu verbreitern. Genäht habe ich alles selber auf einer gebrauchten Nähmaschine für 100 DM. Und Übung macht den Meister. Heute nähe ich besser als meine Frau.

Die Flüge mit dem auf 7 Zellen erweiterten Schirm dauern nun länger. Man kann nun von wirklichen Gleitflügen sprechen und im Winter gelingen mir auf Skiern die ersten Flüge von mehreren Minuten Dauer. Starten war aber nur unter größten Schwierigkeiten mit etlichen Tricks und durch Rückwärtsaufziehen möglich. Das Tuch war zu weich, die Eintrittskante nicht verstärkt und deshalb füllten sich die Schirme so schlecht mit Luft. Diese Erfahrungen

veranlaßten mich, später Versteifungen an den Stauluft-Öffnungen anzubringen und diese dann auch patentieren zu lassen. Eine Innovation, die sich ja heutzutage durchgesetzt hat.

Du hast dann Deine Nähkünste für Eigenkonstruktionen umgesetzt und Deine ersten Schirme selbst konstruiert.

Fotos: Klaus Tanzler (1), Fritz Dolezalek (2)

Woran hast Du Dich orientiert?

Meine Überlegungen sagten mir, daß ich mehr Fläche, mehr Streckung und ein besseres Profil brauchte, um besser fliegen zu können. 1981 war es soweit. Nach intensivem Studium der aerodynamischen Möglichkeiten habe ich einen guten Sprungfallschirm, den Para Flite Cloud XL, vermessen und das Profil auf 34 Quadratmeter vergrößert. Für mich als Physiker war dabei die Errechnung des benötigten Profils kein großes Problem. Den Fallschirmstoff dafür habe ich mir in den USA besorgt. Der so entstandene Schirm hatte 7 Zellen, 14 Kammern und als Leinenmaterial 0,8 Millimeter dicke, rostfreie Stahlseile, selbst gespleißt, das war eine enorm mühevolle Arbeit. Um bequemer sitzen zu können, nähte ich außerdem mein eigenes Gurtzeug.

Und das Ding flog?

Kein Vergleich zu dem Vorgänger. Gleitzahl ca. 1:2,8 und ein Sinken von nur 2,5 m/sec. Nach ausgiebigen Trimmflügen auf steilen Schneefeldern wagte ich mich an die ersten Höhenflüge in den Tiroler und Bayerischen Alpen. Am Hafelekar konnte ich schon 1982 bei kräftiger Thermik meine ersten Startüberhöhungen erreichen und zwischen den Segelfliegern herumfliegen. Es folgten mehrere hundert Flüge mit bis zu einer Stunde Flugzeit an verschiedenen Bergen. Um mich über die verschiedenen Fluggelände zu informieren, hatte ich das DHV-Info. So war ich immer über mögliche Fluggebiete auf dem laufenden.

Großes Aufsehen hat Deine Fliegerei aber erstaunlicherweise nicht erregt.

Nein. Ich habe mich aber auch bewußt von den Drachenfliegern, den Seilbahnen, Jägern, Bauern und anderen Zuschauern ferngehalten. Ich hatte Angst, daß meine Fliegerei von den Behörden verboten werden könnte. Also bin ich meist an abgelegenen Stellen gestartet und in Waldlichtungen gelandet. Keiner der zufälligen Zuschauer hat sich jemals für diese Art des Fliegens interessiert. Ich war fest davon überzeugt, für ewige Zeit als einzelner Spinner mit diesem Sport alleine zu bleiben. Als 1986 die Schirme durch Kalbermattens Einführung von Spinnakergewebe leichter zu starten waren und die Medien immer mehr Berichte brachten, ging der Boom los.

Bist Du heute traurig, daß aus Deinem Sport so ein Massentreiben geworden ist?

Eigentlich nicht. Der Fortschritt im Gleitschirmbau ist schließlich auch mir zugute gekommen. Alleine hätte ich die technische Entwicklung ja nie in diesem Maße vorantreiben können. Außerdem habe ich Flugfreunde gefunden und brauche mich nicht mehr zu verstecken, nachdem die ganze Sache legalisiert wurde. So gesehen bin ich besser dran als früher. Überlaufene Fluggebiete meide ich aber und in der Thermik wird es mir mit anderen Fliegern zusammen schnell zu eng.

Unter den Piloten der ersten Generation bist Du ein fester Begriff. Deine ersten Auftritte bei Wettbewerben in Sillian und der inoffiziellen WM in Verbier sind legendär. Von den Jungen kennt Dich kaum einer. Woran meinst Du liegt das?

Die Szene hat eben ein kurzes Gedächtnis, typisch für einen schnellebigen Trendsport. Viele der heutigen Gleitschirmflieger haben wenig Tiefgang, beschäftigen sich kaum mit technischen Hintergründen oder Zusammenhängen. Das Interesse für die ganze Entwicklung des Sportes ist geringer. Ich habe das Gefühl, daß sich Drachenflieger teilweise ernsthafter mit dem Sport auseinandersetzen.

Dein Outfit war immer etwas besonderes und etwas spleenig. Nicht umsonst der Name Daniel Düsentrieb. Ausdruck Deiner Lebensphilosophie oder Deine Antwort auf den Zeitgeist?

Form follows function und nicht umgekehrt. Ich bin nicht der Typ, der sich kanarienvogelbunt anziehen muß, um Spaß zu haben. Und wer schon einmal auf Knie oder Ellenbogen gefallen ist, weiß warum ich die Knie- und Ellenbogenschoner anziehe. Knickerbocker sind bequem und sorgen für eine gute Durchlüftung. Und mit meiner Spezialbrille habe ich die beste Rundumsicht. Außerdem war ich in meiner Sonntagswanderbekleidung früher immer völlig unauffällig. Das war meine Camouflage, um nicht als Flieger enttarnt zu werden.

der Lüfte

Wie bewertest Du die Entwicklung in unserem Sport? Wohin führt der Weg?

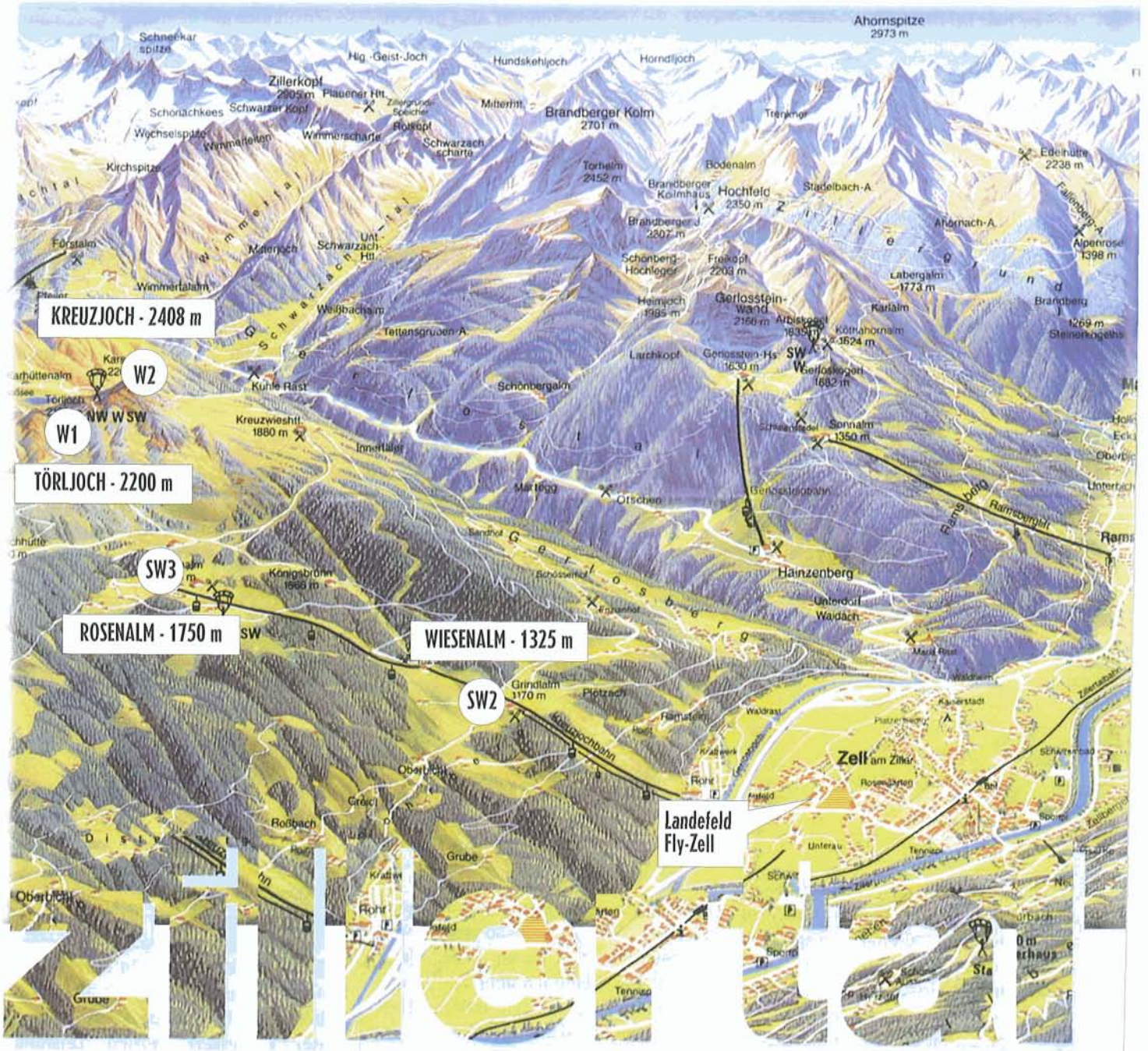
Die Kurve in der Entwicklung flacht zusehends ab. 90 % dessen, was erreicht werden kann, haben wir heute schon zur Verfügung. Was bleibt, sind weitere Detailverbesserungen. Die Gleitschirme befinden sich heute in einem Stadium, in dem sich die Drachen seit etwa 8 Jahren befinden. Es geht nurmehr in kleinen Schritten voran. Vor allem die Sicherheit im Extremflugverhalten wird weiter verbessert werden. Leistung wird für jedermann fliegbarer.

Ist das Fliegen denn heute gefährlicher als damals?

Starten und Landen sind sicherlich viel einfacher geworden. Das Fliegen selber ist aber wohl heute gefährlicher. Oder besser gesagt, die Gleitschirme sind heute potentiell störungsanfälliger. Meine Kisten sind auf jeden Fall nie geklappt.

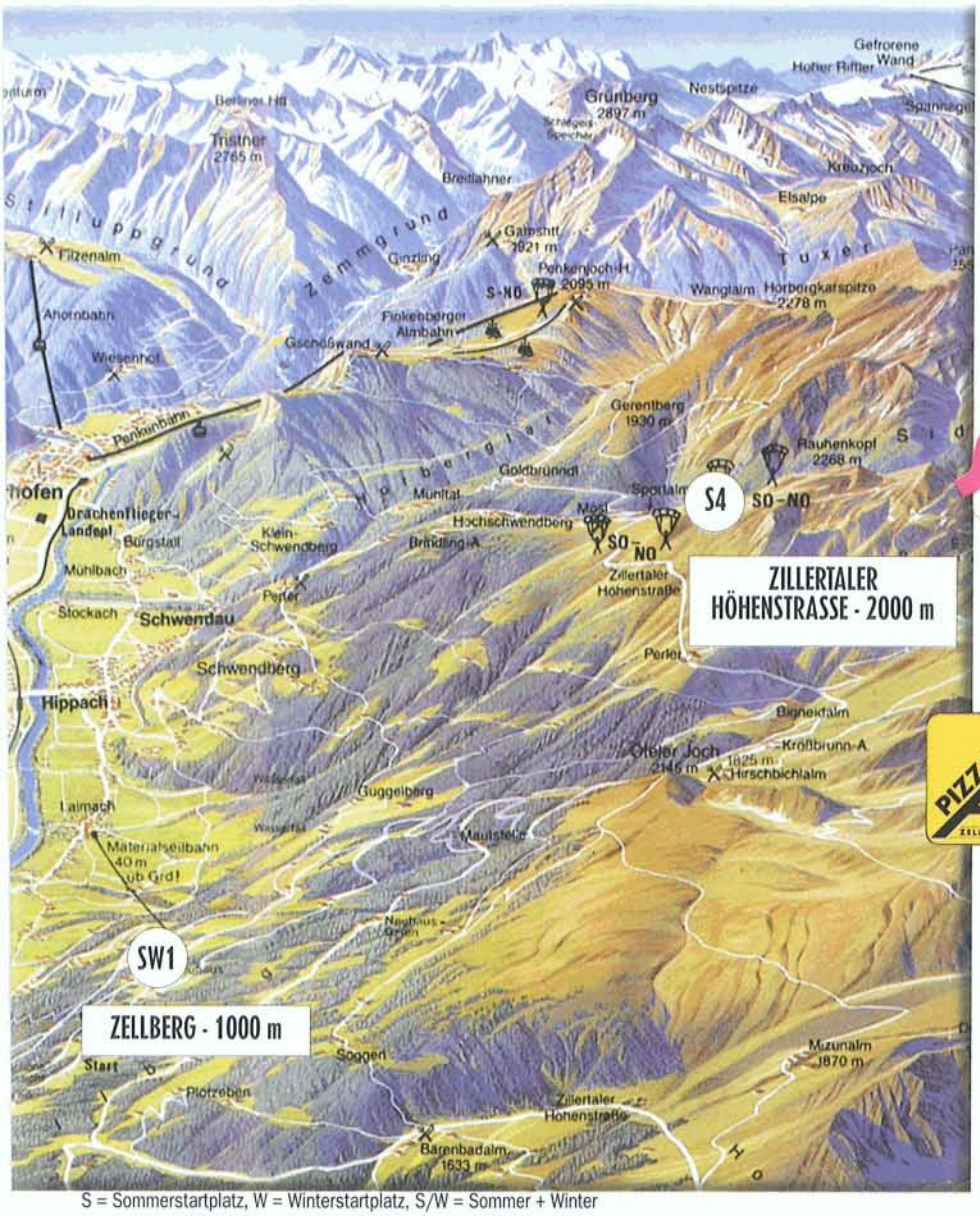
Deine weiteren Ziele?

Meine Begeisterung für die Sache ist weiterhin ungebremst. Am liebsten gehe ich mit Freunden zum Fliegen in Gebiete ohne großen Trubel.



Fluggebiete

Das Zillertal zieht alle an: Wanderer, Skifahrer, Kletterer, Flieger. Diese Vielseitigkeit gilt auch fürs Fliegen. Für alle Ansprüche gibt es das richtige Fluggelände, für fast jede Wetterlage die richtige Streckenflugaufgabe. Grund genug für ein Schwerpunktthema im Info. Zum Einstieg ein paar gut erreichbare Start- und Landeplätze im Zeller Gebiet.



ATL EXPRESS TAXI LOIS
TAXI 1718 TAXI

ski zell im Zillertal

Gleitschirm-Club Zillertal
Tel. +43 (0) 5282-2281 · Fax 2281-80

PIZZA AIR ZELL im Zillertal
Paragleiter-Tandemflüge
Pizza-Café Reiter
Bord-Telefon: 0 664/ 200 42 29

S = Sommerstartplatz, W = Winterstartplatz, S/W = Sommer + Winter

Startplatz S/W1 - Fly-Zell

Zellberg »Stift« (Para + Delta)
Vormittags Startplatz, ganzjährig frühe Thermik möglich, nachmittags - bei aufkommenden Talwind - Rückenwind, Windsack, Startplatzbegrenzung

Ort:	Zell im Zillertal, Zellberg N 47° 14,491 / E 011° 52,959
Höhe:	1.000 m
Startrichtung:	Südosten (O-S)
Flugmöglichkeiten:	ganzjährig, vormittag Thermik
Transp. zum Startplatz:	nur Parataxi Lois, Tel. 1718, Abfahrt Landeplatz Fly-Zell Transportzeit ca. 15 min.
Achtung:	Privatauffahrt vom Grundstückseigentümer untersagt!

Startplatz S/W2 - Fly-Zell

»Wiesenalm« (Para + Delta)
Windanzeiger, Startplatzbegrenzung, Achtung: Südhang Gerlostal starkes Lee bei Talwind, Stromleitungen, Materialseilbahn usw.

Ort:	Zell im Zillertal, Rohrberg N 47° 14,203 / E 011° 55,434
Höhe:	1.325 m
Startrichtung:	Westen (SW - NW)
Flugmöglichkeiten:	ganzjährig, März bis Juni beste thermische Verhältnisse Achtung auf Talwind und Stromleitungen Nähe Seilbahn
Transp. zum Startplatz:	Bergbahn Ski/Fly-Zell, eine Sektion Achtergongelbahn Betriebszeiten Juni bis Oktober und Dezember bis April Transportzeiten 9 min. - oder Parataxi Lois, Tel. 1718 Transportzeit ca. 20 min.

Startplatz S/W3 - Fly-Zell, »Rosenalm« (Para + Delta)

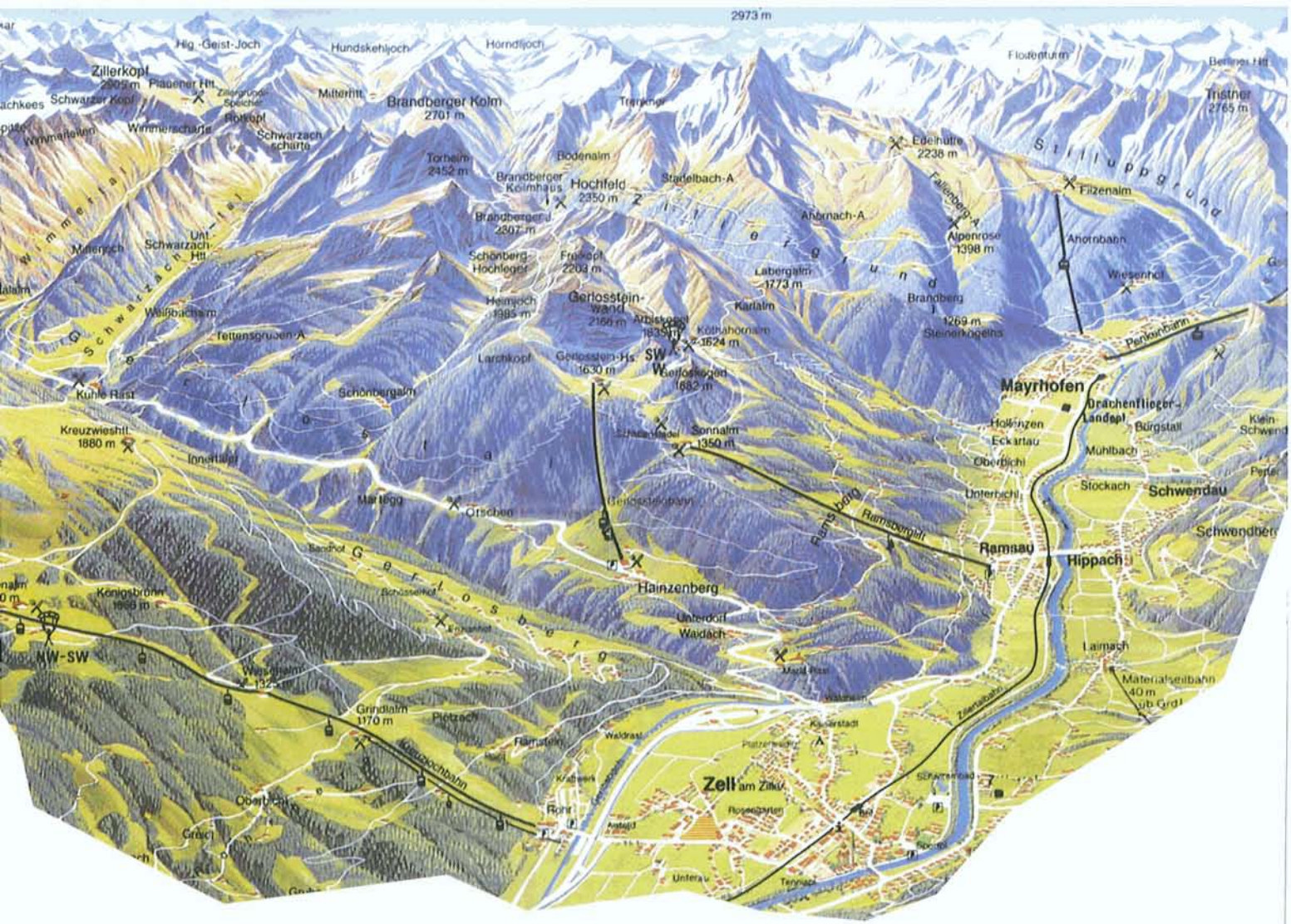
Startplatz unterhalb der Forststraße (3 Minuten Gehzeit ab Bergstation)
Begrenzung N - Bach, S - Stütze der Bahn, Windsack

Ort:	Zell im Zillertal, Rohrberg N 47° 14,680 / E 011° 56,551
Höhe:	1.750 m
Startrichtung:	Südosten (SW - NW)
Flugmöglichkeiten:	ganzjährig, März bis Juni beste Thermik
Mögl. Flugdistanzen:	40 - 100 km und mehr (Pinzgauer Spaziergang)
Transp. zum Startplatz:	Bergbahn Ski/Fly-Zell, 2 Sektionen Achtergondelbahn Betriebszeiten Juni bis Oktober und Dezember bis April Transportzeiten 18 min. - oder Parataxi Lois, Tel. 1718 Transportzeit ca. 35 min.

Startplatz S4 - Fly-Zell, »Melchboden« (Para + Delta)

Startmöglichkeiten nur Nähe Parkplatz Melchboden, nördl. Schranken kein Start, Kiosk, Toiletten, Windsack

Ort:	Zillertaler Höhenstraße, Schwendberg N 47° 13,118 / E 011° 49,452
Höhe:	2.000 m
Startrichtung:	Osten (SW - NO)
Flugmöglichkeiten:	Mai bis Oktober
Transp. zum Startplatz:	Parataxi Lois, Tel. 1718, Abfahrt Landeplatz Fly-Zell Transportzeiten 40 min.
Achtung:	Tagesflugberechtigung für Selbstfahrer öS 70,-.



Startplatz W1 Ski-Zell, »Törljoch« (Para)

Nur Start in vorgeschr. Startbahn möglich, Windsack

Ort:	Zell im Zillertal, im Bereich des Skigebietes Ski-Zell N 47° 14,589 / E 011° 57,522
Höhe:	2.200 m
Startrichtung:	Westen (SW - N)
Achtung:	mehrere Lifte und Stromleitungen keine Landemöglichkeit auf der Rosenalm
Transp. zum Startplatz:	Bergbahn Ski/Fly-Zell, 2 Sektionen Achtergondelbahn bis zur Rosenalm - anschl. Schlepplift Törljoch (mit Ski oder Leih»Big-Foots« - diese bitte an der Bergstation beim Liftpersonal wieder abgeben). Transportzeit ca. 30 min.
Betriebszeit Ski-Zell:	Dezember bis April

Startplatz W2 - Ski-Zell, »Kreuzjoch« (Para)

Achtung: Windmesser der Bahn nicht genau (zeigt weniger an weil 100 m tiefer), bei Starkwind etwas von der Liftstation wegrücken

Ort:	Zell im Zillertal, im Bereich des Skigebietes Ski-Zell N 47° 14,730 / E 011° 58,349
Höhe:	2.408 m
Startrichtung:	West bis Nord
Achtung:	Startplatz direkt neben Bergstation Doppelsessellift keine Landemöglichkeit auf der Rosenalm Bei Wind aus NO bis S oder mehr als 10 km/h (lt. Windanzeiger der Bahn) wird von einer Auffahrt abgeraten! Kein Taltransport mit Sessellift möglich!
Transp. zum Startplatz:	Bergbahn Ski/Fly-Zell, 2 Sektionen Achtergondelbahn bis zur Rosenalm - anschl. Doppelsesselbahn Kreuzjoch Betriebszeiten Juni bis Oktober und Dezember bis April Transportzeit ca. 35 min.
Betriebszeit Ski-Zell:	Dezember bis April

Landeplatz Fly-Zell (Para + Delta)

Grundsätzlich Linksvolte, Achtung: Nachmittags kräftiger Talwind

Ort:	Nähe Zentrum Zell (5 Gehminuten zur Bergbahn Talstation) N 47° 14,037 / E 011° 53,357
Höhe:	575 m
Anreise:	Zillertaler Schnellstraße - Ausfahrt Zell Nord - erste Abzweigung rechts - nach 200 m links (Windsack und Clubhaus)
Parkplatz:	An der Talstation der Bergbahn Ski-Zell Kein Parkplatz beim Landeplatz! Mehr Infos beim Clubhaus
Achtung:	Tagesflugberechtigung für Selbstfahrer öS 70,- Hängegleitertransport mit der Bergbahn leider nicht möglich (Para-Taxi). Sonderregelung für gewerbliche Tandemflüge (Info: Pizza Air)

Fly-Zell-Card

Informationen am Landeplatz oder Ski/Fly-Zell-Achterbahn, Tel. 05282/71650; Para-Taxi Lois, Tel. 05282/1718.

Erhältlich bei Ski-Zell-Achterbahn bzw. beim Landeplatz. Gültig zum Starten und Landen sowie zur Beförderung auf den Strecken von Fly-Zell im Zillertal, Tirol durch die Ski-Zell-Achterbahn und Para-Taxi Lois. Startberechtigung nur mit gültigem Pilotenschein und versichertem, lufttüchtigem Luftfahrzeug. Für Unfälle jeglicher Art haftet der Pilot selbst. Entwertung und Preis laut Tarif. Die Fly-Zell-Card ist übertragbar.

Zillertal

Wind und Wetter

Sicheres Fliegen mit Drachen und Gleitschirm setzt die Kenntnis der im Fluggebiet herrschenden Windsysteme und eine Vorbereitung über das zu erwartende Wetter voraus.

Helmut Schmalzl gibt Tips zum Fluggebiet Zillertal.

In den meisten Gebirgstälern gibt es Talwindsysteme, im Zillertal wächst sich dieses allerdings oft zu einer dominierenden Angelegenheit aus. Dies gilt zumindest während der Jahreszeit, in der sich die Gebirgsluft aufgrund von Schneelage und Einstrahlverhältnissen besser erwärmen kann als die Luft über dem bayrischen Alpenvorland. Im wesentlichen ist mit dem Talwind zwischen April und September zu rechnen, er kann aber schon im März und auch noch im Oktober kräftig wehen. Jede Pilotin und jeder Pilot im Zillertal meint mit der Bezeichnung Talwind übrigens den Taleinwind! Er entwickelt sich verläßlich und wird besonders im vorderen Talabschnitt stark und hochreichend.

Soaring im Talwind

Was ist nun das Besondere am Talwind des Zillertales? Eine angenehme Begleiterscheinung sind die zahlreichen Soaringhänge, die stundenlanges Segeln im dynamischen Aufwind erlauben. Zum Teil sind diese Soaringhänge sehr einfach »auszufliegen«, andere wiederum verlangen solides Können und vollsten Einsatz. Kurioserweise sind die meisten dieser tollen Aufwindfelder nur aus der Luft erreichbar, d.h. am Hang direkt gibt es gar keine Startmöglichkeit. Erst nach zum Teil kilometerlangem Anflug kommt man in den Genuß des Hangsegelns! Nachfolgend eine Aufzählung der wesentlichsten Soaringfelder von Nord nach Süd:

Der Reither Kogel: Bereits Ende der 80er ein heißbegehrtes Soaringgelände für Drachenflieger. Geflogen wird auf der Inntal- bzw. Alpbachtalseite des Kogels. Für Hängegleiter gibt es direkt am Berg eine ständig vom Überwuchern bedrohte Clubrampe, die meisten Gleitschirme starten von der Bergstation der Alpbacher Bergbahn aus.

Der Larchkopf am westlichen Taleingang: Das Aufwindfeld ist riesig und leicht zu nutzen. Allerdings gibt es keine Startmöglichkeit am Berg, erreichen läßt sich der Aufwind vom Reither Kogel und auch vom Achental aus.

Der Kupfnerberg westlich von Uderns verfügt ebenfalls über kein offizielles

Fotos: Helmut Schmalzl

Auf dem Weg zum Landeplatz nach einem Soaringflug am Filzenkogel bei starkem Gegenwind.

Startfeld, und auch die Aufwindsituation ist bei weitem nicht so verläßlich wie in den vorgenannten Fällen. Dennoch war dieser Berg für etliche Pilotinnen und Piloten bei Talwindstreckenflügen in Richtung Mayrhofen ein wichtiger Puzzlestein.

Der Hainzenberg südöstlich von Zell am Eingang des Gerlostales ist wiederum etwas verläßlicher, gestartet wird vorzugsweise an einem der Kreuzjochstartplätze, oder man erreicht das Gelände im Verlauf eines Fluges vom Zillertaleingang her. Fast in Talbodennähe kann man sich noch in den Aufwind einklinken, im mittleren Teil des Aufstieges sind jedoch beängstigende Hochspannungsleitungen zu überfliegen (man sollte dies nur tun, wenn man sich der Sache fliegerisch wirklich gewachsen fühlt), ehe man in den Genuß des oberen Aufwindbereiches kommt, der zum Gerloskögerl oder manchmal sogar bis über die Gerlossteinwand hinaufträgt.

Der Kleinschwendberg, Burgstall, etwas westlich vom offiziellen Landeplatz beim Mühlbacher Hof: Im unteren Teil ist das Aufwindfeld räumlich sehr begrenzt, nach oben hin weitet es sich aber beträchtlich aus. Erfahrene Piloten können den Aufwind auch vom Mayrhofner Penken her erreichen, einfacher ist der Anflug von den bekannten Startplätzen am Melchboden oder vom »Perler« am Schwendberg.

Der Hollenzberg an der Ostseite des Tales zwischen Hollenzen und Mayrhofen: Obwohl die Soaringflanke fast parallel zur Tallängsachse verläuft, sind dort meist nutzbare dynamische Aufwinde anzutreffen, vermutlich durch eine leitblechartige Geländeform auf der gegenüberliegenden Talseite und weil ein Teil des Windes über den Berg hinweg in den Zillergrund schwappt. Auch dieser Berg wird besser von der Höhenstraße aus angeflogen, der Clubstartplatz am Steinerkogelhaus würde garantiert weniger frequentiert werden, wenn der Verlauf der Luftströmung dort sichtbar wäre!

Der Filzenkogel südlich von Mayrhofen, ein Ausläufer der Ahornspitze: Bei guter Talwindentwicklung ein sehr attraktives Soaringgelände, das auch öfters Thermikanschluß ermöglicht. Dort sind zwar schöne Startplätze vorhanden, die Benutzung ist aber nicht geregelt. Der Berg läßt sich gut vom Penken, vom Melchboden (eventuell mit einmaligem Höhetanken am Kleinschwendberg) anfliegen oder ist der Endpunkt eines Talwind-Streckenfluges vom Alpbach- oder Achental her.

Der Gamsberg: An diesem steilen, der Grinspitze vorgelagerten Waldrücken südlich von Finkenberg läßt sich bei sehr kräftiger Talwindentwicklung ebenfalls in Richtung Gamshütte aufsoaren. Dies ist jedoch schon ein Tip für Spezialisten! Natürlich gibt es noch andere Kanten und Rippen, die den Routiniers Höhengewinne ermöglichen, zur Problemvermeidung mag ich diese aber gar nicht nennen!

Das wohl beeindruckendste und interessanteste Aufwindfeld im Zusammenhang mit dem Talwind stellt aber die Konvergenz im Bereich von Schlitters dar: Leider ist dieses Phänomen nicht so punktgenau zu beschreiben, weil es sich jedesmal ein wenig anders einstellt!

Aus der Erfahrung weiß man jedenfalls, daß die Konvergenz in den unteren Bereichen mehrere Zuflüsse hat, sich nach oben hin trichterförmig erweitert und riesige horizontale Ausmaße annimmt. Auch die Steigraten werden im Normalfall nach oben hin ein wenig besser, bis schließlich bei ca. 1800 bis 2200 Meter NN (entspricht ungefähr 1300 bis 1700 Meter über der Talsohle) das höhenmäßige Maximum erreicht ist.

Talwind-Dauer

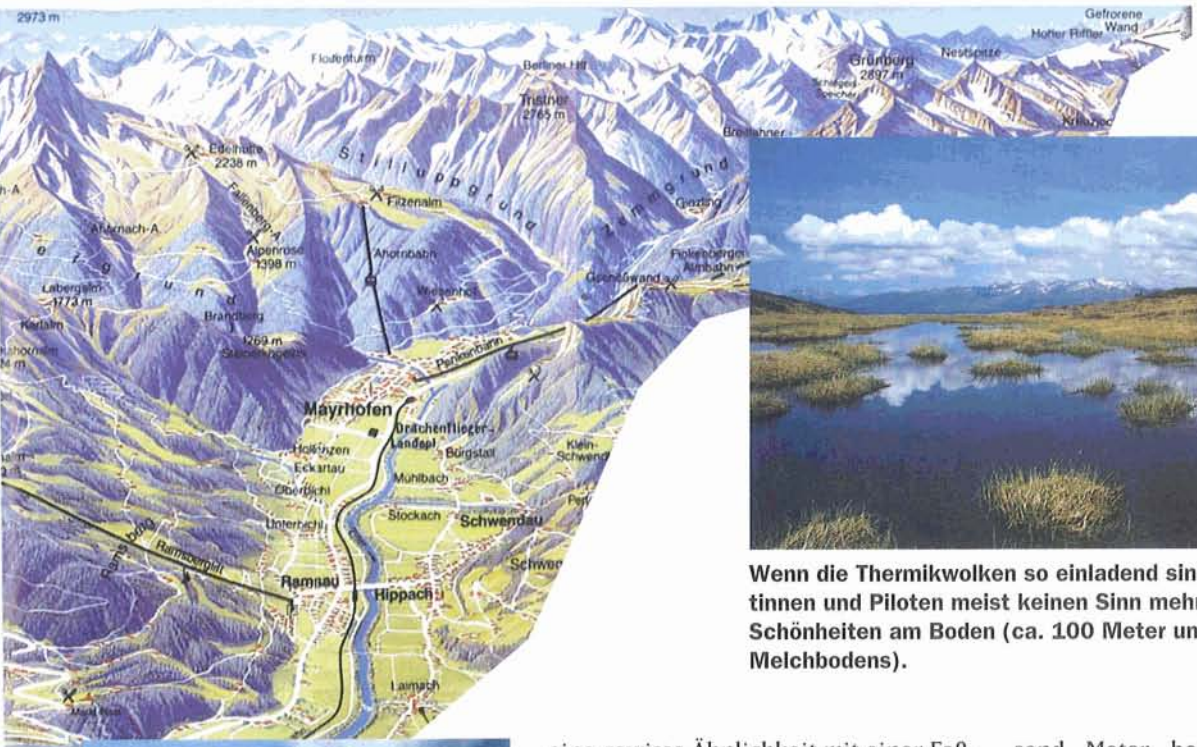
Im hinteren Zillertal schwächt sich der Talwind früher ab als im vorderen Talbereich. Es ist sogar möglich, daß am Ahorn noch im Talwind gesoart werden kann, während hunderte Meter tiefer am Landeplatz Edenlehen (im südlichen Teil von Mayrhofen) bereits der kalte Bergwind aus den Gründen weht. Im vorderen Tal hält die Einwärtsströmung im Sommer vielfach bis in die Nacht hinein an. Soaringflüge müssen öfters nur aus Dunkelheitsgründen beendet werden. Während es auf zweitausend Meter Höhe noch hell ist, versinkt der Talboden im Dämmerlicht.

Talwind-Landung

Senkrecht verlaufende Landeanflüge über hunderte Höhenmeter sind nicht ungewöhnlich. Gelegentlich führt die Flugbahn gegenüber dem Boden sogar etwas rückwärts. In den meisten Talabschnitten ist die Strömung nicht nur stark sondern auch relativ ruhig. An anderen Stellen weist der Talwind satte Querkomponenten auf, und es kann den Piloten ordentlich beuteln. Daß man vermeiden muß, ins Lee von vorgelagerten Hindernissen zu geraten, ist selbstverständlich.

Kehrseiten des Talwindes

Einerseits ist er ein Thermikkiller ersten Ranges, ein thermischer Wiederaufstieg aus der Talwindschicht ist nur schwer möglich, andererseits ruft er tagesperiodisch auftretende Leefelder hervor, die für unvorbereitete Flieger fatale Auswirkungen haben können und vom jeweiligen Höhenwind nahezu unabhängig sind. So mancher gebietsunerfahrene Pilot versenkte sich bereits im Lee des Brucker-, Fügen-, Zell-, Gerlos-, Rams- oder Laberges. Auch das Lee hinter dem ersten Penkenausläufer westlich oberhalb von Mayrhofen ist nicht zu unterschätzen.



Wenn die Thermikwolken so einladend sind, haben Pilotinnen und Piloten meist keinen Sinn mehr für die Schönheiten am Boden (ca. 100 Meter unterhalb des Melchbodens).

An diesem Tag blieb der Talwind aus und am Startplatz Steinerhof herrschte idealer Startwind. Am Talboden war es fast windstill. Wehe man weiß nicht um die Kaltluftausflüsse der Gewitterwolken und würde starten!

Die vermeintlich idealen, der Nachmittagssonne zugewandten SW- und W-Hänge im vorderen Talbereich (vom Reitherkogel bis zum Wiedersbergerhorn) erweisen sich als krasse Leefelder.

Aber auch der äußere Fügenberg, die West- und Südflanken des Hamberges, die Südflanken des Kreuzjoches, der südostausgerichtete Zellberg, das westorientierte Konkav des Ramsberges oder die Südflanke des Hollenzberges stellen thermisch sehr verlockende, aber talwind-bedingt brandgefährliche Leegebiete dar. Fünf Meter können entscheiden, ob man den Flug genußvoll fortführen kann oder ohne Fluchtchance im Leeabwind hinuntergespült wird. Einige Piloten haben als Folge von Soaringfehlern das Talwindlee am Reitherkogel (Bruckerberg) unfreiwillig kennengelernt. Solche »Flüge« scheinen eine gewisse Ähnlichkeit mit einer Faßbefahrung der Niagarafälle zu haben, auch wenn die Chancen für einen guten Ausgang doch etwas günstiger sind.

Thermik

Niemand soll durch diesen Artikel um das Erlebnis des eigenen Thermikfindens, der Belohnung für vorangegangene Überlegungen, gebracht werden. Dennoch ein paar Hinweise:

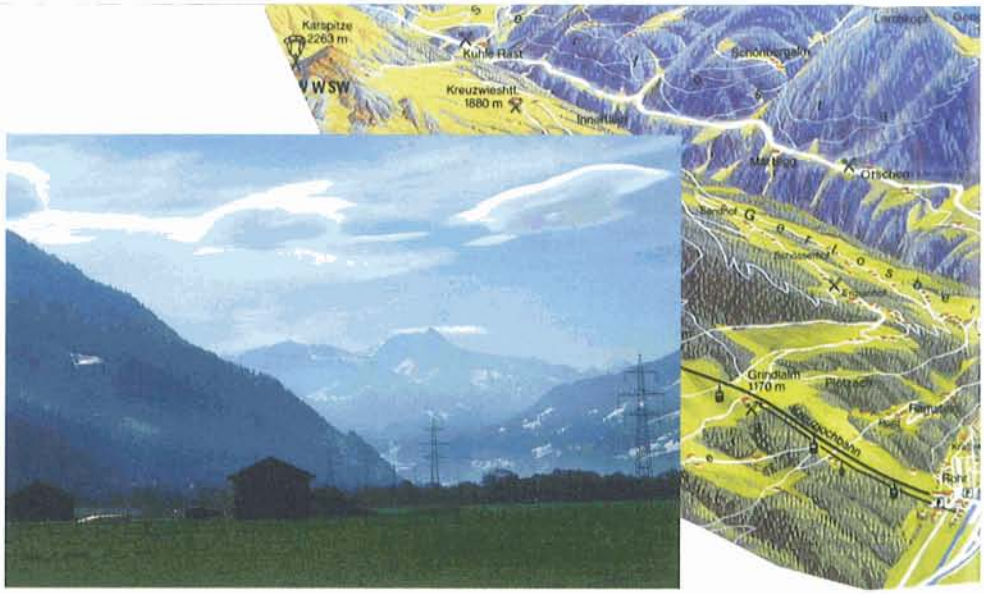
Pilotinnen und Piloten, denen die winterliche Thermikpause bei uns zu lang ist und die trotzdem nicht in den Süden fahren wollen, haben im Zillertal am ehesten im Bereich des Finkenberger Penken Chancen auf erfolgreiche Winterthermikflüge. Die steilen, rasch aperen, südost-ausgerichteten Bergwälder sorgen für die nötige Warmluftbildung. An der Waldgrenze wird das Gelände zudem flacher und geht in dieser Jahreszeit meist in schneebedeckte Schihänge über, besser definierte Abrißkanten sind schwer vorstellbar! Aber auch im vorderen Talbereich, am Steinerhof, werden oft schon im Februar und März, wenn also der Talwind noch nicht so regelmäßig von hinten über die Thermikflanken schwappt, Startüberhöhungen von mehr als tausend Metern erflogen.

Und damit zu einem nichtmeteorologischen Problempunkt: An den wenigen Hochdrucktagen im April, Mai und eventuell Juni ohne Talwindentwicklung wären (rein meteorologisch gesehen!) vom Steinerhof manchmal noch um 15 bis 17 Uhr Startüberhöhungen möglich, die mehr als zweieinhalbtausend Meter betragen könnten und weit in den kontrollierten Luftraum hineinführen würden! Wer aber einmal beobachtet hat, wie mehrstrahlige Linien- und Chartermaschinen direkt auf dem Anflugleitstrahl knapp oder auch weit unter sorglosen Thermikfliegern in Richtung Flughafen Innsbruck einschweben, unterläßt diese Luftraumverletzung gerne!

Eine spezielle Erwähnung hat der Hamberg-Leebart verdient: Während die Gipfelthermik ganz normale Qualitäten hat, steht etwas weiter südöstlich, fast über dem Talboden des Märzengrundes, an Talwindtagen häufig ein Bart, wie er eigentlich nur in Alpträumen vorkommen dürfte. Sicher, die erreichbaren Steigwerte sind gewaltig, in weiter Umgebung findet man nichts Vergleichbares. Es soll aber nicht verschwiegen werden, daß auch DHV-kritische Lästermäuler in diesem Aufwind schon froh waren, daß Schirme und Drachen vor der Zulassung ein solides Festigkeits- und Flugtestprogramm durchlaufen müssen. Der begleitende Abwind gehört ebenfalls nicht in die Kategorie »unscheinbar und unauffällig«! Mein persönlicher Tip zum Thema Hamberg-Leebart lautet: Vermeiden!

Föhn

Das Zillertal ist ein Föhngebiet! Im Frühjahr und im Herbst können langdauernde Föhnperioden die Drachen- und Gleitschirmflieger quälen. Eine Zeitlang war Föhnsoaring mit Hängegleitern im Zillertal sogar recht populär.



Typische Föhnwolken. Zum Aufnahmezeitpunkt, am 28.2.97, 11 Uhr, hatte sich die präfrontale Föhnströmung allerdings bei weitem nicht so stark entwickelt, wie es das Wolkenbild vermuten läßt. Windwerte der Bergstationen von 11 Uhr: Patscherkofel SSO 30 km/h, Zugspitze SSW 20 km/h, Wendelstein WNW 15 km/h und Säntis W 15 km/h.

Leider gibt es keine verbindlichen Anhaltswerte für den Föhndurchbruch! Griffige Aussagen wie: »Wenn die Windgeschwindigkeit um 7 Uhr am Patscherkofel X km/h nicht überschreitet, kann man mit dem Drachen am Bruckerberg Südwind-Soaren«, oder »Wenn die Druckdifferenz Bozen-Innsbruck nicht mehr als X hpa beträgt, ...« haben sich leider oft nicht bewahrheitet. Und was passierte mit den Piloten, die in den ungünstigeren Fällen gestartet sind? Sofern sie heute noch leben oder das Fliegen aufgrund »einschlägiger« Föhnerfahrungen (fast laminare Soaringverhältnisse wurden von brutalsten »Flug«-Bedingungen abgelöst) nicht überhaupt aufgegeben haben, fliegen sie heute garantiert nicht mehr bei Föhn!

Was vielen Piloten Schwierigkeiten bereitete - und vermutlich weiterhin bereiten wird -, sind die verschiedensten Erscheinungsformen des Föhns. Abgesehen vom klassischen »Segelflieger-Wunschföhn« mit Stau, überschwappender Staumauer, Linsen- und Rotorwolken, guter Sicht und südlicher Strömungsrichtung gibt es noch etliche andere Erscheinungsbilder. Ein Föhnsturm kann einhergehen mit wolkenlosem Himmel, aber auch mit einer geschlossenen Wolkendecke, mit zerrissenen, rasch wandernden Wolkenfetzen, mit Wolkenformen, die eher an gute Thermiklagen erinnern, mit schlechter Sicht (eventuell enthält die Luft riesigen Mengen Saharastaub) aber auch mit westlichen Strömungsrichtungen.

Die Föhndiagnose kann auch dadurch erschwert werden, daß der Startplatz vorerst noch im Bereich eines ruhigen Kaltluftsees liegt. Im hinteren Zillertal wütet der Sturm schon bis zum Boden, im vorderen Teil fliegen die Piloten in der ruhigen Kaltluft. Von den Bergen des mittleren Zillertales ist zu sehen, wie der Föhn gegen den Kaltluftsee im Tal anbrandet. Manchmal wird ein Inversionsblatt nach dem anderen von oben her weggefressen, ein andermal räumt er den restlichen Kaltluftsee innerhalb von Minuten komplett aus. Dort, wo kurz vorher ruhige Flugbedingungen anzutreffen waren, reißt der Luftstrom die Erde von den Äckern fort.

Das Einschlafen des Föhnes zum Abend hin ist ebenfalls eine trügerische Angelegenheit: Die durch Abstrahlung an den Hängen und in den engen Seitentälern entstandene Kaltluft hebt die leichtere Föhnluft vom Boden ab. An niederen Startplätzen stellen sich scheinbar günstige Flugbedingungen ein, die aber innerhalb von Augenblicken wieder vom Föhn abgelöst werden können.

Aufzupassen ist auch gegen Ende von Hochdrucklagen, wenn sich allmählich eine SW-Lage einstellt. Diese im Frühjahr thermikträchtige Wetterlage wächst sich öfter rasch zu Föhn aus. Was bei einem Streckenflug an der Höhenstraße noch als mäßiger SW-Wind empfunden wird, hat sich bis zur Gerlos mitunter zum kritischen Föhn gesteigert.

Seichter Föhn: Diese gefährlichen, weil meist unerwarteten Bodenströmung gibt es, wenn nur in den unteren Schichten ein süd-nord-gerichtetes Druckgefälle auftritt. Über die tiefeingeschnittenen Scharten und Paßöffnungen im Alpenhauptkamm drängt die schwerere Luft nach Norden. Im Zillertal betrifft der seichte Föhn vorwiegend die Fluggebiete im Tuxertal und um Mayrhofen, fallweise aber auch die weiter talauswärtsliegenden Gelände. Am Berg herrschen ideale Flugbedingungen, im Tal treten aber Kaltluftströmungen auf, die dreißig, vierzig km/h überschreiten können.

Kaltluft-Ausflüsse

Ein großes Problem sind die Kaltluftausbrüche aus Schauer- und Gewitterwolken. Weil diese Strömungen durch die seitlichen Hangflanken geleitet werden, breiten sie sich über weite Distanzen aus. Gewitter über dem Rofan schicken starke und dicke Kaltluftausläufer mit heftigsten Böen, Aufwinden und Turbulenzen mitunter bis ins hintere Zillertal. Kritisch sind auch Gewitter über den Seitentälern und Gräben. Manchmal sind die Gewitterwolken durch vorgelagerte Bergrippen vom

Typische, langgezogene Föhnwolken; der Sturm setzte sich bis zum Boden durch.

Stabile Talatmosphäre. Oberhalb der Inversionen können sich schwache Aufwinde entwickeln.

Fluggebiet aus gar nicht zu sehen, dennoch breitet sich die Schauerluft in bodennahen Schichten mit großer Gewalt weiträumig aus.

Besonders gefährlich sind in diesem Zusammenhang Gewitter, die sich in labilerer Luft über Südtirol entwickelt haben und dann mit ihrem Niederschlagsfeld vom südlichen Höhenwind über den Alpenhauptkamm verlagert werden. Der Einsatz heftigster Bodenwinde im Tal erfolgt urplötzlich.

Kaltfronten

Nur wenn Kaltfronten stirnseitig vertikal sehr mächtig sind, verlagern sie sich auch inneralpin entsprechend ihrer ursprünglichen Bewegungsrichtung ohne Umwege quer über die Berge. Meistens ist die ankommende, dichtere Luft aber etwas seichter und sie wird zumindest eine Zeitlang am Alpennordrand blockiert, ehe sie über den Achenpaß oder das Inntal weiter ins Gebirgsinnere vorrückt. Ein Pilot, der gewissenhaft nach Nordwesten in Richtung der angekündigten Kaltfront schaut, wird dort möglicherweise gar keine dramatische Wolkenannäherung beobachten können, dafür »überrollt« ihn die Front von Osten vom Inntal her.

Kaltluftseen

In herbst- und winterlichen Kaltluftseen bei Hochdruckwetterlagen liegen die Sperrschichten wie dünne Blätter übereinander, markiert durch feine Dunstzonen. Jetzt kommen die Genußflieger auf ihre Kosten. Wenn allerdings beständige Hochnebelfelder auftreten, werden trotz bester Flugbedingungen auf den Bergen Flüge ins Tal unmöglich.

Hintertuxer-Gletscher

Wenn am Hintertuxer Gletscher bei West- bis Nordwestlagen eine großräumige West-Strömung untertags etwas stärker wird, kann es bei Flügen vom Hintertuxer-Gletscher unliebsame Überraschungen geben. Am Startplatz Gefrorene-Wand-Spitze weht der Wind nur mit wenigen km/h, in Höhe der Sommerbergalm sinkt man eventuell in eine kanalisierte Strömung vom Tuxerjoch her ein, die gut 30 km/h erreichen kann. Am Talboden ist zur selben Zeit meist nur schwaches Abfließen vom Gletscher her festzustellen.

Die Gründe

Die meteorologischen Verhältnisse in den »Gründen« (die zum Alpenhauptkamm führenden Seitentäler Zillergrund, Stillup, Zemmgrund und Tuxer Grund) wären ein eigenes Kapitel. Vielleicht gibt es eine Handvoll Piloten, die sich dort meteorologisch wirklich gut auskennen, eher sind es weniger, und leider gehöre ich auch nicht dazu! Aber es gibt sie, die Leute, die fast an jedem fliegbaren Tag von irgendeinem verwegenen oder auch ganz unscheinbaren Startplatz ihr ganz spezielles Flugabenteuer suchen.

Daß sich auch »Bergler« gelegentlich verschätzen, soll die abschließende Schilderung veranschaulichen: Franz wollte die Bergtour auf den Löffler (an der Grenze zu Südtirol) möglichst angenehm mit einem Gleitflug ins Tal beenden. Um auch den Aufstieg etwas bequemer zu gestalten, verzichtete er spontan auf Helm und Reserveschirm. Nach erfolgreichem Start vom Gletscher war die Luft wohl doch nicht so ruhig, jedenfalls sah man ihn schon wenig später ca. sechzig Kilometer weiter nördlich an der Grenze zu Bayern kreisen. Als er dann übers Rofangebirge wieder nach Süden flog um bei seinen Eltern am Zillertaleingang zu landen, unterbrach sein Vater die Heuarbeit nur kurz um ihm trocken mitzuteilen: »Du kannst die Steigeisen abschnallen, so steil ist es hier gar nicht«!

Hannes Schmalzl ist Fluglehrer in der Flugschule Wildschönau-Tirol, dort gibt es auch eine sehr informative Broschüre über die Fluggebiete in der Umgebung.

Nicht alles was nicht wie Föhn aussieht, ist auch kein Föhn! 25 Stunden später, am 29.2.97 um 12 Uhr, fielen die Windwerte erheblich heftiger aus: Patscherkofel SSO 70 bis 90 km/h (um 7 Uhr gab es bereits Böen mit 130 km/h), Zugspitze W 75 bis 130 km/h und Wendelstein S 50 bis 90 km/h. Einzig die schwache, zerrissene Staumauer am Alpenhauptkamm weist auf die Möglichkeit einer Föhnströmung hin.

Streckenflugrevier

von Torsten Hahne

In den letzten Jahren ist das Zillertal als Ausgangspunkt großer Streckenflüge etwas in Vergessenheit geraten. In den Streckenflugstatistiken taucht das Zillertal zumeist nur mehr bei den Wendepunkten für Flüge vom Wallberg oder dem Pinzgau auf.

Das war allerdings nicht immer so. In den 80er Jahren entdeckten zuerst die Drachenflieger das Potential des Fluggebietes. Der Startplatz an der Zillertaler Höhenstraße war bei westlichen Höhenwinden der ideale Ausgangspunkt, um entlang der langgestreckten Täler von Salzach und Enns nach Osten bis in die Steiermark zu fliegen. Es folgte der klassische »Pinzgauer Spaziergang«, ein Ziel-Rück-Flug mit Start an der Zillertaler Höhenstraße und Wende an der Schmittenhöhe. Wie in vielen anderen Fluggebieten, folgten die Gleitschirme und traten streckenflugtechnisch in die Fußstapfen der Drachenpioniere. Das Zillertal wurde für einige Jahre bei den Streckenjägern zum allseits bekannten »Geheimtip«. Einige Umstände ließen jedoch die Attraktivität des laut eines Werbeslogans »aktivsten Tals der Welt« schrumpfen. Wer schon einmal um zwölf Uhr Mittag bei 3/8 Cumuli auf 3500 Meter bereits nach der ersten Talquerung und zwanzig Minuten Flugzeit am Boden saß, weiß was ich meine. Zudem steht bei Ziel-Rück-Flügen mit Wendepunkten im Osten die Sonne streckenflugtaktisch ungünstig, immer in Flugrichtung. Nach Talquerungen fliegt man also genau die Hänge an, die nicht optimal angestrahlt werden. Trotz dieser kleinen Schönheitsfehler hat das Zillertal, vor allem für XC-Neulinge, eine ganze Menge zu bieten.

Für lokale Streckenflugunternehmungen stehen im Tal eine Reihe von Startplätzen zur Verfügung. Je nach Tageszeit und Windrichtung kann man so das beste Gelände für ein Zillertal-Seightseeing auswählen. Das Tal ist breit und erlaubt überall gefahrlose Außenlandungen, wenn die offiziellen Landeplätze nicht erreicht werden. Ausschließlich in abgemähten Wiesen zu landen, ist dabei hoffentlich selbstverständlich. Der Talwind kann zwar am Nachmittag deutlich auffrischen, erreicht aber meistens nicht die Geschwindigkeiten engerer Täler. Und schließlich ist der Rücktransport mit

Fotos: Torsten Hahne

Foto: Ulrich Gill

Zillertalbahn oder per Autostop, solange man im Tal bleibt, völlig problemlos.

Als Anregung möchte ich zwei Streckenflüge vorstellen. Mit etwas Phantasie und Planung sind die Strecken leicht zu erweitern oder zu verlängern.

Für alle Unternehmungen empfehle ich die Generalkarte Nummer 7 (1:200.000). Wer sich für Details interessiert, kann auf die Kompaßwanderkarten 28, 81 und 38 zurückgreifen.

Zillertal-rundflug

Ausgangspunkt ist der Penken (2095 m) am Südende des Zillertals, oberhalb von Finkenberg gelegen und mit der Seilbahn zu erreichen. Die Startplätze erlauben Starts von Süd-Ost bis Süd-West. Ein früher Thermikanschluß an die aus der Südostflanke aufsteigenden Aufwinde ist also garantiert. Ab dem zeitigen Frühjahr ist der Rundflug gut realisierbar, ideal für ein kombiniertes Ski-Flug-Wochenende.

Eine Startzeit zwischen 11 und 12 Uhr ist optimal. Dann hat auf dem ersten Teilstück Richtung Norden der Talwind noch nicht seine volle Stärke erreicht. Sinkt man nämlich unter 1500 m MSL ab, kann der im Zillertal aus Norden wehende Talwind den weiteren Thermikanschluß verhindern.

Nach Basishöhe am Penken, die nicht unter 2600 bis 2800 m liegen sollte, kann man das Skigebiet direkt Richtung Zillertaler Höhenstraße nach Norden überfliegen. Eine Wolkenstraße weist oft den direkten Weg, ansonsten finden sich an der Hoarbergkarspitze (2278 m) oder an den östlichen Ausläufern des Pangert (2551 m) passable Aufwinde. Die Thermik am Melchboden, dem Startplatz an der Zillertaler Höhenstraße, wird man sich dann allerdings wieder mit mehreren anderen Flugbegeisterten teilen müssen. Die Bärte werden so zumindest gut markiert. Weiter folgt man dem Verlauf der Höhenstraße nach Norden.

Am Öfelerjoch (2145 m) oberhalb von Zellberg geht aus der Südflanke der nächste Lift ab. Den sollte man jedenfalls bis zum Anschlag auskosten, denn in Richtung Norden geht es über das Kaltenbacher Skigebiet etwas flacher weiter. Dem Gratverlauf im Westen über Marchkopf und Wetterkreuz zu folgen, bringt in aller Regel keine Vorteile. Vom Gedrechter (2217 m) kann man sich noch Richtung Norden zum bewaldeten Kopf des Dürjochs (1644 m) oder des Seebachkopfes (1523 m) vorwagen. Von hier ist zwar ein weiteres Vorfliegen Richtung Norden über das Spieljoch möglich, erschwert die ganze Angelegenheit aber nur unnötig.

Günstiger ist es, von hier aus direkt mit Basishöhe über das Zillertal zum Hamberg zu queren und nun den Streckenflug an den besser angestrahlten Westhängen fortzusetzen. Ist man auf dem ersten Abschnitt gemütlich geflogen, so dürfte jetzt (ca. 14 Uhr) an der Westseite des Hamberges der Talwind die Warmluftblasen hinaufschieben. Vorsicht, bei mäßigem bis starkem Talwind keinesfalls in die Südflanke des Hamberges einfliegen! Hier entstehen zwar Monsterbärte mit bis zu 8 m/s Steigen, die entsprechende Leethermik ist aber unter Gipfelniveau, je nach Stärke des Talwindes, als brutal bis unfliegbar zu bezeichnen. Gemütlicher und nervenschonender ist das langsame Aufsoaren am Westhang. Über Gipfelhöhe fließen die Aufwinde zusammen und man kommt auch noch in den Genuß des möglicherweise stärksten Bartes im Zillertal.

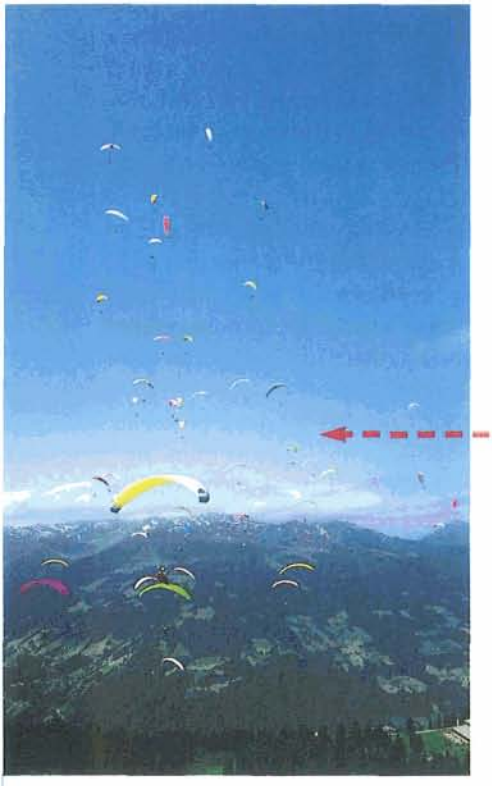
Der Talsprung über den Märzengrund Richtung Süden ist bei Basishöhen über 2500 m kein Problem. An der Westflanke des Schartenjoches (2217 m) lassen sich noch einmal kräftige Aufwinde zentrieren. Wer möchte, kann nun einen Abstecher zum Kreuzjoch unternehmen (2568 m) oder aber gleich im Direktflug, und damit kürzer, auf die Gerlossteinwand (2166 m) zuhalten. Dazu wird das Gerlostal gequert. Kommt man hoch, kann die schroffe Wand direkt angeflogen werden, ist man aber tiefer, sollte man sich am Gerloskögerl (1682 m) orientieren. Der hier anstehende Talwind hilft Thermikpausen spielerisch zu überbrücken.

Der Weiterflug mit entsprechender Höhe ist dann reine Formsache. Vom Talwind geschoben, hält man auf Mayerhofen zu und passiert dabei einen weiteren Startplatz für Nachmittagsflüge am Steinerkogelhaus.

Die Ahornspitze krönt das Zillertal an dessen Südende und zwingt den Talwind an ihren Ausläufern aufzusteigen. Die Höhe der Filzenalm ist bald erreicht und mit noch ein paar Hebern rückt der Landeplatz in Finkenberg in unseren Gleitwinkelbereich.

Pinzgau und retour

Der klassische Ausgangspunkt ist der Startplatz Melchboden (ca. 2000 m) am höchsten Punkt der Zillertaler Höhenstraße. Hierher kommt man von Hippach mit dem Auto oder vom Landeplatz in Schwendau mit dem Fliegertaxi in ungefähr einer halben Stunde Fahrzeit. Ab der Atlas-Sportalm wird Maut erhoben. Achtung! Je nach Schneelage kann die Mautstraße erst ab Mitte bis Ende Mai befahrbar sein.



Die geräumige Startwiese erlaubt es uns, nach Osten bis Südwesten in die dritte Dimension zu entschweben. Die anfangs geschilderte Problematik mit der Querung des Zillertales kann man umgehen, indem man gleich am Kreuzjoch startet. Allerdings kommt man schwieriger an die Startplätze und auch erst später in die Luft. Denn so früh, wie an der Höhenstraße geht es nur an wenigen Bergen. Die Südosthänge heizen schon am frühen Vormittag gewaltig auf. Nicht selten ziehen schon vor 10 Uhr die ersten kräftigen Ablösungen die Hänge hoch, um dann allerdings eine Atempause von etwa einer Stunde einzulegen. An guten Tagen ist *ein Start um 11 Uhr sicher kein Problem*, die Wolkenbasis schnell erreicht. Die sollte jedoch mindestens über 3000 m hoch sein, um nach der Talquerung am Kreuzjoch genügend hoch anzukommen und nicht in die Talwindfalle zu geraten.

Bei stärkeren Winden aus Nordwest kommt ab ca. 13.30 bis 14 Uhr als Alternative eine Querung direkt von der Höhenstraße an das Gerloskögerl (1682 m) in Frage. Das Risiko, nach dem Talsprung abzusaufen, ist hier deutlich geringer. Der Talwind steht am Nachmittag an und ermöglicht Hangsoaren zwischen den Thermikpausen. Zwei bis drei Stunden verschenkte Thermikzeit muß man allerdings einkalkulieren. Ein Ziel-Rück wird somit schwieriger, für einen Zielflug Richtung St. Johann im Pongau ist diese Streckenführung jedoch durchaus zu empfehlen.

Das Kreuzjoch meistert man am geschicktesten, indem man über dem Südwestgrat auf den Gipfel zuhält. Nicht selten steht ungefähr über dem Enzianhof bereits ab 11 Uhr ein kräftiger, allerdings sehr pulsierender Bart. Jedes Steigen sollte mitgenommen werden und besonders Gleitschirmflieger müssen bei der Talquerung darauf achten, möglichst hoch zu kommen. Jeder Höhenmeter kann entscheidend sein. Die Querung zu beginnen, wenn die Kollegen den Bart gerade zentrieren, ist auch nicht unbedingt geschickt. Wahrscheinlich legt er nach der zehnminütigen Querung genau dann eine Ruhe*pause ein, wenn man ankommt.*

In die Südseite am Kreuzjoch einzufliegen, ist nur mit großer Höhe zu empfehlen. Kaum Landeplätze, eine Starkstromleitung und möglicherweise turbulente Leethermik können einem sonst die Laune verderben.

Erreicht man jedoch die Gipfelwolke am Kreuzjoch, ist es, als ob ein Vorhang aufgezogen würde. Der Blick in den

Pinzgau wird frei. Bei Wolkenthermik sind die Wattebäusche dann in einer langen Reihe, fast wie an einer Perlenkette, über den Gipfeln aufgereiht. Der Spaß kann beginnen.

Die Stationen auf dem Weg nach Osten sind Königsleiten (2315 m), Ronachgeier (2236 m), Gerkogel (2267 m) und schließlich das Trattenbacheck (2063 m), an dem ich schon öfters 6 -7 m/s integriertes Steigen ablesen konnte. Vor allem an der Königsleiten sollte man sich nicht verleiten lassen, zu tief zu fliegen. Der Paßwind über dem Gerlos, meistens aus Ost, kann einem sonst enorme Schwierigkeiten bereiten. Am Trattenbacheck kommt der Wildkogel (2225 m) zum Vorschein, der Wendepunkt dieses Fluges. Für ambitionierte Piloten stellt sich auf dem weiteren Flug Richtung Osten zur Schmittenhöhe lediglich der Paß Thurn in den Weg. Der allerdings kann es gewaltig in sich haben. Der »Bayerische Wind«, der die inneralpinen Täler belüftet, bricht hier in den Pinzgau ein und verursacht ein saftiges Lee.

Dieser Herausforderung entziehen wir uns, indem wir geordnet den Rückzug Richtung Zillertal antreten. Je nach Uhrzeit und Jahreszeit müssen wir uns über die Talseite für den Rückweg Gedanken machen. Als grobe Faustregel gilt: Je später das Jahr und je später die Uhrzeit, um so eher wird man die Nordhänge auf der Südseite des Pinzgau als Rückweg wählen. Im Einzelfall wird man sich nach dem Wolkenbild und der Stärke des über die Berge schwappenden Nordwindes richten müssen. Bewährt hat sich die Querung vom Wildkogel zum Finagel (2730 m) oder vom Gernkogel zum Achkogel (2311 m).

Das Fliegen auf dieser Seite des Pinzgau entlang den ausgestanzten V-Tälern und am Rand des Alpenhauptkammes ist besonders beeindruckend und immer wieder ein Erlebnis.

Nach Basis am Achkogel oder dem westlich vorgelagerten Achselkopf (2665 m) kommt die letzte Schlüsselstelle des Fluges, der Rückflug über den Gerlospaß. Erfahrungsgemäß hält man sich möglichst weit südlich außerhalb des Einflußbereiches des Paßwindes und fliegt südlich an Krimml vorbei über die aus dieser Höhe zwar klein wirkenden, aber immer noch lautstark rauschenden Krimmler Wasserfälle. Am Steinkarkogel (2476 m) sollte man mit ausreichender Sicherheitshöhe ankommen, um über die Schneckenscharle in die nun sonnenbeschienene Westseite einfliegen zu können. Manchmal bildet sich auch in Richtung Plattenkogel (2039 m) eine starke Konvergenz, die durch einen gewaltigen Cumulus markiert wird.

Hat man hier oder am Steinkarkogel Basis gemacht, geht der weitere Weg über Pfannkogel (2310 m) und Kirchspitze (2314 m), zum Kehlkogel (2229 m). Es werden dabei immer die Westhänge angeflogen. Das Zillertal ist zum Greifen nahe. Liegt die Basis über 3000 m, kann man so langsam den Endanflug Richtung Zell am Ziller antreten. Stärkerer Westwind oder eine Abschattung durch die häufig im Bereich des Kreuzjochs entstehenden Überentwicklungen und Ausbreitungen sind so ziemlich die einzigen Problemfaktoren, die einen nach Überquerung des Gerlos noch aufhalten können. In diesem Fall gibt es im Ort Gerlos und am Speicher Gmünd Landewiesen, die so groß sind, daß gelegentlich auch Segelflieger hier außenlanden.

Ab dem Speicher Gmünd bis ins Zillertal sollte man jedoch unbedingt auf ausreichende Sicherheitshöhe achten. Landungen sind hier kaum möglich. Ist man schließlich nach drei bis sechs Stunden Flugzeit für die 70 Kilometer an der Gerlossteinwand angekommen, kann man aber ganz entspannt im laminaren Aufwind des Spätnachmittages mit überragendem Ausblick auf einen Teil der zurückgelegten Strecke diesen Cross Country ausklingen lassen und dabei vielleicht schon vom nächsten, etwas größeren Ziel-Rück träumen.

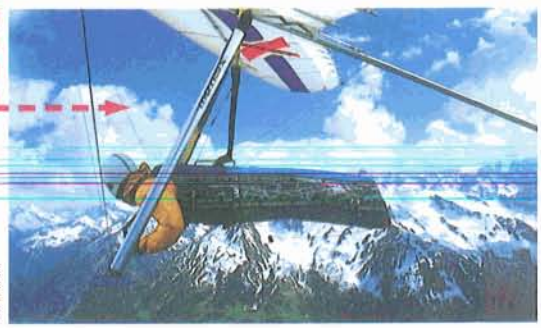


Foto: Ulrich Gall

Die größte Erfahrung im Verhalten von Piloten und Fluggeräten in Extremsituationen dürften die Ausbilder beim Sicherheitstraining haben. Nirgendwo sonst werden Defizite in der Gerätekontrolle und im Verhalten von Gleitschirmen so gnadenlos aufgezeigt wie bei diesen Kursen. Wir möchten diese Erfahrungen weitergeben. Karl Slezak, Leiter des Sicherheitstrainings Achensee, beschreibt seine Erkenntnisse.

SICHERHEITSTRAINING Teil 2

Ein Teil meines Beitrages im letzten DHV-Info beschäftigte sich mit dem Komplex der Angst beim Gleitschirmfliegen. Etliche Faxe, E-Mails und viele Anrufe dazu erreichten mich daraufhin. Es scheint, es handelt sich um ein Thema, das auf breites Interesse stößt. Weil dies auch ein wesentlicher Teil sowohl meiner persönlichen als auch meiner Erfahrungen als Leiter eines Sicherheitstrainings ist, möchte ich nachfolgend näher darauf eingehen.

Die Angst, daß im Flug irgend etwas passieren kann

Nur professionelle Testpiloten haben wirklich schon alles erlebt, was an kritischen Schirmverhalten denkbar ist. Vom In-die-Kappe-fallen, von bösartigen Verhängern, mehrmaligen Leinentwists, Ableinern, stabilen Trudeln, stabilen Dauersackflügen und ähnlichen Unannehmlichkeiten bleibt der Normalpilot in der Regel verschont. Vorausgesetzt, er fliegt ein vernünftiges Gerät und hat seine Hausaufgaben in Wetterkunde gemacht.

Schaut man sich die Unfallstatistiken an, so wird auf den ersten Blick das wirkliche Problem klar; die seitlichen Einklapper. 7 von 10 schweren Unfällen haben seitliche Einklapper als Ursache. Diese Zahl muß einerseits sehr nachdenklich stimmen, andererseits beschränkt sie das Problem der Unfallursachen auf diesen wesentlichen Punkt. Die Angst vor einem starken seitlichen Einklapper ist absolut berechtigt, siehe Statistik. Wer diese Angst minimieren will, kommt nicht umhin, seinen Schirm in kritischen Einklappsituationen intensiv kennenzulernen. Die etwas unbestimmbare »Angst, daß im Flug irgend etwas passieren kann«, läßt sich damit

Foto: Hannes Meyer

erklären. Alle anderen oben genannten Extremsituationen werden nämlich, extreme Flugbedingungen, extreme Schirme und gravierende Fehler einmal ausgenommen, durch ein aktives Zutun des Piloten ausgelöst, sie geschehen nicht von selbst.

Einige Worte zur Einklappproblematik

14. März 1997, Wallberg, Almstartplatz. Die freundliche, immer leicht laszive Frauenstimme der Computer-Wetteransage meldet 18 - 22 km/h Wind. Und tatsächlich, es kachelt ganz ordentlich. Ich sitze herum und hadere noch mit mir, ob ein Flug jetzt wirklich Spaß machen würde. Etliche Gleitschirme hängen schon um den Gipfel, von Vorwärtsfliegen kann nicht mehr groß die Rede sein. Da startet ein Pilot, wird emporgerissen, steht 20 Meter über den Bäumen, kommt ein Stück voran, gewinnt weiter Höhe. Plötzlich klappt die rechte Seite seines Leistungs-Intermedates zur Hälfte ein, erschreckend, wie abrupt das Gerät in Einklapprichtung abtaucht, eine schnelle Drehung, Schirm und Pilot wickeln sich um eine Fichte. Hoher weicher Schnee dämpft den Aufprall des Piloten, nichts ist passiert, nicht einmal der Schirm hat einen Schaden.

Muß ich erwähnen, daß der Pilot keinerlei Reaktion gezeigt hat, um den Klapper unter Kontrolle zu bringen? Daß er keine Erfahrung mit diesem Schirm hatte, daß die Bedingungen an der Grenze waren, daß er während eines Böendurchgangs startete? Vier Jahre vorher starb an gleicher Stelle aus dem gleichen Grund ein Gleitschirmflieger. Das war im Sommer, da gab es keinen Schnee. Murphys Gesetz sagt, daß alles, was passieren kann, irgendwann auch tatsächlich passiert. Wie sagt man eigentlich wenn (fast) immer nur das gleiche passiert, was eigentlich gar nicht passieren müßte?

Jetzt im Frühling, wenn die Bedingungen stark, die Piloten tatendurstig und die neuen Schirme noch weitgehend unbekannt sind, werden wir wieder mit diesen Unfällen konfrontiert sein. Hier einige Tips aus meiner Erfahrung, um heil durchzukommen (und weniger Angst zu haben).

>> Die Flugphase nach dem Start und immer dann, wenn mit wenig Hangabstand geflogen wird, erfordert höchste Konzentration. Ein starker Klapper 500 Meter über dem Gipfel wird den unkonzentrierten Piloten gehörig erschrecken und ihn zu mehr Aufmerksamkeit mahnen, 20 Meter über dem Boden ihn aber sicher in eine kritische Situation bringen. All die kleinen Dinge, die nach dem Start getan werden müssen, Hineinrutschen ins Gurtzeug, Einschalten des Varios, weil man´s vor dem Start vergessen hat, Korrigieren des rutschenden Helmes etc. dürfen erst verrichtet werden, wenn ausreichend Bodenabstand vorhanden ist.

>> Das Kreuz mit der Kreuzverstrebung. Es ist ja Mode, völlig ohne Kreuzverstrebung am Gurtzeug zu fliegen. Weil das halt geil ist, weil man jede Bewegung der Luft spürt und sich im Gurtzeug verrenken kann wie ein Hampelmann. Der Könner wird damit sicher glücklich werden. Tatsache ist aber, daß das markante seitliche Abkippen des Körpers im Gurtzeug bei einem starken Klapper, den ungeübten Piloten vor Schreck erstarren lassen kann. Gegenmaßnahmen werden dann zu spät, wenn überhaupt, ergriffen. Der ohnehin nicht weit entfernte Boden stürzt mit rasender Geschwindigkeit näher. Anfänger und Gelegenheitspiloten sind deshalb besser beraten, ihre Kreuzverstrebung moderat anzuziehen. Man spürt dadurch zwar vielleicht nicht mehr den kleinsten »Hühnerfurz«, hat aber eine deutliche Stabilisierung bei starken Klappern.

>> Immer wieder hört man abenteuerliche Tips, wie man nach einem starken Klapper zu reagieren hat. Etwa, den Schirm schnell wegdrehen zu lassen, damit er sich rasch wieder füllt, oder den Schirm nur durch Gewichtsverlagerung am Wegdrehen zu hindern und ähnliches. Nach heutigem Kenntnisstand gibt es bei Einklappern nur einen richtigen Reaktionsablauf und der sollte wirklich in Fleisch und Blut übergehen:

1. Dosiertes Gegensteuern, um den ersten Abkippimpuls zu dämpfen. Dabei den Körper nicht willenlos in Einklapprichtung kippen lassen, sondern versuchen die »Gegenarschbacke« zu belasten.

2. Nachkorrigieren der offenen Seite mit der Bremse bis der Schirm geradeaus fliegt. Bei anspruchsvollen Geräten und/oder sehr starken Klappern ist man hier nah an der Grenze zum Strömungsabriß.

3. Öffnen der eingeklappten Seite durch mehrmaliges tiefes Pumpen mit der Bremse oder kurzzeitiges Untenhalten der Bremse. Dabei die Bremse auf der offenen Seite so halten, daß der Schirm auch während des Öffnungsvorganges geradeaus fliegt. Bodenberührungen mit dem stabilisierten eingeklappten Schirm, der ja ein stark erhöhtes Sinken hat, verlaufen in der Regel harmlos. Das wirklich gefährliche

PILOTEN UND GLEITSCHIRME im Sicherheitstraining

Hineinknallen in den Hang aus der beschleunigten Drehbewegung des Einklappers ist das, was es zu vermeiden gilt.

Die Angst vor großen Höhen

Alle wollen so richtig hoch aufdrehen, sich die Nebelfetzen der Wolkenbasis um die Nase wehen lassen und aus der Thermik über'm Wank bis an die Adria schauen. Nur, wen beschleicht nicht ein mulmiges Gefühl, wenn der Startplatz immer kleiner wird, der Landeplatz gar nicht mehr zu sehen ist und die ganze Landschaft Modelleisenbahncharakter annimmt? Je mehr man überschaut, desto unüberschaubarer wird die Situation, scheint es. Die klaren Gegebenheiten - hier ist der Startplatz, dort der Landeplatz, und ich will mich in dieser vorgegebenen Arena bewegen - weichen einer fast grenzenlosen Weite. Man hat das Gefühl, als sei der Boden da unten nur noch unter Schwierigkeiten zu erreichen. Fast meint man, man gehört nicht mehr zu dieser Welt, aber das ist kein Hochgefühl wie in manchen Flugschulprospekten zu lesen ist, sondern in hohem Maße ängstigend, denn eigentlich will man nur wieder hinunter, der Erde näher sein. Wenn man das dann geschafft hat und nur noch 100 Meter überm Startplatz kreist, stellt sich die alte Freude am Fliegen wieder ein, alles ist easy, man traut sich sogar ein paar gewagte Wingovers, Gleitschirmfliegen macht wirklich Spaß.

So ist es doch, oder? Was nun dagegen tun? Erstmal zwingt einen niemand, höher aufzudrehen, als die eigene Angstschwelle erlaubt. Im höhen- und weitenmäßig überschaubaren Bereich des Startplatzes stundenlang herumzufliegen, kann mindestens so viel Spaß machen, wie an der Wolkenbasis Sauerstoffprobleme zu bekommen. Zweitens, wer hoch oben ist und sicher weiß, daß er schnell wieder runter kommt, wenn er will, hat viel weniger

Probleme mit seiner Angst. Mein Tip dazu aus persönlicher Erfahrung: Die in einem Sicherheitstraining gelernten Abstiegshilfen Steilspirale, B-Stall, Ohren-Anlegen wiederholt in größeren Höhen anwenden. Dabei sollten die Manöver aber wirklich beherrscht werden. Also aufdrehen und wieder absteigen, aufdrehen, absteigen. Das kann der Schlüssel zur Bewältigung des Problems sein.

Drittens wird einen die Höhenangst vehementer attackieren, wenn man sich über grimmigem Hochgebirge, engen Tälern und angsteinflößenden Gletschern bewegt. Der Gewöhnungsprozeß an das Fliegen hoch über den Gipfeln sollte daher besser in einladendes freundlich hügeliges Voralpengelände verlegt werden. Also besser Wallberg oder Westendorf als Fiesch oder Chamonix. Ich habe meinen persönlichen Anti-Angst-Höhepunkt 2000 Meter über den raunenden Tannen des Schwarzwaldes erlebt.

Das goldene Dreieck für "Flugsüchtige"

mehr als 10.000 Meter Höhendifferenz mit "unseren" Bergbahnen!

1 Rofan-Seilbahn
6212 Maurach, Tel. 05243/5292

2 Karwendel Bergbahn
6213 Pertisau, Tel. 05243/5326

3 Spieljochbahn
6263 Fügen, Tel. 05288/(6)2920-0

4 Ski Zell
6280 Zell im Zillertal, Tel. 05282/71650

5 Sonnwendjoch-Bergbahn
6233 Kramsach, Tel. 05337/62563

6 Alpbacher Bergbahnen
6236 Alpbach, Tel. 05336/5233

7 Bergbahnen Hohe Salve
6361 Hopfgarten, Tel. 05335/2238

8 Bergbahn Hoch Söll
6303 Söll, Tel. 05333/5260-0

9 Bergbahn Westendorf
6363 Westendorf, Tel. 05334/6223

10 Markbachjoch
6314 Niederau, Tel. 05339/8212

Auf Anforderung Gratis-Geländebroschüre (solange der Vorrat reicht)!

Neu: Der Fliegerbus.

Regelmäßiger Wochenend-Flieger-Komfort-Bus **von Essen/Köln/Frankfurt nach Tirol.**
Informationen und Anmeldungen: SportOrt Marketing, Keplerstraße 93, 45147 Essen, Tel./Fax 0201-707206

Gleitschirm-Wettbewerb und Fliegerfest

5. + 6. Juli 1997 mit der Spitzen-Band "SAFER SAX". Information und Anmeldung bei der Flugschule Wildschönau.

Neu: Flug-Shop Wildschönau:

Testmöglichkeit von Einsteiger- und Intermediateschirmen **der führenden Hersteller** in einem besonders sicheren, einfachen Fluggelände. A-6314 Niederau, Grafenweg 311, Tel. 05339/8024, Fax 8668

Ausbildung Fortbildung Betreuung

Flugschule WILDSCHÖNAU - Tirol

Hannes Schmalzl · Helmut Walder
A-6314 Niederau
Grafenweg 325
Tel. 0 5337/63730
Fax 65181

Telefon bzw. Fax aus dem Ausland: 0043/5....

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

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod
10 000 bei Invalidität.
Umfang: Verdreißigfachung 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: Verdreißigfachung möglich.
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
25,- DM

reduziert!

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

reduziert!

Kapital-Lebensversicherung

Versicherungssumme: bis 400 000 DM
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.
Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit.

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung
Jahresrente 12% der Versicherungssumme, maximal 36 000 DM Jahresrente.
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling Konzern, Tel. 069/7567-281, Fax 069/7567-396

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 3000 DM
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, 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 Vorraussetzung.

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 Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

WETTER STATION

Der DHV unterstützt die Anschaffung von Wetterstationen auf Fluggeländen für Drachen- und Gleitschirmflieger. Der Drachenflugclub Loffenau hat bereits längere Erfahrung und faßt sie in diesem Artikel zusammen.

Unser Fluggebiet im Nordschwarzwald deckt ein Einzugsgebiet von ca. 100 km im Umkreis ab und ist ideal bei Winden aus Südwest bis Nord. Bei thermikträchtigen Nordostlagen können wir - leider - nur bei geringen Windstärken (wegen Seiten- und Rückenwind) starten. Um unnötiges Anfahren ins Fluggebiet, verbunden mit Zeitverlust, Ärger und Umweltbelastung zu vermeiden, suchte der DCL nach einer Lösung, wie sich die Piloten bereits im Vorfeld, also vor Antritt der Fahrt, über die Windbedingungen im Fluggebiet informieren können.

Wir haben am Landeplatz zwar ein Telefon, doch ist nicht zu jeder Zeit (wochentags überhaupt nicht) jemand zugegen, der einem Antwort und Auskunft geben kann. Die Möglichkeit, jedesmal Ortsansässige anzurufen, stößt ebenso recht schnell auf Grenzen; denn der Geduldsfaden reißt schnell, wenn man zig Mal täglich angerufen wird, um Auskunft über die lokalen Windbedingungen zu geben. Es war klar, eine andere Lösung mußte gefunden werden.

Anfangs die Idee, einen einfachen Anrufbeantworter einzurichten. Der große und entscheidende Nachteil ist aber, daß die aktuellen Bedingungen meist nicht mehr mit dem vor etlichen Stunden aufgesprochenen Test übereinstimmen. Also die Suche nach einer besseren Lösung. Eine Marktuntersuchung präsentiert tolle Geräte und Anlagen, von stabiler, durchdachter und aufwendiger Meßapparatur bis zur einfachsten Plastikausführung. Sensoren für Windrichtung, Windstärke, Luftdruck, Feuchte, Sonneneinstrahlungsmenge und Regenmenge gibt's ebenso wie den Informationsabruf über Funk, Modem mit Computer oder schlicht per Telefon.

Die Geräteauswahl orientierte sich an folgenden Bedingungen:

- ❄ Informationsabruf per Telefon (für alle Mitglieder möglich),
- ❄ Angaben über Windrichtung und Windstärke ausreichend
- ❄ Gerät stabil und solide gebaut,
- ❄ Energieversorgung mittels Solaranlage
- ❄ wartungsfreier Betrieb.

Montiert ist das Gerät auf dem Dach eines exponiert stehenden Turmes oberhalb unseres Startplatzes. Das benachbarte Jugendwanderheim des Schwarzwaldvereines und die Höhengaststätte Teufelsmühle sind beide nicht an das 220 V Stromnetz angeschlossen, die Versorgung erfolgt dort über Generatoren und Solaranlagen; eine autarke Energieversorgung des Gerätes war somit auch für uns eine Festforderung.

Nach längerem Suchen und Abklopfen der Randbedingungen mit den Herstellern und den örtlichen Gegebenheiten haben wir uns für das französische Modell vom Typ AIRMES entschieden, da alle Forderungen von uns damit abgedeckt waren.

Eine brachliegende, defekte Telefonleitung wurde wieder funktionsfähig gemacht, der Testbetrieb konnte beginnen. Mit der Inbetriebnahme gab's die ersten langen Gesichter, denn die Anpassung an das hiesige Telefonnetz war noch nicht optimal, die Telefonleitung wurde meistens gar nicht, oft nur sporadisch aufgeschaltet, die Kommunikation mit dem Gerät funktionierte anfangs nicht. Der Hersteller konnte den Schaden werksseitig durch eine Schaltungskorrektur beheben und baute zur besseren Aufladung der Pufferbatterie ein größeres Solarpanel an; dann funktionierte es einwandfrei.

Nach erfolgreichem Testbetrieb wurde das Gerät auf dem Turmdach an einem Mast installiert und an die Blitzschutzanlage angeschlossen. Um eine fehler-

freie Windrichtungsanzeige zu erzielen, ist die eindeutige Ausrichtung des Solarpanels nach Süden Voraussetzung. Wir haben auf die Heizung des Windrädchens und des Richtungsanzeigers bewußt verzichtet, da dies mit der kleinen Solaranlage nicht möglich gewesen wäre. So kommt es vor, daß im Winter gelegentlich die Sensoren festgefroren sind, was das Gerät mit der Ansage »...keine Messungen verfügbar...« quittiert. Diese Einschränkung ist der Preis für die einfachere technische Ausführung.

Die exponierte Montageanlage auf dem hochgelegenen Turmdach ist sehr blitzschlaggefährdet. Dies war uns bekannt, aber es gab keine bauliche Alternative. Die Enttäuschung folgte nach dem ersten Gewitter: Kein Anschluß, Besetztzeichen, Gerät kaputt? Wir hatten Glück, die Ursache war - wie noch weitere zwei Male - eine defekte Telefonleitung. Das Gerät hat bisher alle Gewitter heil überstanden, wir werden dennoch eine Elektronikversicherung abschließen.

Vom Startplatz aus liegt unser Landeplatz in Sichtweite, der Wind am Landeplatz aber wird (noch) mit Windsack und Fernglas beobachtet. Das Gerät bietet jedoch die Möglichkeit, mehrere Meßstellen zu einer Sammelinformation zusammenzuschalten und gemeinsam auszugeben. In Kombination mit einer Funkverbindung zwischen Sensor und Auswertegerät bieten sich sehr gute Lösungsansätze in Gebieten, in denen am Startplatz z.B. kein Telefonanschluß zur Verfügung steht.

Nach 10 Monaten Betrieb dürfen wir zufrieden feststellen, daß sich der DCL für die richtige technische Lösung entschieden hat. Das Gerät funktioniert wunschgemäß, die Mitglieder nutzen äußerst rege die Dienst der Wetterstation. Es gibt kaum noch Piloten, selbst Ortsansässige, die ohne Abhören der Startbedingungen den Drachen aufs Dach legen. Die Angabe der gemittelten Windstärke, der maximalen Windstärke der letzten 10 Minuten (Einschätzungshilfe für Böen und Ablösungen) und der aktuellen Windrichtung sind die relevanten Entscheidungskriterien. Sicherlich, wenn noch Luftdruck, Temperatur und Luftfeuchte angegeben werden könnte, wäre das prima. Doch wir stellen uns die berechtigte Frage, ob dies für den elementaren Zweck der Anlage wirklich erforderlich ist. Für uns zählen primär Windrichtung und Windstärke; ob Thermik da ist oder nicht, sagt uns eh' kein Gerät.

Eine sinnvolle Erweiterung der Gerätefunktion würden wir in einer »Trendaussage« sehen. Dabei könnte aus der Fülle abgespeicherter Meßwerte die Veränderung recht einfach errechnet werden. Interessant wäre doch, ob der Wind z.B. in der letzten Stunde stärker oder schwächer geworden oder unverändert geblieben ist und ob er beispielsweise von SW auf W gedreht hat.

Unser Nachbarverein, die »Althofdrachen«, hat den gleichen Anlagetyp installiert. Die Piloten beider Vereine nutzen gegenseitig jetzt beide Anlagen (Distanz 7 km), um sich ein klares Bild von den Bedingungen beider Fluggebiete zu verschaffen. Die Idee vom »Wetternetz« ist bei uns bereits Wirklichkeit. Wir unterstützen das Vorhaben des DHV, die Vereine durch Bereitstellung finanzieller Mittel zu unterstützen, denn der Sicherheitsgewinn ist deutlich, wenn Risikostarts nach dem Motto »...jetzt bin ich extra hergefahren, jetzt flieg' ich auch...« gar nicht erfolgen müssen.

Wer sich weiter informieren möchte, kann gerne beim DCL unter Tel. 0721/613916 anrufen.

Frank Brüstle

Foto: Christoph Kirch

.....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

SKY
CLUB
AUSTRIA

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

Diagonalrippen bestimmen den modernen Gleitschirmbau

Airbags und aerodynamische Gleitschirmgurtzeuge

FLY AND FUN 97

Früher hieß sie INDUGA, heute FLY AND FUN. Auch unter dem neuem Namen ist sie die wohl größte Drachen- und Gleitschirmausstellung weltweit. Die Ausstellungsstände werden immer professioneller, die Darbietung von Geräten und Zubehör immer perfekter. Auch die Durchsetzung neuer Trends war zu erkennen, kaum ein Drachenhersteller ohne turmloses Gerät, kaum ein Gleitschirmproduzent, der keinen Flügel ohne Diagonalzellen im Programm hat, auch kein GS-Sitzhersteller ohne Liegesitz. Was fehlte waren Neueinsteiger zu unserem Flugsport, die meisten, die man traf, hatte man schon an irgendeinem Startberg gesehen.

Fotos: Claudia Jäger

Oberbürgermeister Dr. Menacher und DHV-Vorsitzender Charlie Jöst enthüllen für die Presse das DHV-Info-Terminal

Ist der künftige Drachen turmlos oder gleich ein Starrflügler?

Großer Andrang am DHV-Stand mit Internet-Café

Zubehör ist auch wichtig

Trockentraining

Im letzten DHV-Info wurden die 7 DHV-Vorstände vorgestellt.
Die stimmberechtigten Vorstände und die beratenden Regional- und Fachbeiräte (»Kommission«) arbeiten ehrenamtlich und sind zuständig für die strategischen Entscheidungen.
Zuständig für das operative Verbandsgeschäft sind die hauptamtlichen Mitarbeiter der DHV-Geschäftsstelle in Gmund. Der Geschäftsführer Klaus Tänzler sowie die Referatsleiter Peter Rauchenecker und Martin Jursa sind zugleich die Bindeglieder zwischen Kommission und Geschäftsstelle. Sie wirken ohne Stimmrecht an den Kommissionsbeschlüssen mit und sind verantwortlich für die Umsetzung der Beschlüsse.
Wer die tägliche Geschäftsstellenarbeit bewältigt, zeigt die nebenstehende Abbildung.

Die Mitarbeiter der Geschäftsstelle

Klaus Tänzler, Geschäftsführer und Referatsleiter Ausbildung

Caroline Fürst

Regina Glas

Simone Schmitt

Gabi Königbauer
Buchhaltung

Barbara Lacrouts

Peter Rauchenecker
Referatsleiter Flugbetrieb
und Mitgliederservice

Björn Klassen
Naturschutzexperte

Christina
Leidgschwendtner

Elisabeth
Liebhart

Iris Mayer

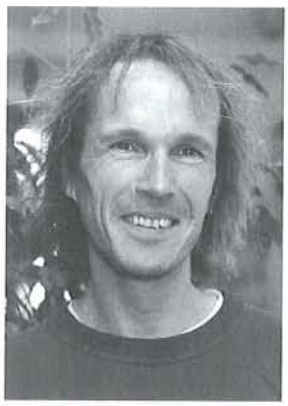
Struktur DHV- Geschäftsstelle

Gemeinsame Vorwahl 08022

Olaf Hagel

Silvia Aschenbrenner

Martin Jursa
Referatsleiter
Technik



Hannes Weininger

Harry Buntz

Reiner Brunn

Testpiloten

Kerstin Otto

Bernd Schmidtler
Technischer Prüfer

Der »Wachhund« Jando

Testflüge im Info

Testberichtschema 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 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 der einzelnen Manöver.
Geschwindigkeitsangaben werden mit Bräuniger-Flügelradsensoren 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 Trimmeinstellung, mit welchen 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!

GS-01-499-97

ESCAPE M /UP SPORTARTIKEL EUROPA

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

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (85 KG)	MAX. STARTGEWICHT (110 KG)
START	**2**	**2**
Füllverhalten	gleichmäßig	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt über Piloten, mit Impuls aufziehen	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**2-3**	**1-2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	gering	hoch
KURVENHANDLING	**3**	**2-3**
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**3**	**3**
Sackfluggrenze	früh<60cm	früh<60cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	früh<65cm	früh<65cm
Bremskraftanstieg	gering	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**2**	**1-2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		**3**
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		nicht selbständig
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2-3**	**2**
Wegdrehen	> 360 Grad	180 -360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		**3**
Wegdrehen		> 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**3**	**3**
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**2-3**	**2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1-2**	**1-2**
STEILSPIRALE	**2**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen >360 Grad	Nachdrehen 180 -360 Grad
B-LEINEN-STALL	**1**	**1-2**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**2**	**2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
keine		

GS-01-500-97

VENTUS M /SWING

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	2-3 / frei kombinierbar
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (80 KG)	MAX. STARTGEWICHT (110 KG)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmäßig,sofort	gleichmäßig,sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1	1-2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2-3
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm-75cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm-80cm	durchschnittlich 65cm-80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	2	1-2
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2-3
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN		2
Wegdrehen	180 -360 Grad	90 -180 grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2-3
Wegdrehen		180 -360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2-3	2-3
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	2
STEILSPIRALE	2	1
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	nicht vorhanden
Ausleitung	Nachdrehen 180 -360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

GS-01-501-97

ADVANCE BI-BETA/SKYLINE

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

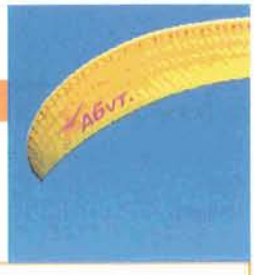
VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (140 KG)	MAX. STARTGEWICHT (210 KG)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	40 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät >75cm	spät >75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	spät > 90cm	spät > 90cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	selbständig	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

GS-01-502-97

A 6 /26 /FLIGHT DESIGN



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

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (85 KG)	MAX. STARTGEWICHT (110 KG)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmäßig,sofort	gleichmäßig,sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm-75cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 -360 Grad	180 -360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4sec	nimmt zögernd Fahrt auf < 4sec
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

GS-01-503-97

VENTUS S /SWING

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

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (65 KG)	MAX. STARTGEWICHT (90 KG)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig,sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	gering	durchschnittlich
KURVENHANDLING	3	3
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	3	3
Sackfluggrenze	früh < 50cm	früh <50cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	früh < 55cm	früh <55cm
Bremskraftanstieg	gering	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2-3	2-3
Wegdrehen	> 360 Grad	180 -360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	hoch
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2-3
Wegdrehen		180 -360
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	3	3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	gering	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2-3	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2-3	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2-3	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2-3	2
STEILSPIRALE	2-3	2
Einleitung	anspruchsvoll	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180-360 Grad	Nachdrehen 180 -360 Grad
B-LEINEN-STALL	3	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nicht selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf<4sec
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Sehr schwieriges Stallverhalten

GS-01-504-97

B 4 26 VT / FLIGHT DESIGN

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	3 / Brustgurtzeuge (GH)
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windentauglichkeit	nein (Herstellerangabe)

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (85 KG)	MAX. STARTGEWICHT (110 KG)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2-3	2-3
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2-3	2-3
Sackfluggrenze	früh<60cm	früh<60cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	früh<65cm	früh<65cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	2
Wegdrehen	180 -360 Grad	180 -360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		180 -360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	3	3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen180 -360 Grad	Nachdrehen180 -360 Grad
B-LEINEN-STALL	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf<4sec	nimmt zögernd Fahrt auf<4sec
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

Riedmann/YC

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.

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

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

Name:
Adresse:
Gleitschirm: Drachen:

BRÄUNIGER

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

FASZINATION DES FLIEGENS

BERICHTIGUNG INFO 89

GS-01-492-96

PRO FEEL 33/ MONTANA

GERADEAUSFLUG	1-2	1
Geschwindigkeit beschleunigt		40 km/h (nicht 37)

GS-01-505-97

A 6 / 30 / FLIGHT DESIGN

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

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (95 KG)	MAX. STARTGEWICHT (120 KG)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	33 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		40 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm-75cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1-2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180-360 Grad
B-LEINEN-STALL	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4sec	nimmt zögernd Fahrt auf < 4sec
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
keine		

FLIEGEN IN GRIECHENLAND AM GÖTTERBERG OLYMP:

fly OLYMPIC EAGLES Club seit 1993

Schwangauer 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
- Rückholdienst 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

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)

ANZEIGE

DHV bietet an

DRACHENFLIEGEN

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

GLEITSCHIRMSEGELN

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

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

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

GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

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

SHIRT FÜR DRACHENFLIEGER

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

SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

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

CD-ROM

Informationen über Geschichte, Ausbildung, Flugausrüstung, Flugtechnik, Fluggelände, Naturschutz, Wetter, Wettbewerbe und Weltrekorde und last but not least: Fun.
Preis DM 39,50
+ Versandkosten

NEU!

ABGEHOBEN - IN TUCHFÜHLUNG MIT DEN ALPEN

Ein Bildband von Andreas Busslinger
Traumhafte Farbbilder auf 120 Seiten übers Gleitschirmfliegen
98,- DM

(OHNE ABBILDUNG)

PRÜFUNGSFRAGEN

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

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

RETTUNGSSCHNUR-SET

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

ICAO-KARTEN

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

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

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

DHV-COMPUTERSPIEL THERMIX

Für Windows, Preis DM 20,-, inkl. Versandkosten

INFO SAMMELORDER

für 1 Jahrgang (6 Hefte)
Preis DM 1.50,–
+ Versandkosten

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

BESTELLADRESSE

Deutscher Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

BESTELLER NAME:

ADRESSE:

DATUM / UNTERSCHRIFT:

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

Lehrbuch		48 DM
☐ Drachenfliegen	☐ Drachenfliegen für Meister	
☐ Gleitschirmfliegen	☐ Gleitschirmfliegen für Meister	
Prüfungsfragen		24 DM
☐ A-Schein HG	☐ A-Schein GS	
Prüfungsfragen		20 DM
☐ B-Schein	☐ Windenführer	
☐ Windenschlepp HG	☐ Windenschlepp GS	
☐ Prüfungsfragen Flugfunk		7 DM
Prüfungsfragen auf Diskette		40 DM
☐ A-Schein HG	☐ A-Schein GS	
☐ B-Schein		
☐ Flugbuch		8 DM
ICAO-Karte		17 DM
☐ München	☐ Stuttgart	
☐ Hamburg	☐ Frankfurt	
☐ Hannover	☐ Nürnberg	
☐ Berlin	☐ Rostock	
☐ Rettungsschnur-Set		8 DM
Sweat-Shirt	natur ☐ grau ☐	45 DM
☐ HG (M,L,XL,XXL)	Größe____	
☐ GS (M,L,XL,XXL)	Größe____	
T-Shirt (nur natur)		25 DM
☐ HG (L,XL,XXL)	Größe____	
☐ GS (L,XL,XXL)	Größe____	
Computerspiel »Thermix«		
☐ Grundversion »Tegelberg«		20 DM
☐ Zusatzversion »Wallberg«		15 DM
☐ Zusatzversion »Unterberghorn«		15 DM
☐ Zusatzversion »Arbiskopf-Gerlos«		15 DM
☐ Zusatzversion »Königsleiten-Gernkogel		15 DM
☐ Zusatzversion »Wildkogel-Pass Thurn«		15 DM
☐ Zusatzversion »Mittersill-Hochkogel«		15 DM
☐ Zusatzversion »Maurerkogel-Schmittenhöhe«		15 DM
☐ Info-Sammelordner		1,50 DM
Videofilm		40 DM
☐ Test		
☐ Heiter bis wolkig		
Videofilm		30 DM
☐ Starten/Landen Drachen		
☐ Starten/Landen Gleitschirm		
☐ Bildband »Abgehoben«		98 DM
☐ CD-ROM		39,50 DM

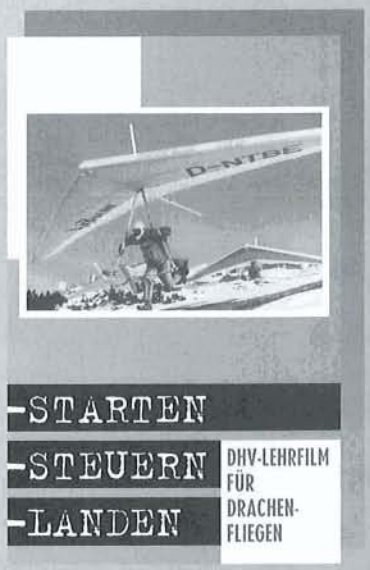
ANZEIGE

TV VIDEO + film

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

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

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.

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!

Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer NfGH

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr

10. Mai 1997

142/97

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegelgurtzeuge Protect, Husky und Streamer

An einem Gleitsegelgurtzeug mit integriertem Rettungsgerätecontainer ist bei einer Probeöffnung das Verbindungsseil zwischen dem Auslösegriff und dem Rettungssystem gerissen. Die Firma Finsterwalder verwendet bei den Gurtzeugen Protect mit Passiv-System, Husky mit Aktiv/Passiv-System und Streamer mit Aktiv/Passiv-System die gleichen Griffe. Deshalb sind alle Gurtzeuge dieser Muster, soweit sie mit Aktiv/Passiv-System ausgerüstet sind, betroffen.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller Finsterwalder hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

- Die Griffe aller oben genannten Gleitsegelgurtzeuge müssen nachgearbeitet werden.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahme muß vor der nächsten Benutzung durchgeführt sein.

Die Nacharbeiten erfolgen durch den Hersteller Finsterwalder GmbH, Charly Produkte, Am Osterösch 3, 87637 Seeg-Hitzleried, Tel. 08364/1286, Fax 08364/8426.

Gmund, den 20. März 1997
Martin Jursa
Referatsleiter Technik

143/97

Gleitsegel

Nummer	Muster zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
GS-01-499-97	Escape M frei kombinierbar	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 85 kg - 110 kg	3
GS-01-500-97	Ventus M alle Gleitsegelgurtzeuge	Swing Flugsportgeräte GmbH 80 kg - 110 kg	2-3
GS-01-501-97	Advance Bi-Beta frei kombinierbar	Skyline 140 kg - 210 kg	1-2
GS-01-502-97	A6-26 Gurtzeuggruppe GH	Flight Design 85 kg - 110 kg	2 GH
GS-01-503-97	Ventus S frei kombinierbar	Swing Flugsportgeräte GmbH 65 kg - 90 kg	3
GS-01-504-97	B4-26 VT Gurtzeuggruppe GH	Flight Design 85 kg - 110 kg	3 GH
GS-01-505-97	A6-30 VT Gurtzeuggruppe GH	Flight Design 95 kg - 120 kg	2 GH

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
GS-03-167-97	Comet Image Firstclass	Comet Sportartikel	100 kg
GS-03-168-97	Comet Image Level	Comet Sportartikel	100 kg
GS-03-169-97	Charly Boulder	Finsterwalder Charly Produkte	120 kg
GS-03-170-97	Charly Elite	Finsterwalder Charly Produkte	120 kg
GS-03-171-97	UP Fast	UP Sportartikel Vertrieb Europa	100 kg
GS-03-172-97	Apco Silhouette	Blue Sky Flugschule Hochpustertal	100 kg

Hängegleitergurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL 03-105-97	Flashlight	Finsterwalder Charly Produkte	120 kg

144/97

Berichtigung zum Info 89

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

144/97
Erlaubnisse und Verlängerungen nach § 25 LuftVG

Gastpiloten werden gebeten, vor dem Fliegen mit dem Erlaubnisinhaber Verbindung aufzunehmen.
Eine Liste der Vereinsadressen ist ab Seite 68 veröffentlicht.

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

Bei 2 Höhenangaben gilt die erste (kleinere) an Werktagen, die zweite (größere) an Wochenenden und Feiertagen ohne militärischen Tiefflug.

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
0						
01458 Hermsdorf	Hermsdorfer-Seyder Höhe	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
01474 Schönfeld	Triebenberg	Sachsen	Hang	20	HG/GS	Ostsächsischer Fliegerclub
01474 Schönfeld	Triebenberg	Sachsen	Schlepp	450	HG/GS	Ostsächsischer Fliegerclub
01665 Nieschütz	Golk	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Ostsächsischer Fliegerclub
01705 Freital	Wachtelberg	Sachsen	Hang	80	HG/GS	Top Gliders Gleitschirmschule
01731 Kreischa	Hummelmühle	Sachsen	Hang	70	HG/GS	Top Gliders Gleitschirmschule
01768 Bärenstein	Glauchberg	Sachsen	Hang	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
01768 Dittersdorf	Dittersdorfer Höhe	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
01778 Geising	Sturz-Kober	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
01778 Geising	Mühlberg	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
01778 Geising	Löwenhainer Höhe	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
01778 Geising	Wache	Sachsen	Hang	70	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
01778 Geising	Schaahübel	Sachsen	Hang	80	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
01809 Mühlbach	Mühlbach Sportplatz	Sachsen	Hang	70	HG/GS	Top Gliders Gleitschirmschule
01844 Berthelsdorf	Schimmingshöhe	Sachsen	Hang	100	HG/GS	Flugsch. Albatros
02747 Oberruppersdorf	Wiese in Oberruppersdorf	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Delta-Club Wiehengebirge
02979 Seidewinkel	BKW Welzow	Sachsen	Schlepp	450	HG/GS	Zimmermann Stefan
03222 Kittlitz	Kittlitz	Brandenburg	Schlepp	150	HG/GS	HGV Phoenix Berlin
06493 Neudorf	Der Hoymbek (Wegehaus)*	Sachsen-Anhalt	Schlepp	300	HG/GS	Drachen-Fliegerklub Ostharz
06493 Straßberg	Auf dem roten Bruche/Am Kalbsauge*	Sachsen-Anhalt	Schlepp	750	HG/GS	Drachen-Fliegerklub Ostharz
07318 Knobelsdorf	Knobelsdorf	Thüringen	Hang	270	HG/GS	Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld
07338 Hockeroda	Hockeroda	Thüringen	Hang	330	HG/GS	Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld
07338 Tauschwitz	Tauschwitz	Thüringen	Hang	175	HG/GS	Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld
07349 Röttersdorf	Röttersdorf	Thüringen	Schlepp	300	HG/GS	Gleitschirmverein Rennsteig
07407 Engerda	Engerda	Thüringen	Hang	150	HG/GS	Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld
07407 Heilingen	Edelmannsberg	Thüringen	Hang	80	HG/GS	Startplatz Paragliding
07407 Kleinkochberg	Agrarflugplatz Kleinkochberg	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld
07613 Ahlendorf/Trebnitz	Scheibentalberg	Thüringen	Hang	70	HG/GS	Startplatz Paragliding
07616 Rauschwitz	Goritzberg	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	Startplatz Paragliding
07619 Dothen	Dothen	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	Startplatz Paragliding
07619 Wetzdorf	Poppendorf	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfliegerclub Jena
07743 Jena	Jägerberg	Thüringen	Hang	245	HG/GS	Drachenflugschule Frank Seidl
07749 Jena	Jenzig	Thüringen	Hang	180	HG/GS	Drachenfliegerclub Jena
07768 Seitenroda	Leuchtenburg	Thüringen	Hang	140	HG/GS	Drachenfliegerclub Jena
07778 Zimmern	Zimmern	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfliegerclub Jena
08265 Erlbach	Spornreuth/Sommerberg	Sachsen	Hang	40	GS	Gerstner Harald
08606 Gassenreuth	3 Fichten	Sachsen	Schlepp	300	HG/GS	Paragliding Hof/Saale HG- und GS-Windengemeinschaft
09306 Colditz/Hausdorf	Heimatturm Colditz	Sachsen	Schlepp	760	HG/GS	Gleitschirmclub Colditz
09306 Königsfeld	Königsfeld	Sachsen	Schlepp	450	HG/GS	Gleitschirmclub Colditz
09306 Zettlitz	Rüx	Sachsen	Schlepp	760	HG/GS	Gleitschirmclub Colditz
09306 Zettlitz	Zettlitz	Sachsen	Schlepp	760	HG/GS	Gleitschirmclub Colditz
09326 Langenau	Langenau	Sachsen	Schlepp	150/450	HG/GS	Gleitschirmclub Colditz
09456 Annaberg	Pöhlberg	Sachsen	Schlepp		HG/GS	Fliegerclub Annaberg
09542 Neuhausen	Schwartenberg Nord/Süd	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Flugsportverein Schwartenberg
~~09544 Neuhausen~~	~~Schwartenberg~~	~~Sachsen~~	~~Hang~~	~~105~~	~~HG/GS~~	~~Flugsportverein Schwartenberg~~
09600 Weißenborn	Weißenborn	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Windenschleppgemeinschaft Freiberg
09623 Burkersdorf	Burkersdorf	Sachsen	Schlepp	150	HG/GS	Windenschleppgemeinschaft Freiberg

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
1						
14823 Grubo	Bergholz/Potsdam-Mittelmark	Brandenburg	Schlepp	150	HG/GS	HGV Phoenix Berlin
14828 Reppinichen	Reppinichen	Brandenburg	Schlepp	150	HG/GS	Flying Penguins
14913 Niedergörsdorf	Altes Lager	Brandenburg	Schlepp	450	HG/GS	Drachenfliegerclub Berlin
2						
21149 Neugraben-Fischbek	Fischbek	Hamburg	Hang		HG/GS	Hamburger Drachenflieger
24594 Nindorf	Suhrbrook	Schleswig-Holst.	Schlepp	150	HG/GS	Schleswig-Holsteiner Drachenflieger
24637 Schillschorf	Alt Bollhonst	Schleswig-Holst.	Schlepp	300/750	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegerverein Milan
24861 Bergenhusen	Wohlde	Schleswig-Holst.	Schlepp	150	HG/GS	Schleswig-Holst. Drachenflieger
25782 Schalkholz	Schalkholz	Schleswig-Holst.	Schlepp	150	HG/GS	Schleswig-Holst. Drachenflieger
26723 Wybelsum	Wybelsum	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Friesischer-Flieger-Club
26831 Bunde	Charlottenpolder	Niedersachsen	Schlepp	760	HG/GS	Rosin Eckhard
27245 Bahrenborstel	Bahrenborsteler Bruch II	Niedersachsen	Schlepp	760	HG/GS	T U S Kirchdorf
27245 Bahrenborstel	Bahrenborsteler Bruch I	Niedersachsen	Schlepp	760	HG/GS	T U S Kirchdorf
27386 Riekenbostel	Riekenbostel	Niedersachsen	Schlepp	150	HG	Eckhoff Lüder
27412 Bülstedt	Vorwerk	Niedersachsen	Schlepp	150	HG	Cordes Michael
28879 Grasberg	Grasberg	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Jenning Holger
29646 Bispingen-Hörpel	Hörpel	Niedersachsen	Schlepp	300/760	HG/GS	Hamburger Drachenflieger
3						
31028 Samtgemeinde Gronau	Deinsen	Niedersachsen	Schlepp	450	HG/GS	Drachenflug Sportclub Weserbergland
31061 Alfeld	Pferdemarsch	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegergemeinschaft Alfeld
31061 Alfeld/Sack	Holzer Berg	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfliegergemeinschaft Alfeld
31629 Estorf	Estorf	Niedersachsen	Schlepp	150	GS	Gleitschirmclub Samtgemeinde Landesbergen
31633 Leese	Leese	Niedersachsen	Schlepp	150	GS	Gleitschirmclub Samtgemeinde Landesbergen
31860 Börry	Börry am Hellberg	Niedersachsen	Hang	100	HG/GS	Drachenfluggruppe
31863 Harderode	Am Ith	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfluggruppe
31863 Harderode	Am Ith	Niedersachsen	Hang	40	HG/GS	Drachenfluggruppe
32130 Enger-Westerenger	Kastanienweg/Westerenger	Nordrhein-Westf.	Schlepp	150	HG/GS	Wilhelm Udo
32312 Lübbecke	Obermehnen	Nordrhein-Westf.	Schlepp	150	HG/GS	Drachenflieger Mühlenkreis
33184 Altenbeken	Buke	NRW	Hang	90	HG/GS	Flugsch. Mundorf & Vogel
33790 Halle	Ascheloh	NRW	Hang	100	HG/GS	Flugsch. Mundorf & Vogel
33790 Halle (Westfalen)	Halle-Künsebeck	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Wilhelm Udo
34431 Marsberg	Obermarsberg	NRW	Hang	110	HG/GS	Flugsport Gerlich + Co
34431 Marsberg	Obermarsberg	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Flugsport Gerlich + Co
34508 Willingen	Willingen-Ettelsberg	Hessen	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfliegerclub Hochsauerland
34508 Willingen	Willingen-Ettelsberg	Hessen	Hang	200	HG/GS	Drachenfliegerclub Hochsauerland
34519 Diemelsee	Am Gürenberg	Hessen	Hang	70	HG/GS	Flugsch. Willingen Strucl & Lenze
34519 Diemelsee	Stormbruch - Hinterm Hagen	Hessen	Hang		HG/GS	Flugsch. Willingen Strucl & Lenze
34519 Diemelsee	Stormbruch - Hinterm Hagen	Hessen	Schlepp	150	HG/GS	Flugsch. Willingen Strucl & Lenze
34639 Schwarzenborn	Hoher Knüll	Hessen	Schlepp	450	GS	Windenschleppgemeinschaft Hoher Knüll
35080 Bad Endbach	Bad Endbach - Schlierbach	Hessen	Schlepp	300	HG/GS	Flugsportverein Gleitschirmfreunde Hartenrod
35088 Battenberg	Hainbachspfuhl	Hessen	Schlepp	150/450	HG/GS	Drachenfliegerclub Ederbergland
35088 Battenberg	Eisenberg	Hessen	Schlepp	760	HG/GS	Drachenfliegerclub Ederbergland
35649 Wilsbach	Eiserne Hand	Hessen	Schlepp	150	HG/GS	Flugsch. Flyart
36148 Kalbach-Heubach	Heubach	Hessen	Hang	40	HG/GS	Flugcenter Wasserkuppe
36269 Philippsthal	Werratal	Hessen	Hang	100	HG/GS	1. Drachenflugclub Dreienberg/Werratal
36289 Friedewald	Dreienberg	Hessen	Schlepp	150	HG/GS	1. Drachenflugclub Dreienberg/Werratal
36404 Vacha	Martinroda	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	1. Drachenflugclub Dreienberg/Werratal
37154 Northeim	Bühle	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitsegelverein Göttingen
37176 Nörten-Hardenberg	Angerstein	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitsegelverein Göttingen
37176 Wolbrechtshausen	Wolbrechtshausen*	Niedersachsen	Schlepp	750	HG/GS	Drachen- und Gleitsegelverein Göttingen
37235 Hessisch-Lichtenau	Velmeden-Meinetsberg	Hessen	Schlepp	150	HG/GS	Kuhn Cornelia
~~37247 Großalmerode~~	~~Hoher Meissner Uengsterode~~	~~Hessen~~	~~Hang~~	~~240~~	~~HG~~	~~Drachenflugclub Meißner~~
37247 Großalmerode (Laudenbach)	Heilige Länder/Nesselwiese	Hessen	Hang	200	HG/GS	Kuhn Cornelia
37247 Großalmerode (Laudenbach)	Heilige Länder/Nesselwiese	Hessen	Schlepp	150	HG/GS	Kuhn Cornelia
37290 Meissner/Vockerode	Hoher Meissner Vockerode	Hessen	Hang	270	HG	Drachenflugclub Meißner
37308 Kella	Kella	Thüringen	Schlepp	150/450	HG/GS	Paraclub Lindewerra
37586 Dassel	Heukenberg	Niedersachsen	Hang	100	HG/GS	Delta-Club Ith

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
37619 Bodenwerder	Lutterburg	Niedersachsen	Hang	145	HG/GS	Drachenfluggruppe Börry-Weserbergland
37619 Bodenwerder	Bismarckturm	Niedersachsen	Hang	130	HG/GS	Drachenfluggruppe Börry-Weserbergland
37619 Bodenwerder	Königszinne	Niedersachsen	Hang	180	HG/GS	Drachenfluggruppe Börry-Weserbergland
37619 Hehlen	Hohe Nordosthang	Niedersachsen	Hang	85	HG/GS	Drachenfluggruppe Börry-Weserbergland
37619 Heyen	Steinbruch	Niedersachsen	Hang	90	HG/GS	Drachenfluggruppe Börry-Weserbergland
37619 Hohe/Brökeln	Feldberg Brökeln	Niedersachsen	Hang	130	HG/GS	Drachenfluggruppe Börry-Weserbergland
37619 Pegestorf	Pegestorf	Niedersachsen	Hang	105	HG/GS	Drachenfluggruppe Börry-Weserbergland
37633 Dielmissen	Dielmissen, Westweg	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Delta-Club Ith
37633 Dielmissen	Dielmissen, Ith	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Delta-Club Ith
37633 Dielmissen	Dielmissen, Ith	Niedersachsen	Hang	100	HG/GS	Delta-Club Ith
37647 Grave	Steinmühle	Niedersachsen	Hang	140	HG/GS	Drachenfluggruppe Börry-Weserbergland
37671 Godelheim	Brunsberg	NRW	Hang	200	HG/GS	Drachenfliegerclub Paderborn
37671 Höxter-Ottbergen	Bastenberg*	NRW	Hang	100	HG/GS	Drachen-Gleitschirmflieger-Club Höxter
38170 Samtgem. Schöppenstedt	Uehrde	Niedersachsen	Schlepp	760	HG	Jürgen Barnstorf-Brands
38316 Hornburg	Galgenberg/Großer Fallstein	Niedersachsen	Hang	80	HG/GS	Musiol Werner
38723 Seesen-Engelade	Sandbrink	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Zimmer Ludwig
39114 Cracau	Ehlewiesen	Sachsen-Anhalt	Schlepp	760	HG/GS	1. Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenflieger Verein
39126 Magdeburg	Pattenpühle, Feddertitz, Nedlitz	Sachsen-Anhalt	Schlepp	760	HG/GS	1. Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenflieger Verein
39126 Magdeburg	Rosian, Buschbreite, Dreiruthen Rechts	Sachsen-Anhalt	Schlepp	760	HG/GS	1. Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenflieger Verein
39291 Stegelitz	Tryppehna	Sachsen-Anhalt	Schlepp	760	HG/GS	1. Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenflieger Verein

4

45549 Sprockhövel	Mellbeck	NRW	Hang	50	HG/GS	Dominicus Ulrich
46348 Erle/Raesfeld	Holzheide	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Schaden Franz
47589 Uedem	Uedem	NRW	Schlepp	150	HG	Drachenfliegerclub Niederrhein
48231 Warendorf-Freckenhorst	Warendorf-Freckenhorst	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Windenschleppgemeinschaft Sky Rider
48653 Coesfeld	Coesfeld	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Wintersportverein St. Gescher Abt. Drachenflug
49324 Melle	Westkilver	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachenflieger Mühlenkreis
49442 Lemförde	Brockum - Stemweder Berg	Niedersachsen	Schlepp	150	HG/GS	Drachenflieger Mühlenkreis

5

51570 Rosbach/Windeck	Rosbach/Opperzau	NRW	Hang	140	HG/GS	Drachenflugfreunde Windecker Ländchen
51580 Reichshof	Eckenhagen/Blockhaus/Attenbach	NRW	Hang	100	HG/GS	Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg
52428 Jülich	Sophienhöhe West	NRW	Hang	125	HG/GS	Ostwindfreunde
52445 Titz	Sophienhöhe Nordost	NRW	Hang	140	HG/GS	Ostwindfreunde
53547 Breidscheid	Glockscheid-Hochscheid	Rheinland-Pfalz	Hang		HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
53547 Breidscheid	Glockscheid-Hochscheid	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
53547 Hausen	Malberg-Hausen	Rheinland-Pfalz	Hang	225	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
53547 Hausen	Malberg-Hausen	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
53547 Roßbach/Wied	Roßbach	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
53547 Roßbach/Wied	Finkenberg	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Plag Edmund
53547 Roßbach/Wied	Finkenberg	Rheinland-Pfalz	Hang	200	HG/GS	Plag Edmund
53547 Roßbach/Wied	Roßbach	Rheinland-Pfalz	Hang	110	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
53579 Erpel	Bruchhausen - Orsberg	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
53804 Much	Auf der Pferdsharth	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Salewski Niko
53804 Much	Köllerschheide	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Salewski Niko
53804 Much	Waldgemeinde	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Salewski Niko
53819 Neunkirchen	Auf der Schanze	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Salewski Niko
53894 Mechernich	Gehn	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Hochgürtel Ralf
53913 Swisttal	Mömerzheim I	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Flatten Goswin
53913 Swisttal	Mömerzheim II	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Flatten Goswin
54338 Schweich	Longuich	Rheinland-Pfalz	Hang	175	HG/GS	Drachenflieger-Club Trier
54340 Klüsserath	Klüsserath	Rheinland-Pfalz	Hang	160	HG	Drachenflieger-Club Trier
54470 Graach	Graach	Rheinland-Pfalz	Hang	210	HG/GS	Interessengemeinsch. der Drachenflieger Graach Mittelmosel
54492 Erden	Erden	Rheinland-Pfalz	Hang	195	GS	Drachenfliegerclub »Mosel Falken«
54518 Platten	Platten	Rheinland-Pfalz	Hang	110	HG/GS	Drachenfliegerclub »Mosel Falken«
~~54531 Meerfeld~~	~~Meerfelder Maar~~	~~Rheinland-Pfalz~~	~~Hang~~	~~170~~	~~HG~~	~~Drachenflugsch. Rheinland-Vulkaneifel~~
54539 Zeltingen-Rachtig	Zeltingen-Rachtig	Rheinland-Pfalz	Hang	110	HG/GS	Drachenfliegerclub »Mosel Falken«
54550 Neunkirchen	Nerother Kopf	Rheinland-Pfalz	Hang	50	HG/GS	Drachenflugsch. Rheinland-Vulkaneifel
54570 Hinterweiler	In der Rötsch, Auf Hüwelt	Rheinland-Pfalz	Hang	70	HG/GS	Drachenflugsch. Rheinland-Vulkaneifel

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
54570 Hinterweiler	Auf Erzenrech	Rheinland-Pfalz	Hang	60	HG/GS	Drachenflugsch. Rheinland-Vulkaneifel
55559 Bretzenheim	Kreuzberg	Rheinland-Pfalz	Hang	40	HG/GS	Pfälzer Gleitschirm Club
55566 Meddersheim	Meddersheim	Rheinland-Pfalz	Hang	80	HG/GS	Wahl Karl-Werner
55566 Sobernheim	Auen-Eckweiler	Rheinland-Pfalz	Hang	40	HG/GS	Wahl Karl-Werner
55568 Staudernheim	Staudernheim	Rheinland-Pfalz	Hang	90	GS	Wahl Karl-Werner
55571 Odernheim	Langer Berg	Rheinland-Pfalz	Hang	145	HG/GS	Pfälzer Gleitschirm Club
55585 Duchroth	Gangelsberg	Rheinland-Pfalz	Hang	170	HG/GS	Pfälzer Gleitschirm Club
55592 Raumbach	Raumbach	Rheinland-Pfalz	Hang	150	HG/GS	Drachen- und Gleitsegelclub Nahetal
55595 St. Katharinen	Auf dem unteren Mergesfeld	Rheinland-Pfalz	Hang	50	HG/GS	Drachen- und Gleitsegelclub Nahetal
55595 St. Katharinen	Auf dem unteren Mergesfeld	Rheinland-Pfalz	Schlepp	300	HG/GS	Drachen- und Gleitsegelclub Nahetal
55627 Weiler	Weiler	Rheinland-Pfalz	Hang	80	GS	Wahl Karl-Werner
56132 Dausenau	Dausenau	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
56132 Dausenau	Dausenau	Rheinland-Pfalz	Hang	200	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
56276 Großmaischeid	Großmaischeid	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Plag Edmund
56281 Emmelshausen	Liesenfeld	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
56290 Frankweiler	Frankweiler/Beltheim	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Windenschleppgemeinschaft Rhein-Wied
56321 Brey	Brey	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
56341 Filsen	Filsen	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
56348 Dörscheid	Dörscheid	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
56348 Weisel	Weisel	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
56357 Himmighofen - Hainau	Himmighofen - Hainau	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
56377 Seelbach	Seelbach 1	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
56470 Bad Marienberg	Elkenroth*	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfliegerclub Kreis Olpe
56477 Rennerod	Auf dem Berg	Rheinland-Pfalz	Schlepp	450	HG/GS	WSG Stirnskopf
56862 Pünderich	Pünderich	Rheinland-Pfalz	Hang	115	HG/GS	Drachenfliegerclub »Mosel Falken«
57234 Wilnsdorf	Wilnsdorf-West	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Vitt Eckhard
57234 Wilnsdorf	Wilnsdorf-Dillberg	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Mittelstreckenflieger Siegen
57234 Wilnsdorf	Wilnsdorf-Nord	NRW	Hang	65	HG/GS	Mittelstreckenflieger Siegen
57258 Freudenberg	Freudenberg/Bottenberg	Nordrhein-Westf.	Schlepp	150	GS	WSG Stirnskopf
57334 Bad Laasphe	Entenberg	NRW	Hang	230	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe
57334 Hesselbach	Bohnstein	NRW	Hang	100	HG/GS	Flugsch. Flyart Klaus Schwarzer
57368 Lennestadt	Saalhausen*	NRW	Hang	350	HG/GS	Drachenfliegerclub Kreis Olpe
57368 Lennestadt	Gleierbrück*	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfliegerclub Kreis Olpe
57368 Lennestadt	Grevenbrück*	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfliegerclub Kreis Hugo
57489 Drolshagen	Halbhusten	NRW	Schlepp	150	HG/GS	Drachenflug- und Gleitsegelschule Oberberg
57555 Brachbach	In der Kirchhardt	Rheinland-Pfalz	Hang	105	HG/GS	Dobrowolski Markus
57562 Stadtverwaltung Herdorf	Nordwesthang Sassenroth	Rheinland-Pfalz	Hang	155	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal
57642 Alpenrod	Sportplatz Alpenrod	Rheinland Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub »Skyline« Westerwald
58644 Iserlohn	Wixberg*	NRW	Hang	385	HG/GS	AERO Club Altena-Hegenscheid Gleitsegeln/Hängegleiten
58849 Herscheid	Nordhelle	Nordrhein-Westf.	Hang	170	HG	Flugsport - Lennetal
58849 Herscheid	Skihang Ebbefeld/Nordhelle	NRW	Hang	110	GS	Gleitschirmclub Nordhelle
59558 Lippstadt-Mettinghausen	Bokerheide	NRW	Schlepp	300	HG/GS	Para-Sport-Club Verl
59889 Eslohe	Niedersalvey*	NRW	Hang	270	HG/GS	Drachenfliegerclub Kreis Olpe
59889 Eslohe	Wenholthausen	NRW	Hang	310	HG/GS	Drachenfliegerclub West
59909 Bestwig	Stüppel	NRW	Hang	290	HG	Drachenfliegerclub West
59939 Olsberg	Elpe-Steinmarkskopf	NRW	Hang	170	HG/GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
59955 Winterberg	Homberg-Züschen	NRW	Hang	105	HG/GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
59955 Winterberg	Rößberg	NRW	Hang	280	HG/GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
59955 Winterberg	Homberg-Züschen	NRW	Schlepp	150	HG/GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
59955 Winterberg	Skihang Altastenberg	NRW	Hang	45	GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
59964 Düdinghausen	Kuhtenberg	NRW	Hang	60	HG/GS	Flugsport Gerlich + Co

6

61389 Treisberg	Treisberg	Hessen	Hang	180	HG/GS	Drachen- und Gleitschirm-Fliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
63549 Ronneburg	Ronneburg die Hell	Hessen	Schlepp	150	GS/HG	Hessische Gleitschirmschule Hot Sport
63741 Aschaffenburg	Nilkheim	Bayern	Schlepp	300	HG/GS	Albatros-Gleitsegelclub Untermain
63920 Großheubach	Großheubach/Busigberg	Bayern	Hang	170	HG	Drachenflugclub Miltenberg
63927 Bürgstadt	Bürgstadt/Wannenberg	Bayern	Hang	220	HG	Drachenflugclub Miltenberg
64658 Seidenbach-Furth i. Wald	Seidenbacher Eck	Hessen	Hang	60	HG/GS	Weise Heinz-Jürgen
64732 Bad König	Momart	Hessen	Schlepp	760	HG/GS	Flugsportfreunde »Ourewäller Iwwefliejer«

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
64753 Brombach	Kirch-Brombach	Hessen	Schlepp	760	HG/GS	Flugsportfreunde »Ourewäller Iwwefliejer«
66453 Gersheim/Herbitzheim	Auf der Platte	Saarland	Schlepp	150	HG/GS	1. Para-Ski-Club Saar
66620 Nonnweiler-Braunshausen	Peterberg	Saarland	Hang	140	HG/GS	Gleitschirm-Freunde Hochwald
66839 Schmelz	Außen, Bruch	Saarland	Schlepp	150	HG/GS	Truar Stefan
66839 Schmelz	Kühonner	Saarland	Schlepp	150	HG/GS	Truar Stefan
66839 Schmelz	Kirmesbrück	Saarland	Schlepp	150	GS	Truar Stefan
66851 Bann	Hausberger Halde	Rheinland-Pfalz	Hang	45	HG/GS	Pfälzer Gleitschirm Club
66871 Pfeffelbach	Pfeffelbach/Herzerberg	Rheinland-Pfalz	Hang	155	HG/GS	Drachenflugclub Saar
66969 Lemberg	Schöne Aussicht	Rheinland-Pfalz	Hang	120	HG/GS	1. Gleitschirm- und Drachenflieger Verein Lemberg
67304 Eisenberg	Stauf	Rheinland-Pfalz	Hang	50	HG/GS	Weise Heinz-Jürgen
67749 Offenbach-Hundheim	Sinnhöll	Rheinland-Pfalz	Hang	200	HG/GS	Gleitschirm Flieger Saar-Pfalz
67808 Bayerfeld-Steckweiler	Bleiberg	Rheinland-Pfalz	Hang	120	HG/GS	1. Morgenbachtaler GS- und Kletterclub »Parabiber«
69463 Schönbrunn	Schönbrunn	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Delta-Club Mosbach
69469 Weinheim	Rittenweiher Deißenklinge	Ba-Wü	Hang	40	HG/GS	Ehrenfried Kai
69469 Weinheim	Rippenweiher	Ba-Wü	Hang	85	HG/GS	Weise Heinz-Jürgen
69488 Birkenau	Am Schützenkreuz	Hessen	Hang	40	HG/GS	Weise Heinz-Jürgen
69488 Birkenau	Am Schützenkreuz	Hessen	Schlepp	150	HG/GS	Weise Heinz-Jürgen
69488 Birkenau-Löhrbach	Skihang Schnorrenbach	Hessen	Hang	50	HG/GS	Flugsch. PHOENIX

7

71297 Mönsheim	Laihen	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Hagenlocher Bernd
71384 Weinstadt	Beutelsbach - Schönbühl	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirm- und Drachenflug Die Remstäler
71384 Weinstadt	Übungshang Baach	Ba-Wü	Hang	55	HG/GS	Flugsch. Aufwind
71554 Weissach i. T.	Kammerhof - Hofäcker	Ba-Wü	Hang	35	HG/GS	Flugsch. Frank
71573 Allmersbach i. T.	Klappertscheute	Ba-Wü	Hang	40	HG/GS	Flugsch. Frank
72270 Baiersbronn	Stöckerkopf	Ba-Wü	Hang	210	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn
72359 Dotternhausen	Plettenberg	Ba-Wü	Hang	300	HG	Plettenberger Delta-Flieger
72461 Albstadt	Beim Weißen Stein	Ba-Wü	Schlepp	450	HG/GS	Drachenfliegerclub Starzeln
72501 Feldhausen	Buloch-Kettenacker Weg	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Klingenstein Karl
72525 Münsingen-Buttenhausen	Obere Tonhalde	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmverein Südwürttemb.-Hohenzollern
72525 Münsingen-Buttenhausen	Obere Tonhalde	Ba-Wü	Hang	150	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmverein Südwürttemb.-Hohenzollern
72531 Hohenstein	Gangstetten	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Wolkenkratzer
72793 Pfullingen	Wanne	Ba-Wü	Hang	250	HG	Drachenfliegerverein Pfullingen
72818 Trochtelfingen	Waldtal	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Wolkenkratzer
72818 Trochtelfingen	Brand	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Wolkenkratzer
72829 Engstingen-Kohlstetten	Heutal	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Bez Anita
73072 Donzdorf	Kuchalb	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Windenschleppgemeinschaft »äußerst schleppend«
73235 Weilheim an der Teck	Egelsberg	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Delta- u. Gleitschirm Club Weilheim/Teck
73252 Schopfloch	Pfulb*	Ba-Wü	Hang	55	GS	Rieger Alfons
73312 Geislingen-Türkheim	Türkheim	Ba-Wü	Hang	180	HG	Drachenfliegerverein Geislingen
73349 Wiesensteig	Wiesensteig	Ba-Wü	Hang	110	HG/GS	Flugsch. Göppingen
73431 Aalen	Ostalb - Skipiste Langert	Ba-Wü	Hang	155	HG/GS	DHC Aalen
73433 Oberalfingen/Aalen	Braunenberg	Ba-Wü	Hang	150	HG	DHC Aalen
73550 Waldstetten	Bergen	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirm- und Hängegleiter Drei-Kaiser-Berge Waldstetten
73550 Waldstetten	Bergen	Ba-Wü	Hang	100	HG/GS	Gleitschirm- und Hängegleiter Drei-Kaiser-Berge Waldstetten
73550 Waldstetten	Schlatthof	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirm- und Hängegleiter Drei-Kaiser-Berge Waldstetten
73635 Rudersberg	Waldenstein	Ba-Wü	Hang	45	GS	Flugsch. Frank
74182 Obersulm	Hundsberg	Ba-Wü	Hang	120	HG/GS	Drachenflug Unterland
74214 Schöntal	Schöntal	Ba-Wü	Hang	80	HG	Drachenflug Unterland
74246 Eberstadt	Eberfirst	Ba-Wü	Hang	100	HG/GS	Kißling Rolf
74343 Sachsenheim-Hohenhaslach	Teufelsberg*	Ba-Wü	Hang	130	HG/GS	Heidler Sonja
74417 Gschwend	Oberer/Unterer Gemeindeberg	Ba-Wü	Hang	75	HG/GS	HB-Drachensport Hermann Brodbeck
74420 Oberrot	Stielberg	Ba-Wü	Hang	70	HG/GS	Flugsch. Frank
74542 Braunsbach	Arnsdorf	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Schlepp-Team Schwäbisch Hall
74575 Schrozberg/74572 Blaufelden	Naicha*	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitsegelclub Hohenlohe
74585 Rot am See	Hausäcker	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Drachen- und Gleitsegelschlepp Brettachgeier DGSB
74594 Kreßberg	Asbach	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Paraclub Kressberg
74626 Bretzfeld	Dimbach	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Drachenflug Unterland
74626 Bretzfeld	Adolzfurt	Ba-Wü	Hang	140	HG/GS	Mögerle Friedrich
74626 Geddelsbach	Geddelsbacher Hang	Ba-Wü	Hang	155	HG	Drachenflug Unterland
74673 Ailringen	Ailringen	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub Markelsheim

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
74821 Mosbach - Diedesheim	Schreckhof (Westhang)	Ba-Wü	Hang	135	HG	Delta-Club Mosbach
74821 Mosbach-Diedesheim	Schreckhof*	Ba-Wü	Hang	120	GS	Gleitschirmclub Neckar-Odenwald
74847 Obrigheim/Neckar	Finkenhof	Ba-Wü	Hang	190	HG/GS	Delta-Club Mosbach
75053 Gondelsheim	Bonartshäuser Hof	Ba-Wü	Schlepp	760	HG/GS	Gleitschirmverein Baden »Die Schwarzwaldgeier«
75323 Bad Wildbad	Sommerberg*	Ba-Wü	Hang	300	GS	Enztalflieger Bad Wildbad
75335 Dobel	Skihang Dobel*	Ba-Wü	Hang	40	GS	BIRDY AIRVENTURE
76332 Bad Herrenalb	Althof	Ba-Wü	Schlepp	150	HG	Die Althofdrachen
76332 Bad Herrenalb	Althof	Ba-Wü	Hang	210	HG	Die Althofdrachen
76344 Eggenstein	Neufeld 3. Zelg	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Döscher Klaus
76597 Loffenau	Loffenau	Ba-Wü	Hang	550	HG	Drachenflugclub Loffenau
76669 Bad Schönborn	Lußhardsiedlung	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Flugsch. Sunrise
76684 Odenheim/Eichelberg	Kapellenberg	Ba-Wü	Hang	100	HG/GS	Gleitschirmclub Kraichtal
76703 Bahnbrücken/Kraichtal	Fautsgrund	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub Kraichtal
76703 Münzesheim/Kraichtal	Ried/Reitel	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub Kraichtal
76703 Münzesheim/Kraichtal	Heidelsheimer Weg	Ba-Wü	Hang	30	HG/GS	Gleitschirmclub Kraichtal
76703 Oberöwisheim/Kraichtal	Lohnwald	Ba-Wü	Hang	35	HG/GS	Gleitschirmclub Kraichtal
76761 Rülzheim	Rülzheim	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	GS	Gleitschirmverein Baden »Die Schwarzwaldgeier«
76831 Eschbach/Pfalz	Burg Madenburg	Rheinland-Pfalz	Hang	270	HG/GS	1. Pfälzer Drachenfliegerclub
76831 Göcklingen	Göcklingen	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club (SGC)
76833 Frankweiler	Orensberg	Rheinland-Pfalz	Hang	320	HG/GS	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club (SGC)
76855 Annweiler	Förlenberg*	Rheinland-Pfalz	Hang	220	HG/GS	Südpfälzer Gleitschirmflieger Club (SGC)
76855 Annweiler/Triftels	Hohenberg	Rheinland-Pfalz	Hang	260	HG/GS	1. Pfälzer Drachenfliegerclub
76877 Offenbach	Offenbach	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS	Drachenschleppgemeinschaft Offenbach
77709 Oberwolfach	Kirchberg	Ba-Wü	Hang	325	HG/GS	IG »Kirchberg-Spitzfelsen«
77756 Hausach	Spitzfelsen	Ba-Wü	Hang	320	HG/GS	IG »Kirchberg-Spitzfelsen«
78148 Gütenbach	Hintereck	Ba-Wü	Hang	490	GS	Gleitschirmclub Lenticularis
78176 Blumberg	Eichberg/Stutz	Ba-Wü	Hang	340	HG	Drachenfliegerverein Blumberg-Immendingen
78582 Balgheim	Balgheim	Ba-Wü	Hang	50	HG	Drachenfliegerverein Spaichingen
78586 Deilingen	Ortenberg	Ba-Wü	Hang	290	HG/GS	Interessengemeinschaft Hängegleiter Ortenberg
78589 Dürbheim	Unter dem Eichenhärtle/Schnellgalgen	Ba-Wü	Schlepp	450	HG/GS	Gleitschirmverein Heuberg-Baar
78669 Wellendingen	Wellendinger Horn*	Ba-Wü	Hang	50	HG/GS	Glidezeit GmbH Gleitschirm- und Drachenflugsch. Tübingen
79102 Freiburg	Schauinsland	Ba-Wü	Hang	690	HG/GS	Haltergemeinsch. GSC Colibri und DFC Südschwarzwald
79112 Munzingen	Galgenberg	Ba-Wü	Hang	80	HG/GS	Drachenfliegerclub Südschwarzwald
79215 Elzach-Oberprechtal	Dreis-Kreis-Eck	Ba-Wü	Hang	480	HG	Drachenfliegerclub Drei-Kreis-Eck
79244 Münstertal	Breitnau	Ba-Wü	Hang	750	HG/GS	Täler Flugfreude
79244 Münstertal	Sonnhaldeberg	Ba-Wü	Hang	280	GS	Flugsch. Sykmaster
79254 Oberried	Oberried	Ba-Wü	Hang	200	HG/GS	Skytec Drachen- und Gleitsegelzentrum
79261 Gutach 2	Wilder Mann*	Ba-Wü	Schlepp	450	HG/GS	Eilers Detlev
79261 Gutach 2	Wilder Mann*	Ba-Wü	Hang	85	HG/GS	Eilers Detlev
79263 Simonswald	Tafelbühl	Ba-Wü	Hang	730	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal
79271 St. Peter	Gummen-Rütte	Ba-Wü	Hang	810	HG	Drachenfliegerclub Südschwarzwald Neithard Müller
79271 St. Peter	Brosihof	Ba-Wü	Hang	50	HG/GS	Lutze Klaus
79271 St. Peter	Steingrubenberg Nordseite	Ba-Wü	Hang	50	HG/GS	Lutze Klaus
79271 St. Peter	Steingrubenberg Südwestseite	Ba-Wü	Hang	150	HG/GS	Lutze Klaus
79286 Glottertal	Neumaierbühl	Ba-Wü	Hang	115	HG/GS	Skytec Drachen- und Gleitsegelzentrum
79348 Freiamt	Hünersedel*	Ba-Wü	Hang	110	GS	Gleitschirmschule Löffler
79410 Badenweiler	Hochblauen	Ba-Wü	Hang	725	HG/GS	Hängegleiter Club Region Blauen
79650 Gersbach	Eck und Gaishalden	Ba-Wü	Hang	30	GS	Sportvereinigung Gleitschirmflieger Gersbach
79669 Zell i. W.	Zell i. W.	Ba-Wü	Hang	410	HG/GS	Gleitschirmclub Wiesental Karl Wetzel
79669 Zell i. W.	Zeller Blauen	Ba-Wü	Hang	430	HG/GS	Haltergemeinsch.Gleitschirmclub Wiesental/Deltaclub Condor Wehr
79677 Aitern	Aitern	Ba-Wü	Hang	355	GS	Gleitschirmclub Wiesental
79677 Fröhnd	Fröhnd	Ba-Wü	Hang	500	HG/GS	Gleitschirmclub Wiesental
79685 Häg-Ehrsberg	Ehrsberg	Ba-Wü	Hang	310	HG/GS	Gleitschirmclub Wiesental
79695 Wieden	Wieden-Warbach	Ba-Wü	Hang	130	GS	Flugsch. Sykmaster
79736 Rickenbach	Heue/Bergalingen	Ba-Wü	Hang	460	HG/GS	Delta Club Condor (Wehr)
79736 Rickenbach-Hütten	Bifang Hütten*	Ba-Wü	Schlepp	150	GS	Metzger Robert
79837 St.Blasien/Menzenschwand	Möslehang	Ba-Wü	Hang	100	HG/GS	Airpower Gleitschirmschule
79868 Feldberg	Drekopf	Ba-Wü	Hang	170	HG/GS	d'Wälder Drachenflieger
79872 Bernau	Fluggebiet Bernau	Ba-Wü	Hang	60-480	HG	Flugsch. Sykmaster

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
8						
82362 Weilheim	Gögerl	Bayern	Hang	40	HG/GS	Gleitschirm- und Drachenflugsch. Spieler
82374 Penzberg	Berghalde*	Bayern	Hang	50	HG/GS	Bay. Drachen- u. Gleitschirmschule Garmisch-Penzberg
82392 Habach	Habach	Bayern	Hang	80	HG/GS	Gleitschirm- und Drachenflugsch. Spieler
82431 Kochel am See	Jochberg	Bayern	Hang	945	HG/GS	Kochler Gleitschirmfreunde
82467 Garmisch-Partenkirchen	Hausberg	Bayern	Hang	520	HG/GS	Gleitschirmsegler Werdenfels
82467 Garmisch-Partenkirchen	Wank	Bayern	Hang	720	HG/GS	Gleitschirmsegler Werdenfels
82467 Garmisch-Partenkirchen	Osterfelder	Bayern	Hang	1250	HG/GS	Windsurfer- und Drachensegler-Club Werdenfels
82467 Garmisch-Partenkirchen	Wank	Bayern	Hang	1040	HG	Windsurfer- und Drachensegler-Club Werdenfels
82467 Garmisch-Partenkirchen	Zugspitze	Bayern	Hang	2220	HG/GS	Windsurfer- und Drachensegler-Club Werdenfels
82467 Garmisch-Partenkirchen	Gudiberg/Slalomhang-Olympiaskistadion	Bayern	Hang	110	HG/GS	Haltergemeinsch. Gleitschirmflugsch. Garmisch-Partenk./Werdenfels
82481 Mittenwald	Kranzberg*	Bayern	Hang	500	HG/GS	Drachenflieger-Club Mittenwald
82497 Unterammergau	Am Kappel	Bayern	Hang	250	HG/GS	Gleitschirm- und Drachenflugsch. Spieler
83043 Bad Aibling	Berbling*	Bayern	Schlepp	760	HG/GS	Flugsch. Hochries
83064 Raubling	Sulzberg	Bayern	Hang	620	HG/GS	Haltergemeinsch. GSC Inntal/Bergdohlen Brannenburg
83064 Raubling	Sulzberg	Bayern	nur LP		GS	Gleitschirmclub Inntal
83080 Oberaudorf	Hocheck	Bayern	Hang	50	GS	Flugsch. für Hängegleiter und Gleitschirme Speidel
83080 Oberaudorf	Wechselberg	Bayern	Hang	80	GS	Haltergemeinsch.Flugsch. Speidel/Münchner Gleitschirmflugsch.
83098 Brannenburg	Ramboldplatte	Bayern	Hang	970	HG/GS	Drachenflieger-Club Bergdohlen Brannenburg
83098 Brannenburg	Kogel	Bayern	Hang	270	HG/GS	Flugsch. für Hängegleiter und Gleitschirme Speidel
83101 Lauterbach	Schaurain*	Bayern	Hang	55	HG/GS	Flugsch. Hochries
83101 Rohrdorf	Schaurain*	Bayern	Schlepp	760	HG/GS	Flugsch. Hochries
83122 Samerberg	Bichl	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Flugsch. Hochries
83122 Samerberg	Holzmann	Bayern	Hang	40	HG/GS	Münchner Drachenflugschule
83122 Samerberg	Bichl	Bayern	Hang	50	HG/GS	Flugsch. Hochries
83126 Flintsbach	Wildalbjoch/Jacklberg	Bayern	Hang	510	HG/GS	Drachenflieger-Club Bergdohlen Brannenburg
83131 Nußdorf	Heuberg	Bayern	Hang	835	HG/GS	Gleitschirmclub Inntal
83229 Aschau	Kampenwand	Bayern	Hang	870	HG/GS	Drachenfliegerclub Albatros Kampenwand
83229 Aschau	Landeplatz Aschau Nord	Bayern	nur LP		HG/GS	Beyhl Thomas
83229 Hohenaschau	Göri-Alm und Hohenaschau	Bayern	nur LP		GS	Münchner Gleitschirmflugschule
83246 Oberwössen	Rechenberg*	Bayern	Hang	670	GS	Haßlberger Hubert
83250 Marquartstein	Hochplatte	Bayern	Hang	525	HG/GS	Haltergemeinsch. DFC Achental/Drachenflugsch. Chiemsee
83324 Ruhpolding	Au - Aschenau	Bayern	Hang	130	HG/GS	Flugzentrum Ruhpolding
83324 Ruhpolding	Hochfelln	Bayern	Hang	860	HG/GS	Delta Club Bavaria Ruhpolding
83324 Ruhpolding	Unternberg	Bayern	Hang	740	HG/GS	Delta Club Bavaria Ruhpolding
83324 Ruhpolding	Adler Hügel	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Flugzentrum Ruhpolding
83324 Ruhpolding	Zirnberg	Bayern	Hang	735	HG/GS	Flugzentrum Ruhpolding
83324 Ruhpolding	Weingarten-Unternberg-Alm	Bayern	Hang	710	HG/GS	Flugzentrum Ruhpolding
83324 Ruhpolding	Bärngschwendt	Bayern	Hang	175	HG/GS	Flugzentrum Ruhpolding
83324 Ruhpolding	Adler Hügel	Bayern	Hang	123	HG/GS	Flugzentrum Ruhpolding
83324 Ruhpolding	Rauschberg	Bayern	Hang	960	HG/GS	Delta Club Bavaria Ruhpolding
83371 Buchberg	Buchberg	Bayern	Hang	50	HG/GS	AEROMAX Gleitsegelschule
83421 Bad Reichenhall	Mittelstaufen-Zwieselalm	Bayern	Hang	850	HG/GS	Gleitschirmclub »Albatros« Bad Reichenhall
83421 Bad Reichenhall	Predigtstuhl	Bayern	Hang	1150	HG/GS	Gleitschirmclub »Albatros« Bad Reichenhall
83451 Piding	Neubichler Alm	Bayern	Hang	65	HG/GS	Flugsch. Berchtesgaden
83454 Anger	Fürmannalm/Irlberg Anger*	Bayern	Hang	260	HG/GS	Münchner Drachenflugschule
83471 Marktschellenberg	Kugelmühle	Bayern	Hang	50	HG/GS	Flugsch. Berchtesgaden
83471 Schönau am Königssee	Berchtesgadener Jenner	Bayern	Hang	1200	HG/GS	Haltergemeinsch. Berchtesgad. Drachen-/Gleitschirmflieger
83487 Marktschellenberg	Ettenberg	Bayern	Hang	150	HG/GS	Flugsch. Berchtesgaden
83487 Marktschellenberg	Almberg	Bayern	Hang	480	HG/GS	Flugsch. Berchtesgaden
83607 Holzkirchen	Unteres Längfeld	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	UP Sportartikel-Vertrieb für Europa
83623 Baiernrain	Baiernrain	Bayern	Schlepp	800	HG/GS	AEROMAX Gleitsegelschule
83646 Wackersberg	Blomberg	Bayern	Hang	500	HG/GS	Drachenfliegerclub Isarwinkel
83661 Lenggries	Streidlhang	Bayern	Hang	95	HG/GS	Adventures Sports
83676 Jachenau	Jachenau	Bayern	Schlepp	750	HG/GS	Adventures Sports
83703 Gmund	Gaßlerberg	Bayern	Hang	300	HG/GS	Gaßlerbergflieger
~~83707 Bad Wiessee~~	~~Bucherhang~~	~~Bayern~~	~~Hang~~	~~100~~	~~HG/GS~~	~~Paragliding Tegernsee~~
83707 Bad Wiessee	Sonnenbichlhang	Bayern	Hang	180	HG/GS	Adventures Sports
83727 Schliersee	Jägerkamp/Nagelspitz	Bayern	Hang	700	HG/GS	Drachenfliegerclub Bayrischzell
83730 Fischbachau	Thalhäusl	Bayern	Hang	50	HG/GS	Flugsch. für Hängegleiter und Gleitschirme Speidel

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
83734 Hausham	Gindelalmschneid	Bayern	Hang	580	HG/GS	Gaßlerbergflieger
83735 Bayrischzell	Gödenbauernalm	Bayern	Hang	120	HG/GS	Münchner Drachenflugsch. Willy Kravanja
84032 Altdorf	Altdorf	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Fahrner Helmut
84056 Rottenburg	Steinbach	Bayern	Schlepp	400	HG/GS	Interessengemeinschaft Drachenschlepp
84061 Ergoldsbach	Paindlkofen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Interessengemeinschaft Drachenschlepp
84061 Ergoldsbach	Stieglitzenhöhe	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Ostermeier Andreas
84107 Weihmichl	Edenland	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Ivanica Anton
84155 Bodenkirchen	Neuhofer Graben	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Straßer Lorenz
84155 Bodenkirchen-Bonbruck	Bonbruck	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Czermak Norbert
84169 Altfraunhofen	Altfraunhofen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Fahrner Helmut
84172 Buch am Erlbach	Stünzbach	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Erding-Landshuter-Gleitschirm- und Drachenflugsch.
84172 Buch am Erlbach	Stünzbach	Bayern	Hang	40	HG/GS	Erding-Landshuter-Gleitschirm- und Drachenflugsch.
84424 Isen	Kothlehen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Erding-Landshuter-Gleitschirm- und Drachenflugsch.
84424 Isen	Kothlehen	Bayern	Hang	50	HG/GS	Erding-Landshuter-Gleitschirm- und Drachenflugsch.
85110 Kipfenberg	Böhming	Bayern	Hang	80	HG	Drachenfliegerclub Ingolstadt
85110 Kipfenberg	Oberemmendorf	Bayern	Hang	160	HG	Drachenfliegerclub Ingolstadt
85465 Langenpreising	Hinterholzhausen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Erding-Landshuter-Gleitschirm- und Drachenflugsch.
85465 Langenpreising	Hinterholzhausen	Bayern	Hang	55	HG/GS	Erding-Landshuter-Gleitschirm- und Drachenflugsch.
85653 Aying	Peiß	Bayern	Schlepp	150	GS	Zett Wolfgang
86343 Königsbrunn	Königsbrunn Süd	Bayern	Schlepp	300	HG/GS	Augsburger Drachenflieger
86441 Steinekirch	Steinekirch	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Para-Air Augsburg West
86497 Horgau	Auerbach-Nord	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Para-Air Augsburg West
86497 Horgau	Auerbach-Süd	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Para-Air Augsburg West
86850 Aretsried-Fischach	Skihang Aretsried	Bayern	Hang	20	HG/GS	Para-Air Augsburg West
86877 Walkertshofen	Schweizerhof	Bayern	Hang	20	HG/GS	Grund Josef
86877 Walkertshofen	Schweizerhof	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Grund Josef
86934 Reichling	Am Westerholz*	Bayern	Schlepp	300	HG/GS	Drachenfliegerclub Cumulus
86977 Burggen	Burggen	Bayern	Hang	50	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87459 Pfronten	Scheiber/Tiroler Stadl	Bayern	Hang	460	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87484 Nesselwang	Auf dem Bichel/Auf der Höhe	Bayern	Hang	50	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87487 Nesselwang	Alpspitze	Bayern	Hang	630	HG/GS	d'Allgäuer Drachenflieger
87509 Immenstadt	Mittag	Bayern	Hang	740	HG/GS	Drachenflugverein mittag team Immenstadt
87509 Immenstadt	Immenstädter Horn	Bayern	Hang	660	HG/GS	Gleitschirmflieger-Gemeinschaft Immenstadt-Sonthofen
87527 Ofterschwang	Bettenried*	Bayern	Hang	75	GS	Flugsch. Martin Mergenthaler
87534 Oberstaufen	Kapf/Paradies	Bayern	Hang	347	GS/HG	Westallgäuer Flugsch.
87534 Oberstaufen	Hochgrat	Bayern	Hang	1000	HG/GS	Hochgratbahn GmbH & Co. H. Krockenberger
87534 Thalkirchdorf	Salmaser Höhe/Salmas	Bayern	Hang	513	GS/GS	Westallgäuer Flugsch.
87538 Balderschwang	Steurer	Bayern	Hang	430	HG/GS	OASE Gleitschirmschule
87538 Bolsterlang	Weiherkopf/Hörnerbahn	Bayern	Hang	820	HG/GS	Haltergemeinsch. Flugsch. Bunz-Geg-Mergenthaler-Rohrmeier
87538 Fischen	Grüner Weg	Bayern	Hang	60	HG/GS	OASE Gleitschirmschule
87541 Hindelang	Schanze	Bayern	Hang	80	GS	HABIS Flugsport
87543 Aach	Hochgrat/Vordersimatsgrund	Bayern	Hang	220	HG/GS	AIRsport TIROL
87544 Blaichach	Gunzesried und Ettensberg*	Bayern	nur LP		GS	Flugsch. Martin Mergenthaler
87547 Missen-Wilhams	Am Eschach-Wilhams	Bayern	Hang	55	HG	AIRsport TIROL
87549 Rettenberg	Grünten	Bayern	Hang	960	HG/GS	Haltergemeinsch. Grünten Josef Hengge/Uwe Schweizer
87561 Oberstdorf	Nebelhorn	Bayern	Hang	1380	HG/GS	Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmflieger
87561 Oberstdorf-Tiefenbach	Göhl	Bayern	Hang	160	HG/GS	OASE Gleitschirmschule
87561 Schöllang	Hinang-Schöllang*	Bayern	Hang	640	HG/GS	1. Oberallgäuer Drachen- und Gleitsegelschule
87616 Bertoldshofen	Bertoldshofen	Bayern	Hang	60	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87616 Bertoldshofen	Siberbichl	Bayern	Hang	70	HG/GS	Flugsch. »Tegelberg«
87616 Marktoberdorf	Schillenberg/Alte Rieder Straße/Gschlatt	Bayern	Schlepp	450	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87616 Rieder	Geltnachwiesen/Vogelweiher	Bayern	Schlepp	450	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87629 Eschbach-Füssen	Auf dem Berg	Bayern	Hang	55	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87629 Hopfen-Füssen	Enzensberg	Bayern	Hang	45	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87637 Eisenberg	Schloßberg	Bayern	Hang	120	HG/GS	Aktiv Flugsport & Freizeit
87637 Eisenberg	Dolder Halde	Bayern	Hang	60	HG/GS	Aktiv Flugsport & Freizeit
87637 Seeg	Hack	Bayern	Hang	70	HG/GS	Aktiv Flugsport & Freizeit
87642 Buching	Buchenberg	Bayern	Hang	400	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87647 Kraftisried	Berleberg	Bayern	Hang	70	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87651 Bidingen	Geblatsried	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87654 Friesenried	Rehlehalde/Schöner Berg	Bayern	Hang	70	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87657 Görisried	Röhrenhalde	Bayern	Hang	50	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
87668 Rieden	Kalkofen	Bayern	Hang	45	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87669 Rieden	Salenberg	Bayern	Hang	50	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87669 Rieden	Laichwies	Bayern	Hang	55	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87669 Rieden	Auf der Wiese	Bayern	Hang	40	HG/GS	Flugsch. »Tegelberg«
87672 Roßhaupten	Gabis	Bayern	Hang	60	HG/GS	Flugsch. »Tegelberg«
87672 Roßhaupten	Zwieselberg	Bayern	Hang	45	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87672 Roßhaupten	Alte Reiten	Bayern	Hang	55	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87672 Roßhaupten	Weidachfeld	Bayern	Hang	45	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87674 Immenhofen	Hungerberg	Bayern	Schlepp	450	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87674 Ruderatshofen	Am Ebenhofener Weg	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87675 Stötten	Reinharden	Bayern	Schlepp	450	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87675 Stötten-Steinbach	Auerberg (Süd-/Westhang)	Bayern	Hang	130	HG/GS	Gleitschirm-Schule Heinz Fischer
87745 Eppishausen	Rohr	Bayern	Schlepp	500	HG/GS	1. Delta-Club Memmingen
87754 Kammlach	Unterfeld	Bayern	Schlepp	300	HG/GS	1. Delta-Club Memmingen
87769 Oberrieden	Mittelfeld	Bayern	Schlepp	300	HG/GS	1. Delta-Club Memmingen
87776 Attenhausen	Attenhausen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	OFS Paragliding GmbH Ostallgäuer Fliegerschule
87980 Markelsheim	Roggenberg	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub Markelsheim
88167 Ebratshofen	Ebratshofen	Bayern	Hang	135	HG/GS	Westallgäuer Flugsch.
88167 Grünenbach	J-Berg*	Bayern	Hang	200	HG/GS	HABIS Flugsport
88167 Harbatshofen	Harbatshofen	Bayern	Hang	130	HG/GS	Westallgäuer Flugsch.
88167 Röthenbach	Egg/Happareute	Bayern	Hang	50	HG/GS	Hörburger Klaus
88167 Stiefenhofen	Sinswang	Bayern	Hang	150	GS	Flugsch. Martin Mergenthaler
88239 Niederwangen	Dorreite	Bayern	Hang	20	GS	HABIS Flugsport
88285 Bodnegg	Oberwagenbach*	Ba-Wü	Hang	265	HG/GS	Drachen- und Gleitschirmflugsch. Horst Steidl
88444 Ummendorf Kr. Biberach	Am Jordanbad	Ba-Wü	Hang	30	HG/GS	Kolenc Hermann
89438 Holzheim	Ellerbach	Bayern	Schlepp	500	GS	Schleppgemeinschaft Ellerbach
89542 Bissingen	Lenzenhöfe	Ba-Wü	Schlepp	150	GS	Bischoff Friedrich
89564 Nattheim	Fleinheim	Ba-Wü	Hang	30	HG/GS	Deutscher Hängegleiterclub Sektion Heidenheim
89584 Ehningen-Berg	Wetterkreuz	Ba-Wü	Schlepp	300	HG/GS	Windengemeinschaft Berg
89584 Ehningen-Berg	Riedkapelle	Ba-Wü	Schlepp	300	HG/GS	Windengemeinschaft Berg

9

90619 Trautskirchen	Sommerboden	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Gleitsegelclub Frankenthermik
91177 Thalmässing	Appenstetten	Bayern	Hang	100	HG/GS	Drachenflugsch. Mittelfranken
91177 Thalmässing	Waizenhofen-Espan	Bayern	Schlepp	300	HG	Jura Airlines Albatros
91177 Thalmässing	Alfershausen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Drachenflugsch. Mittelfranken
91278 Pottenstein	Rupprechtshöhe	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub Fränkische Schweiz
91278 Pottenstein	Hohenmirsberg	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub Fränkische Schweiz
91332 Heiligenstadt	Siegritz	Bayern	Schlepp	760	HG/GS	Nordbayer. Drachenflieger
91589 Aurach	Schwaigau	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Parafly Franken
91599 Dentlein	Mosbacher Feld*	Bayern	Schlepp	750	HG/GS	Volkert Reinhold
91613 Marktbergel	Petersberg	Bayern	Hang	130	GS	Parafly Franken
91738 Pfofeld	Gundelshalm	Bayern	Hang	30	HG/GS	BIRDY AIRVENTURE
91743 Unterschwaningen	Unterschwaningen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Hängegleiter- und Gleitsegel-Schleppteam »Wilder Markgraf«
91795 Dollnstein	Übungshang Dollnstein	Bayern	Hang	65	HG/GS	Pöppl Reinhard
91795 Dollnstein	Obereichstätt	Bayern	Hang	150	HG/GS	Pöppl Reinhard
91795 Obereichstätt/Dollnstein	Lohe	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	1. Gleitschirmclub Donau-Altmühltal
92253 Schnaittach	Buchberg	Bayern	Hang	170	HG/GS	Schleppdrachen- und Hängegleiter-Verein Oberpfalz
92269 Fensterbach	Fensterbachtal	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Fensterbachtaler Deltaclub
92345 Dietfurt	Schweinkofen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg
92345 Dietfurt	Einsiedel	Bayern	Schlepp	150/600	HG/GS	Flugsch. Jura
92363 Breitenbrunn	Langentonhausen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Flugsch. Jura
92364 Deining	Waltersberg	Bayern	Schlepp	150/760	HG/GS	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg
92421 Schwandorf	Haselbach	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Fensterbachtaler Deltaclub
92648 Vohenstrauß	Erpetshof	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Schleppdrachen- und Hängegleiter-Verein Oberpfalz
92665 Kirchendemenreuth	Vogelberg	Bayern	Hang	50	HG/GS	Schleppdrachen- und Hängegleiter-Verein Oberpfalz
92665 Kirchendemenreuth	Vogelberg	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Schleppdrachen- und Hängegleiter-Verein Oberpfalz
92702 Kohlberg	Kohlberg	Bayern	Hang	40	HG/GS	Schleppdrachen- und Hängegleiter-Verein Oberpfalz
92712 Pirk	Engleshof	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Schleppdrachen- und Hängegleiter-Verein Oberpfalz
92712 Pirk	Engleshof	Bayern	Hang	40	HG/GS	Schleppdrachen- und Hängegleiter-Verein Oberpfalz
93086 Wörth an der Donau	Pig Mountain	Bayern	Hang	60	HG/GS	Bayerwald Gleitschirmschule

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
93128 Regenstauf	Schneitweg	Bayern	Hang	70	HG/GS	Airsport GmbH
93138 Lappersdorf	Pröllerfeld/Tremmelhauserhöhe	Bayern	Hang	30	HG/GS	Gleitschirmclub Ratisbona
93149 Nittenau	Nerping	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Fensterbachtaler Deltaclub
93155 Hemau	Hemau-Eichelberg	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub Ratisbona
93158 Teublitz	Premberg	Bayern	Hang	76	HG/GS	Fensterbachtaler Deltaclub
93167 Falkenstein	Schmalzlalm	Bayern	Hang	70	HG/GS	Bayerwald Gleitschirmschule
93180 Deuerling	Osthang	Bayern	Hang	70	HG/GS	Airsport GmbH
93183 Kallmünz	Burgberg Kallmünz	Bayern	Hang	100	HG/GS	Gleitschirmclub Ratisbona
93185 Michelsneukirchen	Reichersdorf	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Bayerwald Gleitschirmschule
93185 Michelsneukirchen	Altenhofstetten/Krottenthal	Bayern	Hang	70	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
93199 Zell	Fuchslochhütte	Bayern	Hang	45	HG/GS	Airsport GmbH
93309 Kelheim	Thaldorf	Bayern	Hang	55	HG/GS	Flugsportgruppe Thaldorf
93339 Riedenburg	Jachenhausen	Bayern	Hang	180	HG/GS	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg
93426 Roding	Dicherling	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
93437 Furth i. Wald	Voithenberg	Bayern	Hang	220	HG/GS	1. Gleitschirmverein Bayerwald
93437 Furth i. Wald	Degelberg	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	1. Gleitschirmverein Bayerwald
93437 Furth im Wald	Grasmannsdorf	Bayern	Hang	35	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
93444 Kötzting	Kaitersberg	Bayern	Hang	545	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
93453 Neukirchen b. Hl. Blut	Hoher Bogen	Bayern	Hang	460	HG/GS	Haltergemeinsch. DFC Regental/1. Gleitschirmverein Bayerwald
93453 Neukirchen Hl. Blut	Hoher Bogen - Eschlkam	Bayern	Hang	40	HG/GS	Bayerwald Gleitschirmschule
93453 Neukirchen Hl. Blut	Hoher Bogen	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Bayerwald Gleitschirmschule
93453 Neukirchen Hl. Blut	Unterfaustern	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Bayerwald Gleitschirmschule
93455 Traitsching	Löwengrub	Bayern	Hang	50	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
93458 Eschlkam	Eschlkam	Bayern	Hang	100	HG/GS	1. Gleitschirmverein Bayerwald
93462 Lam/Lohberg	Osser	Bayern	Hang	575	HG/GS	1. Gleitschirmverein Bayerwald
94143 Grainet	Obergrainet	Bayern	Hang	300	GS	Drachenfliegerclub Dreiländereck
94252 Bay. Eisenstein	Arber	Bayern	Hang	690	HG/GS	Haltergemeinsch. DFC Bayerwald/1. GSV Bayerwald
94253 Habischried	Einödriegel	Bayern	Hang	420	HG/GS	Drachenfliegerclub Bayerwald
94327 Bogen	Bogen-Pfelling	Bayern	Schlepp	760	GS	Michalsky Christian
94327 Bogen	Windberg	Bayern	Hang	65	HG/GS	Höcherl Georg
94344 Wiesenfelden	Hötzelsdorf	Bayern	Hang	80	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
94353 Haibach	Sommerberg	Bayern	Hang	345	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
94353 Haibach	Weingarten	Bayern	Hang	30	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
94353 Haibach	Blumerberg	Bayern	Hang	275	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
94353 Haibach	Blumberg	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
94356 Kirchroth	Hofer Feld	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Fuchshuber Franz
94363 Oberschneiding	Kleinpinning	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
94371 Rattenberg	Wolfsberg*	Bayern	Hang	170	GS	Zankl Siegfried
94375 Stallwang	Unterweinberg	Bayern	Hang	60	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
94375 Stallwang	Zirnberg	Bayern	Hang	80	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
94379 St. Engelmar	Pröller	Bayern	Hang	440	HG/GS	Drachenfliegerclub Regental
94513 Schönberg-Mitternach	Grafenau	Bayern	Hang	45	HG/GS	Drachenfliegerclub Bayerwald
94539 Grafling	Loderhart	Bayern	Hang	450	HG	Drachenfliegerclub Bayerwald
94541 Grattersdorf	Büchelstein	Bayern	Hang	410	HG	Drachenfliegerclub Bayerwald
94541 Grattersdorf-Steinach	Steinach	Bayern	Hang	20	HG/GS	Drachenfliegerclub Bayerwald
94551 Lallmig	Hausstein	Bayern	Hang	350	HG/GS	Drachenfliegerclub Bayerwald
94572 Schöfweg	Langfurth	Bayern	Hang	300	HG	Drachenfliegerclub Bayerwald
94577 Winzer	Winzerer Höhen	Bayern	Hang	70	HG/GS	Gleitschirmclub Ratisbona
95336 Mainleus	Schleppstrecke bei Wüstendorf	Bayern	Schlepp	150	HG	Drachenfliegerclub Görauer Anger
95346 Stadtsteinach	Hainberg	Bayern	Hang	165	HG/GS	Nordbayer. Drachenflieger
95359 Kasendorf	Kasendorf	Bayern	Schlepp	450	HG/GS	Drachenfliegerclub Görauer Anger
95359 Kasendorf	Görauer Anger	Bayern	Hang	150	HG	Drachenfliegerclub Görauer Anger
95359 Kasendorf	Schleppstrecke bei Zultenberg	Bayern	Schlepp	150	HG	Drachenfliegerclub Görauer Anger
95448 Bayreuth	Pensenwiesen	Bayern	Hang	30	HG/GS	Stahl Manfred
95448 Bayreuth	Eichenlohe	Bayern	Hang	55	HG/GS	Stahl Manfred
95473 Creußen	Unterschwarzach	Bayern	Hang	95	HG/GS	Drachenflugsch. Nordbayern
95490 Mistelgau	Neubürg	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Huberth Wolfgang
95490 Mistelgau	Neubürg	Bayern	Hang	120	HG/GS	Huberth Wolfgang
95643 Tirschenreuth	Kleinklenau	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Fehr Helmut
96142 Hollfeld	Hollfeld	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	Rottmann Johann
96170 Lisberg	Lisberg	Bayern	Schlepp	150	HG/GS	HB-Drachensport Hermann Brodbeck
96231 Staffelstein	Schloß Banz	Bayern	Hang	60	HG/GS	Oberfränkischer Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein)

Gemeinde	Geländename	Bundesland	Startart	Höhen differenz	Geräteart	Erlaubnisinhaber
96337 Lauenhain	Lauenhain	Bayern	Schlepp	150	GS	Gleitschirmverein Rennsteig
96342 Stockheim	Neukenroth	Bayern	Hang	130	HG/GS	Oberfränkischer Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein)
96364 Seibelsdorf	Radspitz	Bayern	Hang	290	HG/GS	Nordbayer. Drachenflieger
96369 Weißenbrunn	Grün	Bayern	Hang	70	HG/GS	HB-Drachensport Hermann Brodbeck
96528 Rauenstein	Rauenstein	Thüringen	Hang	185	HG/GS	Oberfränkischer Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein)
97337 Dettelbach	Dettelbach-Neuses	Bayern	Schlepp	450	HG/GS	Gleitschirmflieger Mainschleife
97337 Dettelbach	Dettelbach-Nord	Bayern	Schlepp	300	HG/GS	Gleitschirmflieger Mainschleife
97337 Dettelbach	Dettelbach-Süd	Bayern	Schlepp	300	HG/GS	Gleitschirmflieger Mainschleife
97708 Bocklet	Großenbrach	Bayern	Schlepp	150	HG	Windenschleppgemeinschaft Schebler
97753 Karlstadt-Gambach	Edelweiß	Bayern	Hang	130	HG	Drachenfliegerclub Homburg Gössenheim
97762 Hammelburg	Ofentaler Berg	Bayern	Hang	135	HG/GS	Haltergemeinsch. DFC Hammelburg, GSC Saaletal
97780 Gössenheim	Homburg	Bayern	Hang	110	HG	Drachenfliegerclub Homburg Gössenheim
97833 Frammersbach	Heuberg	Bayern	Hang	70	GS	Frammersbacher Gleitschirmflieger
97836 Bischbrunn	Bischbrunn/Oberndorf	Bayern	Schlepp	760	HG/GS	Albatros-Gleitsegelclub Untermain
97900 Külsheim	Standortübungsplatz Külsheim	Ba-Wü	Schlepp	100	HG/GS	Club für Drachenflugsport Hardheim
97907 Hasloch	Rött-Berg/Rauschen	Bayern	Hang	170	HG	Lilienthal-Gleiter-Unterfranken
97953 Königheim	Hoffeld	Ba-Wü	Schlepp	450	HG/GS	Club für Drachenflugsport Hardheim
97980 Markelsheim	Tauberberg	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub Markelsheim
97990 Elpersheim	Elpersheim	Ba-Wü	Hang	75	HG/GS	Gleitschirmclub Markelsheim
97990 Weikersheim-Neubronn	Oberndorf	Ba-Wü	Schlepp	150	GS	Tripps Werner
97996 Niederstetten-Rüsselhausen	Rüsselhausen	Ba-Wü	Schlepp	150	HG/GS	Gleitschirmclub Markelsheim
98587 Steinbach-Hallenberg	Knüllfeld	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
98587 Steinbach-Hallenberg	Knüllfeld	Thüringen	Hang	110	HG/GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
98646 Gerhardtsgereuth	Schleusinger Höhe	Thüringen	Schlepp	150/300	HG/GS	Erster Hildburghauser Flugsportverein »Flying Toasters«
98663 Bad Colberg	Ummerstadt	Thüringen	Hang	60	HG/GS	Oberfränkischer Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein)
98678 Sachsenbrunn	Sachsenbrunn	Thüringen	Schlepp	450	HG/GS	Oberfränkischer Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein)
98743 Gräfenthal	Gräfenthal	Thüringen	Hang	40	GS	Gleitschirmverein Rennsteig
98743 Gräfenthal	Zopten	Thüringen	Hang	140	HG/GS	Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld
98743 Großneundorf	Großneundorf	Thüringen	Hang	80	HG/GS	Gleitschirmverein Rennsteig
99330 Crawinkel	Flugplatz Crawinkel	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
99330 Frankenhain	Jungfernsprung	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
99338 Neusiss	Neusiss	Thüringen	Hang	50	HG/GS	WDS Drachen- und Gleitschirmschule
99444 Altdörnfeld	Feldflugplatz Blankenhain	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	Ostthüringer Drachenfliegerverein Saalfeld
99706 Berka	Filzberg	Thüringen	Hang	40	HG	Wippertaler Drachenflugverein Sonderhausen
99706 Sondershausen	Frauenberg	Thüringen	Hang	180	HG/GS	Wippertaler Drachenflugverein Sonderhausen
99706 Sondershausen	Dackstal	Thüringen	Hang	50	HG	Wippertaler Drachenflugverein Sonderhausen
99713 Straußberg	Feuerkuppe	Thüringen	Hang	180	HG/GS	Wippertaler Drachenflugverein Sonderhausen
99735 Hain	Hain	Thüringen	Schlepp	150/450	HG/GS	Wippertaler Drachenflugverein Sonderhausen
99768 Ilfeld	Harz-Ilfeld	Sachsen-Anhalt	Hang	36	HG/GS	Flugsch. Mundorf & Vogel
99768 Ilfeld	Niedersachswerfen	Sachsen-Anhalt	Hang	41	HG/GS	Flugsch. Mundorf & Voge
99826 Lauterbach-Mihla	Auf dem Harsberg	Thüringen	Hang	120	HG/GS	Gleitschirm- und Drachenclub am Harsberg
99830 Treffurt	Schnellmannshausen	Thüringen	Schlepp	150	HG/GS	Paraclub Lindewerra

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

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

Das DHV-Unfalltelefon

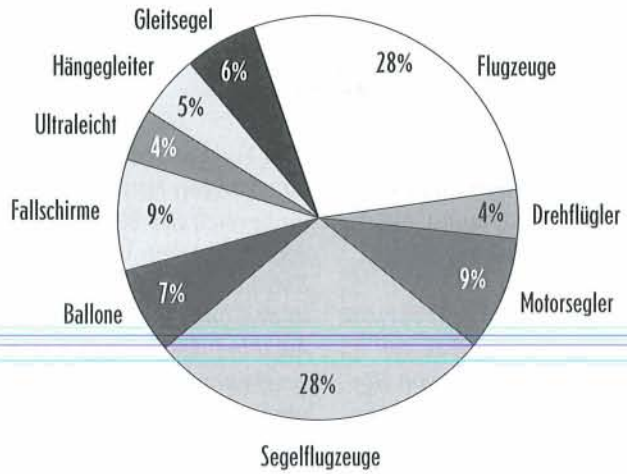
Unfallverhütung setzt Unfallerforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert kurz die DHV- Geschäftsstelle, Tel. 08022/ 74184 oder 7031, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsvorstand Peter Urban nimmt dann Kontakt auf.
Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt Braunschweig

Unfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Jahr 1996

Im Jahr 1996 ereigneten sich 541 Unfälle mit deutschen Luftfahrzeugen. Dies sind 39 weniger als im Jahr zuvor. Der Abwärtstrend, der schon 1995 festgestellt wurde, hat sich somit fortgesetzt. Die Zahl der tödlichen Unfälle ist von 59 auf 55 gesunken. Insgesamt verloren 106 Menschen bei Flugunfällen ihr Leben. Das sind 15 mehr als im Jahr davor. Eine Zusammenstellung der Unfallzahlen sowie die Entwicklung der letzten Jahre zeigen die Tabelle und die Grafik am Ende (Störungen beim Betrieb von Luftfahrzeugen sind in dieser Zusammenstellung nicht berücksichtigt).
Mit Flugzeugen über 5,7 t. ereigneten sich 4 Unfälle. Darunter waren 2 tödliche Unfälle, bei denen 14 Menschen ums Leben kamen. Während des Landeanfluges auf Salzburg geriet eine Cessna 550 bei Freilassing in eine unkontrollierte Fluglage. Beim Aufprall auf den Boden wurden alle 10 Insassen getötet. Beim Landeanflug einer Falcon 10 auf Offenburg kollidierte das Flugzeug mit ansteigendem Gelände, das sich im Nebel befand.
Bei den Flugzeugen von 2 bis 5,7 t sind die Unfallzahlen deutlich gesunken. Wie im Vorjahr ereigneten sich 2 tödliche Unfälle. In beiden Fällen gerieten die Flugzeuge in unkontrollierte Fluglagen.
Die Unfallzahlen bei den Flugzeugen unter 2 t sind wie schon im Jahr davor zurückgegangen. Die Zahl der tödlichen Unfälle hat mit 25 jedoch den höchsten Stand seit 1982 erreicht. Die Hälfte aller Todesopfer beim Betrieb deutscher Luftfahrzeuge entfällt auf diese Flugzeugklasse. 11 tödliche Unfälle sind auf zu geringe Flugsichten aufgrund von Wolken oder Dunkelheit in der Nacht zurückzuführen. Weitere Unfallschwerpunkte sind nicht zu erkennen.
Mit 21 Hubschrauberunfällen, die sich 1996 ereignet hatten, wird der statistische Durchschnitt der letzten Jahre erreicht. Der Anteil der tödlichen Unfälle mit 2 Unfällen und 8 tödlich verletzten Personen liegt unterhalb dessen, was in den vergangenen Jahren passiert ist. Schwerpunkte ergaben sich 1996 nicht. Die Verteilung auf die verschiedenen Betriebsarten ist unauffällig.
Im Bereich der Motorsegler ist die Zahl der Unfälle von 57 auf 45 gesunken. Darunter waren jedoch 7 tödliche Unfälle, was einen Höchststand seit 1993 darstellt. 5 dieser Unfälle stehen im Zusammenhang mit einer zu geringen Fluggeschwindigkeit beim Start oder bei der Landung mit anschließender

Anteile der Luftfahrzeugarten an Flugunfällen deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland 1996

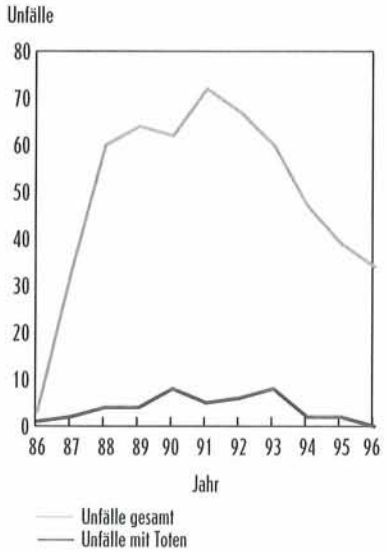


gesamt 541 Unfälle

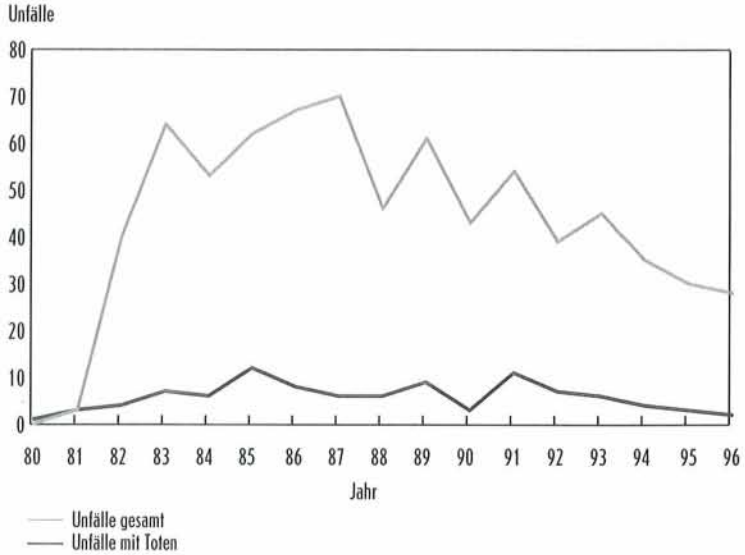
Unfälle deutscher Luftfahrzeuge 1996
(Werte des Vorjahres in Klammern)

	Flugzeuge			Drehflügler	Motorsegler	Segelflugzeuge	Ballone	Sprungfallschirme	Hängegleiter	Ultraleichtflugzeuge	Gleitsegel	Sonstiges	Summe
	›5.7 to	2.0 - 5.7 to	‹2.0 to										
Unfälle	4 (3)	10 (17)	133 (158)	21 (19)	46 (57)	157 (157)	36 (41)	51 (35)	28 (30)	21 (23)	34 (39)	0 (1)	541 (580)
Unfälle mit Toten	2 (1)	2 (2)	25 (18)	2 (7)	7 (6)	6 (11)	0 (2)	5 (3)	2 (3)	4 (5)	0 (1)	0 (0)	55 (59)
Tote	14 (2)	2 (7)	52 (34)	8 (15)	9 (6)	7 (11)	0 (3)	5 (3)	2 (3)	7 (6)	0 (1)	0 (0)	106 (91)

Unfälle mit deutschen Gleitsegeln



Unfälle mit deutschen Hängegleitern



unkontrollierter Fluglage.
Die Zahl der Segelflugunfälle liegt mit 157 ähnlich niedrig wie in den Jahren zuvor. Die tödlichen Unfälle haben mit 6 einen sehr niedrigen Wert erreicht. Unfallschwerpunkte sind nicht erkennbar.
Die Zahl der Unfälle mit Ballonen ist gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen. Tödliche Unfälle sind nicht zu verzeichnen. Ein Unfallschwerpunkt war das Berühren von Hindernissen, insbesondere von Freileitungen bei der Landung.
Sowohl die Gesamtzahl der Unfälle mit Sprungfallschirmen als auch der Anteil der tödlichen Unfälle sind gegenüber dem Vorjahr angestiegen, liegen aber innerhalb des langjährigen Mittels.
Im Bereich der Ultraleichtflugzeuge sind die Unfallzahlen gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Mit 4 tödlichen Unfällen ist wieder ein ähnlich niedriger Stand erreicht wie in den Jahren vor 1991.
Auch bei den Hängegleitern und Gleitsegeln ist das Unfallgeschehen weiterhin rückläufig. Bei den Gleitsegeln ereignete sich erstmalig kein tödlicher Unfall.
Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt Braunschweig

Risiko durch Schnappkarabiner und offene Schuhösen

Sicherheitstraining über dem See, vierter Kurstag. Im ganzen Kurs wird mit Schwimmwesten geflogen, der Fluglehrer sitzt im Rettungsboot auf dem See und leitet die Übungen von dort aus über Funk. Meine Flugaufgabe: Fullstall (freiwillig). Steuerleinen einmal wickeln, ziehen bis zum Stallpunkt und durchziehen. Der Schirm kippt nach hinten weg, Pendel unter das Segel, die Arme mit den Bremsleinen gestreckt unten behalten, an den Körper gepreßt. Sobald meine Position unter der sich heftig bewegenden Schirmrosette einigermaßen stabilisiert ist, Bremsen langsam bis auf Kopfhöhe lösen, der Schirm füllt sich, jetzt fliegen lassen. »Gut gemacht«, tönt es aus dem Funkgerät, »du hast genügend Höhe, wir machen es noch mal.«
Das gleiche Procedere spielt sich ab, doch beim Lösen der Bremsen geht nur ein Arm hoch. Die linke Steuerleine hat sich in den Schnappkarabiner des Cockpit eingeklinkt! Der Schirm beginnt zu drehen. »Arme nach oben, loslassen!« - tönt es mehrmals über Funk. Ich kann nicht antworten, ich habe keine Hand zur Betätigung der Sprechtaste frei. Ich versuche, die Steuerleine freizubekommen - bei dem kleinen Karabiner mit Handschuhen ein schwieriges Unterfangen. Zudem ist der Zug auf der Leine sehr stark, der Schirm ist mittlerweile in die Vrille gefallen und beginnt stark zu eiern, ich werde unkontrolliert herumgeworfen. »Notschirm ziehen« - kommt jetzt die mehrmalige Aufforderung über Funk. Ich glaube noch an meine Chance, die Leine aushängen zu können, falle aber im nächsten Moment neben dem Tuch durch. Jetzt reicht's aber mit experimentieren, ich werfe den Notschirm.
1. Sicherheitsrisiko Schnappkarabiner: Jeder nicht verschraubte Karabiner am Gurtzeug stellt eine potentielle Gefahr dar (Kreuzgurten, Cockpit, Speedsystem, »Sicherung« von übrigen Gegenständen wie Vario und Fotoapparat). Sind jedoch solche Schnappkarabiner vorhanden, unbedingt darauf achten, daß der Schnapper gegen den Körper gerichtet ist, niemals nach außen (mein Kapitalfehler!).
Fortsetzung: Im Moment, wo ich den Notschirm werfe, bin ich in starker Drehung, habe aber offenbar nicht allzu große Sinkgeschwindigkeit. Das Notschirmpaket fällt nach unten. Bis der Schirm offen ist, hat sich der Hauptschirm weiter gedreht, das Leinenbündel des Notschirms wird einmal um mein Bein gewickelt. So hänge ich - Bein oben, Kopf unten - am Notschirm. Das Loswickeln des Leinenbündels bietet kein Problem, doch haben sich einige Fangleinen in den offenen Ösen meiner Bergschuhe verfangen, ich muß jede einzeln lösen, bis ich in normaler Stellung hänge. Dies braucht Zeit, doch glücklicherweise bin ich hoch genug. So kann ich ordnungsgemäß ins kühle Naß eintauchen und werde umgehend mit dem Rettungsboot geborgen.
Empfehlung: Bei unkontrollierten Fluglagen mit starker Drehung vor der Notschirmöffnung den Schirm wenn möglich noch einmal in den Fullstall ziehen, damit die Drehung aufhört. Nach dem Loslassen der Bremsen den Notschirm sofort werfen, bevor der Schirm die Rotation wieder aufnimmt. Achtung, nur bei genügend Höhenreserve möglich; der Höhenverlust beim Fullstall ist erheblich.
2. Sicherheitsrisiko offene Schuhösen: Bei extremen Flugsituationen können sich irgendwelche Leinen in den Schuhösen verhängen. Die Reaktion des Schirms kann brutal sein. Man stelle sich das über festem Boden und ohne genügend Höhenreserve vor...

Robert Schlegel
Aus Swiss Glider 1/97

Fly & Glide-Bericht »Stationäre Winde fürs Auto«

Im DHV-Informationsbüro für Schlepp steht das Telefon nicht mehr still, seit dem Bericht in Fly & Glide über »stationäre Winde fürs Auto«. Grund dieser telefonischen Aktivitäten ist nicht etwa die »nicht teure Winde« sondern sind die leicht nachvollziehbaren Unmutsäußerungen verantwortungsbewußter Piloten und Windenführer zu diesem gefährlichen Gerät ohne Zugkraftregelung und ohne Kappvorrichtung.
Vor der Benutzung dieses Geräts wird aus Sicherheits- und Haftungsgründen gewarnt.

Horst Barthelmes
DHV-Informationsbüro Schlepp

Drachenflieger, macht die Liegeprobe

Immer noch eine Ursache für tödliche Unfälle beim Drachenfliegen ist der Start, ohne eingehängt zu sein. Vor allem Vielflieger und Piloten mit langjähriger Erfahrung sind gefährdet. Nur die vor jedem Start durchgeführte Liegeprobe (und Sitzprobe gegen offene Beinschlaufen) kann verhindern, daß man beispielsweise wegen Ablenkung das Einhängen vergißt.

Alle Vereine im DHV

0

Ostsächsischer Fliegerclub
Steffen Radestock
Hauptstraße 29
01097 Dresden

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

Fliegerclub Eibau-Oberlausitz
Frank Urban
Promenadenring 1
02708 Löbau

Gleitschirm- und Drachenfliegerfreunde Hoyerswerda LAUBAG AIR
Comeniusstraße 25
02977 Hoyerswerda

Erster Cottbuser Drachenfliegerclub
M. Serner
Sachsendorfer Straße 10
03046 Cottbus

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

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

Drachen-Fliegerklub Ostharz
Steffen Soyka
Straße des Friedens 42
06493 Harzgerode
Tel. 039484/41582

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

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

Drachenflugverein Pouch
Olaf Näther
Krinaer Straße 4 a
06774 Schwemsal

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

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

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

Windenschleppgemeinschaft Freiberg
Uwe Kern
Bahnhofstraße 19
08468 Reichenbach

Gleitschirm-Club Chemnitz
Rene Dreiße
Körnerstraße 4
09130 Chemnitz
0172/3711335

Fliegerclub Annaberg
Uranus 30
09456 Annaberg-Buchholz

1. Drachenfliegerclub Sachsen
Dieter Sommermeier
Hauptstraße 37
09496 Satzung

Flugsportverein Schwartenberg
Roland Richter
Neuwernsdorfer Weg 11
09544 Neuhausen

1

Drachenfliegerverein Phoenix Berlin
Noack Lutz
Schönhauser Allee 73
10437 Berlin

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Berlin ›Altes Lager‹ im DCB
Roland Knupper
Buntzelstraße 91
12526 Berlin
030/6769098

Sky Gliders Gleitschirmclub Dresden
Holm Hacker
Anton-Graff-Straße 16
13,03 Dresden
0351/4592353
0351/2584502

Schleppgemeinschaft Segeletz Berlin
Claus Gerhard
Blunckstraße 12
13437 Berlin
Tel. 030/4141070
Fax 030/4146841

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

Usedomer Fliegerclub
Gert Frankowiak
Waldstraße 47
17449 Karlshagen
038371/20533

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

Luftsportverein Parchim
Mike Hacker
Ludwigshuster Straße 33
19370 Parchim
0037/85342097

2

Hamburger Drachenflieger
Evi Preiß
Reeseberg 128
21079 Hamburg
040/7644759

Gleitschirm- und Drachenflieger-Verein Schleswig-Holstein ›Milan‹
P.-Fuß-Str. 22
24106 Kiel
0431/335681

Schleswig-Holsteiner Drachenflieger
Horst Efftinge
Schauenburger Straße 83
24118 Kiel
0431/564345

Friesischer-Flieger-Club
Michael Lomako
Treidelweg 3 b
26603 Aurich
04941/959026
04941/959028

Sportverein VfL Jheringsfehn 1967
Konrad Ellgut
Borsumer Straße 4
26899 Rhede/Ems
04964/1426
04954/8709

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

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

Drachenfluggruppe Bremen Worpswede
Jakob Krose
Im Schluh 20
27726 Worpswede
04792/3379

Drachenfliegerclub Hatten
Walter Siedenburg
Kühlinger Straße 50
27777 Ganderkesee

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

Drachenfluggruppe Otterstedt
Cordes
Hauptstraße 2
28870 Ottersberg
04205/8854

3

Drachenflug Sportclub Weserbergland
Harald Bellmann
Anecampstraße 21 B
30539 Hannover

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

Drachenflieger Mühlenkreis
Andreas Thies
Essern 123
31603 Diepenau
05777/1384

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

Delta Team Mittelland
Hans Otterpohl
Asternweg 8
32051 Herford
05221/85781

Delta-Club Wiehengebirge
Postfach 22 24
32379 Minden
05731/

Club of Flying Bastards
Leopoldstraße 29
32756 Detmold

Luftsportverein Egge
Postfach 12 54
32793 Horn-Bad Meinberg

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

Drachenfliegerclub Paderborn
Drosselweg 9
33161 Hövelhof
05257/3199

Para-Sport-Club Verl
Hermann Hülshorst
Hiegersweg 1
33415 Verl
05246/8688

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

Hot Sport - Freundeskreis der Hessischen Gleitsegelschule Hot Sport
Postfach 17 50
35007 Marburg
06421/12345

Paragliding Club Marburg
Postfach 19 28
35008 Marburg

Drachenfliegerclub Ederbergland
Ernst Wetter
Burgbergstraße 14
35088 Battenberg
06452/8484

Himmelsstürmer Lahn
Im Espchen 1
35606 Solms
06442/7735

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

Flugsportverein Gleitschirmfreunde Hartenrod
Dirk Schmidt
Friedhofsweg 4
35708 Haiger

Delta-Flug Rhön
Ulrich Vormwald
Obernhausen 35
36129 Gersfeld
06051/75264

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

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

Drachenflugclub Meißner
Bernd Claus
Weinbergstraße 9
36279 Eschwege / Oberdünzebach
05651/30076
05651/12008

Drachen- und Gleitsegelverein Göttingen
V. Zamponi
Senator-Zick-Straße 4
37127 Dransfeld
05502/3764

Paraclub Lindewerra
Erhard Hasselbach
Domänenweg 7
37269 Eschwege
05651/12560

Drachenfluggruppe Börry-Weserbergland
Postfach 12 25
37616 Bodenwerder
05533/93242
05533/93244

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

Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar (HDGV)
Wilfried Janke
Leibnizstraße 4
38644 Goslar
05321/83686

1. Mitteldeutscher Gleitschirm und Drachenflieger Verein
Wolfgang Mathews
Feldweg 4
39291 Möckern
039221/428

4

Diomedea Gleitschirmclub
Bernd Gerhardter
Büttner-Straße 48
44329 Dortmund

Vestischer Drachenflieger Verein
Karlheinz Hasler
Querstraße 67
44579 Castrop-Rauxel

Club für Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen Essen
Franz Schaden
Geduldenweg 162
45549 Sprockhövel
02324/79504

Drachenfliegerclub Niederrhein
Rainer Wiedemann
Landwehrstraße 10
47574 Goch
02823/4709

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

geordnet nach Postleitzahlen

Gleitschirmclub Münsterland
Daimler-Straße 3
48308 Senden
02597/1019

Deltaclub Teutoburger Wald
Bernhard Bald
Bahnhofstraße 10
49324 Melle

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

5

Drachenfliegerclub Vulkaneifel
Ralf Wippich
Christian Schult Straße 24
50823 Köln
0221/513366

Luftsportclub Bayer Leverkusen Flugplatz
51371 Leverkusen
0214/43334
0214/401776

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

Ostwindfreunde
Gerd Rosenbaum
Stoltenhoffstraße 12
52249 Eschweiler
02403/22870
02403/34440

Windenclub Eifel Thermik
Arnim Stenke
Im Rötchen 2
52525 Heinsberg
02453/3830-07
02453/3830-17

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

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge
Edmund Plag
Poststraße 10
53547 Roßbach
02638/94337
02638/94339

Drachenfliegerclub »Mosel Falken«
Michael Müller
Peter-Wust-Straße 6
54295 Trier
0651/31427
0651/25969

Alle Vereine im DHV

Drachenflieger-Club Trier
Horst Zimmer
Fa. Bautek/ im Gewerbegebiet
54344 Kenn
06502/3060

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

Drachen- und Gleitsegelclub Nahetal
Friedhelm Merz
Bergstraße 38 a
55595 Roxheim
0671/2001

Gleitschirmsportclub Vorderhunsrück
Rainer Altenweg
Weiherstraße 2
56291 Bickenbach
06746/8871

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

Gleitschirmclub »Skyline« Westerwald
Horst Ditthardt
Hauptstraße 16
56459 Kölbingen
02663/6319

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

Mittelstreckenflieger Siegen
Eckhard Vitt
Bautenberger Straße 28
57234 Wilnsdorf
02739/6118
0271/381506

Drachen- und Gleitschirmflieger Bad Laasphe
Thomas Bauer
Am Perchacker 24
57334 Bad Laasphe
02752/7949

Drachenfliegerclub Kreis Olpe
Hugo Rameil
Starenstraße 4
57368 Lennestadt
02723/8121

WSG Stirnskopf
Eberhard Hof
Friederich-Ebert-Straße 62
57518 Betzdorf
02741/23749

Delta-Club »Magolwes«
Hans-Jürgen Grimm
Locherhofer-Straße 20
57520 Harbach

Gleitschirmclub Nordhelle
P. Buchholz
Postfach 12 11
58012 Hagen
02331/51616

Flugsport - Lennetal
Dirk Holzhauer
Schützenhof 20
58636 Iserlohn
02371/23692

AERO Club Altena-Hegenscheid Gleitsegeln / Hängegleiten
Jürgen Hoffmann
Uhlandstraße 101
58809 Neuenrade
02392/62226

Paraclub Elpe
Grassenbergstraße 5
59872 Meschede
02161/62746

Drachenfliegerclub West
Burkhard Schulte
Elleringhauserstraße 51
59939 Olsberg
02962/97070
02962/970715

Drachenfliegerclub Hochsauerland
Am Istenberg 30
59939 Olsberg
02962/2570

6

Lufthansa Sportverein
Lufthansa Basis FRA LSV
60546 Frankfurt
069-6960

Ski-Club Reifenberg, Abt. Drachenfliegen
Klaus Keller
Hof Koeppelwiese
61273 Wehrheim
06081/56927
06081/57335

Hessischer Drachenfliegerclub Main Taunus
Uli Eysel
Limburger Straße 26
61479 Glashütten
06174/934013

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

Albatros-Gleitsegelclub Untermain
Helleweg 12
63773 Goldbach
06021/550299

Drachenflugclub Miltenberg
Rudolf Heißig
Bürgstadter Straße 17
63897 Miltenberg
09371/2637

Erster Odenwälder Drachenfliegerclub
Fürth-Erlenbach
Georg Schuhmacher
Neckarstraße 43
64653 Lorsch

Drachen- und Gleitsegelclub Rhein-Main
Ulrich von Engelberg
Starkenburgring 17
64665 Alsbach-Hähnlein

Flugsportfreunde »Ourewäller Iwwefliejer«
Hansjürgen Villhard
Kirchbrombacher-Straße 31
64753 Brombachtal
06063/2395

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

Gleitschirmfreunde Untertaunus 1995
Heinrich-Hertz-Straße 4
65232 Taunusstein
06128/746203
06128/746250

Taunus-Drachenflieger
Andreas Schmidt
65582 Diez

Basaltflieger Westerwald
Fritz Dillmann
Hintermeilinger-Straße 24
65620 Waldbrunn
06436/8377
06436/6561

1. Para-Ski-Club Saar
Kremelstraße 4
66453 Gersheim
06843/91104
06843/91105

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

Drachenflugclub Saar
Helga Badem
Saarbrückerstraße 21
66687 Wadern-Büschfeld
06874/511

Gleitschirm Flieger Saar-Pfalz
Reimsbacher Straße 46
66839 Schmelz
06887/92213
06887/4665

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

1. Gleitschirm- und Drachenflieger-Verein Lemberg
Willi Kozak
Curvenstraße 8
66953 Pirmasens
06331/41300
06331/44695

1. Pfälzer Drachenfliegerclub
Peter Stasiak
Langgasse 16
67280 Quirnheim

Windenschlepp-Gemeinschaft Worms-Heppenheim
Michael Löcher
Neu-Offsteiner-Straße 62
67591 Offstein
06243/7652
06241/35964

Kurpfälzer Gleitschirmflieger Heidelberg
Peter Sandforth
Merziger-Straße 4
68309 Mannheim
0621/734703

Bergsträßler Drachenflieger
Angelika Weber-Albring
Fichtenweg 3
69184 Walldorf
06227/9623

7

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

SG Stern Gleitschirmfliegen
Jürgen Klauß
Postfach 2 26
71044 Sindelfingen
07031/907525

Gleitschirm- u. Drachenfliegerclub Weil »Schönbuch Flyers«
Rudi Kubon
Nikolaus-Lenau Platz 23
71067 Sindelfingen
07031/386629

Sindelfinger Drachen- und Gleitschirmflieger
Hans Artmann
Liebenzeller-Weg 2/1
71106 Magstadt

Drachenflugverein D`Ikarus Schwoaba
Jürgen Rüdinger
Sonnenbergstraße 31
71120 Grafenau
07033/45262

Gleitschirm- und Drachenflug Die Remstäler
Lothar Schweizer
Ginsterweg 26
71384 Weinstadt
07151/609337

Gleitsegelclub Schwäbische Alb
Rolf Mauz
Freiberstraße 4
71691 Freiberg

Gleitschirmclub Stallhawks
Stefan Lohnert
Schulhof 6
71732 Tamm
07141/606243

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

Drachenfliegerclub Starzeln
Klaus Pröpster
Weilbachstraße 23
72417 Jungingen
07477/1861

Deutscher Drachenfliegerclub Stuttgart
Reinhart Wolfer
Auf dem Steinenberg 16
72622 Nürtingen
07022/8860

Drachen- und Gleitschirmverein Südwürttemberg-Hohenzollern
Klaus Beck
Wilh.-Grimm-Weg 1
72760 Reutlingen

Drachenfliegerverein Pfullingen
Frank Feldwieser
Silcherstraße 15
72793 Pfullingen
07121/78763

Dart Flyers
Joachim Sommer
Markwiesenweg 56
72800 Eningen unter Achalm
07121/82298

Wolkenkratzer
Wolfgang Betz
Augstbergstraße 9
72818 Trochtelfingen

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

Drachenfliegerverein Geislingen
Dieter Winter
Lange-Straße 28
73092 Heiningen

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

DHC Aalen
Pflaumbach 27
73431 Aalen
07361/32489

Fliegerverein Walzheim
Harry Spangenberg
Tannhäuser Straße 5
73497 Tannhausen

Gleitschirm- und Hängegleiterverein Drei-Kaiser-Berge Waldstetten
Alfons Rack
Iglauer-Weg 1
73550 Waldstetten
07171/41779

Drachenflieger Club Staufen Donzdorf
Bruno Holtfreter
Talstraße 3
73550 Waldstetten
07162/21318

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Remstal
Silcherweg 16
73655 Plüderhausen
07181/9980510

Drachenflug Unterland
Jürgen Kuckert
Falter 1
74078 Heilbronn
07131/21102

Thermik-Flieger Flying Turtles
Gerd Schäffer
Häldenweg 22
74239 Hardthausen
07139/7387
07940/154229

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

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

Gleitsegelclub Hohenlohe
Erich Gackstatter
Speckheim 18
74575 Schrozberg
07935/8024

Paraclub Kressberg
Ulrich Früh
Feldle 7
74594 Kreßberg
07957/1271

Drachenflugfreunde Hohenlohe-Mulfingen
Horst Vorbach
Bildackerstraße 9
74673 Mulfingen
07938/7060

Club für Drachenflugsport Hardheim
Katzenmaier
Walldürner Straße 46
74736 Hardheim
06283/991

Delta-Club Mosbach
Artur Wittwer
Killersweg 19
74834 Elztal
06293/1818

Gleitschirm Club Neckar-Odenwald
Ralph Binder
Schwarzacher-Straße 5
74858 Aglasterhausen
06262/6244

1. Parafly-Club-Schwaben
Wolfgang Arnold
Hausäcker 26
75328 Schömberg
07084/7857
07051/40879

Enztalflieger Bad Wildbad
Thomas Hartmann
Freudenstädter-Straße 109
75337 Enzklösterle
07085/7802

Die Althofdrachen
Tammweg 12
76332 Bad Herrenalb

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

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

Gleitschirmclub Kraichtal
Reinhard Abel
Sternackerstraße 13
76703 Kraichtal
07250/8448

Südpfälzer Gleitschirmflieger Club (SGC)
Nordring 5
76863 Herxheim
07276/5686

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

Kinzigtäler Drachenflieger
Roland Wöhrle
Hausacher Straße 9
77793 Gutach

Drachenflugclub Windeckfalken
Willy Klumpp
Bergstraße 25
77887 Sasbachwalden

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

Gleitschirmclub Lenticularis
Birkenweg 5
78120 Furtwangen
07723/3799

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

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

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

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

Delta-Gleiter Konstanz
Andreas Herr
Kindelbildstraße 28
78467 Konstanz

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

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

Drachenfliegerverein Spaichingen
Norbert Kotschamik
Silcherstraße 20
78549 Spaichingen
07424/6172

Drachenfliegerverein Bösingen
Merowinger-Straße 6
78662 Bösingen
07404/91263
07404/91264

Gleitschirmclub Colibri
Helmut Fehr
Runzstraße 7
79102 Freiburg
0761/37569

Drachenfliegerclub Südschwarzwald
Neithard Müller
Egonstraße 41
79106 Freiburg im Breisgau

Täler Flugfreude
Bernhard Wiesler
Münster 3
79244 Münstertal
07636/260

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

Delta Team Hornisgrind
Ewald Wittenauer
Im Großacker 8
79426 Buggingen

Hängegleiter Club Region Blauen
Helmut Lutz
Lindenstraße 26
79618 Rheinfelden
07623/3971
0041/562225761

Gleitschirmclub Wiesental
Karl Wetzel
Kresselstraße 12
79674 Todtnau
07671/8867

Delta Club Condor (Wehr)
Am Bühlacker 3/1
79730 Murg
07763/4881

Drachenfliegerverein Blumberg-Immendingen
Martin Oppe
Anwandel 24
79798 Jestetten
07745/5179

d'Wälder Drachenflieger
Fritz Scherzinger
Wiesbachweg 23
79871 Eisenbach
07657/249

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

8

BMW - Luftsport
SM-220 Helmut Hagg
80788 München

bodenlos
Robert Klusacek
Am Isarkanal 24/4
81379 München
089/7238997

Münchner Alpine Drachenflieger
Bezoldstraße 6
81545 München

Albatros Paragleiter
Michael Kaunzinger
Alpenstraße 63 a
82194 Gröbenzell
08142/57466

1. Eichenauer Gleitschirmverein im Eichenauer SV
Christian Blum
Schulstraße 13 b
82234 Weßling

Drachenflugfreunde Fürstenfeldbruck
Georg Ring
Hubertusstraße 8
82256 Fürstenfeldbruck
08141/26614

Drachenfliegerclub Cumulus
Birger Jentzsch
Postfach 11 31
82351 Weilheim
08846/457

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

Delta Sport Club
Thomas Hummels
Hardtstraße 4
82436 Eglfing
08847/788
08847/690913

Windsurfer- und Drachensegler-Club Werdenfels
Wolfgang Junkermann
Postfach 19 25
82459 Garmisch-Partenkirchen
08821/68387

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

Drachenflieger-Club Mittenwald
Johann Hornsteiner
Kranzbergstraße 16
82481 Mittenwald

Ammergauer Drachenflieger
Paul Raggl
Schaffelbergstraße 8
82487 Oberammergau

Alpiner Gleitsegel Club Rosenheim
Franz Wolfram
Ottonenstraße 2
83026 Rosenheim
08031/64390

Drachenfliegerclub Bayrischzell
Hans Kober
Margaritenstraße 4
83052 Götting
08062/9100

Gleitschirmclub Inntal
Wolfgang Zagst
Aiblingerau 23
83059 Kolbermoor
08061/5082

Drachenfliegerclub Bergdohlen Brannenburg
Reinhold Speidel
Sudelfeldstraße 81
83098 Brannenburg
08034/8990

Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg
Rudel Bürger
Bichl 2
83122 Samerberg
08032/8134

Gleitschirmclub Hochries-Samerberg
Hochriesstraße 80
83122 Samerberg
08032/8796

Drachenfliegerclub Albatros Kampenwand
Bernd Gassner
Am Hofbichl 23
83229 Aschau

Drachenflugclub Achental
Peter Gasche
Enzianstraße 28
83250 Marquartstein
08641/7815

Delta Club Bavaria Ruhpolding
Herbert Hunklinger
Hochfellnstraße 17 A
83324 Ruhpolding
08663/1295

Drachen- und Gleitschirmflieger-Club Inzell
Helmut Meisinger
Schmelzer Straße 74
83334 Inzell

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

Lattenberger Flugsaurier
Andreas Weingärtler
Am Seelandl 10
83454 Anger

Berchtesgadener Gleitschirmflieger
Peter Beierl
Königseerstraße 15
83471 Berchtesgaden
08652/1490
08652/2196

«Gleitschirmgruppe» Bergwacht
Berchtesgaden
Holzlobstraße 15
83471 Schönau

Lenggrieser Gleitschirmflieger
Postfach 12 13
83656 Lenggries
08042/3375

Drachenfliegerclub Isarwinkel
Franz Bruckschlegl
Keilkopfstraße 6
83661 Lenggries
08042/3254
08042/3323

Luftsportvereinigung Greiling
Michael Melzer
Tölzer-Straße 58
83677 Greiling
08021/5551

Verein Deutscher Drachenfluglehrer
Walter Heinrich
Südl. Hauptstraße 12
83700 Rottach-Egern
08022/6333

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

Drachen- und Gleitschirmclub Tegernseer Tal
Bernd Hübner
Oettlweg 15
83708 Kreuth
08029/1482

1. Niederbayer. Gleitschirmfliegerclub
Hauptstraße 1
84189 Wurmsham
08745/404

DGFC Rottal/Inn
Heinz Münzmaier
Großkag 1
84332 Hebertsfelden

Drachenflug Altmühltal
Hans Becht
Mozartstraße 4
85101 Lenting
08456/5541

1. Gleitschirmclub Donau-Altmühltal
Josef Brems
Untere Talstraße 2
85132 Schernfeld
08422/1579

IG Drachenschlepp
Klaus Laube
Brawaweg 4
85465 Langenpreising
08762/9305

«Dasa-Sportgemeinschaft» Hängegleiten
Günther Harald
Schwalbenstraße 98
85521 Ottobrunn

Dasa-Sportgemeinschaft Ottobrunn (Paragleiten)
Ludwig Bölkow Allee 1
85521 Ottobrunn
089/60729670

Augsburger Drachenflieger
Fritz Kaulke
Rechenstraße 49
86179 Augsburg

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

Drachenflieger Dießen/Ammersee
Postfach 1362
86909 Dießen
08807/350

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

Gleitschirmfliegerclub Altenstadt
Joachim Bertsch
Raiffeisenstraße 10
86972 Altenstadt
08861/9855

Alle Vereine im DHV

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

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

Gleitschirmflieger-Gemeinschaft Immenstadt-Sonthofen
Fabian Schreiner
Marienplatz 20
87509 Immenstadt i Allgäu
08323/8590
08323/51390

Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmflieger
Josef Tichy
Margarethen 22
87527 Sonthofen
08321/86054

Oase-Pilotenclub
Peter Geg
Am Goldbach 22
87538 Obermaiselstein
08326/38036
08326/38037

d'Ostrachtaler Drachenflieger
Karlheinz Herz
Hindelanger Straße 20
87541 Hindelang
08324/2602

Ostrachtaler Gleitschirmflieger
Michael Kaufmann
Marktstraße 11
87541 Hindelang
08324/2294

Drachenflugverein mittag team
Immenstadt
Karl-Heinz Pfeil
Hochgratstraße 14
87545 Burgberg
08321/89842

Delta-Club Grünten-Rottachberg
Kaspar Reitemann
Sterklis 1
87549 Rettenberg , Oberallgäu

Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf
Erhard Lang
Postfach 13 31
87611 Marktoberdorf
08342/2600

d'Allgäuer Drachenflieger
Reinhard Mommensohn
Am Alsterberg 8
87616 Marktoberdorf
08342/4562

Schwangauer Drachenflieger
Benno Osowski
Sparkasse Ostallgäu / persönlich
Kaiser-Maximilian-Platz 3
87629 Füssen

1. Delta-Club Memmingen
Reinhard Klingberg
Kaufbeurer-Straße 56
87719 Mindelheim
08261/21465

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

Drachenfliegerclub Friedrichshafen
Jürgen Pechar
Hubenring 6
88048 Friedrichshafen

Westallgäuer Drachenflieger
Stiefenhofer
Postfach 1148
Nadenbergstr. 81
88151 Lindenberg
08381/6781

Westallgäuer Thermikzipfel
Hans-Peter Rueß
Weihers 12
88161 Lindenberg
08381/6184

IFG Gleitschirmclub Ravensburg
Hansjörg Messmer
Messhausen 68
88273 Fronreute
0751/49062

Gleitschirm-Club Ochsenhausen
Norbert Appel
Ziegelweg 11
88400 Biberach
07351/72421

Drachenflieger Alb-Donau
Erich Sauter
Am Römerweg 16
88525 Hailtingen
07371/3190

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

Flugfreunde Ulm / Donautal
Peter Felk
Steinadlerweg 11
89231 Neu-Ulm
0731/88116
0731/66776

d'schwoba schwäbische drachenflieger Erbach
Michael Funk
Kleiststraße 15
89278 Nersingen
07308/7523

1. Gleitschirmverein Burgberg
Schulstraße 73
89537 Giengen
07322/8255

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

9

Fränkische Drachenflieger Nürnberg
Karlheinz Haltner
Borkumer-Straße 30
90425 Nürnberg
0911/344872

FSC Franken
Beyrich Wieland
Traklstraße 29
90451 Nürnberg
0911/6492332
0911/4398951

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

Gleitschirmvereinigung Franken
Gerhard Steinmetz
Am Neubruch 35
90571 Schwaig

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

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

Parafly Franken
Stefan Christ
Eyerlohe 8
91589 Aurach
09804/500
09852/90844

Hesselberger Drachenflieger
Manfred Schnitzlein
Laubenzedel 45
91710 Gunzenhausen

Drachenfliegerclub Ingolstadt
Ottmar Sichert
Johannesstraße 19
91790 Raitenbuch
09147/218

Fensterbachtaler Deltaclub
Dieter Engemann
Blumenweg 2
92224 Amberg
09621/64224

1. Gleitschirm und Windenschlepp-gemeinschaft Dietfurt/Altmühltal
Heinrich Bauer
Haahöf 5
92345 Dietfurt a d Altmühl
08462/9085

Schleppdrachen- und Hängegleiter-Verein Oberpfalz
Sperlingstr. 5
92637 Weiden
0961/36659

Drachenfliegerclub Albatros Wartenberg
Franz Thoma
Amberger-Straße 123
93057 Regensburg
0941/699035
0941/699034

Gleitschirmclub Ratisbona
Helmut Rauscher
Bei der Sallermühle 17
93057 Regensburg

1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg
Jürgen Westerboer
Eichenstraße 5
93155 Hemau
0941/97274

1. Gleitschirmverein Bayerwald
Mondscheinstraße 1
93437 Furth
09973/707

Drachenfliegerclub Dreiländereck
Kollersbergerstraße 44
94051 Hauzenberg
08505/1340

Drachenfliegerclub Regental
Josef Feldmeier
Vorderbuchberg 1
94360 Mitterfels

Drachenfliegerclub Bayerwald
Leimfeldstraße 6 a
94469 Deggendorf
0991/285506

1. Niederbayerische Gleitschirmwindengemeinschaft
Franz Stiebinger
Laweg 1
94486 Osterhofen
09932/2379

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

Team Ikarus
Klaus Dürr
Pestalozzistraße 2
95326 Kulmbach
09221/3191

Drachenfliegerclub Görauer Anger
Lassock
Torweg 3
95336 Mainleus
09229/1298

Nordbayerische Drachenflieger
Horst Schrepfer
Kapellenberg 8
95509 Marktschorgast
09227/6674

1. Bamberger Gleitschirm Club
Ulrich Schmottermeyer
Am Knöcklein 14
96050 Bamberg
0951/51380

Gleitschirmverein Rennsteig
Walter Dressel
Im Geschwende 26
96337 Ludwigsstadt
09263/1237
09263/588

Oberfränkischer Hängegleiter Verein Coburg (Gleitsegelverein)
Lothar Pollach
Neuer Weg 29
96489 Niederfüllbach
09561/99824
09561/24456

Gleitschirmflieger Mainschleife
Peter Meyer
Albrecht-Dürer-Straße 59
97337 Dettelbach
09324/99994
09324/99995

Drachenfliegerclub Hammelburg
An der Holzspitze 23
97422 Schweinfurt

Rhöner Drachen- und Gleitschirmflieger
Hamberger
Kellereigasse 1
97616 Bad Neustadt
09771/3268

Gleitschirmverein »Saaletal«
Wolfram Jürgens
Am Heroldsberg 16
97762 Hammelburg
09732/79076
09732/912318

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

Frammersbacher Gleitschirmflieger
Arthur Desch
Koppeweg 6
97833 Frammersbach
09355/2562

Gleitschirmclub Markelsheim
Thomas Etzl
Kitzlesweg 6
97980 Bad Mergentheim
07931/3655

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

Luftsportverein Dolmar
Am Flugplatz 1
98547 Kühndorf b Suhl
036844/46102

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

Erster Hildburghauser Flugsportverein »Flying Toasters«
Lutz Walter
Wiedersbacher-Straße 8
98646 Gerhardtsgereuth
03685/703882

Luftsportverein Rennsteig Falken Crawinkel
Friedrichsanfang 43
99330 Crawinkel
036205/817
036205/817

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

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

Sky Club Austria
Moosheim 113
A-8962 Gröbming
089/982000

IMAGE

Auch für »bodenständige« Besucher immer eine Attraktion: das Flugfest der Ortenauer Drachenflieger am Wochenende in Berghaupten.

Drachenflieger kämpfen um den Ortenaupokal

Berghaupten (red/roh). Am Wochenende (14./15. September) findet das alljährlich von den Ortenauer Drachenfliegern veranstaltete Flugfest in Berghaupten statt. Der Ortenaupokal ist unter Drachen- und Gleitschirmfliegern sehr begehrt.

Es werden Piloten aus der gesamten Ortenau von überregionalen Gastvereinen am Samstag und Sonntag um die Trophäe wetteifern. Starten werden die Drachen- und Gleitschirmflieger mit einer Seilwinde und von der Startrampe am Kohleckle in Berghaupten.

Die Modellfliegergruppe »Grashüpfer« aus Biberach und die Modellflugfreunde aus Kehl sowie einige Ultraleichtpiloten gestalten auch dieses Jahr das Rahmenprogramm mit. Die Ultraleichtpiloten bieten die Möglichkeit für Rundflüge über der Ortenau.

Bei diesem Flugfest kommen jedoch nicht nur Könner zum Zuge: Am Samstag können Besucher unter sachkundiger Anleitung Laufübungen mit dem Drachen oder Gleitschirm machen. Am Sonntag stehen Geschicklichkeitsspiele auf dem Programm. Der Hauptpreis ist ein Rundflug mit dem Ultraleichtflugzeug. In der Tombola sind weitere Sachpreise zu gewinnen. Für die kleinen Besucher ist eine Kistenrollbahn aufgebaut. Am Samstag besteht ab 20 Uhr die Möglichkeit zum Tanz.

Für das leibliche Wohl ist gesorgt. Auch im Festzelt ist der Eintritt an beiden Tagen frei.

sabschluß der Gleitschirmflieger auf dem Hegenscheid

eisiger Kälte ganz hoch oben

a. Kalte Temperaturen en den Paraglidern des -Clubs Altena-Hegen- id nichts anhaben.

n den vergangenen Tagen tzen sie die gute Fernsicht f dem Hegenscheid, um sich m Jahresabschluß noch ein- al in die Luft zu begeben. Aus er Höhe blickten sie im Flug ber die Burgstadt.

Bei Temperaturen unterhalb des Gefrierpunktes war es auf dem Flugplatz ganz schön eisig. Für Wärme sorgten die Gleiter, indem das Schleppseil über 800 Meter Länge jedes Mal mit Körperkraft wieder ausgezogen wurde.

FREITAG, 13. DEZEMBER 199

Kalt, aber klare
ihre letzten St

Zwei Grad unter Null - das konnte die Paraglider vom Aero Club Altena-Hegenscheid am Wochenende nicht schocken. Problematischer hätten da schon die Sichtverhältnisse sein können: Im Lennetal lagen sie unter 100 Metern. Auf dem Hegenscheid allerdings herrschte strahlender Sonnenschein mit herrlicher Fernsicht. Folglich holten einige Mitglieder noch einmal ihre Gleitschirme aus dem Schrank und wagten sich entsprechend bekleidet sozusagen über die Wolken.

Unsere Sport ist in den vergangenen Jahren wesentlich attraktiver geworden. Die Fluggeräte wurden von Jahr zu Jahr leistungsstärker, sicherer und angenehmer im Handling - und das bei weitgehend konstanten Preisen. Dadurch und durch die Weiterentwicklung der Schlepptechnologie ist Fliegen heute auch im Mittelgebirge und im Flachland nicht nur möglich, sondern auch interessant unter Leistungsgesichtspunkten.

Man sollte annehmen, daß daraus ein starkes, wachsendes Interesse an unserem Sport resultiert. Doch nichts davon ist zu erkennen. Gerätehersteller und Flugschulen liefern sich einen Verdrängungswettbewerb in einem gesättigten Markt. Seit etwa 1993 geht die Zahl der Neuanmeldungen zur Flugschulung deutlich zurück. Was aber am schlimmsten ist: Das Durchschnittsalter der deutschen Drachen- und Gleitschirmflieger liegt inzwischen bei rund 38 Jah-

as lautlose Gleiten betrachten Drachenflieger als das wahre Fliegen. Der Drachenflugverein Unterland besteht jetzt 20 Jahre. (Foto: privat)

Drachenflugverein Unterland wird 20 Jahre alt

Das wahre Fliegen

Die Drachenflieger des Drachenflugvereins Unterland feiern ihr 20jähriges Jubiläum. Zwei Jahre nach dem spektakulären Erstflug des Amerikaners Mike Harker mit dem Drachen von der Zugspitze haben sich 1976 sieben Idealisten im Unterland zu einem eingetragenen Verein zusammengefunden.

Die ersten Flugversuche fanden in den heimischen Weinbergen rund um Heilbronn statt. Inzwischen ist der Verein auf über 50 Mitglieder angewachsen, die sich an jedem ersten Freitag im Monat ab 20 Uhr im HSV-Sportheim beim Wertwiesenpark treffen.

Sehr gute Kontakte werden zu den anderen Luftsportvereinen im [illegible] Seit 1983 starten [illegible] Seil- konnten mit dem Drachen mehrfach Flüge über sechs Stunden absolviert und Strecken vom Neckartal bis nach Frankreich bewältigt werden.

Regelmäßig zum Saisonauftakt an Ostern pilgern die Drachenflieger unter dem Motto „Fliegen & Kultur" auf die Alpensüdseite nach Bassano del Grappa in Norditalien. Während der Flugsaison bevölkern die Heilbronner Drachenflieger unter anderem den gesamten europäischen Alpenraum.

Für einige Mitglieder bedeutete der Drachenflug den Einstieg in die motorisierte Fliegerei mit Flugzeug oder Hubschrauber. Für die echten Freaks wird aber das lautlose Gleiten – das Verstehen und Ausnutzen der Zusammenhänge zwischen [illegible]einstrahlung und Luftströ[illegible]en technischen das wahre Flie-

In sanftem Flug über die Täler

[illegible] Flugzeug [illegible] Foto: ZD

[illegible] nahmen am Schnupperkurs teil

[illegible]rtenroder Gleitschirmtage [illegible]rliefen sehr erfolgreich

[illegible]tenrod (hh) Sehr [illegible]eich verliefen auch in [illegible] Jahr die Gleitschirmtage [illegible]er Gleitschirmfreunde [illegible]rod. Rund um die Skistand alles im Zeichen [illegible]fleger. Sogar das Wetter [illegible]te in diesem Jahr mit.

[illegible] idealen Windverhältnissen schaffte es Peter Keller [illegible]schen Start und Landung [illegible] Skihang eine Stunde und [illegible] Minuten in der Luft zu [illegible]eiben. Damit gelang ihm der [illegible]ngste Flug des Wochenendes. Auch der Schnupperkurs [illegible]es Vereins war gut besucht. [illegible]23 Mutige wagten nach einer theoretischen Einführung und Übungen am Boden erste kurze Flüge an dem Steilschirm. [illegible] allerdings in der Luft [illegible] Wer nicht bei einem Tandemflug mitzufliegen. Festgeschnallt an speziell ausgebildete Piloten konnte man so die Gegend aus einer neuen Perspektive genießen.

Nicht nur zahlreiche Vereinsmitglieder, sondern auch Freunde aus anderen Gleitschirmvereinen besuchten die Veranstaltung und ließen sich die Würstchen vom Grill schmecken.

Mit rund 100 Mitgliedern [illegible] der größte Gleitschirmverein in ganz Hessen. Die Mitglieder kommen aus der näheren Umgebung, aus Marburg, Gießen, Wetzlar und sogar aus Frankfurt. Am Skihang in Hartenrod finden die Piloten ein ideales Gelände. In den nächsten Wochen planen die Flieger ihre Vereinsmeisterschaft durchzuführen. Dazu geht es dann nach Hirzenhain.

Die Gleitschirmfreunde Hartenrod sind übrigens unter [illegible]schen auch im Internet unter http://home.t-online.de/home/dc.schlag.gs.htm prä[illegible]sent.

Unter dieser Adresse sind ständig allgemeine und aktuelle Informationen über den Verein, über die Ausbildung zum Gleitschirmpiloten sowie Informationen das Gleitschirmfliegen in Deutschland.

Toll Gleitschirmtage in Hartenrod. (Foto: privat)

ren. Für eine Sportart, die vor wenigen Jahren noch Trendsportart war, ist das ein Alarmsignal ersten Ranges.

Woran liegt das? - Die Ursachen sind vielfältig, ich nenne deshalb nur einige Beispiele. Zunächst das Sättigungsargument: Inzwischen sind die Flugsportbegeisterten der ersten Generation ausgebildet, sie haben sich mit Fluggeräten eingedeckt, deshalb ist der Gründungs-Boom vorbei. Oder das Preisargument: Flugsport ist teuer, er ist nur wenigen finanziell erschwinglich. Oder das Evolutionsargument: Drachen- und Gleitschirmfliegen sind verdrängt worden von anderen Jugend- und Natursportarten wie Inline-Skating und Mountain-Biking.

EIN SPORT FÜR LEBENSMÜDE?

All diese Argumente haben eines gemeinsam: Sie beschreiben Ursachen, die wir nicht oder nur kaum beeinflussen können.

Wenn es keine weiteren, beeinflußbaren Ursachen gibt, dann können wir uns damit abfinden, daß unser Sport langsam den Weg der Saurier gehen wird. Denn wir können es nun mal nicht ändern, daß der Gründerboom vorbei ist, und wir können den Flugsport nur in engen Grenzen preiswerter machen (darüber nachzudenken wäre allerdings sicher lohnend - einige Clubs und Flugschulen haben vielversprechende Konzepte).

Es gibt aber noch eine andere Ursache. Ich nenne sie das PR-Argument. Es beruht auf der beschämenden Beobachtung, daß nur wenige Menschen halbwegs konkrete Vorstellungen vom Drachen- und Gleitschirmfliegen haben. In Gesprächen erlebe ich das nahezu täglich. Gleitschirmfliegen wird mit Fallschirmspringen verwechselt, oder der Start wird als »Absprung« bezeichnet - offenkundig verbunden mit der schaudernden Vorstellung eines Sprungs in den Abgrund. »Da gehört aber Mut dazu«, raunen meine Gesprächspartner dann regelmäßig mit einer Mischung aus Anerkennung und Mitleid.

Ich könnte viele weitere Beispiele nennen, die alle das gleiche belegen: Es ist erschreckend wenig über unseren Sport bekannt ist. Das verhängnisvollste aber: Jeder Zeitungsbericht über einen Flugunfall bestärkt die Menschen in ihrem Urteil, daß unser Sport nur von Verrückten und Lebensmüden ausgeübt werden kann.

Wir brauchen ein besseres Image. Schön, aber wie beeinflußt man dieses Image? - Sieh Dir dazu bitte das nebenstehende Bild einer alten Frau mit Hakennase an. Möchtest Du diese Frau als Arbeitskollegin? - Warum nicht?

Sieh Dir das Bild bitte jetzt einmal genauer an: Es zeigt eine attraktive junge Dame mit Halsband und Schleier, die den Kopf von Dir abwendet. Kannst Du es erkennen?

Was ist passiert? Du hast soeben ein Beispiel für aktive Öffentlichkeitsarbeit hautnah miterlebt. Die Frau auf dem Bild ist weder eindeutig schön und jung noch eindeutig häßlich und alt. Allein meine Ankündigung: »Ich zeige jetzt das Bild einer alten Frau« hat Deine Wahrnehmung des Bildes geprägt. Oder anders gesagt: Das Vorurteil, das ich gezielt in die Welt gesetzt habe, hat verhindert, daß Du in dem Bild eine junge und schöne Frau sehen konntest.

MIT VORURTEILEN AUFRÄUMEN

Auf das Image unseres Sports übertragen bedeutet das: Wir müssen es schaffen, daß die Öffentlichkeit das Drachen- und Gleitschirmfliegen von seiner schönen Seite kennenlernt - als ästhetisch, sicher, spannend, »in«. Und: wir müssen kämpfen gegen Vorurteile wie »gefährlich, naturschädigend, out«. Unsere Zielgruppe dabei müssen junge Menschen sein. Denn ohne Nachwuchs stirbt unser Sport.

Wie funktioniert das nun in der Praxis? Die meisten berichtenswerten Ereignisse (mit Ausnahme der großen Wettkämpfe und der überregionalen Messen) finden in den Vereinen und Flugschulen, also auf lokaler Ebene statt. Ich nenne nur einige Beispiele (in Klammern habe ich dazugeschrieben, wie man dazu Pressearbeit machen kann):

- Der Clubausflug oder die Vereinsmeisterschaft (Instrument: Pressemitteilung, am besten mit guten Fotos).
- Fliegerfest mit Rahmenprogramm, z.B. mit Doppelsitzerfliegen für Fußgänger, Bewirtung am Landeplatz, Kinderbetreuung usw. (Instrument: Schriftliche Einladung mit Fototermin und Ankündigung einer Pressemitteilung, Pressemitteilung am Tag nach dem Fest).
- Filmvorführung z.B. »Starten, Steuern, Landen« für Interessierte in der Flugschule (Instrument: Schriftliche Terminankündigung für die Redakteure der Terminkalender, ein schönes Foto und ein guter Text dazu erhöhen die Chance, in den redaktionellen Teil der Blätter zu kommen.)
- Neuer Vereinsrekord (Instrument: Pressemitteilung mit Foto des Rekordhalters)
- Jahreshauptversammlung mit neugewähltem Vorstand und interessanten Daten über das Vereinsleben (Instrument: Pressemitteilung)

Natürlich gibt es nicht nur Positives im Vereinsleben. Gerade bei unerfreulichen Ereignissen ist gute Pressearbeit wichtig. Ein Beispiel:

Im Schleppgelände hat ein reifes Kornfeld gebrannt, weil das Schleppseil auf eine Stromleitung abgetrieben wurde und der Funkenflug das Kornfeld in Brand gesetzt hat. Auch hier muß man sorgfältig abwägen, ob agieren oder reagieren besser ist. In jedem Fall braucht man einen vorbereiteten Text z.B. eine Erläuterung, wie es zu dem Unfall kommen konnte, Sicherheitsvorkehrungen beim Windenschlepp, Zahl der jährlich durchgeführten Schlepps ohne besondere Vorkommnisse, Versicherungslage und Entschädigung für den geschädigten Bauern).

Die Pressemitteilung ist das Hauptinstrument der Pressearbeit. Sie ist ein fertig geschriebener Artikel, der an mehrere Redaktionen gleichzeitig geschickt wird. Die Redaktionen haben das Recht, den Text zu kürzen, redaktionell zu bearbeiten, mit weiteren Informationen anzufüttern und einen eigenen Bericht daraus zu gestalten.

Nach meiner Einschätzung ist die Chance, veröffentlicht zu werden, um so höher, je weniger die Lokalredaktion an Eigenaufwand treiben muß und je interessanter das angebotene Material ist. Gelungene Fotos sind vor allem für farbige Medien (z.B. Stadtmagazine) von besonderem Interesse.

Daß man sich nach einer Veröffentlichung der Pressemitteilung persönlich oder schriftlich bedankt, ist ebenso wichtig und fördert die Bereitschaft für die zukünftige Zusammenarbeit.

FINGERHAKELN ALS WARNUNG

Ich höre einige Vereins-Flieger bereits sagen: Wieso brauchen wir überhaupt ein besseres Image? Je weniger Flieger es gibt, desto mehr Platz haben wir in den Fluggebieten, desto weniger Streß gibt es mit Naturschutzbehörden und Kommunen und bei der Geländezulassung. Ich halte diese Philosophie für extrem kurzsichtig. Sie behindert die Entwicklung unseres Sportes und gefährdet auf lange Sicht seine Existenz, weil sie nicht an Nachwuchs denkt. Eine Population ohne Nachwuchs stirbt aus und wird verdrängt von stärkeren, dynamischeren Populationen. Das ist in der Evolutionsbiologie nicht anders als im Wettbewerb der Sportarten um öffentliche Akzeptanz. Sportarten wie Fingerhakeln oder Boseln zeigen, wo eine Sportart hinkommt, wenn sie es nicht schafft, bundesweit öffentliche Anerkennung zu finden. Es muß das gemeinsame Ziel von DHV, Vereinen, Flugschulen und Geräteherstellern sein, diese Verweigerungshaltung zu bekämpfen.

KUNST KOMMT VON KÖNNEN

Viele Vereine machen bereits vorzügliche Pressearbeit. Anderen fehlt nicht die Bereitschaft, sondern oft das nötige Wissen dazu.

Gute Pressearbeit kann man nur machen, wenn man gelernt hat, wie das geht, und wenn man weiß, wo man in schwierigen Situationen Hilfe bekommt. Hier liegt nach meiner Einschätzung eine der wichtigsten Aufgaben für die Zukunft. Wir müssen es schaffen, daß die Vereine, Flugschulen und Gerätehersteller nicht nur davon überzeugt sind, daß Pressearbeit für ein besseres Image unseres Sports nötig ist, die Verantwortlichen müssen auch die Instrumente in die Hand bekommen, die sie für eine gute Pressearbeit brauchen.

Dazu sind Trainings-Angebote nötig oder zumindest eine schriftliche Anleitung mit Mustertexten und Ablaufdiagrammen für unterschiedliche Presseanlässe. Dazu brauchen die Pressearbeiter aber einen Ansprechpartner beim DHV, der bei konkreten Fragen berät, der z.B. Textbausteine für Krisensituationen bereithält, der beim Aufbau eines Presseverteilers hilft und der Rat geben kann, wie man in Krisensituationen agiert. Der DHV will diese Aufgabe mit großer Energie angehen. Ich werde ihn dabei unterstützen so gut ich kann.

Hartmut Schlegel, 38, ist Pressereferent im Bundesministerium für Gesundheit und Gleitschirmpilot seit 1995. Er macht die Pressearbeit für den Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge und für eine Kindertagesstätte in privater Trägerschaft.

Anmerkung des DHV:
Nach wie vor werden von DHV-Vereinen initiierte positive Presseberichte mit 50 DM für die Vereinskasse honoriert. Den vielen Vereinen mit bereits vorzüglicher Öffentlichkeitsarbeit danken wir im Namen unserer Mitglieder.

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT
19.5.97 – Info Nr. 91
Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

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

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag auf Seite 74!

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

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 88, Check 96, pink/weiß, Räder, 2 Ersatztrapezrohre, VB DM 590,-. ✆ 05733/3242.

Club 15, Bj. 92, 2. Club 15 als Ersatzteilspender, viele Steuerbügel, Räder, Speedbar, DM 1.300,-. ✆ 0621/303454 o. 7491655.

Club 15, Bj. 87, o. Check, VB DM 500,-. ✆ 08751/9911 (ab 18 Uhr).

Club 15, Bj. 87, o. Check, VB DM 500,-. ✆ 08751/9911 (ab 18 Uhr).

Club 15, Bj. 87, Check Ende 97, blau/weiß/rot, Keller-Gurtzeug, Metamorfosi-Schirm, Wasmer Geschw.messer + Vario, DM 900,-. ✆ 08679/911280.

Club 15, Bj. 92, weiß/blau/orange, Charly-Kniehänger, VB DM 1.000,-. ✆ 09681/2539.

Joker, Bj. 91, Check neu, Speedbar, Räder, Kniehänger, neongelb/weiß/blau, VB DM 1.400,-. ✆ 02192/2621.

1-2

Airfex, Bj. 93, viel Zubehör, DM 3.200,-. Gurtzeug Sting, Rettung Firebird R4, DM 800,-. Vario Bräuniger Basis, DM 190,-. Integralhelm, Carbon, Gr. S, DM 150,-. Kompl. DM 4.100,-. ✆ 0941/990087 o. 08561/8178.

Calypso 165, Bj. 93, Kniehänger, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 2.800,-. ✆ 02405/93470, Fax 3702.

Calypso 165, Bj. 90, Check neu, Räder, Ersatzrohre, Bräuniger Vario, Kniehänger m. Rettung, Geschw.messer, VB DM 2.100,-. ✆ 09971/801842.

Calypso 165, Bj. 90, Speedbar, Räder, Kniehänger, Rettung, kompl. DM 2.500,-. ✆ 06134/26934.

Calypso 165, Bj. 91, Check neu, VB DM 1.800,-. Rettung u. Kniehänger VB. ✆ 08571/5662.

Delta 16, Bj. 86, Kniehänger, Rettung Parasail IV, Kevlar-Helm, Vario Flip AV, Räder, Ersatztrapez, Geschw.messer, kompl. o. einzeln., VB DM 900,-. ✆ 0711/562858.

Delta 16, Bj. 87, Räder, Kniehänger, Liegegurt, Rettung, Helm, Speedbar, Ersatzrohre, VB DM 960,-. ✆ 06196/45588.

Delta Super, Bj. 88, luftber. Räder, Ersatzbügel DM 300,-. Evtl. Madreiter-Gurtzeug, Rettung, Wasmer-Vario. ✆ 0711/6771008.

Mars 170, Bj. 90, 2 Seitenrohre, Räder, Kniehänger, Charly Rettung Sigma, Bj. 94, o. Check, VB DM 1.200,-. ✆ 0721/491076.

Nimbus 62 - Högner, Bj. 85, Ersatzbügel, o. Check, DM 600,-. ✆ 05203/5178.

Nimbus 62 - Högner, Bj. 86, o. Check, DM 300,-. ✆ 0841/980330.

Nimbus 62/15, Bj. 88, Check erf., Speedbar, DM 500,-. ✆ 0212/549758.

Perfex, Bj. 7/94, Kurzpack 180 cm, schöne Farben, Winden- und UL-Schlepptauglich, Zubehör, DM 2.600,-. ✆ 0511/2345379.

Spectrum 144, Bj. 93, 2 Ersatzsteuerbügel, Check neu, f. leichte Piloten, VB DM 2.200,-. ✆ 09147/218.

Sphinx D, Bj. 88, Check, DM 800,-. ✆ 06394/5414.

Supersport 143, Bj. 3/96, neon, Luft-Außenräder, VB DM 5.700,-. (Innsbruck). Drama Fly & Glide, 6/82 bis 12/91 und DHV-Infos. ✆ 07721/22109.

Supersport 143, Bj. 3/95, 2 Steuerbügel, Steckräder, Wettersack. ✆ 02362/81447 o. 81448.

Supersport 143, Bj. 6/93, letzter Flug 5/95 (nachweisbar), umständehalber sehr günstig abzugeben. ✆ 09193/2543.

Supersport 153, Bj. 92, VB DM 3.500,-. ✆ 0861/2261.

Supersport 153, Bj. 92, Zubehör, Skyline Gurtzeug 175 - 180 cm, Rettung, Vario XL 8000, Helm, VB DM 4.250,-. ✆ 089/1235856.

Supersport 153, 1. Flug 1995, Z3 Gurt m. Rettung, VB DM 5.500,-. ✆ 08821/82481.

Supersport 163, Bj. 2/95, OS weiß, US pink/lila, 1 Steuerbügelrohr, VB DM 5.299,-. ✆ 09901/94100.

Swing, 5 Jahre, DM 1.400,-. ✆ 07183/ 929447.

Uno, Bj. 86, Check 12/98, Speedbar, dunkelblau/hellblau/gelb, Kniehänger, VB DM 1.500,-. ✆ 06152/55992.

Uno, Bj. 89, Ersatzbügel. o. Check, DM 750,-. Kniehänger, DM 150,-. ✆ 05203/5178.

Uno, Bj. 88, Steuerrohre, Sting Integralgurtzeug (183 cm), Bj. 93, Vario, Helm, DM 1.400,-. Auch einzeln. ✆ 07136/21160.

Uno, Bj. 85, lachs/blau, Räder, Kniehänger, DM 1.500,-. ✆ 08376/1221.

Uno, Bj. 88, Speedbar, Zubehör, Rettung Sigma, Bj. 95, jeweils Check fällig, Keller Karpfen, Helm, VB DM 1.800,-. ✆ 030/3968652 o. 040/5242105.

Uno, Bj. 87, Check 98, Speedbar, Räder, DM 1.200,-. ✆ 07823/2628 (ab 19 Uhr).

Uno, Bj. 92, Kniehänger, Schirm, Klinke, kompl. DM 3.500,-. ✆ 05257/5112 o. 05231/735008.

Uno piccolo, Bj. 86, Check 6/98, Räder, Speedbar, 4 Steuerbügel, VB DM 1.299,-. Keller Karpfen-Integral (160 - 170 cm), Charly-Rettung GS 90, VB DM 590,-. Kompl. VB DM 1.700,-. ✆ 09225/95494.

Uno piccolo, Bj. 90, Check, blau/weiß, Gurtzeug Pinguin (160 - 180 cm), Schirm, Räder, VB DM 1.800,-. ✆ 0651/75647.

Uno piccolo, Bj. 88, 3 Ersatzsteuerbügel, Räder, Kniehänger, Check fällig, VB DM 300,-. ✆ 05251/408573.

Uno piccolo, Bj. 90, Check, Räder, Kniehänger, Rettung GS 95, schöne Farben, kompl. DM 2.500,-. ✆ 06221/869482.

Uno piccolo, Bj. 86, Check 8/98, Räder, Speedbar neu, 4 Steuerbügel, VB DM 1.299,-. Keller-Karpfen-Integral, 160 - 170 cm, Charly Rettung GS 90, VB DM 590,-. Kompl. VB DM 1.700,-. ✆ 09225/95494.

Uno piccolo, Bj. 90. ✆ 07191/85236.

Uno piccolo, Bj. 90, magenta/rosa/gelb, Check 12/88, Speedbar, 2 Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 1.400,-. ✆ 06144/32365.

Uno piccolo, Check bis 12/98, 5 Ersatzrohre, DM 1.100,-. ✆ 08732/6525.

Uno piccolo, Bj. 88. o. Check, Kniehänger m. Rettung Parasail, Helm Gr. 54, Leiter, Dachgepäckträger, Ersatztrapez, VB DM 900,-. Vario Afro Cumulus 8000, DM 400,-. ✆ 05632/69852.

Vektor, Bj. 92, 2 Ersatzsteuerbügel, Räder, Regenhülle, Keller-Karpfengurt 180 cm, Winter-Fahrtmesser, kompl. DM 3.900,-. ✆ 07231/17989 (ab 18 Uhr).

Vektor, Bj. 93, neongelb/pink/lila, crashfrei, Ersatzteile, VB DM 3.550,-. ✆ 02661/ 40353 (Reiner).

Vektor, Bj. 9/93, AK neongelb, US neongelb/grün/Namenszug, OS weiß, VB DM 3.500,-. ✆ 039484/41582 (WE).

Vektor, Bj. 93, neongelb/lila/weiß, Ersatzteile, Steuerbügel, Speedbar, VB DM 3.100,-. ✆ 06438/4382.

Vektor, Bj. 95, DM 4.300,-. ✆ 05136/896325.

2

Aero 145, Bj. 95, VB DM 3.000,-. ✆ 07191/85236.

Astir, Bj. 7/95, Design-Segel, Welle pink, VB. ✆ 0231/772955.

Cloud III, Bj. 83, UV neu, DM 400,-. (Kann m. Bahn versendet werden). ✆ 08333/8756.

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

Feder, Bj. 85, kostenlos. ✆ 0721/9379216 o. 31200.

Funfex, Bj. 92, Check neu, viel Zubehör u. **Ersatzteile,** VB DM 2.400,-. ✆ 0251/518179.

Funfex, Bj. 7/91, Vario, Gurtzeug, DM 3.000,-. ✆ u. Fax 089/522305.

Funfex, Bj. 7/91, Vario, Gurtzeug, DM 3.000,-. ✆ u. Fax 089/522305.

Funfex, Bj. 90, blau/pink/weiß, versch. Extras, Kurzpack, DM 1.500,-. ✆ 030/7922274 o. 08663/668 o. 2729.

Funfex, Bj. 91, Check 97, crashfrei, Supine o. liegend. ✆ 089/5023031 (dl.), 7232812 (priv.).

GT Top, Bj. 89, OS pink/weiß, US türkis/gelb/weiß, VB DM 1.300,-. Gurtzeug Delta Fly 195 cm, Bj. 89, Rettung Bj. 93, VB DM 890,-. ✆ 0711/2590-453 o. 0172/7154575, Fax 0711/2590-161.

Impuls, Bj. 87, blau/violett/weiß, 2 Steuerbügel, Check neu, VB DM 1.350,-. ✆ 07182/4334.

Impuls, Bj. 93, crashfrei, Ersatztrapezseitenrohre, Gurtzeug Skyline Different 94 f. Gr. 180 cm, Rettung Metamorfosi, Integralhelm, kompl. DM 4.250,-. Auch einzeln. ✆ 089/8599483.

Impuls, Bj. 88, Check 12/98, orange/multi, Ersatzsteuerbügel, Helm, Wasmer-Vario WHD, Räder, DM 2.000,-. ✆ 08134/7712.

Impuls, Bj. 87, rot/multicolor, Kniehänger, Ersatzsteuerbügel, Rettung, VB DM 2.200,-. ✆ 09951/5196.

Impuls, Bj. 88, o. Check, dunkelblau/regenbogen, DM 500,-. ✆ 0361/3452658.

Impuls, Bj. 89, Check 1/98, gelb/rot, Räder, Ersatztrapezseitenrohr, Gurtzeug PSR Speedy m. Rettung u. Bräuniger Vario. VB DM 2.800,-. ✆ 07181/43754.

Impuls, Bj. 87, check 12/97, crashfrei, 2 Trapezseitenrohre, VB DM 1.400,-. ✆ 089/ 32120257.

Impuls, Bj. 86, DM 700,-. ✆ 04283/8763, Fax 8777.

Impuls, Bj. 92, Kellergurt, Rettung, Vario, VB DM 3.000,-. ✆ 06432/82992.

Impuls, Bj. 89, Check 3/99, rot/weiß/multicolor, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 2.200,-. ✆ 0202/85751.

Impuls 14, Bj. 93, crashfrei, magenta/gelb/weiß, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 2.600,-. ✆ 07162/6634 (bis 18 Uhr).

Impuls 14, Bj. 93, Check neu, neongelb/weiß/neongelb, Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.400,-. ✆ 089/3113617.

Impuls 14, Bj. 90, Check, VB DM 1.950,-. ✆ 08031/34315.

Impuls 14, Bj. 12/92, viel Zubehör, VB DM 2.400,-. ✆ 0721/32277.

Impuls 14, Bj. 88, Liegegurt, Metamorfosi-Schirm, Bj. 93, Ball-Vario, Winter Geschw.messer, Uvex-Helm, Toli-Ständer, kompl. DM 2.000,-. ✆ 089/7930941.

Impuls 14, Bj. 89, Check 12/98, pink/lila, 2 Ersatzsteuerbügel, Speedbar, VB DM 1.500,-. ✆ 08857/8124.

Impuls IC, Bj. 5/92, Check neu, AK mint, US violett, OS weiß, Probeflug mögl., VB DM 2.900,-. ✆ 0172/3819540.

K 2 144, Bj. 10/91, weiß/blau/pink, Check neu, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 1.600,-. ✆ 03571/413371.

K 2 144, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.980,-. ✆ 0041/1/8561518 o. 06244/ 231.

K 2 144, DM 1.500,-. ✆ 06392/3553.

K 4, Bj. 93, AK magenta, US grau/weiß, VB DM 2.300,-. ✆ 09421/87953.

K 4 Plus, Bj. 94, AK pink, US weiß/grau, OS weiß, Check 95, VB DM 4.900,-. ✆ 07033/42445.

Laser, Bj. 6/92, AK lila, Ersatzsteuerbügel, Check 97, crashfrei, VB DM 2.800,-. ✆ 0721/469512.

Lightfex, Bj. 95, crashfrei, Stinggurt, viele Extras. ✆ u. Fax 040/4108223.

Lightfex, Bj. 95, crashfrei, Stinggurt, Rettung, Spitzenausstattung, DM 4.800,-. ✆ u. Fax 040/4108223.

Lightfex, Bj. 92, magenta/blau/pink/schwarz/weiß, Speedbar, Räder, Helm Gr. S m. Funk, Gurt Race 2 Gr. 160 - 180 cm + Rettung, Vario Flytec Data Flight AU 2015 + Geschw.messer Winter, VB DM 3950,-. ✆ 02384/1898.

Lightfex, Bj. 93, Räder, Langpacksack, Charlie Kniehänger, VB DM 3.000,-. Evtl. Tausch geg. Gleitschirm. ✆ 09131/54206.

Lightfex, Bj. 5/92, rot/weiß/regenbogenf., crashfrei, Räder, Kniehänger, Helm, DM 1.500,-. ✆ 09921/8651.

Lightfex, Bj. 92, weiß/lila/gelb, Check, Kniehänger, Rettung, VB DM 3.500,-. ✆ 08121/41586.

Lightfex, Bj. 91, Check neu, Räder, kompl. VB DM 1.950,-. ✆ 06531/94677 (Tina).

Magic Six 154, Bj. 8/91, Check neu, AK/OS weiß, US lila/pink, Basis neu, DM 2.500,-. ✆ 06447/6904 (AB).

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

Milan, Bj. 4/92, VB DM 2.900,-. ✆ 07355/1499.

Moyes XT 145, Bj. 93, 2 Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 2.800,-. ✆ 07332/3782 (abends).

Ranger HS, Bj. 80, kurzpack, VB DM 250,-. ✆ 08841/99106.

Santana, Bj. 93, VB DM 2.700,-. ✆ 08362/ 37382 (ab 18 Uhr).

Sport 167, Bj. 89, VB DM 1.700,-. ✆ 08322/6916.

Sport 167, Bj. 88, Check erf., DM 500,-. ✆ 0212/549758.

Sport 167, Bj. 88, Check 5/94, 2 Ersatzsteuerbügel, Speedbar, Räder, DM 1.000,-. ✆ 08171/28057.

Sport 167, Bj. 88, AK neongrün, crashfrei, 2 Steuerbügel, Räder, DM 800,-. ✆ 0711/7846144.

Sport 167, Bj. 90, Check 4/99, Ersatzsteuerbügel, Speedbar, Räder, crashfrei, VB DM 1.800,-. Vario m. Höhenmesser AOA Flip AV, VB DM 100,-. Zubehör zu verschenken. ✆ 0201/483542.

Sport 167, Bj. 5/91, tolle Farben, Gurtzeug m. Schirm, DM 1.500,-. ✆ 06251/690882.

Sport 167, Bj. 89, Speedbar, Räder, Check bis 10/97, DM 1.000,-. ✆ 036848/87088.

Sport 167, 1 Jahr Check, Vollmylar, VB DM 1.800,-. ✆ 08323/8140.

Sport 167, Bj. 89, Check 94, DM 1.500,-. ✆ 089/4309536.

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

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 89, Check 5/98, VB DM 1.100,-. ✆ 08041/72749.

2-3

Blitz 155, Bj. 93, US flieder/magenta/weiß, DM 2.400,-. ✆ 08141/26614.

Cross Country 155, Bj. 7/95, Winglets, VB DM 5.600,-. ✆ 07502/3728.

Cross Country 155, Bj. 6/96, VB DM 6.990,-. ✆ 08365/1024.

Ikarus 900, 984,1000, Bj. 86 o. Check, DM 650,-. ✆ 04283/8763, Fax 8777.

K 5, Modell 94, gewartet, DM 3.500,-. ✆ 08024/6615.

Klassic 13, Bj. 3/96, grau/gelb, DM 6.100,-. ✆ 089/7243433 (tags), 0172/3146660 (abends).

Klassic 14, Bj. 5/96, crashfrei, weiß/gelb/ grau, DM 7.000,-. ✆ 0212/549758.

Klassic 14, Bj. 4/95, Keller Gurt m. Parasail VI, Rettung, Uvex Integral Helm, 2 St. Flugfunkgeräte Icom IC A20, kompl. DM 5.300,-. Auch einzeln. ✆ 07121/754794 (vorm.), 07071/81144 (ab 15 Uhr).

Klassic 14, Bj. 95, VB DM 4.000,-. ✆ 0731/68208 (ab 18 Uhr).

Laminar 13, Bj. 95, AK weiß, US gelb/grün, VB DM 5.200,-. ✆ 0621/852170.

Magic 166, Bj. 84, VB DM 550,-. ✆ 08841/99106.

Merlin 148, Bj. 5/95, crashfrei, gelb/rot/gelb, DM 5.500,-. ✆ 06263/45253.

Merlin 148, Bj. 6/95, Ligagerät, AS weiß, US magenta/weiß/flieder, VB DM 5.300,-. ✆ 0041/1/856/1518 o. 06244/231.

Merlin 148, Bj. 6/95, Ligagerät, AS weiß, US magenta/weiß/flieder, VB DM 5.300,-. ✆ 0041/1/8561518 u. 06244/231.

Moyes GTR 148, Bj. 90, DM 500,-. ✆ 0711/8108580 (tags), 07332/3782 (abends).

Pamir, Bj. 91, Check 13 Monate, DM 1.950,-. ✆ 06424/964000, Fax 964002.

Sport 150, Bj. 90, Check 3/98, DM 1.600,-. ✆ 07083/4728.

Sport 150, Bj. 90, Steuerbügel, Räder, DM 1.200,-. Kevlar-Integralhelm, DM 50,-. ✆ 08808/1573 (ab 19 Uhr).

Sport 150, Bj. 90, Check bis 3/98, DM 1.600,-. ✆ 07083/4728.

UP Speed, Bj. 5/96, DM 5.600,-. Probeflug mögl. ✆ 07161/41793.

3

AT 145, Bj. 5/93, DM 2.300,-. ✆ 08362/5772 (ab 18.30 Uhr).

AT 145, Bj. 5/93, DM 2.300,-. ✆ 08362/5772 (ab 18.30 Uhr).

AT 158, Bj. 91, DM 2.000,-. Keller, 2 x Rettung Charly, DM 700,-. ✆ 08374/7524.

Blade 132, Bj. 2/95, OS weiß, US pink/weiß, crashfrei, DM 4.500,-. ✆ 07121/320697 (tags), 87508 (abends).

Bullet C 15, Bj. 94, VB DM 4.000,-. Gurtzeug Charly Pinguin f. 190 cm, VB DM 450,-. ✆ 08238/7687.

Desire 141, 1 1/2 Jahre alt, bis 75 kg, Sleeves, Ersatztrapez, VB DM 3.200,-. ✆ 08042/3080.

Desire 151, Bj. 9/94, lange Sleeves, verstärktes Achterliek, US flieder/grau, OS weiß, crashfrei, VB DM 2.999,-. ✆ 08022/67764.

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

Foil 152 Combat, Bj. 93, Sleeves, DM 2.000,-. ✆ 08731/1039, Fax 60164.

Glidezilla 150 (14 qm), DM 1.400,-. Keller Gurt DM 320,-. Rettungsschirm DM 350,-. Vario Bräuniger Alto Vario, DM 390,-. ✆ 089/7854387.

HP 170, Bj. 86, weiß, EK pink, DM 200,-. ✆ 06105/41102.

Laminar 14, Bj. 1/97, ST Mylar, VB. ✆ 06392/3553.

Laser 14, DM 1.500,-. ✆ 06392/3553.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 88, schöne Farben, 75 - 85 kg, VB DM 800,-. ✆ 09147/ 218.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 89, DM 400,-. ✆ 07083/4728.

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 89, DM 400,-. ✆ 07083/4728.

Magic Kiss 154, Bj. 91, Check 99, E-Steuerbügel, DM 1.600,-. ✆ 06221/869482.

Merlin 133, Bj. 4/96, OS weiß, US grün/violett, VB DM 5.500,-. ✆ 06531/8002 o. 3563.

Merlin 133, Bj. 9/94, crashfrei, Ersatzt., VB DM 3.990,-. Toli-Träger, DM 100,-. ✆ 089/4307090 (abends).

Merlin 133, Bj. 7/95, crashfrei, VB DM 4.700,-. ✆ 07033/45262.

Milan Racer, 3 Jahre, crashfrei, Check, VB DM 3.500,-. ✆ 06394/5414.

Milan Racer, Bj. 4/94, VB DM 3.900,-. ✆ 08032/5758.

Milan Racer, Bj. 6/94, OS u. AK weiß, US hell-/dunkelblau, VB DM 3.800,-. Charly Pinguin, Bj. 89, blau/gelb, DM 300,-. ✆ 02271/91892.

Moyes XS 142 Race Australia, Bj. 4/91, VB DM 2.000,-. ✆ 089/6515284.

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 3/93, 65 - 95 kg, AS weiß, OS Power-Rib weiß, US gelb/lila, VB DM 3.000,-. ✆ 08639/1294 o. 08724/1035 (ab 17 Uhr).

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 94, Check neu, DM 1.900,-. ✆ 036840/30159 (ab 19 Uhr).

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 91, Check bis 98, Ersatzteile, DM 600,-. ✆ 05101/58391.

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 90, DM 1.200,-. ✆ 09123/988616.

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 11/92, weiß/violett, Check Ende 97, VB DM 1.200,-. ✆ 05502/3764 (Göttingen).

Moyes XS Race 155 lt., Bj. 90, VB DM 1.700,-. ✆ 08841/99106.

New Wave, Bj. 91, weiß/pink, DM 550,-. ✆ 02591/21676.

RamAir 154, Bj. 5/96, Winglets, US leuchtgrün/grau, crashfrei, DM 4.650,-. ✆ u. Fax 07233/3961 o. 0033/493592565.

RamAir 154, Bj. 4/95, EK aramid, US magenta/lila, 2 Packsäcke, Ersatzbügel, DM 4.900,-. ✆ 02173/71858.

RamAir 154, Bj. 4/95, evtl. m. Winglets, VB. ✆ 07183/8302.

Reflex, Bj. 93, VB DM 2.800,-. ✆ 0611/840798 o. 866962.

Reflex, Bj. 95, VB DM 4.700,-. ✆ 0711/681417, Fax 6771417.

Reflex, Bj. 8/92, Räder, Ersatzbügel, Bräuniger Vario, DM 3.900,-. Evtl. Madreiter-Gurtzeug m. Rettung, Kevlar-Helm, Schleppklinke). ✆ 0711/6771008.

Saphir 17, Bj. 87, crashfrei, VB DM 700,-. ✆ 040/4224833, Fax 040/4717-6621.

Sensor 510 B-E, Bj. 90, AK rot, DM 700,-. Integralgurt Dimensione Volo u. Stöllinger HRS-10, DM 300,-. ✆ 09191/96714.

Sensor 611, Bj. 93, DM 1.200,-. ✆ 07681/ 3772.

Spirale 23, Bj. 84, Doppelsitzer, Check 94, DM 1.000,-. ✆ 08171/28057.

Vega MX, Bj. 90, Flügelrohr verbogen, DM 500,-. ✆ 08732/6525.

Vega MX, Bj. 92, Check neu, VB DM 1.900,-. ✆ 07835/65252.

Xtralite 137, VB DM 3.800,-. ✆ 0731/68208 (ab 18 Uhr).

Xtralite 137, Bj. 94, AK dunkelblau, US leuchtend grün/gelb, OS weiß m. Moyes-Aufschrift, VB DM 3.000,-. ✆ 08250/1776 (Tulzer).

Xtralite 147, Bj. 94, Vollmylar, DM 1.500,-. ✆ 07681/3772.

Xtralite 147, Bj. 2/94, US gelb/rot/grün, DM 4.800,-. ✆ 030/6765056.

Zephir CX, Bj. 87, geg. Gebot. ✆ 07191/ 85392.

Zephir CX, Bj. 89, Check, DM 1.000,-. ✆ 089/176665.

Zephir CX, Bj. 90, Check neu, VB DM 999,-. ✆ 02208/1246.

Zephir CX, Winglets, verst. Achterlick, AK schwarz, OS rot, US multi, div. Ersatzteile u. Zubehör, Regenschutzhülle, DM 950,-. ✆ 0221/7406457.

Zephir CX, Bj. 91, neonfarben, Rettung, Kellergurt 180 cm, High Tec 2, Cirrus 8000, Cockpit, DM 3.700,-. ✆ 06236/56949.

Zephir CX, Bj. 87, Kellergurt u. Rettung, geg. Gebot. ✆ 0041/31/3711448 o. 07803/40312.

Zephir CX, Bj. 90, rot/weiß/gelb, DM 1.200,-. ✆ 02431/2858.

Zephir CX, Bj. 90, Check u. UV neu, VB DM 1.700,-. ✆ 089/7192795.

Haftungsausschluß!

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

Gleitsegel

1

Black Magic 24, Bj. 91, pink/gelb, Gurtzeug, Rettung, Vario, VB DM 780,-. ✆ 0043/ 6432/7752.

Black Magic 27, Bj. 91, Check 2/99, Rettung Pro Design SC 90, Gurtzeug Charly, VB DM 1.490,-. ✆ 07143/881109.

Black Magic 27, Bj. 91, Check 2/99, DM 950,-. ✆ 07143/881109.

freeX Funiac M, Bj. 5/96, rot/gelb, Speedsystem, VB DM 3.200,-. ✆ 0761/702957.

Magic Cloud 27, Bj. 3/92, Gurtzeug Perche, Rettung Oskar, Bj. 93, VB DM 1.800,-. ✆ 02823/95838 (9.30 - 12.30 Uhr), Fax 95838.

Magic Cloud 27, Bj. 5/91, Check 1/98, Leinen neu, Perche Gurtzeug, VB DM 1.000,-. ✆ 07161/818973.

Nova Philou 23, Bj. 2/97, DM 3.500,-. ✆ 08041/3173.

Trend 21, Bj. 91, pink/grün, evtl. m. Sitzgurt Vanblon, VB DM 850,- Teö-07151/46991.

Trend 21, VB. ✆ 08074/1598.

Trend 21, Bj. 5/92, lila/pink, DM 1.000,-. ✆ 030/44651463.

Trend 21, Bj. 91, pink/grün, evtl. m. Sitzgurt Vanblon, VB DM 850,-. ✆ 07151/46991.

Trend 21, Bj. 90, orange/gelb, Sitzgurt Salewa, Bräuniger Vario Alto P II, Rettung Minitex 110, kompl. DM 999,-. ✆ 08071/3744, Fax 40910.

XC 10 (Jaguar), Bj. 90, pink/lila, VB DM 500,-. ✆ 07143/28502.

XC 10 (Jaguar), Bj. 90, pink/lila, VB DM 500,-. ✆ 07143/28502.

gebrauchtmarkt

XC 11 (Jaguar), Bj. 90, pink/lila, Check bis 7/97, Gurtzeug Firebird Pro Comfort, Rettung Flight Design, Windenschlepp-Karabiner, kompl. DM 1.100,-. ✆ 08031/95132.

1-2

Bi-Merak 42, Tandem, Bj. 10/95, VB DM 4.000,-. ✆ 07361/79475.

Boogie M (1-2), Bj. 2/96, magenta, DM 3.500,-. Gurt Action LX m. Rettung, DM 1.500,-. Alles kompl. DM 4.800,-. ✆ 08326/9533.

Corvette 26, Bj. 91, DM 500,-. ✆ 0721/613283 o. 06221/471308.

Discus 1000/80, Bj. 5/95, Gurtzeug Turtle II, integr. Rettung RS II, Schleppklinke Müller, VB DM 4.300,-. ✆ 04257/822.

Discus 1000/80, Bj. 8/94, Gurtzeug, Rettung, VB DM 3.700,-. ✆ 089/6062991.

Discus 1000/80, Bj. 10/94, pink/weiß, Check neu, DM 2.400,-. Gurtzeug Edel Force m. Rückenprotektor, DM 350,-. Rettung Charly Rev. I, DM 650,-. Kompl., DM 3.200,-. ✆ u. Fax 0391/8113826.

Dream 90/24, Bj. 91, Check neu, Gurtzeug, Rettung, Helm, VB DM 1.100,-. ✆ 07022/54017 (ab 18 Uhr).

Dream 90/24, Bj. 91, Check 12/97, DM 1.200,-. ✆ 07033/7460.

Dream 90/24, Bj. 90, VB DM 700,-. ✆ 07361/35659.

Dream 90/24, Bj. 8/90, blau/rot, kompl. m. Gurtzeug, Rettung Charly, VB DM 1.000,-. ✆ 07191/86827.

Dream 90/24, Bj. 90, Check bis 2/99, DM 950,-. ✆ 0791/43489.

Graffity Sport XL, 95 - 120 kg, Gurtzeug Perfect-Click-Integral m. Rettung Annular 27, Vario Bräuniger AV Competition, DM 4.600,-. ✆ 08803/60930.

Graffity Sport XL, Bj. 5/96, lila, VB DM 3.200,-. Gurtzeug Perche Perfect, Rettung Oskar 18, Bj. 5/96, VB DM 900,-. ✆ 07254/74114.

Graffity Sport XL, Bj. 5/96, lila, VB DM 3.200,-. Gurtzeug Perche Perfekt m. Oskar 18 Rettung, Bj. 5/96, VB DM 900,-. ✆ 07254/74114.

Grafity Large, Bj. 94, Check, magenta, DM 2.200,-. ✆ u. Fax 06132/75686 (priv.).

Grafity Large, Bj. 4/95, Check neu, lila, Rettung Columbus 18, Gurtzeug Perfect, Vario Wasmer Memory, Helm, nur kompl., DM 4.200,-. ✆ 0171/8161825.

Grafity Medium, Bj. 6/94, Check neu, Gurtzeug Vonblon, Rettung Oskar 16, DM 2.900,-. ✆ 07533/4458.

Grafity Medium, Bj. 5/93, VB DM 1.300,-. ✆ 02626/17275.

Grafity Medium, Bj. 7/93, Check 3/98, violett, DM 1.000,-. ✆ u. Fax 040/476613.

Level 80, Bj. 8/96, pink, DM 3.400,-. Gurtzeug Pro Design Integral, Bj. 93, DM 200,-. Rettung Minitex, Bj. 92, DM 300,-. Kompl. DM 3.500,-. ✆ 089/8414619.

N-Joy XL, Bj. 96, weiß/pink, VB DM 3.400,-. ✆ 05323/40522.

Nova Philou 29, Bj. 10/95, VB DM 3.600,-. ✆ 02626/17275.

P 22/31, Bj. 8/93, weiß, Speedsystem, VB DM 1.500,-. Check geg. Aufpreis. ✆ 07533/91069.

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

P 22/31, Bj. 7/94, orange, Check 1/98, DM 1.900,-. ✆ 0711/3702827.

Solution 26, Bj. 90, Gurtzeug Charly Flip, Rettung Charly Second Chance, DM 1.200,-. ✆ 08104/1268.

UP Pickup 47, Bj. 3/96, magenta, VB DM 3.900,-. ✆ 0911/617650 o. 0171/7562080.

UP Pickup 47, Bj. 11/95, Trimmer, Gurtzeug, Rettung Charly Duo 200, VB. ✆ 07572/1250.

UP Pickup 47, Bj. 95, lila/weiß, Probeflug mögl., VB DM 3.400,-. ✆ 08021/909870.

UP Pickup 47, weiß/grün, Trimmertragegurte, Probeflug mögl., VB DM 3.500,-. Gurtzeug UP Action LX, incl. Protektor u. Rettung Profile 22 (Rückencontainer). DM 900,-. ✆ 08042/3934.

UP Pickup 47, Bj. 12/95, VB DM 3.800,-. ✆ 08031/64482.

UP Pickup 47, Bj. 96, Trimmer, grün/weiß, VB DM 3.900,-. ✆ 07951/42761.

1-2G

Brizair 20, Bj. 91, DM 400,-. ✆ 0751/49853.

Flyair 950, Bj. 94, lila/pink, Check 1/98, Gurtzeug Pro-Tec, Reserve Minitex 110, VB DM 1.750,-. ✆ 08622/690 (ab 18 Uhr).

1-2 GH

Saga Large, Bj. 5/96, DM 2.900,-. ✆ 07731/62988 (priv.), 802728 (dl.).

Saga Large, Bj. 10/96, pink, SupAir Gurt, Rückenprotektor, Airbag, VB DM 4.300,-. ✆ 0671/76250.

Saga XLarge, Bj. 5/96, DM 2.900,-. ✆ 07731/62988 (priv.), 802728 (dl.).

1-2GX

P 21/27, Bj. 93, Check 2/98, DM 1.000,-. ✆ 03435/620764.

P 21/27, Bj. 92, Gurtzeug Modular, Rettung, DM 2.500,-. ✆ 07121/756853.

P 21/27, Bj. 93, VB DM 1.500,-. ✆ 089/6516193.

P 21/29, Bj. 12/93, Check 5/98, lila Icon, Gurtzeug Modular (Protektor), Rettung Minitex 110, kompl. DM 2.990,-. ✆ 09321/ 21195.

P 21/29, Bj. 92, Rettung, Gurtzeug, Helm, Bräuniger Vario, VB DM 2.500,-. ✆ 089/416247.

P 21/29, Bj. 6/92, DM 600,-. ✆ 07144/24400.

P 21/29, Bj. 92, lila, Beschleuniger, DM 1.300,-. ✆ 089/7933891.

P 22/28, Bj. 8/95, lila/weiß, VB DM 2.400,-. ✆ 089/7236870 o. 7600086.

P 22/28, Bj. 6/93, Gurtzeug, 2 Karabiner, Charly Rev. I, Schleppklinke, Checks neu, VB. ✆ 02590/915980 (rufe zurück).

2

A4 28, Bj. 9/95, gelb/orange, Fußbeschleuniger, VB DM 2.700,-. ✆ 07031/654141.

A4 28, Bj. 1/95, gelb/türkis, DM 2.400,-. ✆ 09547/6995 o. 0172/3439259.

A4 28, Bj. 93, VB DM 1.800,-. Alto Vario Basis, VB DM 200,-. UP-Gurtzeug LX m. R-Protekt u. Minitex 110, VB DM 500,-. ✆ 05246/930910 (ab 18 Uhr).

A4 28, Bj. 10/93, Check 2/98, VB DM 1.800,-. ✆ 05371/17728.

A4-25, Bj. 6/93, weiß, Check neu, VB DM 1.900,-. ✆ 0711/6770972.

Advance Alpha 23, Bj. 91, pink/gelb, Gurtzeug Supair, Rettung Sigma Minitex, DM 900,-. ✆ 0761/442323.

Advance Epsilon 26, Bj. 5/94, Check neu, Beschleuniger, türkis/pink, Gurtzeug u. Rettung, DM 2.800,-. ✆ 089/7195647.

Advance Epsilon 29, Bj. 94, gelb/lila, evtl. Gurtzeug u. Rettung. VB DM 1.750,-. ✆ 06106/644462 (bis 23 Uhr).

Advance Sigma III 27, Bj. 1/97, DM 4.200,-. ✆ 04104/3259, Fax 80175.

Nächstes Info Nr. 91 Juli 1997 Anzeigenschluß 19. Mai 1997

✂ Abtrennen oder Kopieren

gebraucht markt
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

Apache II 26, Bj. 5/93, Stammleinen neu, Beinstrecker, Check 12/97, pink, Gurtzeug Skyline Distance X, Rettung Charly Second Chance, Helm, kompl., VB DM 2.500,. ✆ 06196/29488 (abends), 502615 (tags).

Apache II 26, Bj. 93, Check 12/97, blau/weiß, Stammleinen neu, Speedsystem, DM 800,-. ✆ 07042/14203 o. 4528.

Apache II 29, Bj. 93, Check bis 8/98, Gurtzeug Vonblon, Rettung R2, Helm, Schuhe Gr. 43, kompl. DM 1.800,-. ✆ 07121/600946.

Apache II 29, DM 1.800,-. ✆ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Apollo 27, Bj. 92, Check neu, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung, Helm, Bräuniger Alto Vario Basis, DM 2.500,-. ✆ 030/4568362.

Apollo 27, Bj. 92, Check 6/98, leuchtend-gelb, DM 1.000,-. ✆ 07634/551813, Fax 551815.

Apollo 27, Bj. 92, Check neu, Rettung Charly Sec. Chance 118, Schleppklinke Müller, Gurtzeug, Rodeo, Overall Gr. 54, Helm, VB DM 2.300,-. ✆ 06138/980066, Fax 980067.

Apollo 27, Bj. 92, grün, Check 96, DM 800,-. ✆ 05066/62219.

Apollo 27, Bj. 5/92, türkis, Check, DM 650,-. ✆ 0531/314785.

Apollo medium 24, Check neu, Gurtzeug, Rettung, kompl. VB DM 1.750,-. ✆ 09503/1334.

Apollo medium 24, Bj. 5/92, Check 5/98, Gurtzeug, Rettung, Schleppklinke, Helm, DM 1.700,-. ✆ 06622/70257.

Aspect L, Bj. 6/96, m. Speed, Probeflug mögl., VB DM 3.950,-. ✆ 07131/663812 (8 - 16 Uhr), 07139/525 (abends).

Aspect L, Bj. 7/96, blau, Vonblon-Sitzgurt, DM 3.800,-. ✆ 06732/63373.

Aspect M, Bj. 5/96, türkis, 85 - 110 kg, DM 3.400,-. ✆ 06659/1455.

Aspect M, türkis/weiß, Beschleuniger, DM 4.200,-. ✆ 09131/206886 (Martin).

Aspect S, Bj. 7/96, DM 4.100,-. ✆ 08041/75665.

Aspect S, weiß/rot, Beschleuniger, DM 3.900,-. ✆ 09131/206886 (Martin).

AT 1 / 21, Bj. 5/93, grün, Check neu, 65 - 95 kg, geg. Gebot. ✆ 08444/7372.

Bliss Large, Bj. 10/93, violett, verst. Stammleinen neu, Tragegurte, VB DM 2.300,-. Gurtzeug perche Charly Rodeo, Rettung Oscar 16, VB DM 700,-. Vario Flytec 3005, VB DM 300,-. Integralhelm, Gr. L, DM 100,-. Kompl. DM 3.050,-. ✆ 07622/3649.

Bliss Large, Bj. 9/92,Check 3/98, pink/gelb, Stammleinen neu, Gurtzeug Perche Fashion Fly Integral, Rettung Columbus 16, Helm, pink, Gr. M. VB DM 2.500,-. ✆ 09131/29247 (ab 18 Uhr), Fax 09191/189996.

Bliss Large, Bj. 8/93, Gurtzeug Moskito, Rettung, Vario Bräuniger Basis, Helm u. Zeitungen, kompl. VB DM 3.200,-. ✆ 07034/20373.

Bliss Large, Bj. 93, Check bis 11/97, auf Wunsch neu, VB DM 1.750,-. ✆ u. Fax 0721/ 32093 o. ✆ 379104.

Comet CX 23, Bj. 92, Check 9/97, 80 - 120 kg, orange, VB DM 700,-. ✆ 02622/4568.

Compact 29, 1 1/2 Jahre alt, Check neu, DM 2.300,-. Gurtzeug SupAir, Rettung, DM 800,-. ✆ 089/64910813 o. 55156185.

Compact 29, Bj. 2/95, »Lady«, Check neu, Gurt Relax, Rettung Minitex 110, Vario Basis Bräuniger, VB DM 4.500,-. ✆ 07151/35025.

Compact 33, Modell 94, DM 2.500,-. Mit Gurtzeug, Reserve (STV Comet RS 34), DM 3.300,-. ✆ 08041/75665.

Compact 33, DM 1.990,-. ✆ 089/722-35587.

Compact 33, Bj. 10/95, lila/gelb/rot, DM 2.900,-. ✆ 07171/38640 (ab 18 Uhr).

Compact 33, Bj. 7/94, Check neu, Gurt Turtle Comp., Rettung Exprit III, Vario Basis Bräninger, DM 4.500,-. ✆ 07151/35025.

Compact 33, Bj. 8/94, Check neu, weiß/lila/grün, DM 2.000,-. ✆ 07084/7219.

Compact 33, Bj. 1/95, Check neu, Dm 2.900,-. ✆ 07031/604754.

Compact 33, Bj. 4/96, VB o. Tausch geg. Compact 31. ✆ 08320/1228.

Compact 33, Bj. 6/94, Gurtzeug Ailes de K Primo, Rettung Charly Second Chance. VB. Auch einzeln. ✆ 07152/28575.

Compact 35 D, Bj. 94, lila/grün, Check 4/96, Rettung Charly Rev. II, Gurtzeug Force, Helm, kompl. DM 3.150,-. ✆ 089/6125692 o. 0171/3032903.

Compact 35 D, Bj. 5/95, grün/lila, DM 2.800,-. ✆ 06102/1552 o. 0172/6316341.

Corrado 13, Bj. 90, blau/gelb, o. Check, zu verschenken zur Deko. ✆ 0711/579357.

Discus 2000/90, Bj. 93, Check 2/97, blau/gelb, DM 1.500,-. ✆ 0711/317392 (abends).

Discus 2000/90, Bj. 94, DM 1.800,-. ✆ 07471/16714 (ab 18 Uhr).

Discus 2000/90, Bj. 3/94, Check 3/96, DM 2.222,-. Mit Rettung Minitex u. Gurtzeug DM 2.555,-. ✆ 089/72242418 (dl.), 655339 (priv. - Clemens).

Dream 24 3 Tragegurte, Bj. 91, Gurtzeug, Check bis 11/98, DM 800,-. ✆ 07024/55395 (ab 19 Uhr).

Dream 90/22, Bj. 92, Check 6/98, 3 Tragegurte, VB DM 600,-. ✆ 0202/448482 (ab 20 Uhr).

EQ Sport 24, Bj. 10/91, lila/pink/schwarz, Check 4/98, VB DM 850,-. ✆ 07143/28502.

EQ Sport 24, Bj. 10/91 lila/pink/schwarz, Check 4/98, VB DM 850,-. ✆ 07143/28502.

EQ Sport 26, Check bis 2/97, grün/orange/schwarz, Rettung Oskar 18, Gurtzeug Perche Integral. ✆ 06201/58308 (Klaus).

Frantic Plus L, Bj. 96, lila/gelb, VB DM 3.400,-. ✆ 089/7901896 (abends), 08151/28070 (tags - Herr Neumann).

Frantic Plus L, Bj. 6/95, VB DM 2.700,-. ✆ CH-41075/3843161.

Frantic Plus M, Bj. 5/95, gelb/lila, Check neu (3/99), DM 2.800,-. ✆ 0711/582703.

Frantic Plus M, Bj. 5/96, weiß/orange, VB DM 3.500,-. ✆ 08678/7260.

Frantic Plus M, Bj. 5/96, weiß/orange, VB DM 3.500,-. ✆ 08678/7260.

Frantic Plus S, Bj. 4/96, rot/weiß, DM 4.000,-. ✆ 0203/447813.

freeX Frantic L, Bj. 6/95, rot/weiß, DM 3.000,-. ✆ 06202/23676.

freeX Frantic M, Bj. 5/95, weiß/orange, Gurtzeug Flight Design, VB DM 2.600,-. Evtl. m. Rettung. ✆ 07129/4821.

freeX Frantic M, Bj. 2/95, lila/gelb, DM 2.400,-. ✆ 06106/9313.

freeX Frantic S, Bj. 6/95, lila/gelb, DM 3.000,-. Gurtzeug Montana m. Protektor, Rettung Charly Rev., Vario, Integralhelm, DM 1.000,-. ✆ 089/8414656.

freeX Frantic S, Bj. 7/95, rot/weiß, Beschleuniger, DM 3.500,-. ✆ 0221/738331 o. 0172/9446698.

G-Sport L, Sonderdesign, DM 2.500,-. ✆ 08191/46154 (ab 19 Uhr).

G-Sport L, Bj. 6/95, weiß/lila, Gurtzeug Paratech AC, Rettung, Vario Skybox, DM 2.950,-. ✆ 030/8173667, Fax 8171238.

G-Sport L, Bj. 95, VB DM 1.100,-. ✆ 08362/7804 (Mathias).

G-Sport L, Bj. 10/95, lila/weiß, evtl. auch Tausch geg. Schirm (65 - 85 kg). ✆ 0221/95443422 o. 02206/5480 (abends).

G-Sport L, Bj. 6/95, weiß/pink, VB DM 1.900,-. ✆ 089/527106.

G-Sport L, Bj. 11/95, gelb/weiß, DM 1.990,-. ✆ 08191/6037.

G-Sport L, Bj. 11/95, VB DM 2.350,-. ✆ 08586/6861.

G-Sport XL, Bj. 11/95, lila, DM 2.900,-. ✆ 08321/82555.

G-Sport XL, 1 Jahr alt, DM 2.900,-. ✆ 08321/82555.

G-Sport XL, Bj. 10/95, VB DM 2.200,-. ✆ 0661/603462 o. 602810.

G-Sport XL, Bj. 8/95, DM 2.000,-. Vario Bräuniger Basis, DM 350,-. ✆ 08248/7600 o. 0172/8220699.

Galaxy, Bj. 2/97, Doppelsitzer, DM 4.200,-. ✆ 08651/8932.

Galaxy, blau, DM 4.500,-. ✆ 07732/971814 (tags), 971816 (abends).

Genair 24, Bj. 90, Gurtzeug Air Bull, kompl. DM 390,-. ✆ 06171/51243.

Karat 23 c, Bj. 5/91, lila/pink, VB DM 1.100,-. ✆ 0431/335681.

Marlin 23, Bj. 7/95, blau/weiß, DM 2.400,-. ✆ 08362/81768.

Marlin 23, Bj. 6/95, pink, VB DM 1.700,-. Gurtzeug Skyline Distance X, DM 100,-. Salewa Jet Helm, DM 40,-. ✆ 07463/57199.

Marlin 26, Bj. 94, blau/weiß, Speedsystem, Check bis 2/98, VB DM 1.900,-. Gurtzeug CC-Top, Funk- u. Fototasche, Protektor, Rettung, kompl. DM 2.800,-. ✆ 089/30778981.

Marlin 26, Bj. 5/95, violett/weiß, Speedsystem, VB DM 1.800,-. ✆ 07432/15220.

Marlin 26, Bj. 94, violett/weiß, Speedsystem, Gurtzeug, evtl. m. neuem Check, DM 2.000,-. ✆ 0221/5501127.

Marlin 29, Bj. 8/94, Schalensitz m. Speedsystem, Rettung, Check neu, VB DM 3.800,-. ✆ 0821/481053..

Mavi 26, Bj. 92, Check neu, evtl. mit Rettung Parasail, Gurtzeug. ✆ 07236/8002.

Haftungsausschluß!

Jede Haftung des DHV und seine Mitarbeiter aufgrund der Veröffentlichung des Gebrauchtmarkts 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, m. Beschl., DM 2.900,-. ✆ 07672/1089.

Merak 29, Bj. 3/96, flieder/orange, DM 3.650,-. ✆ 08035/99780.

Merak 31, Bj. 10/96, pink/weiß, DM 3.900,-. Gurtzeug Skyline Supersede, neues Modell m. Doppelkappenrettung, DM 1.100,-. ✆ 08652/64266.

Mistral 27, Bj. 96, lila, VB DM 3.600,-. ✆ 0761/25057.

Mistral 27, Bj. 96, blau, VB DM 3.900,-. Minitex 110, Vonblon Liga, Flytec 3010, VB. ✆ 08323/51740 (abends).

Mistral 30, Bj. 96, VB DM 3.800,-. ✆ 0761/25057.

Mistral 30, Bj. 4/96, DM 3.500,-. Gurtzeug Vonblon Ceta m. Protektor, VB DM 500,-. 2 m/70 cm Funkgerät, DM 500,- + 350,-. Stabo LPD 11 (lizenzfrei), DM 180,-. ✆ 07528/97494 (AB/Fax).

Nova Axon 26, Bj. 97, DM 4.200,-. ✆ 07333/6392.

Nova Phocus 29, Bj. 11/94, blau, Check neu, VB DM 2.000,-. ✆ 02166/611840 o. 611278.

Nova Phocus 29, Bj. 10/94, Check neu, DM 2.500,-. ✆ 07361/79475.

Nova Phocus 29, Bj. 3/95, Check neu, gelb/grün, VB DM 2.950,-. ✆ 07134/13374 (ab 19.00 Uhr).

P 40/26, Bj. 91, Check, Gurtzeug, Rettung Minitex, kompl., VB DM 2.500,-. ✆ 0214/43334, Fax 401776.

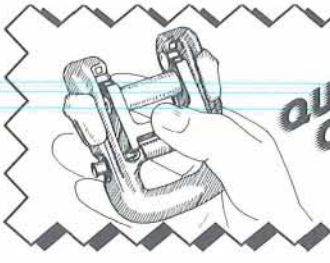
P 40/26, Bj. 93, pink, Speedsystem, Check 11/97, VB DM 1.599,-. ✆ 0172/9620205 (Raum Stuttgart).

P 40/26, Bj. 93, pink, DM 1.000,-. Perche Perfekt , DM 400,-. ✆ 06203/922091, Fax 922092.

P 40/26, Bj. 4/93, DM 1.200,-. ✆ 07361/79475.

P41 31, Farbe C, AZ, Turnpoint, Paratech Winteranzug XL, Maindl 11, Sky Box, VB DM 5.400,-. ✆ 02682/969576.

Anzeige



QUICK-OUT

Trennkarabiner

- Schnelltrennung bei Starkwind-Landungen
- Abtrennen des Gleitschirms nach Notschirmöffnung
- Trennung bei Notlandungen (Wasser, Baum, Boden)
- 160 g leicht, Einzelstück-geprüft 2000 kp

Quick-Out Trennkarabiner Stück DM 76,-
Fußbeschleuniger-Trennsystem Paar DM 39,-

Gratiskatalog

FINSTERWALDER & CHARLY

Pagodenburgstr. 8, 81247 München, ☏ 089-8116528, Fax -8144107

gebrauchtmarkt

P41 31, Bj. 1/96, OS gelb, VB DM 3.600,-. ✆ 08362/38266.

P41 31, Farbe C, AZ, Turnpoint, Paratech-Winteranzug XL, Maindl 11, Sky Box, VB DM 5.400,-. ✆ 02682/969576.

Phocus 26, Bj. 7/95, weiß/pink, VB DM 3.700,-. ✆ 08041/785788.

Phönix 125, Bj. Ende 92, 65 - 85 kg, grün, VB DM 1.400,-. ✆ 07961/53774.

Phönix 125, Bj. 9/92, VB. ✆ 08171/22775.

Phönix 28, Bj. 92, kompl. m. Rettung Charly II, Sitzgurt Vonblon Integral, Helm, DM 1.500,-. ✆ 05631/2569 (ab 18 Uhr 64365), Fax 4306.

Phönix 28, violett, DM 3.000,-. ✆ 07961/ 53774.

Saber L, DM 3.750,-. Gurtzeug DM 250,-. Bräuniger Alto Vario DM 390,-. Rettung Perche, Oskar 18, DM 620,-. ✆ 089/7854387.

Saber L, Bj. 9/96, Sonderfarben, VB DM 4.000,-. ✆ 07252/85472.

Saber XL, DM 3.900,-. ✆ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Sensor XL, Bj. 6/95, Sonderfarbe lila/gelb, DM 2.800,-. ✆ 07144/24400.

Sonic Large, Bj. 11/96, blau, VB DM 3.650,-. ✆ 089/7854387.

Sonic Large, Bj. 3/96, pink, DM 3.300,. ✆ 07724/1808.

Sonic XLarge, Bj. 4/96, weiß, VB DM 2.800,-. ✆ 08191/46154 (ab 19 Uhr).

Sonic XLarge, Bj. 4/96, blau, VB DM 3.700,-. Integralgurt Tigra m. Rettung Anubar 22, Bj. 96, DM 1.350,-. ✆ 08334/552.

Sonic XLarge, Bj. 6/96, VB DM 3.400,-. ✆ 07652/6195 (ab 19 Uhr).

Soul L, Bj. 96, lila/weiß, Gurtzeug Sup Air m. Protector, Rettung Charly Second Chance 118, VB DM 5.300,-. ✆ 08652/2635.

Soul M, Bj. 6/96, grün/weiß, VB. ✆ 08022/75256.

Space 22, Bj. 93, pink, Check 6/98, VB DM 2.350,-. ✆ 09225/95494.

Space 22, Bj. 93, pink, Check bis 6/98, VB DM 2.350,-. ✆ 09225/95494.

Space 22, Bj. 3/93, Check neu, lila, DM 1.250,-. ✆ 07034/8570.

Space 22, Bj. 93, pink, Rettung Charly Rev. Doppelk., kompl. DM 1.500,-. ✆ 08662/8678.

Space 24, Bj. 10/93, Check 2/98, Speedsystem, Moyes CC-Top Integral m. Rückenprotektor u. Taschen. VB DM 2.300,. ✆ 08106/7909, Fax 32860.

Space 24, Bj. 6/92, gelb, Check 5/98, VB DM 1.200,-. ✆ 08821/76540.

Space 24, Bj. 93, violett, Kappe m. Packsack, VB DM 750,-. ✆ 0721/9379216 o. 31200.

Space 24, Bj. 93, pink, Kappe m. Packsack, Check neu, DM 1250,-. ✆ 08021/9667.

Space 24, Bj. 93, Check neu (2/99), türkis, Gurtzeug Liga Integral, Rettung Champion 34, Vario Flytec 3005, Windmesser, DM 2.900,-. ✆ 0721/358159 (vor 9 Uhr o. abends).

Space 27, Bj. 93, Check 96, lila, DM 1.350,-. ✆ 069/381328.

Space 27, Bj. 5/93, Check bis 11/97, geg. Gebot, Gurtzeug Edel Force, DM 200,-. Silva Kompaß m. GS-Halterung, DM 150,-. ✆ 08020/591 (tägl. ab 18 Uhr).

Space 40 Tandem, Bj. 94, DM 2.500,-. Gurtzeug Montana mit Protektor, DM 400,-. Aircotec Alibi II, VB DM 300,-. ✆ 089/4605558.

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 92, Check neu, pink, VB DM 950,-. ✆ 08039/5859, Fax 5255.

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, pink/weiß, VB DM 1.300,-. ✆ 08857/9353.

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 92, Check, Reserve, Gurtzeug, kompl. DM 1.800,-. ✆ 07082/6208.

Stellar 35, Bj. 4/93, VB DM 1.200,-. ✆ 02931/16213.

Stellar 35, Bj. 9/93, Speedsystem, grün, Check auf Wunsch, VB DM 1.600,-. ✆ 08324/452.

Super Space L, 2 Jahre, pink, Check neu, VB DM 3.000,-. ✆ 089/1489-5116 (dl.), 08026/58530.

Super Space L, 2 Jahre, pink, Check neu, VB DM 3.000,-. ✆ 089/1489-5116 (dl.) o. 08026/58530.

Super Space L, Bj. 95, weiß, VB DM 2.800,-. Gurtzeug Edel Force, DM 200,-. ✆ u. Fax 07268/8458.

Super Space M, Bj. 1/96, blau/gelb, DM 2.999,-. ✆ 0511/232454 o. 030/3234124.

Super Space M, Bj. 9/95, weiß, Energy-Design, DM 2.500,-. ✆ 08678/7260.

Super Space M, Bj. 10/96, türkis/lila, Energy Design, DM 3.400,-. ✆ 089/38225682, priv. 4391119.

Synto 27, Bj. 6/96, mint/weiß, VB DM 2.800,-. Evtl. Gurtzeug Moskito TX. ✆ 030/ 4513119.

Twist 28, Bj. 90, Rettung, Gurtzeug, DM 1.800,-. ✆ 06034/5638.

Twist 28, Bj. 92, weiß, Gurtzeug, Rettung, VB DM 950,-. ✆ 02309/1091.

Vision L, Bj. 96, brombeer/weiß, Schutzhülle, Packsack. ✆ u. Fax 02923/209.

Vision L, Bj. 6/94, blau, Check neu, DM 2.000,-. ✆ 089/337720 o. 09651/3597.

Vision L, Bj. 5/95, DM 2.800,-. ✆ 089/566753 o. 7409332.

Vision L, Bj. 94, pink, bei Kauf neuer Check, DM 1.800,-. ✆ 06147/2267.

Vision L, Bj. 11/94, lila, Check neu, DM 2.300,-. ✆ 07404/91146.

Vision L, Bj. 95, DM 2.900,-. ✆ 06171/51243.

Vision L, Bj. 10/94, pink/weiß, Check, DM 1.900,-. ✆ 0831/564784.

Vision L, Bj. 2/95, weiß/violett, DM 2.500,-. ✆ 07056/1336.

Vision M, Bj. 4/95, magenta, DM 2.500,-. Fax u. ✆ 02203/81208.

Vision M, Bj. 94, lila/weiß, Check neu, Beschleuniger, Probeflug mögl., VB DM 2.900,-. ✆ 08171/20472.

Vision M, Bj. 95, violett, Gurtzeug Montana, Vario Bräuniger Basis, Rettung Charly, kompl. DM 2.950,-. ✆ 08847/1496 o. 227.

Vision M, Bj. 7/94, blau/weiß, Check neu, DM 2.250,-. ✆ 0171/3686508.

Vision M, Bj. 8/94, blau/weiß, Check, Gurtzeug Woody Valley m. integr. Protektor, Rettung, Helm, Alto Vario P II, DHV-Info, Drama u. Gleitschirm-Hefte, DM 3.100,-. ✆ 07171/68245.

Vision M, Bj. 10/94, lila, Check neu, DM 1.999,-. ✆ u. Fax 0711/338758.

Vision M, Bj. 5/95, petrol/weiß, VB DM 2.800,-. ✆ u. Fax 07303/5581 o. ✆ 3513.

Vision M, Bj. 5/95, petrol/weiß, VB DM 2.150,-. ✆ u. Fax 07303/5581 o. ✆ 3513.

Vision S, Bj. 5/94, pink, Gurtzeug Charly Husky, Rettung Charly Second Chance, 96, DM 2.700,-. ✆ 08042/98910.

Vision S, Bj. 6/95, orange. ✆ 08106/8229.

Zenith 28, Bj. 91, Check, Gurtzeug Firebird Comfort, DM 800,-. ✆ 07251/60289.

Zenith 28, Bj. 3/93, pink/lila/gelb, Check 1/96, Vonblon Gurtzeug, integr. Rettung Champion 29, Helm, kompl. VB DM 2.000,-. ✆ 030/4331778.

2E

Comet CXA 24, kl. Packmaß, Stammleinen neu, Gurtzeug, Rettung Charly Second Chance, kompl., DM 500,-. ✆ 07541/57907.

2G

Apache 23, Bj. 6/92, lila/weiß, Beschleunigungssystem, Sitzgurt, Rettung Charly, Bräuniger Vario SP, kompl. VB DM 2.100,-. Auch einzeln. ✆ 08203/1338.

Apache 23, Bj. 92, gelb/weiß, 50 - 75 kg, Gurtzeug Perche + Charly, DM 1.500,-. ✆ 0043/4842/6848.

Apache 23, Bj. 5/92, lila, DM 500,-. ✆ 0911/532661.

Apache 23, Bj. 93, gelb, Gurtzeug Sitting Bull, VB DM 1.500,-. Overal Skyline, rot, Gr. S, DM 300,-. ✆ 07724/7441 o. 6390.

Apache 26, Bj. 92, blau/weiß, Stammleinen neu, DM 850,-. ✆ 07351/28586.

Apache 26, Bj. 92, pink, Check u. Leinen, Gurtzeug Sitting Bull, VB DM 950,-. ✆ 07253/6730.

Apache 26, Bj. 8/92, pink, Gurtzeug Sitting Bull Lite, Parasail Rettung Esprite Lite, Bräuniger Vario, VB DM 2.200,-. ✆ 05225/1667.

Apache 26, Bj. 5/93, lila, Check 3/98, Gurtzeug Sitting Bull, VB DM 1.400,-. ✆ 08861/66924 o. 08867/93103.

Apache 29, Bj. 3/92, lila/weiß, Check, Stammleinen neu, VB DM 900,-. ✆ 07141/378540 o. 07144/16205 (abends).

Apache 29, pink, Gurtzeug Sitting Bull XL, Protektor Firebird Kevlar, Rettung Ställinger

Anzeige

HRS, Check, Probeflug u. Einweisung mögl., kompl. DM 2.200,-. ✆ 0231/975114-0 o. 089/60853639.

Cruisair 29, Bj. 93, pink, 80 - 100 kg, DM 1.300,-. ✆ 0043/4842/6848.

Flyair 1000, Bj. 92, 1 1/2 Jahre Check, Gurtzeug, Rettung Charly Revolution, VB DM 1.600,-. ✆ 0911/7849919 o. 09131/66320.

Flyair 1000, Bj. 12/93, lila/rot, Check 1/98, Gurtzeug AdK Primo, Helm, DM 1.200,-. ✆ 0611/691462.

Flyair 1000, Bj. 12/93, lila/rot, Check 1/98, Gurtzeug AdK Primo, Helm, DM 1.200,-. ✆ u. Fax 0611/691462.

Synto 30, Bj. 3/96, flieder/weiß, DM 2.500,-. Evtl. Gurtzeug Moskito TX. ✆ 030/4513119.

2 GH

Paratech P60 27, Bj. 8/96, orange, DM 3.000,-. ✆ 08321/84488.

Soul S, Bj. 1/97, DM 4.000,-. ✆ 07361/ 79475.

2-3

Advance Omega III/29, Bj. 1/96, lila/gelb, VB DM 4.100,-. ✆ 08633/6103.

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, weiß/lila, DM 2.690,-. ✆ 07328/6798.

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, grün/orange, VB DM 2.800,-. ✆ 07321/ 51279.

Advance Omega III/29, Bj. 3/96, lila/gelb, Check neu, DM 3.600,-. VB DM 07821/9493-0, Fax 9493-20.

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, lagoon, DM 2.800,-. ✆ 0172/8216158.

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, DM 2.800,-. ✆ 07361/79475.

Advance Omega III/29, Bj. 4/96, lila/gelb, DM 3.500,-. ✆ 06151/61108.

Aerologic 51, Bj. 7/93, Sonderfarbe, Check neu, Rettung, VB. ✆ 07121/321889.

Aerologic 51, rot, HMA-Leinen, VB DM 1.500,-. ✆ 07531/66217 o. 50281.

Aerologic 55, Bj. 9/94, lila, Leinensatz u. Trimmer neu, Check auf Wunsch, VB DM 1.200,-. ✆ 0911/617650 o. 0171/7562080.

B3-26, Bj. 94, Leinensatz neu, VB DM 1.250,-. ✆ 08041/1753.

Barracuda 28, Bj. 4/94, lila, Check 8/98, VB DM 900,-. ✆ 08362/1869 (Mathias).

Barracuda 28, Bj. 94, VB DM 600,-. ✆ 08362/7804 (Mathias).

Barracuda 31, Bj. 4/94, DM 1.000,-. ✆ 08656/1665.

Finesse, Bj. 4/95, VB DM 2.500,-. ✆ 07141/57190.

Finesse, Bj. 7/95, DM 2.600,-. ✆ 089/4309141.

Finesse, Bj. 29, Bj. 94, DM 2.800,-. ✆ 07150/41570.

G-Sport M, Bj. 8/95, gelb, DM 1.900,-. ✆ 08243/1621.

G-Sport M, Bj. 7/96, DM 2.500,-. ✆ 0172/8220675.

G-Sport M, Bj. 4/96, weiß/pink, DM 2.500,-. ✆ 08363/1468.

Genesis M, Bj. 6/95, Check neu, VB DM 1.500,-. ✆ 0941/25607.

Katana 55, Bj. 93, Sonderfarbei weiß / roter Blitz, DM 800,-. ✆ 08821/58056.

Nova Xyon 24, Bj. 4/96, VB DM 3.900,-. ✆ 06321/2343 o. 06341/ 60858.

Nova Xyon 26, Bj. 8/96, blau, DM 3.600,-. Gurtzeug Skyline Supersede, DM 350,-. ✆ 08367/1330.

Nova Xyon 26, Bj. 12/95, lila/weiß, DM 2.900,-. ✆ 089/60814232 (dl.), 08093/2986 (priv.).

Nova Xyon 26, Bj. 3/96, blau/weiß, DM 4.000,-. ✆ 08041/785788.

Nova Xyon 26, Bj. 6/96, blau/weiß, DM 4.300,-. ✆ 089/4605558.

Nova Xyon 28, DM 4.000,-. ✆ u. Fax 06132/40660.

Nova Xyon 28, Bj. 4/96, lila, DM 4.500,-. ✆ 07404/91146.

Nova Xyon 28, Bj. 96, weiß/blau, DM 3.400,-. Oder Tausch geg. Xyon 26. ✆ 08821/58899.

Nova Xyon 28, Bj. 4/96, lila, DM 3.900,-. ✆ 07404/91146.

Prisma 29, Bj. 93, rot, VB DM 1.300,-. ✆ 089/4544-1226 o. 08231/86147.

2-3G

Challenger Classic 23, Bj. 93, gelb/lila, Gurtzeug, Rückenprotektor, VB DM 950,-. ✆ 06021/12389.

Challenger Classic 23, Bj. 7/93, grau/ lila, VB DM 700,-. ✆ 06023/4287.

Corrado Challenger 23, Bj. 91, Check neu, VB DM 1.500,-. ✆ 08131/80461 o. 089/8899-4183.

Flash 47, lindgrün, Check bis 7/98, DM 1.100,-. ✆ 09374/2511.

Flash 47, Bj. 92, lila - gelber Blitz, VB DM 900,-. ✆ 05371/17728.

Genair 224, Bj. 5/91, DM400,-. ✆ 07022/36349.

Genair 224, Bj. 92, Rettung Minitex Sigma, Gurtzeug Ailes de K Primo, Helm Fly, Gr. S, DM 1.750,-. Auch einzeln. ✆ 07222/25956.

Genair 226, Bj. 6/90, pink/grün, Air-Bulle-Gurtzeug, DM 400,-. ✆ 07034/8570.

Genair 226, Gurtzeug Air Bulle, DM 500,-. ✆ 06261/63196.

Genair 226, Bj. 91, Check 94, Air Bulle Gurtzeug, DM 700,-. ✆ 08171/28057.

ZX X-large, Bj. 5/91, pink, Charly Gurtzeug Protekt, Rettung SC 118 (Passiv), Vario Bräuniger LCD II, DM 999,-. ✆ 08862/8950.

2-3GH

Sector L, Bj. 1/97, gelb/lila, DM 4.200,-. ✆ 08191/6037.

2-3GX

Meteor Gold 28, Bj. 92, DM 1.500,-. ✆ 08651/65278, Fax 71294.

3

Advance Omega III/32, Bj. 3/95, lila/weiß, Check 1/98, VB DM 2.900,-. ✆ 07351/72421.

Advance Omega III/32, Bj. 5/95, grün/lila, DM 2.300,-. ✆ 09402/6285.

Contest 48, Bj. 5/95, weiß/türkis, Check neu, VB DM 1.800,-. ✆ 08046/8652 (abends), Mobil: 0172/7213544, Fax 08046/8029.

Energy M, Bj. 9/95, weiß/lila/gelb, DM 2.900,-. ✆ 08243/1982.

Energy M, Bj. 4/96, DM 2.500,-. ✆ 07531/77016.

Energy XL, Bj. 8/95, gelb/lila, VB DM 2.200,-. ✆ 08652/3565.

Energy XL, Bj. 5/95, Wettkampfbeleinung (Technora), VB DM 1.500,-. ✆ 08651/8932.

Etoile 24, Bj. 90, pink, ✆ 08106/8229.

F1-24, Bj. 89, rot/grün, VB DM 200,-. ✆ u. Fax 09191/735164.

Genair 21, Bj. 6/90, pink/gelb, Air-Bulle-Gurtzeug, DM 400,-. ✆ 07034/8570.

Genesis L, Bj. 5/96, blau/pink, VB DM 3.200,-. ✆ 06151/58901.

Genesis L, Bj. 6/96, blau/pink, VB DM 3.100,-. ✆ 06151/424981 o. 717451 (AB).

Genesis L, Bj. 5/96, lila/weiß, VB DM 3.100,-. ✆ 07463/57199.

Genesis L, Bj. 4/95, weiß, Check neu, VB DM 1.900,-. ✆ 08324/452.

Genesis L, Bj. 11/95, pink, VB DM 2.300,-. ✆ 07803/40312.

Genesis L, Bj. 94/95, lila/weiß, DM 1.950,-. ✆ 08677/4839.

Genesis L, Bj. 6/95, weiß/plum, VB DM 1.650,-. Bräuniger AV comp., VB DM 750,-. ✆ 089/6991328.

Genesis L, Bj. 6/95, weiß/pflaume, DM 1750,-. ✆ 089/6991328.

Katana 51, Bj. 92, VB DM 1.000,-. ✆ 089/805308.

Katana 51, Bj. 12/93, Check 2/99, VB DM 1.300,-. ✆ 0221/149-2524 (8 bis 16 Uhr).

Katana 51, Bj. 93, blau/pink, VB DM 1.500,-. ✆ 09183/8035 o. 09128/ 12493.

Katana 51, Bj. 12/92, Check 2/99, VB DM 1.200,-. ✆ 02202/932691 o. 0221/149-2524.

Kendo L, Bj. 2/95, rot/weiß, DM 2.000,-. Evtl. Gurtzeug, Reserve. ✆ 07056/1336.

Kendo M, Bj. 94, grau/rot, VB DM 1.500,-. ✆ 07143/28502.

Kendo M, Bj. 94, grau/rot, VB DM 1.500,-. ✆ 07143/28502.

Kendo M, Bj. 8/95, weiß/rot, Gurtzeug, DM 1.100,-. ✆ u. Fax 08821/18879.

Minoa 30, Bj. 94, DM 400,-. ✆ 0751/ 49853.

Minoa 33, geg. Gebot. ✆ 07361/ 43001 (ab 19 Uhr 36104).

Minoa 33, Bj. 5/95, DM 1.200,-. ✆ 07361/ 79475.

Nova Sphinx 128, Bj. 4/94, DM 1.800,-. ✆ 089/6709096.

Nova Sphinx 26, Bj. 12/93, 75 - 95 kg, VB. ✆ 08074/1598.

Nova Sphinx 26, weiß/pink, 75 - 95 kg, VB DM 2.500,-. ✆ 07961/53774.

Prisma 26, Charly Rodeo, Rettung Charly, Vario Aircotec Alibi, Helm, VB DM 2.500,-. ✆ 07723/2849 o.50206.

Racer 25, Bj. 92, Wettkampfbeleinung, DM 500,-. ✆ 07056/1336.

Sector S, Bj. 96, gelb/lila, neu, DM 2.500,-. ✆ 08021/9290.

Sphinx 23, Bj. 10/93, weiß/grün, Check, 65 - 85 kg, VB DM 1.800,-. ✆ 07961/53774.

V max Large, Bj. 11/95, königsblau, Gurtzeug Skyline Supersede, kompl. DM 2.800,-. ✆ 08662/8678.

V max Large, Bj. 8/96, DM 3.500,-. ✆ 089/7235495.

Zenith 28 Speedsystem, Bj. 92, lila/pink, bei Kauf Check, Kreuzgurt, Helm, Vario, Charly Rettung groß, kompl. DM 750,-. ✆ 08374/5608 o. 0831/72064 (tags).

3E

Condor SP 12, Bj. 89, blau/rot, DM 500,-. ✆ 07721/63285.

Kestrel 204, Bj. 89, leichtes GZ, VB DM 500,-. ✆ 06151/424981 o. 717451 (AB).

3 G

Advance Omega 3/26, Bj. 3/96, weiß/lila, VB DM 4.300,-. ✆ 08633/ 6103.

lash 51, Bj. 2/91, pink, VB DM 750,-. ✆ 07351/28476 u. 29413.

3 GH

Spark L, Bj. 8/96, grün/weiß, DM 4.900,-. ✆ 0041/753843161.

Haftungsausschluß!

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

Gemischt

Gurtzeuge

Ailes de K-Integral, VB DM 250,-. ✆ 089/805308.

Air Bulle, Bj. 89, DM 50,-. ✆ 07721/63285.

Charly Highlight Integralgurt. ✆ 06263/45253.

Charly Pinguin, Bj. 88, 177 cm, VB DM 200,-. ✆ 09147/218.

Charly Pinguin, Bj. 94, 184 cm, violett/pink, Rucksack, Funktasche, Charly-Rettung, DM 1.200,-. ✆ 04202/75383.

Charly Pinguin, HG, Bj. 92, 175 cm, VB DM 250,-. ✆ 07724/2215.

Charly Streamer, Bj. 6/95, schwarz/pink, VB DM 400,-. ✆ 07652/ 6195 (ab 19 Uhr).

Delta Fly, Madreiter, Modell 92, 160 cm, DM 650,-. ✆ 089/6515284.

Dimensione Volo, JAM, GH, Bj. 6/96, Rettung seitl., DM 600,-. ✆ 0711/ 317392. (abends).

Distance X, Skyline, GS, Bj. 8/92, VB DM 222,-. ✆ 089/4308633.

Edel, GS, Bj. 92, DM 200,-. ✆ 0711/ 4202139.

Flight Design, Bj. 91, DM 100,-. ✆ 0711/ 579357.

Freex Control m. integr. Frontcontainer, _ Jahr alt, DM 790,-. ✆ 089/21949355.

Freex Control, m. Airbag, Protektor, integr. Frontcontainer. ✆ 08153/4737 o. 089/14871571.

Husky, DM 150,-. ✆ 06034/1311.

Integralgurt Madreiter, HG, 170 - 185 cm, Bj. 96, Rettung, Funk- u. Fototasche etc., VB DM 990,-. ✆ 089/4307090 (abends).

Keller High-Tech II, 180 - 190, DM 500,-. ✆ 02594/86325.

Keller-Integralgurt, HG, 155 - 170 cm, Bj. 94, türkis, DM 300,-. ✆ 05130/ 40645.

Keller-Karpfen-Integral, 160 - 170 cm, Charly-Rettung GS 90, VB DM 590,-. ✆ 09225/95494.

Keller-Karpfen-Integralgurt, pink, 160 - 170 cm, GS 90, Charly Rettung GS 90, VB DM 590,-. ✆ 09225/95494.

Madreiter HG-Integral, 175 - 180 cm, Stubai-Karabiner, viele Taschen, DM 450,-. ✆ 07145/7544.

gebrauchtmarkt

Haftungsausschluß!

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

Madreiter, HG, m. Rettung, DM 1.200,-. ✆ 06392/3553.

Parasail, Bj. 87, DM 150,-. ✆ 089/6515284.

Plattengurt, Vorführgerät, 185 - 200 m, grün/schwarz, integr. Schleppklinke, Funk- u. Fototasche, Bj. 9/96, VB DM 1.100,-. ✆ 08171/28057.

Prieler Spagetti Racer m. Charly Mitteleinenschirm, 175 - 185 cm, Bj. 8/92, Zubehör, VB DM 850,-. ✆ 02208/1246.

Pro Design, Mod. Soaring Light Plus, 2 Top-Karabiner, DM 150,-. ✆ 02234/23444.

Pro-Tector, Bj. 6/96, DM 650,-. ✆ 07463/8586 (ab 19 Uhr).

Race 2 Integralgurt, 175 - 185 cm, grau/gelb, Bj. 10/96, Rettung Sigma Blitz, Bj. 93, DM 1.300,-. ✆ 089/7243433 (tags), 0172/3146660 (abends).

Race 2, 175 - 180 cm, viele Extras. ✆ 0711/2265704.

Race 2, Airwave, HG, pink/blau, 170 - 180 cm, Bj. 94, VB DM 600,-. ✆ 06888/1243 (ab 17 Uhr).

Rademacher Integral, ca. 180 cm, DM 200,-. ✆ 089/4309536.

Rodeo, Charlie, Bj. 91, DM 180,-. ✆ 07143/881109.

Seedwings, HG, DM 800,-. ✆ 07681/3772.

Sky Angel, Moyes, Gr. M, ideal f. Frauen, incl. Rückenprotektor, DM 250,-. ✆ 06021/ 12389.

Skyline Contest ZV, 175 - 185, Metamorfosi-Rettung. ✆ 05136/896325.

Skyline, HG, Zentralaufhängung, m. Rettung, Bj. 92, DM 1.500,-. ✆ 08731/1039, Fax 60164.

Sting Integralgurt m. Rettung, 180 - 190 cm, VB DM 790,-. ✆ 0781/53646 (abends).

Sting, HG, + Charly Rettung, gelb/grau, VB DM 750,-. ✆ 0751/652468.

Supersede v. Skyline, DM 280,-. ✆ 08841/4671.

Vonblon-Liga, DM 200,-. ✆ 08841/4671.

Woody-Valley-Smoking Race, VB DM 750,-. ✆ 0041/1/8561518 o. 06244/231.

Rettungsgeräte

Charly 118, DM 600,-. ✆ 06147/2267.

Charly Revolution 1, Doppelkappe, DM 700,-. ✆ 07150/41570.

Charly Revolution II, GS, Bj. 8/92, VB DM 555,-. ✆ 089/4308633.

Charly Second Chance 96, alle Checks, Flachcontainer, VB DM 450,-. ✆ u. Fax 07303/5581 o. ✆ 07303/3513.

Charly Second Chance 96, Bj. 11/95, DM 690,-. ✆ 07351/28586.

Charly Second Chance 96, Bj. 90, DM 300,-. ✆ 0172/8220675.

Columbus RDP 18, Perche, Bj. 93, DM 600,-. ✆ 07721/63285.

Flight Design High Definition 32, Bj. 96, VB DM 790,-. ✆ 08041/1759.

May Day Plus 24, Flight Design, DM 400,-. ✆ 0711/579357.

Minitex 110, Bj. 91, DM 500,-. ✆ 09131/58999 (ab 18 Uhr).

Parasail Esprit-Light, Bj. 9/88, Bj. 90,-. ✆ 0711/6369135.

Perche Oskar 18, DM 610,-. ✆ 06257/ 83707 o. 0171/3428719.

RS 2, Bj. 96, max. 925 kg, VB DM 690,-. ✆ 089/7854387.

SC 90, Pro Design, Bj. 91, DM 380,-. ✆ 07143/881109.

Sigma Minitex 110, Bj. 91, DM 333,-. ✆ 089/72242418 (dl.), 655339 (priv. - Clemens).

Sigma-Elite HG-Rettung, 31 m2, GS 91, DM 450,-. ✆ 07145/7544.

Fluginstrumente

2 CB-Funkgeräte, AE 2980, 80 Kanäle, neuestes Modell, Akkus, Ladegerät, kompl., DM 400,-. ✆ 07193/7596 (ab 18 Uhr).

Afro Cirrus 8000, VB DM 350,-. ✆ 02208/1246.

Afro Cumulus 3, Flytec 3030. ✆ 08821/4773, Fax 4574.

Afro Micropanel, GPS Garmin 45, VB. ✆ 06263/45253.

Aircotec Navigator, DM 2.200,-. ✆ u. Fax 06132/40660.

ATW Skybox maxx, incl. FAI-Barograph, Schnelladegerät, Drucker- u. Datenkabel, PC- u. Mac-Software, DM 600,-. ✆ 09131/58999 (ab 18 Uhr).

AV Competition, Bräuniger, Sollfahrt, PC-Software, Barograph etc. ✆ 0041/1/8561518 o. 06244/231.

Ball M 50 GHB, Vario/Höhe/Geschwindigkeit etc., schwarz, VB DM 650,-. Flytec 3030 Professional u. Software, Zubehör, VB DM 850,-. ✆ 06447/6904 (AB).

Basis SP, Bräuniger, Bj. 96, DM 390,-. ✆ 089/4307090 (abends).

Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM 390,-. ✆ 089/7854387.

Bräuniger Alto Vario Basis, DM 340,-. ✆ 0821/409603.

Bräuniger Alto Vario LCD III, DM 300,-. ✆ 089/4309536.

Bräuniger Alto Vario LCD, DM 250,-. ✆ 06034/1311.

Bräuniger Alto Vario P II, VB DM 230,-. ✆ 08092/4674.

Bräuniger Alto-Vario Basis LCD, DM 50,-. ✆ 030/4331778.

Bräuniger AV Comp., Version 96, m. Garantie, DM 750,-. ✆ 089/6991328.

Bräuniger Basis SP, DM 400,-. Alinco DJ-S41, DM 299,-. ✆ 06147/2267.

Bräuniger Classic Competition, Speedbar, VB DM 630,-. ✆ 07145/7544.

Bräuniger Competition, GPS m. Garmin 45 XL u. Solar, Doppelhalterung Basis, DM 1.800,-. ✆ 089/7243433 (tags), 0172/3146660 (abends).

Bräuniger Vario AV Classic. ✆ 05136/896325.

Bräuniger Vario P III, VB DM 500,-. ✆ 07191/86827.

CB-Handfunkgerät Stabo SH 8000, Zubehör, 2 Stück, DM 550,-. ✆ 08092/ 4674.

Delcom Air Flugfunk, Akku, Netzlader, Wurfantenne, DM 400,-. ✆ 07424/601251.

Flugfunk Delcom Air 960 m. Akku, Headset ICOM, Ladegerät u. Tasche, VB DM 490,-. ✆ 0511/885521.

Flytec 4020, Barograph, Software, 1 Jahr alt, DM 750,-. ✆ 09131/65803 (tags - Ralph) o. 09131/208055.

Flytec, elektr. Kompaß, DM 200,-. ✆ 07134/13374 (ab 19 Uhr).

Funkgerät Kenwood, 2-m-Band, Helmset. Funkgerät Albrecht m. Ladegerät f. 220 V + 12 V, kompl. m. Autoantenne, Lamda Ersatzantenne, kompl. DM 480,-. ✆ 0991/ 285506.

Icom ICA-20, Ladegerät, Zigarettenlader, DM 600,-. ✆ 08171/28057.

Silva Kompaß m. HG-Halterung, DM 80,-. ✆ 0991/285506.

Sol 7, Barograph, DM 700,-. CB-Handfunkgerät DNT HT 4000 FM incl. Akkus, Kurzantenne, DM 100,-. CB-Handfunkgerät Stabo SH 8000 FM incl. Akkus, Kurzantenne, Mike, DM 220,-. ✆ 089/72242418 (dl.), 655339 (priv. - Clemens).

Stabo SH 8000 CB-Handfunkgerät, Zubehör, VB DM 300,-. ✆ 08092/4674.

Uhr m. opt. u. akust. Variometer, DM 160,. ✆ 08151/351440.

Vario Basis SP, DM 420,-. ✆ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Vario Flytec 3030, Barograph, VB DM 600,-. ✆ 07344/4795.

Sonstiges

2 Integralhelme, Gr. S u. L, je DM 100,. ✆ 04202/75383.

Abrollwinde, 1000 m Dynema Seil, elektr. Rückspulvorrichtung. ✆ 08731/1039, Fax 60164.

Airbag Cygnus (Keller), f. jed. Gurtzeug passend, DM 200,-. ✆ 0711/317392. (abends).

Charly-Streamer, Bj. 95, GFK-Protektor, Rettung Charly Revolution I (Doppelkappe), Bj. 95, Fußbeschleuniger, Bräuniger Vario Alto Basis SP m. Speedsensor, kompl. DM 1.400,-. ✆ 07181/73921 o. 0172/9249968.

Damen Overall, Gr. 36/38, gelb/türkis, DM 99,-. ✆ 089/6991328.

Drachen- u. Gleitschirmwinde Pfeiffer-Eigenbau, VW-Motor, eine Trommel. ✆ 07422/25356.

Fly 2000, Hanwag, Gore-Tex, Gr. 4 1/2, türkis/violett, DM 180,-. ✆ 0221/5501127.

Fly-Helm, Gr. 54, integr. Funksprecheinrichtung, DM 120,-. ✆ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Gestell aus Alu-Profil zum Lagern v. Drachen u. Kanu o.ä. Geeignet f. Tiefgaragenzwischenplätze oder Garagen. Genaueres unter ✆ 08039/9457 (priv.). o. 08094/906175 (tags).

GfK-Helm Rochelt Air, Gr. S, weiß, DM 99,-. ✆ 089/6991328.

GFK-Protektor, DM 50,-. Flachcontainer für Charly 96, DM 50,-. Packsack, DM 20,-. ✆ 06261/63196.

Gleitschirmübungsgelände im Raum Wuppertal/Essen sucht Flugschule / Lehrer. ✆ 0202/527197.

GS-Piloten/innen für Weekend-Trips Wü-Alpen gesucht. ✆ 0931/661432.

Helm Fly, DM 50,-. ✆ 0172/8220675.

Integralhelm, Kohlefaser, grün/schwarz, Gr. L, DM 80,-. ✆ 08731/1039, Fax 60164.

Koch-Doppeltrommelschleppwinde auf Golf-Basis, Bj. 96, 3000 m Seil, Eingeb. Funk, Seilrückholmotorrad 150 cm3, VB DM 11.000,-. ✆ 037328/5636.

Koch-Winde, Stufenschlepp, GS neu, VB DM 10.000,-. ✆ 05502/94377, Fax 94378.

Mehrere neuw. Gleitschirme, Bj. 87 - 89, z.B. f. Deko, á DM 100,-. ✆ 08092/4674.

Rückenprotektor Charly SX, DM 90,-. ✆ 09183/1435 (abends).

Schuhe Meindl Gore-Tex, Gr. 41, DM 200,-. ✆ 0711/579357.

Schuhwerk Abrollwinde, 1000 m Schleppseil, VB DM 3.500,-. ✆ 02405/93470, Fax 3702.

Stiefel, Hanwag Fly 2000, Gr. 5, Leder/Sympatex, türkis, DM 190,-. ✆ 0221/ 232458.

Tausche Vmax L, königsblau, geg. kl. Schirm (ca. 27 m2 ausgelegt). Evtl. Wertausgleich. ✆ 08662/8678.

Gesucht

Rettungsgeräte

Charly-Streamer, Charly Easy, Charly Fever, Prolight, Primus Integral, Edel Hero, Edel Protektor, Supersede, Tigra Integral, Turtle II, Vest, Susonic, Charly Husky bis DM 400,-. Concept Air, mögl. m. Rückencontainer o. Rettung. ✆ 06302/5803.

HG Liegegurt STK Champ Spec. Klafsky, 175 cm. ✆ 08053/9923.

HG, Fronteinstieg, Rettung, Instrumente, Gr. 190 cm, 85 kg. ✆ 06221/475998.

Tandem, GS, m. geteiltem Sitzbrett o. bequemes Solo-Gurtzeug m. montierbarem Rettungscontainer. ✆ 0711/6369135.

Fluginstrumente

Flugfunkgerät m. VOR. ✆ 06021/54334 (ab 18 Uhr).

Sonstiges

Bi-Place, Tandemgurtzeug, getr. Beinauflage, Doppelsitzerrettung. ✆ 0431/335681.

Nova Syon 28, Startgewicht + 110 kg, ✆ 08342/41531.

Overall aus Lehrfilm, beige/geblümt (GS), auch gebraucht, Gr. 54/56. ✆ 0271/22633.

GS-Piloten/innen für Weekend-Trips Wü-Alpen. ✆ 0931/661432.

Bullet SP 12 zum Ausschlachten, auch o. Check. ✆ 06202/609436.

2 Magic Kiss in sehr gutem Zustand, wenig Flüge, Bj. 90/91, mögl. Bold Kiss pink/hellblau, Streifen pink, gelb, u. Wild Kiss, dunkelblau, pink, Streifen pink, gelb. ✆ 07072/3588 o. 8705.

Funfex, ab Bj. 90, günstig. ✆ 07347/2228.

Gleitschirmübungsgelände im Raum Wuppertal/Essen sucht Flugschule/Lehrer. ✆ 0202/527197.

Merlin 148, Laminar 14, Blade o Sunrise. ✆ 0711/7846144.

Pro Design Fly 2, Tandem. A✆ 0664/1821898 o. 05285/3454.

K2 Composit Mylar. o. Check, auch leicht defekt, DM VB. ✆ 08034/2205.

Airborne Blitz 155 o. 146. ✆ u. Fax 02302/79255 (ab 19 Uhr).

Supersede, gut erhalten. ✆ 09131/65803 (Ralph) o. 09131/208055.

Rettungsgerät u. alte Schulungsgeräte auch o. GS, Helme, mögl. günstig. ✆ 06227/9623. A. Weber-Albring, Fichtenweg 3, 69190 Walldorf.

Gleitschirmpilot aus dem Ruhrgebiet sucht Gleichgesinnte f. Erfahrungsaustausch, evtl. f. Kurztrips. ✆ 02041/263118.

Ricoh-FF-9, 35 mm, Autofocuskamera u. Fernauslöser (Sender, Empfänger), v. Polaroid, etc. ✆ 07121/300612 o. 620483, Fax 334301.

HG, Reflex CS, Bullet Cut S oder Laser 12,8 in gutem Zustand. ✆ 0531/74350.

Gefunden

Am So. 09.03.97 Windmesser (Skywatch) Süd-Vogesen (F). ✆ 06221/471308 o. 0721/613283.

Gestohlen

Am 23.01.97 wurde aus dem Auto ein violett/toter Firebird-Packsack m. folg. Inhalt gestohlen: Weißer Xyon 24/9966, violett. Sitting-B-Waage-Gurtzg. m. Oskar Reserve. Braun.LCD-Vario, mech. Höhenmesser. Weiß. Skatebd. Helm, schw. Daunenfäustl. silberfarb. Finderhandschuhe, kniehohe, grüne Ledergamaschen. Hinweise bitte an ✆ 08191/50855 o. 08196/ 234.

Sommerfest

Unser diesjähriges Sommerfest und unser 20-jähriges Vereinsbestehen feiern wir am 2. und 3. August 1997. Ort: Bei der Winzergenossenschaft 200 m neben unserem Landeplatz.
Bei der Jahreshauptversammlung wurde Angelika Weber-Albring als 1. Vorsitzende bestätigt, neuer 2. Vorsitzender ist nun Jürgen Brückner. Kassenwart bleibt weiterhin Philip Bartzsch.

1. Bergsträssler Drachenflieger
Angelika Weber-Albring

Gay Para Treffen

Vom 12. - 19. Juli findet wieder im Zillertal ein Treffen von homosexuellen Drachen- und Gleitschirmfliegern statt. Info bei Willem Meijs, Tel. 0031/492/510120.

Willem Meijs

Eichbergstreckenflugpokal

Unser Verein steht dem Streckenfliegen sehr positiv gegenüber. Das letzte Jahr 1996 hat sich als gut erwiesen und läßt vorhandenes, noch unentdecktes Streckenpotential vermuten. Gewinner des letztjährigen Eichbergstreckenflugpokal ist Andre Djamarini mit seinem Ziel-Rückflug Eichberg-Hochfirst. Den zweiten Platz erlangte Eckhard Graf mit seinem weitesten Flug nach Genkingen über 79 km und den dritten Platz erkämpfte Hubert Jäger durch die geflogene Strecke nach Vill Neuf, 78 km.
Der Eichbergstreckenflugpokal ist für dieses Jahr erneut ausgeschrieben. Der Eichberg als Startpunkt ist bei Blumberg zu finden.
Hier am Rande des Schwarzwaldes sind bei schwachen Ostlagen Flüge Richtung Westen in den Südschwarzwald möglich, bei westlichen Lagen Richtung Osten mit Anschluß auf die Schwäbische Alb. Bei Teilnahme und eingereichten dokumentierten Flügen beim DFV Blumberg-Immendingen erhält jeder ein T-Shirt des Vereins und es sind Pokale und Sachpreise zu gewinnen.
Als Ansprechpartner hierfür und für Geländebeschreibung und Benutzung stehen Euch Martin Oppe, Tel. 07745/5179, Hubert Jäger, Tel. 07725/7819 und Hartwig Schrumpf, Tel. 07721/23687 zur Verfügung.

Drachenfliegerverein Blumberg-Immendingen
Martin Oppe

Neuer Gleitschirmflugberg

Seit Juli letzten Jahres gibt es in Garmisch-Partenkirchen für Gleitschirmflieger ein neues Flugrevier im Alpspitzgebiet, das bis dahin nur den Drachenfliegern vorbehalten war.
Nach dem Start vom Osterfelderkopf (2035 m) ergeben sich an guten Thermiktagen die Möglichkeiten die Alpspitze zu umfliegen oder sogar ins Zugspitzmassiv aufzudrehen. Aber auch Gleitflüge haben hier ihren Reiz, denn 1300 Höhenmeter können bei einer traumhaften Kulisse genußvoll vernichtet werden. Dem Piloten bieten sich Ausblicke auf das Zugspitzmassiv, das Höllental, die Waxensteine sowie den Eibsee und das ganze Tal.
Der Landeplatz, in einem weitläufigen Wiesengelände am Alpspitzparkplatz gelegen, ermöglicht auch weniger routinierten Piloten eine sichere Landung, sofern sich diese vorher über die örtlichen Gegebenheiten informiert haben. Trotz des großzügigen landschaftlichen Freiraumes um den Landeplatz wird darum gebeten, von Außenlandungen, besonders in ungemähten Wiesen, abzusehen.
Dank der guten Zusammenarbeit mit der Alpspitzbahn kommen alle Piloten in den Genuß der ermäßigten Auffahrt zu Kindertarif. Ebenso geht eine Belohnung für den weitesten Streckenflug vom Osterfeldkopf, dokumentiert nach den Richtlinien des DHV-Streckenflugpokales und eingesandt an die Gleitschirmsegler Werdenfels, Info Tel. 08821/53226, auf die Initiative der Alpspitzbahn zurück.
Dem Sieger winkt eine Prämie von 1.000 DM. Dies gilt für den Zeitraum vom 1.6.1997 bis 2.11.1997 und natürlich auch für Gastpiloten.

Gleitschirmflieger Werdenfels
Heike Chmielorz

Auflagen am Donnersberg

Im Fluggebiet Donnersberg gibt es geländespezifische Auflagen. Die umliegenden Naturschutzgebiete »Wildensteinertal«, »Eschdelle« und »Schwarzfels/Drosselfels« dürfen nicht überflogen werden. Ausnahmen sind Überflüge in einer Höhe von mehr als 500 m über Grund. Vor dem Start hat sich jeder Pilot in ein Flugbuch einzutragen. Flugbuch und Geländekarte befinden sich am Startplatz.

Erster Pfälzer Drachenfliegerclub
Detlef Stork

Moderne Zeiten

Auch der Drachen- und Gleitschirmclub Tegernseer Tal DGCTT ist jetzt im Internet vertreten. Unter folgenden Adressen kann man unsere Seite erreichen:
http://www.gleitschirm.de
http://www.para.de
Neben der Vorstellung des Clubs und des Fluggeländes findet man neben den Wettbewerbsausschreibungen, z.B. für den UP-Wallberg-Cross-Country und aktuellen Wettbewerbsständen auch Informationen zum Wetter und Links auf andere interessante Server und Seiten.
Außerdem ist für jeden Interessierten über unsere Wetterstation und eine direkte Durchwahl eine aktuelle Wetteransage abfragbar. Unter der Nummer 08022/95137 bekommt man die Windstärke, die Windrichtung, die Lufttemperatur, die relative Luftfeuchtigkeit, den Luftdruck und die Sonneneinstrahlung automatisch angesagt.

Drachen- und Gleitschirmclub Tegernsser Tal
Richard Brandl

Kleine Ursache - große Wirkung

Vor vier Monaten kaufte ich ein gebrauchtes Rettungsgerät und ließ es vom Händler in einen Frontcontainer nach einer Probeöffnung packen.
Jetzt nach vier Monaten versuchte ich einen Probewurf in einer Halle. Der Schirm mit Innencontainer ging leicht aus dem Frontcontainer. Mit kräftigem Schwung schleuderte ich das Paket von mir weg - es fiel ungeöffnet zu Boden.
Was war es? Der Packer hatte beim Sicherungsgummi den Knopf gefaßt, wahrscheinlich um leichter festzuhalten und schob dann die Auslöseschlinge durch. Beim Wurf ging das Fangleinenbündel aus dem Gummiring, aber der Knoten rutschte nicht durch die Metallöse des Innencontainers und blieb dadurch zu.
Daher empfehle ich allen Piloten, ihr System am Rettungsgerät zu überprüfen und einen Packerlehrgang zu absolvieren. Am besten sofort zu Hause üben und nicht erst in vier Monaten zum fälligen Intervall.

Rolf Simmler

Großzügige Spende

Zum 20-jährigen Geburtstag des Drachenflugclubs Trier wurde eine Tombola zu Gunsten der Aktion "Herzenssache" veranstaltet. Man brachte 750 DM zusammen, der Verein stockte auf 1.000 DM auf. Die Aktion "Herzenssache" von ARQUE ist eine Arbeitsgemeinschaft für querschnittsgelähmte Kinder und Jugendliche.

Drachenfliegerclub Trier
Egbert Sonntag

Anzeige

Der Traum eines jeden Drachenfliegers ist, unabhängig von Berg und Wind, in die Thermik zu gelangen.
UL-Schlepp Kurse 1997:
* 7.-10. April * 9.-12. Juni
* 7.-10. Juli * 4.-7. August
* 30. September - 3. Oktober
am Flugplatz Tannheim bei Memmingen

Foto: Willi Tacke

Fotos: Gelf Irschik

Ultraleichtfliegen
Minimale Technik - maximale Freiheit
tägliche Schulung

Interessiert? Info anfordern bei

flugschule göppingen
Zeppelinstraße 3
73105 Dürnau
Tel. 07164-12021

Champagner-Challenge

Während Skifahrer und Snowboarder begeistert den Freuden des weißen Sports nachgehen, sehnen die Gleitschirmflieger die wärmenden Sonnenstrahlen herbei, die die weiße Pracht zum Schmelzen bringen. Sie träumen von einsetzender Thermik und der letzten Flugsaison.
Aus diesem Winterfrust heraus entstand in Garmisch-Partenkirchen eine Clubmeisterschaft der etwas anderen Art. Sie wurde erstmals im Januar 96 mit den 3 Gründerpaaren ausgetragen und fand auch dieses Jahr wieder statt.
Am 18. Januar versammelten sich 22 Tandempiloten nebst Passagieren, sowie clubeigenen und privaten Schirmen bei strahlend blauem Himmel, Plusgraden und guten Flugbedingungen am Alpspitzparkplatz, um an der Champagner-Challenge teilzunehmen. Hierbei handelt es sich um einen Tandem-Ziellandewettbewerb, das Startgeld beträgt 1 Flasche Champagner (Schaumwein führte zur sofortigen Disqualifizierung) und an die Teilnehmer wurde nebenbei noch eine Bedingung gestellt: Es war nicht erlaubt, mit dem eigenen LAP (Lebensabschnittspartner) an den Start zu gehen.
Ergebnis: 1. Klaus Chmielorz mit Passagier Marion Paul, 2. Theo Reindl mit Passagier Lissi Stechele, 3. Sepp Schorer mit Passagier Bernd Herrmenn.
Da sich unter den Mitgliedern des Vereins relativ viele Piloten mit der Passagierfluglizenz befinden (z.Zt. etwa 40 mit steigender Tendenz), ist es jetzt schon klar, daß die Champagner-Challenge auch im nächsten Jahr wieder stattfinden wird, hoffentlich unter den selben sportlich-fairen, guten und lustigen Bedingungen.
Gleitschirmsegler Werdenfels
Heike Chmielorz

Willi Blaumeister

Die Mitglieder des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Rottal-Inn trauern um ihren 1. Vorsitzenden Willi Blaumeister, der nach schwerer Krankheit fast siebzigjährig gestorben ist. In Erinnerung behalten wird ein Mann, der seine Freude am Flugsport und besonders seine zwanzigjährige Erfahrung im Hängegleiterfliegen stets anderen Menschen vermitteln konnte. Das 20-jährige Vereinsjubiläum 1996 war eine Veranstaltung von und auch für Willi Blaumeister.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Rottal-Inn
Heinrich Münzmaier

Biertischgespräch

Folgendes Gespräch ist nicht erfunden, es hat (leider) so in einer Gaststätte stattgefunden. Ich traf einen Bekannten, mit dem ich mich schon einmal flüchtig übers Gleitschirmfliegen unterhalten habe: »Hallo, ich bin am letzten Tag des Jahres doch noch zu meinem ersten Flug in dem Jahr gekommen.« »Tatsächlich, wo denn?« »Im französischen Jura.« »Aha, ist gut da?« »Ganz toll. Wir waren wandern. Ich hatte den Schirm so dabei, da habe ich ein paar Flieger gesehen. Da bin ich schnell rauf auf den Berg und geflogen. Der Startplatz war saugefährlich, total steil und dann zu Ende, aber zwei Freunde von mir haben noch ein bißchen den Schirm festgehalten, da ging das.« »Oh, und das nach einem Jahr?« »Was heißt nach einem? Ich komme ja kaum noch zum Fliegen. Aber der Flug war gut, nur, daß ich den Landeplatz von oben nicht gesehen habe, da bin ich halt auf so ner Wiese gelandet.« »Hast Du Dir den Landeplatz denn nicht vorher angesehen?« »Keine Zeit. War ja alles weich vom Schnee. Das tollste war, als ich den Schirm auspacke, sehe ich, daß da vier Löcher drin sind. Wie das passiert ist, weiß ich auch nicht. Aber geflogen ist er noch richtig gut.« »Hat er denn noch den Check?« »Ach was Check. Die Imprägnierung war schon kaputt, als ich das Ding vor sechs Jahren gekauft habe. Der ist dem Kerl ein paar mal ins Salzwasser gefallen, deshalb war der auch so billig.« »Hast Du schon mal was von Sackflug und so gehört, ich meine bei der Luftdurchlässigkeit der Kappe und bei nicht vermessenen Leinen, da kann...« »Ach, ich fliege doch nicht so hoch, da ist es egal. Und kontrolliert werde ich auch nicht, in solchen Ländern fliege ich nicht. Ich hab doch den Schein gar nicht.« »Du hast den Schein nicht?« »Ich hatte da total Pech mit dem Wetter und dem Prüfer und dann fehlte eben die Zeit.« »Jaja, die bösen Prüfer. Was hast Du denn für ein Gurtzeug?« »Keine Ahnung, habe ich auch damals gekauft.« »Und der Retter?« »Weiß ich auch nicht, der sitzt so an der Seite.« »Dann schau doch mal nach, vor dem Packen im Frühjahr hast Du ihn doch bestimmt auch trocken und locker in den Schrank gelegt?« »Wieso packen, ich hab ihn doch nicht gebraucht?« »Äh, bist Du sicher, daß Deine Ausrüstung in diesem Punkt so gut ist?« »Ist doch egal, ich fliege doch nicht so hoch, da nützt der Retter eh nichts mehr.« Ich versuchte, meinem Gesprächspartner die Gefährlichkeit seines Tuns klarzumachen, werde aber abgeblockt. »Ich kann mir nicht ständig was Neues kaufen, dazu habe ich kein Geld. Außerdem fliege ich doch so selten.«
Unser Gespräch endet mit seiner Feststellung: »Das Schöne am Gleitschirmfliegen ist diese Einfachheit, mit so wenig Material und so, das hat man nirgendwo sonst.« Ich glaube, so ist die Sache mit der einfachsten Form des freien Fliegens nicht gemeint.

Martin Völkel

Deutsche Luftfahrerscheine
& österreichische Fluglizenzen

Aufwind

Gleitschirmschule

Ganzjährig Kurse,
vom Anfänger bis zum Streckenflieger,
monatliche SOPI- und Luftfahrerscheinprüfungen,
Sicherheitstraining,
Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete,
Tandemausbildung, Fluglehrerausbildung u.v.a.m.
(bitte fordern Sie Ihren neuen Prospekt an).

A-8972 Ramsau am Dachstein 52
Telefon 03687/81880 oder 03687/82568
Telefax 03687/81346
aus D, I, CH, NL, L, B, 0043/3687/81880
Mobiltelefon 0663/9193070

Neu: Aufwind-Damenflugwoche
Betreuung durch Fluglehrerin 23. - 29. Juni 97

FLUGSCHULE HOCHRIES

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

Drachenfliegen
Gleitschirmfliegen

wir schulen täglich!
- 8⁰⁰ bis 12⁰⁰ Uhr Anfängerkurs am Übungshang
- ab 12⁰⁰ Uhr Höhenflugausbildung Hochries od. Winde
- Schulungsbeginn und -Fortsetzung täglich möglich
- alle Schulungsgelände im Umkreis von 7 km
- Schulungsschirme nicht älter als 3 Monate
- Höhenflüge mit Funkeinweisung
- moderniste Schulungsdrachen
- GS-Tandem-Verleih
- Sicherheitstraining

Theorie (HG + GS)

A-Schein: 18.–20. 4. 97, 13.–15. 6. 97, 18.–20. 7. 97, 12.–14. 9. 97
Winde: 12.–13. 4. 97, 12.–13. 7. 97, 18.–19. 10. 97
Flugfunk: 9. 6. 97, 8. 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

Neuer Name, neuer Vorstand

Unter dem Motto »Frauen-Power« stand die diesjährige Jahreshauptversammlung des seit mehr als 6 Jahre bestehenden Albatros-Gleitsegelclubs Untermain. Sonja Link wurde bei den Vorstandswahlen einstimmig als 1. Vorsitzende gewählt.

Sie löst damit Gründungsvorsitzenden Wolfgang Hein ab, der dieses Mal nicht weiter für dieses Amt kandidierte. Der gewissenhaften Pionierarbeit von Wolfgang Hein ist es zu verdanken, das der Verein heute aus immerhin 105 Mitgliedern besteht und eine gesunde Struktur aufweist.

Auch der bisherige 2. Vorsitzende Klaus Stegmann sowie Matthias Gaisreiter (2. Redakteur der Clubzeitschrift) schieden aus dem Vorstand aus. Der neue stellvertretende Albatros-Chef ist nun Roland Volker, die weitere Vorstandschaft setzt sich wie folgt zusammen: Schriftführerin: Petra Sauer, Kassenwart: Thomas Nimbler, Beisitzer: Helmut Baden, Hansjörg Hanika, Norbert Schoning, Gunther Volk, Dieter Volker .

Nachdem der Verein überwiegend das Schleppgelände auf dem ehemaligen US-Flugplatz in Aschaffenburg-Nilkheim nutzt, wurde der neue Vereinsname »Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg e.V.« beschlossen. Aber auch das zugelassene Gelände in Bischbrunn im Spessart, wird der Verein weiterhin gerne für seinen Sport nutzen.

Im Zuge dieser Versammlung wurden die Vereinsmeister der vergangenen Flugsaison 1996 mittels Wanderpokalen geehrt. Prämiert werden jährlich folgende Flugerfolge:

- längster Flug über dem Windenstartplatz (Günther Volk)
- weitester Flug aus der Vereinswinde (Roland Volker, von Nilkheim nach Ober-Ramstadt, 32 km)
- weitester beim DHV-Streckenflugpokal anerkannter Flug (Armin Harich, 114 km).

Wer bei Albatros reinschnuppern möchte, ist herzlich willkommen und kann sich unter Tel. 06021-550299 über aktuelle Schlepptermine und sonstige Veranstaltungen informieren. Außerdem trifft sich der Verein regelmäßig jeden 1. Montag des laufenden Monats im Nilkheimer Wirtshaus am Vereinsgelände.

Albatros Gleitsegelclub Aschaffenburg
Helmut Baden

Fun Sport Gleitsegeln

Am 10.1.1997 war ich mit Freunden im Stubaital und habe nun endlich verstanden, warum das Fliegen mit dem Gleitsegel so viel Vergnügen bereitet. Nach den 20 Minuten, in denen ich das Starten der Piloten beobachtete, hatte ich Bauchweh vor lauter Lachen.
Da standen nun Piloten im Schnee bei Null Wind und rissen ihre Schirme rückwärts auf und nieder. Blieb der Schirm wirklich oben, so konnte man teilweise eine große Nummer an der Austrittskante sehen. Verschiedene (fast alle) Piloten konnten diese Austrittskante wegen Genickstarre nicht sehen. Andere Piloten starteten vorwärts und vergewisserten sich stehend, ob der Schirm auch wirklich oben ist, genossen die schönen leuchtenden Farben des Tuches und legten danach den Schirm wieder neu aus.
Auch im Bereich des Tiefschnees fällt das Starten sehr schwer, weil man so tief einsinkt. Dies auch noch beim 2. und 3. Mal.
Besonderes Vergnügen bereitet uns ein Pilot beim Rückwärtsstart. Er riß mit viel Schwung den Schirm hoch, schmiß den Oberkörper nach vorn, sank im Schnee ein. Und nun hatte er ein Problem. Kopf vorn, Gurte in der Ellenbogenbeuge, Hände in den Steuerschlaufen, aerodynamischer Integralhelm auf dem Kopf. So schlug er, mit dem Kopf abwärts, in den Schnee ein. Der Helm füllte sich mit Schnee und wenn der Mund geöffnet war, so füllte sich sicherlich auch der dahinter liegende Hohlraum. Wie mag der Pilot aussehen, wenn kein Schnee gelegen oder an dieser Stelle ein Stein oder Baumstumpf gewesen wäre?
Anmerken möchte ich aber auch, daß einige Piloten sehr gute Starts zeigten. Es waren auch Könner dabei.
Nach dieser Gaudi sehe ich es für dringend notwendig, daß beim Überprüfungsflug das Startverhalten bewertet werden muß. Ich habe schon mehrfach gehört, daß ein Pilot sagte, er könne nicht mehr vorwärts starten, da er normalerweise nur bei Starkwind fliege!
Ich selbst bin kein Könner oder Überflieger, aber so viele schlechte Starts geben mir doch zu denken.

Dieter Just

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

Jahreshauptversammlung

Im Vorstand des 1. Para-Ski-Club Saar gab es bei den Neuwahlen zwei Veränderungen. Der 2. Vorsitzende Horst Spingler wurde von Hans-Peter Klehr abgelöst. Für den freiwillig ausgeschiedenen Material- und Gerätewart Bruno Penth wurde Klaus Schneider von der Versammlung gewählt. Die neue Zusammensetzung sieht nun wie folgt aus: 1. Vorsitzender Martin Kleinbauer, 2. Vorsitzender Hans-Peter Klehr, Schatzmeister Gertrud Kleinbauer, Material- und Gerätewart Klaus Schneider, Orgaleiter und Schriftführer Klaus Geissel.

1. Para-Ski-Club Saar
Klaus Geissel

Turtle-Meister

Das erste gemeinsame Ausflugsziel 1997 der »Flying Turtles« bot im kalten Januar einen tollen Rahmen für die alljährliche Mitgliederversammlung und Meisterschaft. Das zweijährige Bestehen begingen wir im österreichischen Stubaital mit den Flugbergen Elfer und Kreuzjoch, ein wahrlich schönes Winterfluggebiet. Nach unzähligen Versuchen im Vorjahr konnte endlich die 1. Meisterschaft des Vereins ausgetragen werden. Ein Quiz durchleuchtete am Anfang den Kenntnisstand der Mitglieder über Ausrüstung und Schildkröten. Die am nächsten Tag durchgeführte Punktlandung schulte unser wachsames Auge und das anschließende Dauerfliegen in der doch für sehr kurze Zeit vorhandenen Kleinst-Thermik stellte die Weichen in der Meisterschaft. Der Kartoffelabwurf über einer unbewohnten Wiese brachte für alle die Erkenntnis: Eine Schildkröte fliegt länger als eine Grombier. Am Schluß stand unser Meister-Turtle fest: Dieter Friede erhielt den Meisterpokal, David Schanno folgte ihm mit einer Holz-Schildkröte, Gerd Schäffer erhielt immerhin ein Lob - und der Rest des Vereins ging leider leer aus. Der aufkommende Föhn am letzten Tag konnte aber unsere gute Laune nicht vermiesen und darauf beschlossen wir, uns im nächsten Jahr bei unserem dritten Wiegenfest etwas ähnliches anzutun.

Thermik-Flieger Flying Turtles
Gerd Schäffer

Winterfeier

Der Sommer kommt, der Winter geht. Unter diesem Motto verabschiedete der Gleitschirmclub Kraichtal die alte Jahreszeit mit einer Winterfeier.
Das vergangene Jahr ließ man per Dias und Film Revue passieren und stellte mit Erstaunen fest, wieviel Ausflüge (u.a. 8 herrliche Tage in Ölüdeniz, und Feste man organisiert hatte.
Den »Streckenflugpokal« erhielt der neu gewählte 2. Vorstand Franz Merl für seinen 30 km langen Flug von der Winde in Oberacker bis nach Ettlingen.
Übrigens wurden von den Gleitschirmfliegern Krachtal 1996 insgesamt 1286 Windenschlepps durchgeführt.

Rudi Schleicher
Gleitschirmclub Kraichtal

Funkgeräte

Ich war letzten Herbst auf der THERMIK 96 und kürzlich auf der INDUGA 97. Äußerst überrascht war ich als lizensierter Funkamateur vom Geschäftsgebaren einer »Funkfirma«. Wurden doch allein im meinem Beisein auf beiden Messen Amateurfunkgeräte im Wert von mehreren 1.000 DM an Besucher verkauft, die ganz offensichtlich nicht lizensiert sind. Doch wenn das Geld locker sitzt, lockt auch das Geschäft - auch wenn Kauf und Verkauf strafbar sind. Wird dabei noch mit einem Meßgerät anschaulich vorgeführt, wie unterschiedlich die Leistung von LPD-Gerät und Amateurfunkgerät ist und der Verkäufer von einem kleinen »Fehler« spricht, der 10mW LPD-Geräte auf Amateurfunkleistung bringt, nenne ich das Betrug am Kunden, da ein Verstoß gegen das Fernmeldeanlagengesetz weder bei uns noch im Ausland ein Kavaliersdelikt ist.
Es muß festgehalten werden: Der Erwerb, Besitz und Betrieb von Amateurfunkgeräten aller Art ist im In- und Ausland illegal ohne Amateurfunklizenz.

Heiko Lindenmann

Bergmesse

Die Bergmesse des DFC Achental findet - wie alljährlich - am Samstag, den 10. Mai 97 um 11 Uhr auf der Hochplatte statt. Die Messe zelebriert der Drachenflieger-Pfarrer Edgar. Anschließend Fliegen und fröhliches Beisammensein am Landeplatz Weßner-Hof.

Drachenflug-Club Achental
Albert Krämer

Starkes Jahresprogramm

Wie jedes Jahr hat der 1. PCS auch für 1997 ein umfangreiches Jahresprogramm herausgegeben, das auf knapp 50 Seiten beschreibt, welche Veranstaltungen und Clubfahrten geplant sind. Die Ziele liegen am deutschen Alpenrand, in Österreich, Frankreich, der Schweiz, in Italien, Spanien und USA. Saisonende ist im November mit einer Flugwoche am Mittelmeer bei Monaco. Daneben sind weitere Wochenendausfahrten geplant, deren Termine im vierteljährlich herausgegebenen Clubinfo bekanntgegeben werden.
Regelmäßige Clubabende und Seminarveranstaltungen dienen der Information und der Weiterbildung.
Das Programmheft enthält außerdem die 9-jährige Chronik des 1. PCS, stellt seine Funktionsträger vor, nennt wichtige Anschriften und Telefonnummern und listet die Namen und Telefonnummern der knapp 300 Clubmitglieder auf.
Das Heft kann gegen eine geringe Unkostenpauschale bei Thomas Schäfer, Tel. 0711/7970275, bezogen werden. Bei den Aktivitäten des 1. PCS sind Nicht-Clubmitglieder, die den Club auf diese Weise kennenlernen möchten, herzlich willkommen.

1. Parafly-Club-Schwaben
Wolfgang von Brunn

Vorstandswechsel

Auf der regulären Hauptversammlung des 1. BGSC kam es zu dem erwarteten Wechsel an der Spitze. Der bisherige erste Vorsitzende Rainer Schwab, der aber weiterhin seine Arbeitskraft der Vorstandschaft zur Verfügung stellen wird, wurde durch Ulrich Schmottermeyer abgelöst. Uli ist zwar erst in der zweiten Saison aktiver Gleitschirmflieger, verfügt jedoch über einschlägige luftsportliche Erfahrung als langjähriger Segelflug-, Motor- und UL-Pilot. Zudem hoffen die Mitglieder, daß seine Erfahrungen als Arbeitsrichter im oft nicht ganz einfachen Umgang mit den Behörden etc. dem Verein zugute kommen. Schwerpunkt der Arbeit der teilweise erneuerten Vorstandschaft soll die Zulassung eines Hang- und eines Schleppgeländes sein.

1. Bamberger Gleitschirmclub
Roland Börschel

Verein bei Coesfeld sucht Mitglieder

Wir machen Drachen- und Gleitschirm-Windenschlepp an einem 900 m-NO/SW-Gelände nordöstlich von Coesfeld (das liegt in der Nähe von Münster). Wir haben eine Koch-Doppeltrommel-Winde und einen festen Windenfahrer. Es findet bei fliegbarem Wetter von April bis Oktober grundsätzlich jedes Wochenende (Sa. und So.) Flugbetrieb statt. Wir sind Genußflieger und eine prima Truppe. Trotzdem gehen auch bei uns öfters welche auf Strecke. Wir suchen Mitglieder(innen), da unsere aktive Mitgliederzahl inzwischen auf 20 abgesunken ist. Um einen konsequenten Flugbetrieb durchziehen zu können, werden aber mindestens 30 benötigt. Auch verantwortungsbewußte Gastflieger sind bei uns jederzeit willkommen.
Weitere Infos unter Tel. 0251/615979 oder 02643/6642.

Windensportverein St. Gescher
Dieter Wemhöner, Lutz Ebeling

Umbenannt

Der International Paragliding Club hat sich in seiner letzten Mitgliederversammlung am 31.10.96 in Gleitschirm-Flieger Saar-Pfalz umbenannt. Damit wurde der Beschluß der Mitgliederversammlung vom 9.11.95 in die Tat umgesetzt. Jetzt, 5 Jahre nach der Vereinsgründung, kann vom Namen des Vereins auf die Herkunft der Pilotinnen und Piloten geschlossen werden.

Gleitschirm-Flieger Saar-Pfalz
Jürgen Scholl

Probleme mit Gastfliegern

Im Hängegleiter-Fluggebiet Herscheid-Nordhelle kommt es immer wieder vor, daß einige Gastpiloten widerrechtlich den gesperrten Forstweg zur Auffahrt bis zum Sendeturm benutzen. Unser Verein hat unter großen Schwierigkeiten drei befristete Ausnahmegenehmigungen erhalten. Die Verlängerung bzw. Erweiterung dieser Erlaubnis ist durch dieses rücksichtslose Verhalten gefährdet. Aus diesem Grund werden Gastpiloten, die die bestehende Auffahrtsregelung mißachten, keine Starterlaubnis erhalten. Gastpiloten können wie bisher vom Parkplatz P 5 aus den Startplatz erreichen oder durch Vereinsmitglieder zum Startplatz befördert werden.

Flugsport Lennetal
Dirk Holzhauer

Outing

Das kann mir nicht passieren,
so dachte ich bis dato jetzt,
und ich kann es nicht kapieren,
wer hat mich vom Berg gehetzt?
War es der Teufel Beelzebub,
der mich herab vom Berge schob?
War's die liebe Eitelkeit,
oder war's der Faktor Zeit,
oder Faktor Ehr und Geiz?
Ich höre mich noch immer sagen,
bei dieser Flaute start ich nicht.
Der Rampenschnee lag mir im Magen,
und die verdammten Regentage....
Auch der Schutzengel gab kein grünes Licht.
Am Drachen war soviel verkehrt,
mehr defekt als unversehrt.
Doch mit List, Geschick und Tücke,
schloß ich jede Pannenlücke.
Doch am Ende waren es nur, zwei Sätz!
"Es wird nicht besser, drum starte ich jetzt!"
Und es kam wies kommen mußte,
obwohl ich es viel besser wußte.
Viel zu langsam war der Drachen,
er mußte in die Latschen krachen.
Doch ich schien noch heil und bei Verstand,
Helfer kamen angerannt.
Halfen mir aus meinem Tief,
ohne daß ich danach rief...
Pilot und Drachen stark geknickt,
Heinrich hatte diesmal Glück, bei dem bösen Mißgeschick.
Doch bevor Ihr mich mit Häme überzieht,
prüft doch, wie es mit Pannen bei Euch aussieht.
Hast Du noch nie ein Rohr verbogen,
bist Du immer ohne Risiko geflogen?
Hast Du Dich noch nie verletzt?
Nein? Dann bist Du sicherlich geflogen,
oder hast immer richtig eingeschätzt.
Es gehört auch Mut dazu, sich selbst zu outen,
drum warne ich bei jeden Flauten,
gegen Engel und Gewissen loszulaufen.
Hätte ich auf Engel nur gehört,
wär der Unfall nie passiert.
Jetzt danach hab ich viel Zeit,
mit Gips und Schmerz und auch mit Leid.
Zum Schluß möcht ich noch allen danken,
die mir halfen dem Alten, Narren, Kranken.

Heinrich Berse

Arbeitseinsatz

Beim obligatorischen Arbeitseinsatz am Burgberg in Kallmünz pickelten und schaufelten 25 mehr oder weniger tatkräftige Vereinsmitglieder, verpflanzten Trockenrasen, entfernten Stolpersteine und unterzogen somit dem Startplatz einer Verjüngungskur. Hoffentlich wind- und wetterfest wurden zwei neue Windsäcke montiert, wobei einer fast die Fahne auf der Burg überragt. Fachmännisch von einem Glaskünstler und einem Ingenieur wurde er in der Gipfelbirke befestigt.
Beim Zoigl mit Bauchstechala fachsimpelte man, wer denn dieses Jahr beim Cross-Country die Nase bzw. den Flügel vorne hätte. Die anschließende Vereinsmeisterehrung mit großem Essen zweier kleiner, toter, gebratener Säue war wieder einmal eine gelungene Abrundung der 96er Saison.
Vereinsmeister 1996: 1. Ludwig Lohner, 2. Hubert Traubinger, 3. Sepp Burkhardt.
Ratisbona Streckenflugpokal 1996: 1. Ludwig Lohner 81 km, 2. Schorsch Höcherl 70 km, 3. Heinz Held, 50 km.
Die von Schorsch Höcherl in Aussicht gestellten 50 Liter Bier für den ersten Flug über 5 km von den Winzerer Höhen aus gewann Weitenjäger »Luigi«.

Gleitschirmclub Ratisbona
Fonse Obermoser

WAS!? 500,-DM 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
4 Startplätze á 10km
all 4 you 2 fly !
•••➡ **INFOS: 0172-3 60 96 29**

Pfingstflugfest

Unser Verein veranstaltet vom 16. bis 19.5.1997 ein Pfingstflugfest. Um unser 5-jähriges Vereinsflugfest gebührend zu feiern, laden wir alle interessierten Gleitschirm- und Drachenpiloten recht herzlich ein.
Neben musikalischer Unterhaltung und Sorge um das leibliche Wohl sind u.a. die Präsentation neuester Gleitschirme und Zubehör sowie Fotodokumenation & Windenschlepp geplant. Stellplätze für Wohnmobile, Wohnwagen und Zelte stehen bei uns auf dem Vereinsgelände zur Verfügung.

Gleitschirm- und Drachenclub am Harsberg
Jörg Fehr

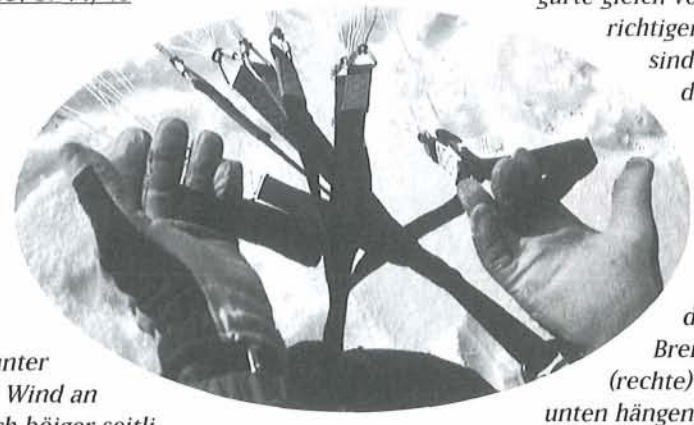
Neuwahlen

Reinhard Abel wurde bei der diesjährigen Generalversammlung in seinem Amt als 1. Vorstand erneut bestätigt.
Während bei der Zusammensetzung der Vorstandschaft immer eine Veränderung stattfindet, ist Abel seit Vereinsgründung immer an vorderster Front, wofür ihm hier einmal gedankt sei. Franz Merl aus Bretten wurde neuer 2. Vorstand. Franz war bisher unser Reiseleiter. Diesen Posten wird er in Personalunion auch weiterführen. Kassier ist nach wie vor unser Roland Gutekunst. Er ist seit Vereinsgründung unser »Hüter der Finanzen«. Beim Schriftführer hat nach 5 Jahren ein Wechsel stattgefunden. Rudi Schleicher aus Neibsheim wird künftig an dieser und selbstverständlich auch an anderer Stelle, den Job weiterführen. Gelände- und Motorradwart für das kommende Jahr ist Reinhard Köpp. Manfred Fischer erklärte sich trotz des großen Arbeitsaufwandes wieder bereit, seine Kraft als Windenwart einzusetzen.
Nicht vergessen dürfen wir aber die Flugleiterin Gaby Ritz, die ihre Arbeit so gut gestaltete, daß sie einstimmig wieder zu diesem Amt gewählt wurde. Soweit zu den Neuwahlen.
Unser Blick muß aber immer nach vorne gehen. Mit dem Kauf eines Tandemschirmes beginnt das Jahr 1997. Damit einhergehend erfolgt voraussichtlich im März die Ausbildung einiger Tandempiloten. So ausgerüstet wird es im laufenden Jahr so manchem »Fußgänger« möglich, seine Heimat einmal von oben zu betrachten. Ein Sicherheitstraining wird unsere Piloten lehren, Flüge auch in gefährlichen Situationen sicher zu meistern. Auf dem Programm steht auch der Bau einer Wetterstation in Oberacker. Hier hat sowohl der Flieger als auch z.B. der Landwirt die Möglichkeit, per Telefon aktuelle Wetterdaten zu bekommen.

Gleitschirmclub Kraichtal
Werner Schmidt

Zu Bericht: Rückwärtsstart, DHV-Info 89, S. 44/45

»Die Sache mit dem Rückwärtsstart«

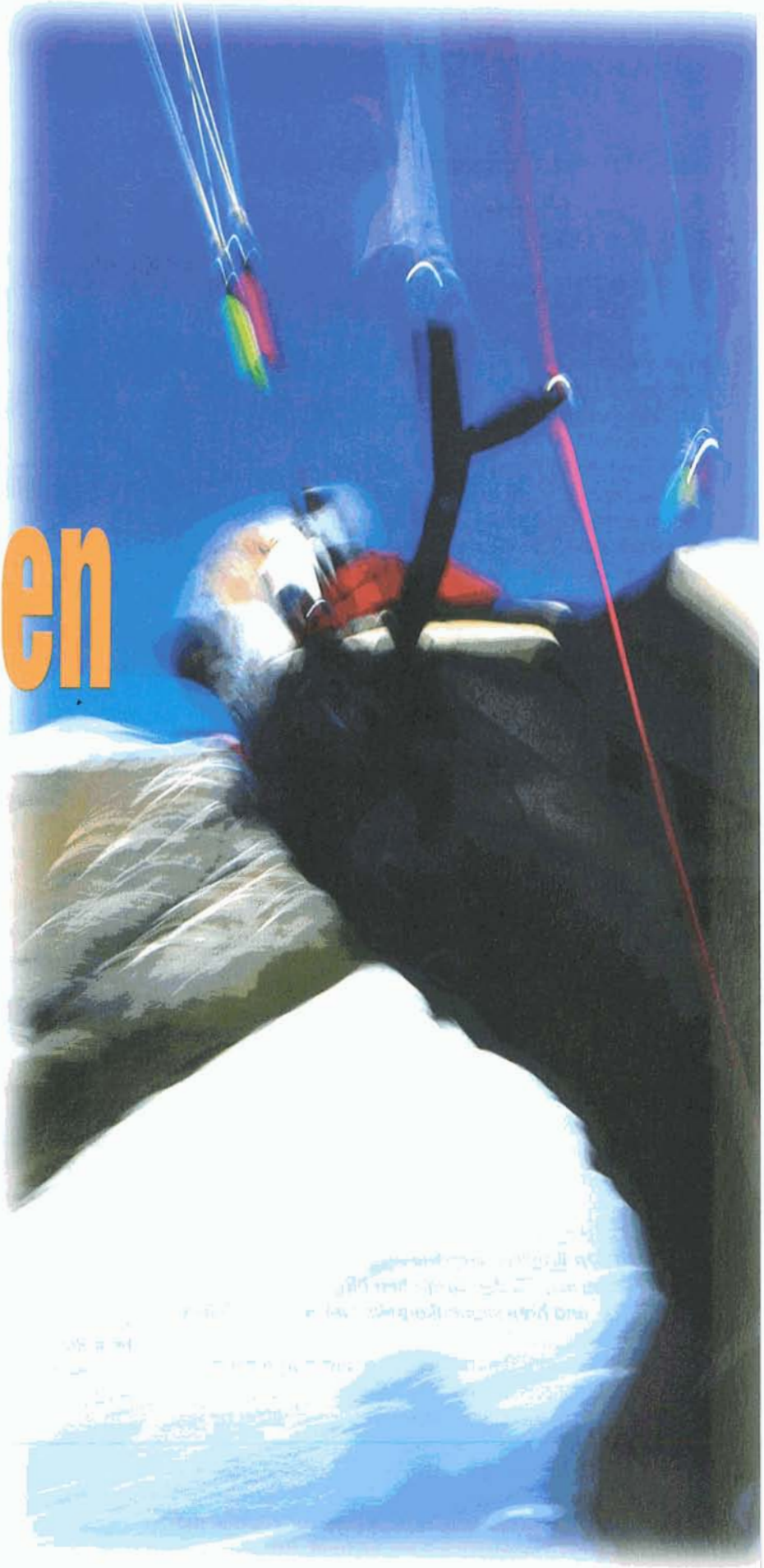


Ich habe mehrere Jahre lang den Rückwärtsstart bis ins Detail (Fingereinsatz, Handstellung ...) so geübt und praktiziert, wie es in dem Artikel beschrieben ist. Dennoch habe ich mich vor ca. einem Jahr umgestellt.
Ich mußte nämlich feststellen, daß unter schwierigen Bedingungen (stärkerer Wind an steilem Starthang; starker, womöglich böiger seitlicher Wind, vielleicht noch mit schlechtem Untergrund oder beengten Verhältnissen) das Umgreifen bei mir nicht schnell und sicher genug klappte.
Aufgrund einer Anregung eines Fluglehrers setzte ich mich noch einmal genauer damit auseinander, worauf es mir beim Rückwärtsstart ankommt:
- Parallele Armstellung beim Aufziehen: 1. um das Umdenken beim Aufziehen zu vermeiden; 2. weil bei gekreuzten Armen die Bewegung wesentlich eingeschränkt ist; 3. weil man mit parallelen Armen eine wesentlich größere Reichweite in Richtung Leinenschlösser hat (und damit günstigere Kraftverhältnisse).
- Schnelles und sicheres Ausdrehen.
Nicht so schwerwiegend scheint mir mittlerweile der Nachteil überkreuzter Bremsleinen zu sein:
- In der Aufziehphase, also solange sich der Schirm in einem Sackflugzustand mit extrem großem Anstellwinkel befindet, ist der Einsatz der Bremsen nicht zum Korrigieren, sondern nur zum Abbruch sinnvoll.
- Sobald der Schirm über den Piloten kommt, läßt der Zug nach und ein eventuelles rasches Nachgeben (um Energie aus dem Schirm zu nehmen) ist nicht mehr nötig; das heißt, der wesentliche Vorteil der Rückwärtsstellung ist nicht mehr erforderlich. Eine optische Schirmkontrolle fand bereits während der gesamten Aufziehphase statt (bei Unregelmäßigkeiten breche ich frühzeitig ab, was gerade in der Anfangsphase ohne große Probleme möglich ist). Eine Korrektur mit den Bremsen vor dem Ausdrehen wird praktisch nicht erforderlich, da das Ausdrehen blitzschnell mit ständigem Blick- und Bremsleinenkontakt zum Schirm möglich ist.
Meine neue Technik funktioniert also folgendermaßen (Arme parallel, Bremsleinen über Kreuz):
1. Rückwärtsaufstellen, immer in der gleichen Richtung verdreht (in meinem Fall so, daß die rechte Hand auf der Schirmseite bleibt, daß der rechte Tragegurt also unter dem linken hindurchläuft).
2. Aufnehmen der Bremsen (das ist bei meiner Technik der schwierigste Punkt): Zuerst achte ich darauf, daß die Tragegurte gleich vom Karabiner weg in der richtigen Richtung ausgedreht sind. Dann greift die Hand, die sich auf der Seite befindet, an der der obere Gurt im Karabiner hängt (bei mir also die linke), über die Gurte hinweg von (rechts) außen nach dem zugehörigen (linken) Bremsgriff. Die andere (rechte) Hand nimmt den nach unten hängenden anderen (rechten) Bremsgriff von unten auf. Ich achte darauf, daß ich die Griffe richtig fest gefaßt habe. Die A-Gurte nehme ich wie gewohnt mit parallelen Armen auf.
Man kann auch zunächst die Bremsgriffe wie gewohnt in Vorwärtsstellung aufnehmen und sich dann eindrehen. Dann faßt man wie oben die A-Gurte.
3. Nun kommt der gewohnte 5-Punkte-Check, erweitert um die Kontrolle, ob nichts verkehrt verdreht ist: Ich deute die Ausdrehbewegung an und verfolge dabei die Bewegung der Gurte und Leinen.
4. Ich lege mit Hilfe von A-Gurt und Bremsleinenzug, sowie des Windes den Schirm startbereit in den Wind aus. Dabei ist der Leinencheck sehr gut möglich.
5. Ich wiederhole den 5-Punkte-Check wie unter Punkt 3
6. Jetzt erfolgt das Aufziehen mit der Bereitschaft zum sofortigen Abbruch, wenn der Schirm nicht schön hochkommt; falls erforderlich korrigiere ich über die A-Gurte, ich unterlaufe oder gebe nach.
7. Sobald der Schirm über mich kommt, der Zug also nachläßt, drehe ich mit ständigem Blickkontakt zum Schirm blitzschnell aus, korrigiere falls erforderlich mit den Bremsen, unterlaufe falls nötig.
8. Start
Bereits nach kurzem Üben habe ich mich mit der neuen Technik ausgesprochen wohl gefühlt und auch schwierige Situationen wesentlich besser gemeistert als vorher.

Gerhard Steinmetz

***Anmerkung des DHV:** Wirkliche Schirmbeherrschung und ein sicherer Start sind nur gegeben, wenn das Gerät nach dem Rückwärtsaufziehen vor dem Umdrehen voll kontrolliert wird. »Blitzschnelles Ausdrehen« ist keine sichere Methode.*

Worüber andere schweigen



Kürzlich am Landeplatz fragt mich jemand, warum ich das eigentlich mache. Ich müßte doch Angst haben mein Leben zu riskieren, mich - nur von Stofffetzen mit Schnüren gehalten - vom Berg zu stürzen. Ohne groß nachzudenken sag' ich »nö, da hab' ich keine Angst, sonst würde ich das ja wohl kaum machen, was?« Ich grinse die Leute an, und denk' mir, das war jetzt glatt gelogen. Hin und wieder habe ich schon ein bißchen Angst, manchmal sogar gewaltig.

Ja, denk' ich mir, warum tu' ich das denn trotzdem, und wie kann ich es Nichtfliegern erklären? Da ist schon wesentlich einfacher, »Nö« zu sagen und die Wahrheit etwas zu verschleiern. Aber wenn ich es erklären wollte, wie soll ich das anstellen?

Ich fliege auf keinen Fall, weil mein Mann auch fliegt. Das kann vielleicht auch eine Motivation sein, aber meine nicht. Wir haben uns erst kennengelernt, als ich schon mit der Grundschulung fertig war. Wahrscheinlich muß man so eine Art Veranlagung dazu haben, und vielleicht auch - so wie in meinem Fall - den Vogel haben, anders sein zu wollen als die Masse.

Foto: Christine Pfeifer

Ungewollt lasse ich - ziemlich unhöflich - die Spaziergänger mit ihren Fragen hängen, meine Gedanken schweifen ab.
Mein Mann und ich kennen sehr viele Gleitschirmflieger. Und wenn ich es mir so überlege, sind nicht wenige darunter, die immer auch ein bißchen Angst dabei haben. Wenn ich es mir richtig genau durch den Kopf gehen lasse, kenne ich auch welche, die aufgehört haben. Meistens Frauen, aber auch ein paar Männer. Manchmal treffen wir jemanden der aufgehört hat, zufällig in einer Kneipe oder Fußgängerzone. Danach gefragt, warum denn aufgehört wurde, hören wir meistens - nö, nicht Angst, sondern »keine Zeit«. Ich glaube, die meisten Gleitschirmflieger sind sich ganz sicher, daß sie sofort blaue Tupfen ins Gesicht bekommen, wenn sie zugeben würden Angst zu haben. Ich kenne auch Gleitschirmflieger, die schon mal runtergefallen sind, und trotzdem keine Angst haben. Boh-ej, ich habe schon gespickt, ob ich vielleicht das rot-gelbe S auf blauem Grund auf der Brust dieser Helden entdecken kann, bis jetzt erfolglos. Ich glaube einfach nicht, daß die keine Angst haben.

Als ich kürzlich mal mit einer Flugschule eine Ausfahrt mitgemacht habe, hatten wir wegen schlechten Wetters mal die Gelegenheit zusammenzusitzen, und den Fluglehrern Fragen zu stellen. Allgemeines, alles was uns interessierte. Ich habe dann gefragt, ob wir vielleicht auch ein bißchen über Angstbewältigung beim Gleitschirmfliegen reden könnten. Der Fluglehrer fragte in die Runde, ob sich die anderen auch für das Thema interessieren würden. Murmel-murmel, Schulterzuck. Nachdem wir dann alle anderen Themen besprochen hatten, war noch ein wenig Zeit bis zum Abendessen. Also hat unser Fluglehrer mein Thema doch nochmal aufgegriffen. Ich habe ein paar Situationen geschildert, in denen Angst aufkam, und ich dann sehr lange Probleme hatte, beim Fliegen diese Situationen und ihre Folgen wieder zu vergessen. Auf einmal hatten alle meine Schulterzucker auch schon mal so was ähnliches erlebt und Fragen zum Thema. Anschließend hatte keiner von uns blaue Tupfen im Gesicht.

Mittlerweile kann ich das recht gut zugeben, wenn mich mal das Hosenflattern packt. Wenn es wochen- oder monatelang mal nicht geklappt hat zum Fliegen zu kommen, zum Beispiel. Dann ist es am schlimmsten für mich, wenn ich mich am Startplatz einfach nicht gut fühle. Es gibt da so Tage, da zeigen drei oder vier Windsäcke und Fähnchen alle eine andere Richtung an. Superkritisch beobachte ich genau die Schirme in der Luft, ob ich etwas erkennen kann, das mir letzte Gewißheit gibt, heute ist nicht der beste Tag zum Fliegen. Irgendwann kommt meistens einer der Superflieger an, von der Sorte, die nie Angst haben. Da muß ich mir dann so nette Kommentare anhören, wie zum Beispiel: »Also wenn du heute nicht fliegst, dann kannst du's auch gleich ganz lassen. Sind doch beste Bedingungen!«

Es ist nicht nur einmal passiert, daß ich trotzdem wieder zusammengepackt, die Bahn nach unten genommen und den Sprücheklopfer leichenblaß am Landeplatz wiedergesehen habe. Mit zittrigen Fingern an einer Zigarette saugend, weil er gerade noch aus einer plötzlich durchziehenden Kaltfront rausgekommen ist. Nach meiner Definition ist man in solchen Situationen nicht »geflogen«, da hat man nochmal überlebt. Aber ich bin das Hühnchen Chicken-Shit. Mann-o-Mann! Ist aber okay, ich kann damit leben. Ich glaube einfach, daß ich mit ein bißchen Schiß zwar nicht so häufig, aber dafür bestimmt auch in einigen Jahren noch fliegen werde.

Immer mal wieder liege ich mit meiner Einschätzung leider gründlich daneben. Ich habe am Startplatz nicht richtig aufgepaßt, startete, und mir widerfuhren so Nettigkeiten wie neuer Schirm, Leewalze, Föhn, Taldüse, in dieser Reihenfolge. Als ich Monate später endlich kapiert hatte, was mir die Kehle zuschnürte, wenn ich nur eine Bergbahn aus der Nähe sah, konnte ich anfangen, etwas gegen die Angst zu unternehmen. Bei kleineren Schwierigkeiten, die immer mal wieder auftreten nach längeren Pausen, hilft es mir, wenn ich ins Übungsgelände gehe und ein paar Start- und Landeübungen mache. Nachdem es mich an dem Tag aber ordentlich verschüttelt hatte, lag der Fall da etwas härter. Als ich wie ein

Spielzeug von Lee und Föhn gepackt wurde, war ich der Meinung, daß ich wohl zu blöd wäre, den neuen Schirm zu beherrschen. Zum Abschluß des Horrorflugs war ich dann noch nicht mal in der Lage, (in der Taldüse) gescheit zu landen. Auch nachdem alle Kameraden mehrfach glaubhaft versicherten, daß es allen an dem Tag so ergangen wäre, mußte ich wieder lernen, mir und meinen Fähigkeiten zu vertrauen. Weil wir alleine nicht weiterkamen, gingen mein Mann und ich zur Flugschule um jemand zu fragen, der sich mit sowas auskennt. Wir bekamen verschiedene Ratschläge. Den Rat der mir am besten gefiel haben wir probiert.

Wir sind in ein Gelände gefahren, in dem ich mich beim Fliegen immer besonders gut gefühlt habe. Um nicht gleich 20 Minuten in der Luft hängen zu müssen, haben wir einen Startplatz auf nicht ganz halber Höhe gesucht. Das Starten und Landen hatte ich schon im Übungsgelände ausgiebig geprobt. Mir war nicht besonders wohl, aber ich bin rausgestartet. Ungefähr fünf Minuten Angst, dann stand ich auf der Landewiese. Mein Mann kam mit dem Auto hinterher, hat mein Zeug hinten 'rein geschmissen, und mich direkt nochmal an den Behelfsstartplatz gefahren. Nach dem dritten Flügle war der Knoten wieder aufgegangen. Am nächsten Tag sind wir in das Gelände gefahren, in dem ich das folgenschwere Erlebnis hatte. Es machte mir keine Probleme, zu starten und einen ganz passablen Thermikflug zu absolvieren. Die Angst war - fürs erste - besiegt, ich hatte wieder Spaß am Fliegen.

Für mich ist Gleitschirmfliegen einfach die ultimative Beschäftigung, um total abzuschalten. Wenn ich mich nur noch mit dem Schirm, den Bedingungen, anderen Fliegern in der Luft und mir beschäftige, vergesse ich alles, was sonst so ungeheuer wichtig zu sein scheint wie Arbeit, Geld, Verein. Ich mag es, nach einem tollen Flug am Landeplatz ein paar Bekannte zu treffen, ein Schwätzchen zu halten, meinem Mann beim Kurbeln zuzusehen, bis auch er genug hat; danach was trinken gehen und uns gegenseitig unsere Flüge erzählen. Es gibt nicht viel, was noch besser ist. Nachdem ich so knapp vorm Aufhören war, habe ich es sehr genossen, wieder dabei zu sein. Leider sollte es nicht so sehr lange dabei bleiben.

Ein recht rühriger Heuwender in meiner Endanflugbahn hatte mir sehr viel mehr Auftrieb beschert als ich erwartet hatte. Ausgerechnet an einem schwierigen Landeplatz. Klein, abschüssig, an drei Seiten mit Häusern, einem Schuppen mit Stromleitung davor und einer Baumreihe mit Stacheldraht dazwischen begrenzt. Von der freien Seite kam ich angeflogen. Plötzlich viel zu hoch. Panik! Ich konnte nicht mehr richtig denken, schaffte es gerade noch, mich für eine Richtung zu entscheiden, in der ich den erwarteten Crash am wenigsten schlimm fand.

Es hatte schließlich noch gereicht, ich stand unversehrt einen halben Meter neben dem Baum den ich anvisiert hatte. Nur mein Schirm (neongelb) hatte es nicht mehr geschafft. Er schmückte weithin sichtbar eine Eberesche, auch als Vogelbeerbaum bekannt. Als mein Mann auftauchte, saß ich als elendes Häuflein da, und versuchte, die Leinen, die während der Schirmbergung auf einer Seite aus den Leinenschlössern genommen werden mußten, wieder ordentlich einzufädeln.

Nachdem ich den Schirm zum Check geschickt hatte, und vorsichtshalber alle Leinen hatte austauschen lassen, war wieder so ein Knoten in meinem Hirn. Wenn ich mich mal zu einem Start überwinden konnte, verpatzte ich regelmäßig die Landungen. Da half es auch nicht, wenn ich mir selber gut zuredete (»nur nicht ausflippen, ganz ru-

Fotos: Isabelle Mertal

hig bleiben, ich kann das doch!«). Immer wenn es nicht so ganz glatt ging, ich noch schnell einem anderen während der Landeeinteilung ausweichen mußte, oder ähnliches, hing ich stocksteif im Gurtzeug, habe die Augen zusammengekniffen und auf den Aufschlag gewartet.

Es war wieder soweit. So gut es ging, habe ich mich vorm Fliegen gedrückt. Wie das Leben manchmal so spielt, kam dann plötzlich noch ein Problem mit meinen Augen dazu. Ein halbes Jahr Zwangspause bis zur Augenoperation. Beim ersten Flug mit neuer Sicht mußte ich feststellen, daß ich absolut ahnungslos war, was das Einschätzen meiner Höhe über dem Landeplatz betraf. Glücklicherweise stand mein Mann am Landeplatz. Durch Zuruf machte ich ihm klar, daß ich Hilfe bräuchte. Er hat mich durch Armwedeln heil auf den Boden gebracht, aber ich hätte mir fast ins Hemd gemacht!

Da war es wieder, mein Problem mit der Angst. Und auch dabei konnte das Übungsgelände nicht helfen, weil es einfach nicht hoch genug ist, um eine Landeeinteilung fliegen zu können. Nachdem es schon mal geholfen hatte, in der Flugschule nachzufragen, gingen wir auch mit dem neuen Problem zu den Leuten, die es wissen müssen. Man hat sich dort viel Zeit genommen, wir hatten ein sehr ausführliches Gespräch. Wieder hatten wir verschiedene Ratschläge erhalten, und dieses Mal haben wir den sichersten Rat angenommen.

Wir fuhren mit der Flugschule zu einer Fortbildung. Ein Fluglehrer am Startplatz, ein Fluglehrer am Landeplatz, ein Funkgerät am Gurtzeug und auf meine Bitte hin viel Aufmunterung während meines Fluges. Der Startfluglehrer hat mich vom Berg weg bis zur Talmitte begleitet, dann hat der Landeplatzfluglehrer übernommen und ich bin wie auf Schienen bis zum Landepunkt geleitet worden. Es war super, wieder geflogen zu sein. Ich war dankbar, daß sich alle soviel Mühe mit mir gegeben haben, aber ganz innen drin war ich unzufrieden, daß ich so sehr von der Hilfe anderer abhängig geworden war. Schließlich habe ich neben einem B-Schein auch noch einen UL-Schein gepackt. Und jetzt sowas! Der Ehrgeiz war wieder geweckt. Nach fünf »geführten« Flügen machte ich den ersten Versuch ohne Funkgerät. Meine Landeeinteilung war jumbomäßig, den Punkt hatte ich weit hinter mir gelassen, aber ich hatte es alleine gemacht!

Wir haben uns zugelassene Funkgeräte gekauft, und wenn wir jetzt mal in ein Fluggebiet kommen, mit einem kleinen und/oder schwierigen Landeplatz, ist da immer jemand am Landeplatz dem ich vertraue, der mir hilft, wenn's klemmt. Ich weiß jetzt, daß Stolz und Angst nicht kompatibel sind, aber ich habe auch gelernt, daß Spaß und Vertrauen miteinander verwandt sind. Man muß mir ja nicht ständig helfen, aber wenn es sein muß, nehme ich gerne Hilfe in Anspruch. Wie schon gesagt, im Zweifelsfall lieber nicht fliegen, aber dafür noch viele Jahre, das ist unser Motto.

Isabelle Merkel

inter

Hier sind sie wieder - die Hits und Flops im Internet! Auch in diesem Info 10 Internet-Sites rund um's Drachen- und Gleitschirmfliegen. Auch diesmal wieder ganz subjektiv und zum Selberausprobieren!

- [+|+] auf jeden Fall ansehen
- [+|-] lohnt sich
- [+|=] na ja, bestenfalls Durchschnitt
- [-|-] verbesserungsbedürftig, bringt nicht viel
- [=|=] lohnt das Geld und die Zeit nicht

Stand: 23. Februar 1997
Kuddel Heldmann; eMail: KUHeldmann@aol.com

Manfred Laudahn

http://www.abschweb.de/homepage.htm
Fluggebiete HG/GS, Infos um Drachen- und Gleitschirmfliegen im Internet; Wetter
Sprache: Deutsch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
[+|+]	[+|+]	[+|+]	[+|+]	[+|+]

Bemerkungen:
Grafisch schön gemachte und hochinformative Einstiegsseite für HG und GS in Deutschland und im Alpenraum

Harzer Gleitschirmschule Knut Jäger

http://www.flieg.com/harzergss/index.htm
Alles rund um die Harzer Gleitschirmschule
Sprache:Deutsch/Englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
[+|=]	[+|-]	[+|=]	[+|-]	[-|-]

Bemerkungen:
Nett gemachte Seite; interessant für Neu- und Weiterschüler

Swing Fluggeräte GmbH

http://home.t-online.de/home/0814116939/
Alles was Swing anbietet
Sprache: Deutsch/Englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
[+|-]	[+|-]	[+|-]	[+|+]	[-|-]

Bemerkungen:
Ein Internet-Prospekt; hübsch gemacht (man merkt die Handschrift von Armin Harich!)

Drachenflugschule Saar e.V.

http://home.t-online.de/home/dios-software/vorstell.htm
Clubinfos und Hängegleitermuseum
Sprache: Deutsch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
[+|=]	[+|-]	[+|=]	[+|=]	[+|+]

Bemerkungen:
Gut bedient ist, wer sich über den Club informieren will; als Beigabe gibt es einige schöne HG-Bilder und gute Links

Fly Ranch Buenos Aires

http://www.ba.net/flyranch/
HG und GS in Argentinien
Sprache: Englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
[+|=]	[+|=]	[+|=]	[+|-]	[+|+]

Bemerkungen:
Auch ein Internet-Prospekt; mit ausgefallenen Links und einigen tollen Fotos

Eolo

http://netline.totobit.it/eolo/
HG/GS in Italien
Sprache: Italienisch/Englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
-□	+-	--	++	++

Bemerkungen:
Vieles veraltet, dadurch auch trotz vieler Links nicht sonderlich lohnend

Paragliding Afrika

http://www.paraglidingafrika.co.za/
GS-Schule und -touren in Südafrika, Fluggebiete
Sprache: Englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+-	+□	+□	++	--

Bemerkungen:
Fliegen (-lernen) in Südafrika; bildschön gemacht

James Swansburg

http://www.cyberlink.bc.ca/~swanys/hang.htm
Reiseinfos für HG in Canada
Sprache: Englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+-	-□	+□	+□	+□

Bemerkungen:
Infos für Leute mit viel Reiselust - nicht nur zum Drachenfliegen (auch Kajak, Wasserski oder Golf), und nicht nur für Canada

Ko, Young Moo

http://asri.snu.ac.kr/~ko/para-hang.html
HG/GS-Infos zu Korea
Sprache: Englisch/Koreanisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+□	+□	+□	++	+□

Bemerkungen:
Auch in Korea wird geflogen! Wie Manfred Laudahns Seite eine Vernetzung interessanter Internet-Sites - hier v.a. für Korea

Internetgalerie Thun

http://www.beoberland.ch/hga
Pressespiegel, Schulen und Clubs in der Schweiz, Fotos, Links
Sprache: Deutsch/Englisch

Informationsgehalt	Ladezeit	Aktualität	Gestaltung	Links
+□	+□	+□	+□	++

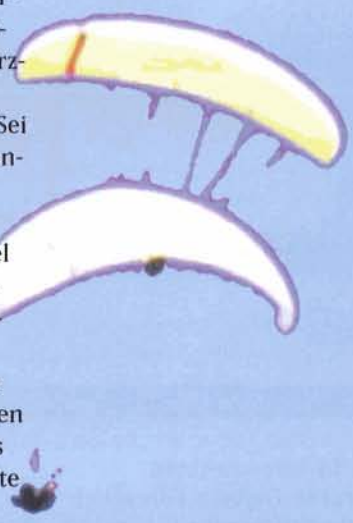
Bemerkungen:
Sammlung vieler Links; Clou: Nutzer können sich registrieren lassen und werden per eMail aktuell informiert!

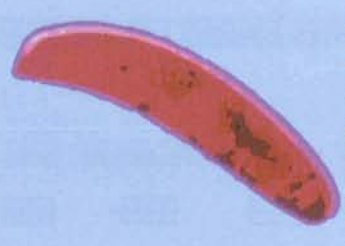
net

SCENE G

SEPP OSCHWENDTNER

Seit 10 Jahren fliegen wir nun in Deutschland offiziell Gleitschirm. Wie es auch beim Zusammenleben von Mann und Frau sehr beglückende Beziehungen vor der Eheschließung und auch ohne Siegel eines Standesbeamten gibt, wurde natürlich auch schon vorher geflogen. Aus dieser »Schwarzfliegerzeit« gäbe es viele Geschichten zu erzählen: Sei es die von dem Flugaspiranten, der seinen neu in Frankreich erworbenen Schirm auf dem Untersegel auslegte - Eintrittsöffnungen vorne - und sich wunderte, daß er ihn nicht in die Luft brachte. Oder die vom Einkäufer einer großen Sportartikelfirma - bereits in der zweiten Lebenshälfte und nicht gerade ein Leistungssportler -, der auf einer Almwiese das »moderne Zeug« nur mal aufziehen wollte und durch den starken Wind zu einem Erstflug gleich über tausend Höhenmeter kam.





Schauen wir uns aber lieber die offiziellen Zeiten an. Auch die waren von Anfang an interessant und spannend. Die heutigen Vielstunden-Soarer oder Kilometerfresser können sich gar nicht vorstellen, wie anregend es sein kann, auf einem Berg zu stehen und zu peilen (Gleitwinkelmesser waren ein Verkaufsschlager), ob man auch über dichtes Waldgelände zur ersterreichbaren Wiese kam. Ob der Flug, um nicht besser das passende Wort »kontrollierter Absturz« zu verwenden, einen auch wirklich vom Berg ins Tal brachte, oder ob man in irgendeiner Waldlichtung einparken mußte. Ein Pilot aus Garmisch brachte es in kurzer Zeit zu so vielen Baumlandungen, daß er fortan »Willi Wipfel« genannt wurde. Er wurde dann aber nicht Förster, sondern Fluglehrer.

Die Entwicklung von Mensch und Material verlief in den nächsten Jahren sprunghaft. Die Geräte wurden monatlich leistungsstärker, aber nicht unbedingt sicherer. Es ist zwar recht schön, wenn ein Gleitschirm - durch Ventile oder Stangen prall und stabil gehalten - nicht einklappen kann. Weniger schön ist aber, daß er sich so auch nicht entleeren kann, also durch die ungünstigere Profilform mit doppelt soviel Sinken genauso schnell rückwärts wie vorwärts fliegt. Zumindest in Hangnähe kann das sehr schmerzhaft sein. Aber man war ja Pionier. Gips an Bein und Arm wurde stolz getragen, auch die Testpiloten waren noch »richtige Männer«. Da knallte schon mal einer aus großer Höhe einen Meter neben einer eisernen Bettstatt auf den - zum Glück - moosigen Waldboden. Obwohl das Bettgestell im Wald nichts zu suchen hatte, ging man später zum Testen lieber über Wasser.

Die ersten großen Gleitschirmwettbewerbe brachten nicht nur riesige Teilnehmerfelder, sondern auch nicht einzeln abzuzählende Zuschauermengen. Bojenflüge und Punktlanden waren ja auch recht spektakulär und spannend. Da man aber den großen Vorbildern - den Drachenfliegern - nicht nur in Gleit- und Sinkleistung der Geräte, sondern auch in den Wettbewerbsaufgaben nacheifern wollte, schaffte man es schnell, genauso wenige Zuschauer wie diese bei Wettbewerben zu haben. Es ist doch toll, wenn am Landeplatz nur die Frau oder Freundin steht. Die kennt man wenigstens und weiß, daß sie ein Fan ist! Es gab sogar Zeiten, da konnte man - in den Boomjahren dieses Sports - als guter Gleitschirmflieger sogar Geld verdienen. Die Hersteller und auch Veranstalter machten Siege lukrativ. Die großen Wettbewerbe Ende der 80er, z.B. Dolomiten-Cup, Fiesch-Cup oder Lucky-Strike-Open in Verbier, waren nicht nur immer bestens dotiert, sondern auch auf vorderen Plätzen immer fest in deutscher Hand. Heute fliegt man seinen Weltcup halt in China und wundert sich, wenn das bei uns niemanden interessiert.

Waren am Anfang noch Sinkwerte von 3 - 4 m/sek und Gleitzahlen von 3 - 4 normal, ging es recht schnell zu Werten, mit denen man wirklich fliegen konnte. Die Flugdauer erhöhte sich, die ersten mehrstündigen Flüge wurden genauso bewundert wie später die ersten Streckenkilometer. Für mich selbst bleibt hier nur zu sagen, das Erlebnis bleibt immer gleich. Die erste Startüberhöhung war mindestens genauso beeindruckend wie der erste Höhenrekord. Der erste Flug über ein paar Täler hinweg genauso begeisternd wie die heutigen Streckenkilometer. Auch die

eigene Leistung bleibt immer die selbe, wenn man sich als Fluganfänger erst mal mühsam am Aufwindband hält, ist das mindestens genauso schwierig als das 10.oooste perfekte zentrieren eines Thermikbartes.

Um noch mal auf die Gerätesteigerung zurückzukommen: Nicht nur die Leistung der Schirme, auch die Anforderung an die Piloten, die mit diesen Geräten fliegen sollten, steigerte sich sprunghaft. Vielen verging die Lust am Sport daran, in der Luft herumgehebelt zu werden, ununterbrochen vor Einklappern Angst zu haben und oft nicht Pilot, sondern Passagier zu sein. Viele Flieger waren dann aber doch schlau genug, sich den Flugspaß nicht verderben zu lassen, zumal es inzwischen recht gute und einfacher zu fliegende Mittelklassegeräte gab und gibt. Sie kauften einfach keine Hochleister mehr und zwangen die Hersteller dazu, den Hauptteil ihrer Entwicklungsarbeit in problemlosere Geräte zu stecken. Hier war man mal schlauer als die Drachenpiloten. Beim Drachenfliegen werden fast nur Hochleistungsgeräte gekauft, obwohl man inzwischen zum Landen fast die Rollbahn eines Flugplatzes braucht und zum Steigen einen 5-Meter-Bart. Dafür hat man aber bei 70 km/h ein tolles Gleiten, auch wenn man nur eine Stunde genußreich fliegen wollte.

Einen Ausriß nach 10 Jahren über eine neue Sportart kann nur Stückwerk sein. Zu viele Dinge sind passiert, passieren und waren vielleicht viel bedeutender. Wichtiger wäre es, in die Zukunft zu sehen. Gibt es dann die ganz sicheren Gleitschirme, die so einfach zu fliegen sind, wie uns am Anfang dieser neuen Sportart versprochen wurde? Vielleicht gibt es sie ja heute schon und wir Piloten brauchen nur noch ein paar Evolutionsstufen, um vom Bodentrampeltier zum Vogel zu werden. Vielleicht nützen wir auch jeden Schritt der Weiterentwicklung in Gerät und Können nur dazu, bei noch ungeeigneteren Bedingungen zu starten. Und müssen es statt Kreise Loopings und statt Streckenerlebnissen Rekorde sein?

Ich bin kein Wahrsager. Ich weiß, daß ich nichts weiß und das ist viel - zumindest mehr als der Flieger, der mir vor gut 10 Jahren am Brauneck sagte: »So ein Schirm wird niemals vom Garland bis ins Tal kommen und wenn, dann höre ich mit dem Drachenfliegen auf«!

PARAWING

Der Traum vom Fliegen darf nicht als Alptraum enden

PARAWING: der Versicherungs-Spezialist für alle Flugsportler

Berufsunfähigkeit

z.B. männlich, 30 Jahre, versichert bis 50 Jahre, Leistungsende 60 Jahre, Monatsrente DM **1.000,-**

Drachenflieger monatl. DM **28,90**

Gleitschirmflieger monatl. DM **38,30**

Flug-Unfall

z.B. *Gleitschirmflieger bei* Maximalinvalidität DM **350.000,-** Bergungskosten DM **3.000,-**

jährl. DM **309,10**

Ausrüstung

z.B. Diebstahl- u. Transportschäden Neuwert DM **8.000**

jährl. ab DM **132,-**

Tandem-Haftpflicht

Gewerbl. o. priv. Nutzung Vers.-Schutz: Haftungshöchstgrenzen nach § 44 Luftfahrtgesetz; personen- oder schirmgebunden incl. Passagier-Unfallvers.

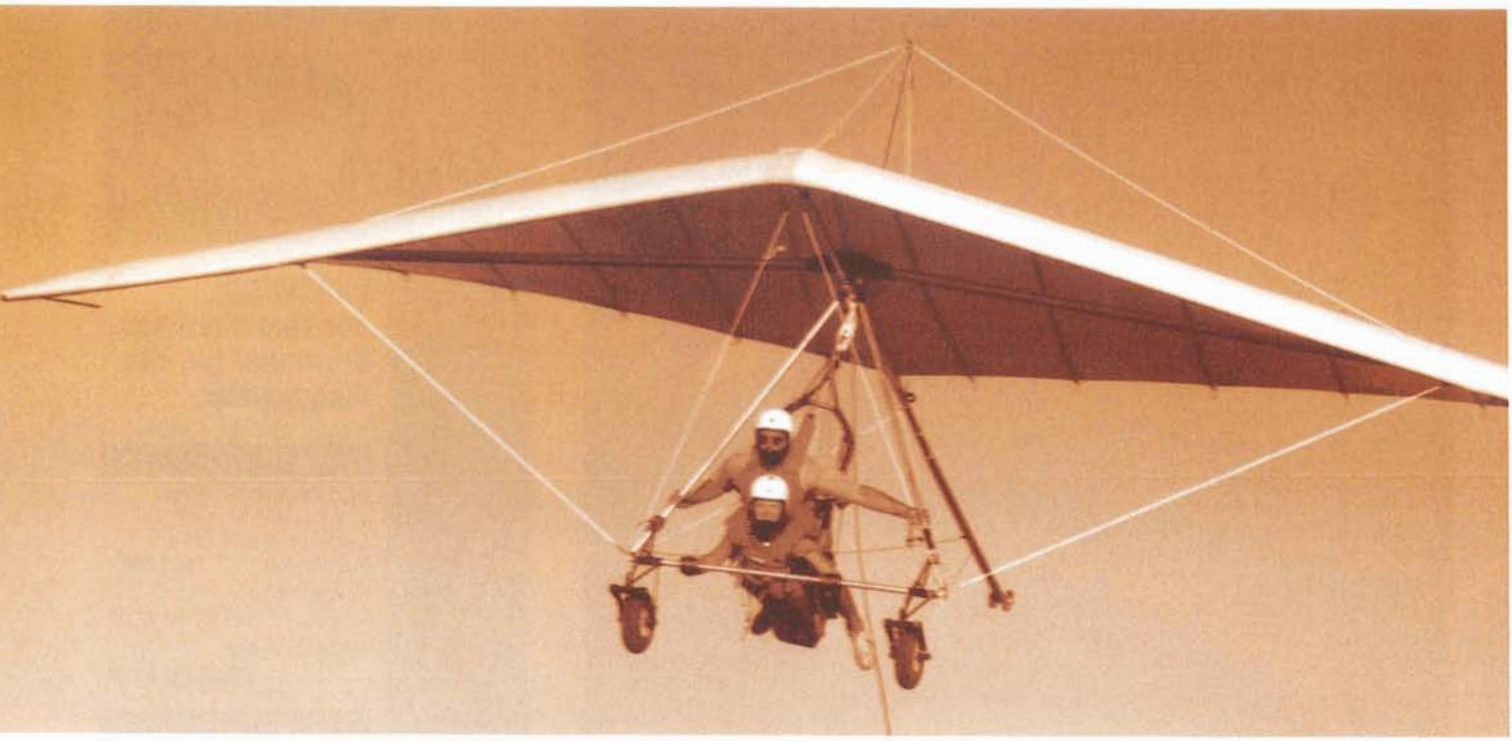
jährl. DM **690,-**

Kostenlose Computeranalysen
Alle Lebens-, Renten- und Krankenversicherungen

Vertraut den Spezialisten. Ruft uns an!

PARAWING
Versicherungsservice
Ködel & Schöll
Nufringer Str. 3
70563 Stuttgart
Telefon 07 11/73 27 79
Telefax 07 11/7 35 43 79
email Parawing@aol.com
http://members.aol.com/parawing/

COMMA. VS-VILLINGEN



Neue Ausbildungsmethode für Drachenflieger

Ein Bericht von Ausbildungsvorstand Peter Cröniger

Während die Könner die Dynamik und den enormen Geschwindigkeitsbereich moderner Drachen zu neuen Höchstleistungen nützen, finden immer weniger junge Leute den Weg zu einer Drachenflugausbildung.

Jeder Drachenflieger kann sich an die Qualen am Übungshang erinnern. An wunderschönen heißen Sommertagen muß der Drachen immer wieder hinaufgezerrt werden. Der Weg zum ersten Höhenflug ist lang, heiß und beschwerlich.

Es ist ein langer Weg zum eigentlichen Ziel, dem streßfreien Genußflug, vom ersten Schweben am Übungshang über Höhenflüge, bei denen die Auf- und Abbauzeiten die Flugzeit bei weitem übersteigen.

Auch der Aufschwung des Gleitschirmfliegens hat dazu beigetragen, daß 1996 lediglich 203 Drachenpiloten den A-Schein gemacht haben. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Rückgang von ca. 70%.

In Deutschland bilden wir seit über 20 Jahren Drachenflieger aus. Dabei

üben Anfänger in Bodennähe, ohne das Fluggerät zu beherrschen. Sie trainieren die schwierigsten Flugphasen Start und Landen zuerst, wobei der Lehrer nur verbale Korrekturmöglichkeiten hat. Die Flugzeit der gesamten Grundausbildung beträgt nur wenige Minuten.

In Australien, den USA und in Argentinien wird ein neuer Weg gewählt, der die Nachteile unserer Drachenflugausbildung meidet.

Während meines Argentinienurlaubes hatte ich Gelegenheit, mehrere Schüler nach der neuen Methode auszubilden. Die Schulung basiert auf dem Prinzip des Doppelsitzerschlepps. Ein moderner Doppelsitzer mit freiliegen-

dem Querrohr (Einfachsegel) wird mit einem Fahrwerk ausgestattet, das es erlaubt, liegend zu starten und zu landen. Neu für mich war, daß es ein Doppelsitzergurtzeug gibt, mit dem Passagier und Pilot übereinander fliegen können. Um großen Bügeldruck während des Schlepps zu vermeiden, wurde die australische Schleppvariante gewählt, bei der das Schleppseil mit der Pilotenklinke und der Pilotenaufhängung am Kielrohr verbunden wird. Diese obere Verbindung kann über eine Bowdenzugklinke ebenfalls gelöst werden. Der Bowdenzugauslöser (Fahrradbremsgriff) ist am Trapezseitenrohr montiert und sehr gut erreichbar. Der Schlepp mit einem UL von Typ Dragonfly hat sich sehr gut bewährt.

Zur Schulung selbst: Nach zwei Stunden Theorie und gemeinsamem Aufbau des Fluggeräts kam bereits das große Erlebnis. Beim ersten Flug liegt der Fluglehrer unten, der Schüler huckepack obendrauf und hält sich an den dafür angebrachten Haltegriffen fest. Nach kurzer Rollstrecke und sechs Minuten Schlepp klinkt der Lehrer in 600 Meter Höhe aus und hat nun acht bis neun Minuten Zeit, seinen Mitflieger in das neue Element einzuführen. Nach einer Radlandung in Liegendposition wird getauscht; ab jetzt liegt immer der Schüler unten, der Lehrer oben.

Die Flugphasen Start, Schlepp, Endanflug und Landung führt anfangs der Lehrer aus. Von Flug zu Flug übernimmt der Schüler die ganze Flugdurchführung. Nach durchschnittlich 15 Flügen und bereits ca. 4 Stunden Flugzeit waren die Schüler ready for solo, das heißt, sie konnten umsteigen auf ein Einsitzerfluggerät (Wills Wing Falcon mit montiertem Fahrwerk).

Der Umstieg fiel allen Schülern leicht, da das Handling der benützten Geräte annähernd gleich war. Nach 3 Soloflügen mit Ausbildungsschwerpunkt Aufrichten und Hängendfliegen wechselten die Piloten auf einen Falcon mit normalen Steuerbügelrädern, ohne Fahrwerk. Gestartet wurde liegend mit Hilfe eines Startwagens, die Landung war in allen Fällen perfekt stehend. Es war für uns eine große Überraschung, daß alle den Umstieg von Radlandungen auf Stehendlandungen problemlos schafften. Neben einer eingehenden theoretischen Einweisung plus Lehrfilm war wohl ausschlaggebend, daß alle Piloten wie selbstverständlich einen absolut stabilisierten Endanflug flogen und daß niemand mit dem gewählten Fluggerät überfordert war.

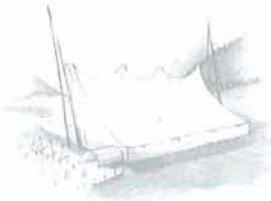
Resümee: alle Flugschüler hatten viel Spaß bei der Ausbildung; sie fühlten sich nie überfordert. Der Fluglehrer konnte sehr individuell auf den Schüler eingehen. Man konnte durch verbale Anweisungen oder unterstützendes Führen der Unterarme Feinkorrekturen ausführen, die bei konventioneller Schulung unmöglich wären. Die erzielten Lernfortschritte waren groß. So konnten die Schüler bereits nach 5 Flügen in sanfter Thermik kreisen.

Wir werden versuchen, diesen Ausbildungsweg parallel zur konventionellen Schulung in Deutschland zu ermöglichen. ◁

Fotos: Peter Cöllinger

SKY EXPO '97 ist die internationale Fachmesse in der Schweiz für Gleitschirm, Segelflug, Delta & Ultralight. Und allem, was dazugehört. Viele Fluggeräte warten auf einen Probeflug. Instrumente, Bekleidung und vieles andere mehr können Sie praxisnah testen und vergleichen. See you

SKY EXPO'97
for innovative flying



Gstaad 26.-28. Sept.'97

FLY MIKE

Groß -u. Einzelhandel für Sportbekleidung

Ich trage einen FLY-MIKE Overall, weil ich darin einfach abhebe.

Fliegeroverall
- durchgehende Reißverschlüsse
- mit Kapuze u. vielen Taschen
- atmungsaktive Microfaser
- Funk- und Fototasche
- windundurchlässig
- wasserdicht
- 2 Variohalterungen
- in verschiedenen Farben

289,-

Fordern Sie jetzt unser Prospektmaterial an!

außerdem im Angebot:
- Outdoorbekleidung
- Schnellpacksäcke

Fa. Sport Mike Rennerweg 5 96450 Coburg
Tel.: 0 95 61/ 8 33 10 Fax: 0 95 61/ 8 33 18

Mit dem Wind

Jedesmal, wenn beim Drachen- oder Gleitschirmfliegen eine ausgeschriebene Zielstrecke mißlingt, wandern Gedanken der Piloten frustriert zurück und suchen nach den Gründen des Scheiterns. Sind weite Flüge im Flachland zu vorher festgelegten Zielen tatsächlich so schwierig?

In Segeletz glaubten wir schon öfters, die Ursachen der Fehlschläge erkannt und im Griff zu haben: Manchmal geht es einfach später als geplant in die Luft und auf Strecke, oder nach einem voreiligen Start kommt der frühe Absaufer. Gelegentlich läßt sich auch der ausgewählte Zielpunkt in der Natur nicht wiederfinden, oder Fluggeschwindigkeit und aktuelle Windrichtung werden falsch beurteilt. Besonders das letztere Problem macht uns weiterhin Mühe.

Gibt es noch eine Zielflug-Formel?

Noch 1995 schien alles ganz einfach: Am Beginn eines großen Flugtages zeichnet man die vorhergesagte Höhenwindrichtung als Startplatzvektor in die Karte, nimmt die Fluggeschwindigkeit, die sich aus der angegebenen Windstärke und Eigengeschwindigkeit des Drachens oder Gleitschirms zusammensetzt, multipliziert diesen Wert mit der Thermikdauer, und schon erhält man die fliegbare Kilometerdistanz. Sie muß auf dem gezeichneten Pfeil nur noch abgemessen werden, um an seiner Spitze den Zielpunkt des geplanten Fluges zu finden. Ist erfolgreiches Zielfliegen demnach nur eine Frage korrekter Planung von möglicher Streckenlänge in die richtige Windrichtung?

Daß an dieser Faustformel etwas nicht in Ordnung sein kann, wurde 1996 in Segeletz immer deutlicher. Zwar glückten uns jede Menge großer Streckenflüge nach Westen, aber allzu oft lagen die gesteckten Ziele fernab der tatsächlich geflogenen Routen. War das Zufall? Wurde mit falschen Daten gerechnet oder entscheidende Gesichtspunkte vergessen? Die folgenden Ausführungen sollen Denkanstöße geben, wie sich mit Hilfe der üblichen Wetterwerte und etwas Erfahrung die

Überlegungen zu weiten Flachland-Zielflügen

von
Andreas Becker
und
Claus Gerhard

auf den Punkt

Trefferquote bei ausgedehnten Flachlandzielflügen erhöhen läßt.

Rechnung mit Erfahrungswerten

Die Thermikdauer als fliegerische »Arbeitszeit« aller motorlosen Piloten wird erfahrungsgemäß vom Segelflugwetterbericht zutreffend vorhergesagt. Man darf aber nicht übersehen, daß Beginn und Ende der Thermik von der Geländebeschaffenheit abhängen und in manchen Regionen wesentlich früher oder später liegen, und daß die Luft im Flachland schneller altert als im Gebirge. Wenn keine »frische« Luft nachströmt, sinkt die nutzbare Thermik deshalb mit jedem weiteren Hochdrucktag deutlich.

Unsere Arbeitshöhe, die etwa dem Abstand zwischen Erdboden und Wolkenbasis entspricht, läßt sich der Segelflugwettervorhersage ebenfalls leicht entnehmen oder unter Einbeziehung des aktuellen Taupunktes nach der Formel (Temperatur minus Taupunkt) x 125 = Basishöhe berechnen, wobei Bodenunterschiede wiederum zu Abweichungen führen. Generell gilt: Je höher die Basis, um so schneller kann es vorangehen. Wer bereits Erfahrungen mit großen Streckenflügen hat, wird seine Eigengeschwindigkeit in vertrauten Regionen realistisch einschätzen, daher bei bekannter Windstärke auch das zu erwartende Tempo über Grund. An guten Flugtagen haben wir beispielsweise ab Segeletz Durchschnittsgeschwindigkeiten von 30 bis 45 km/h errechnet. Natürlich kosten Fehler in der Flugtaktik und jedes »schwierige« Gebiet zusätzliche Zeit, weshalb Geländekenntnisse für die Geschwindigkeitsprognosen unerläßlich sind.

Problematischer als auf den ersten Blick zu vermuten wäre, ist die Bestimmung der korrekten Windrichtung in Flughöhe. Sie zählt zu den wichtigsten Faktoren einer erfolgreichen Zielflugplanung, denn nur bei optimaler Nutzung des Windes bekommt der Flug auch seine größtmögliche Länge. Dazu folgende Beispielrechnung: Nach 200 km Strecke bedeutet eine Richtungsabweichung um 10 Grad bereits den seitli-

chen Abstand von mehr als 34 Kilometern zum vorgesehenen Zielpunkt (etwa dem Sinus entsprechend). Diese Abdrift wird trotz gleichbleibender Entfernung vom Start mit dem Drachen oder Gleitschirm zusätzlich zurückgelegt, was die Flugdauer unnötig verlängert. Außerdem erhöht jeder Vorhaltewinkel die Gefahr des Absaufens. Wer schon einmal versucht hat, die Thermik seitlich der Windrichtung zu verlassen, um eine besser auf Kurs liegende Wolke oder Wolkenstraße anzufliegen, kennt das Gefühl, den Rest des Tages aus der Bodenperspektive zu genießen.

Theorie und Praxis

Damit Startmeldungen im Flachland zukünftig nicht nur unerfüllte Wünsche dokumentieren, müssen Mathematik und Meteorologie bei der Streckenflugplanung zusammenfinden. Jede Wetterprognose betrifft notwendigerweise größere Regionen, deshalb stellt die angegebene Windrichtung immer einen Mittelwert dar. Welcher Höhenwind am heimischen Startplatz weht, verraten zwar die Wolken über uns. Ob das Wetter aber so bleibt, sagen sie nicht. Selbst wenn der Wind am Anfang einer Flugreise stimmte, könnte er zum Ende gedreht haben. Manchmal versagt da sogar die aktuellste Vorhersage, was Meteorologen gern als seltene Ausnahmen bagatellisieren. Beim Segelflugwetterbericht kommt hinzu, daß Ausführlichkeit und Qualität trotz der angestrebten Standardisierung innerhalb Deutschlands schwanken. So gibt es etwa abends in Brandenburg keine Windangabe für den Folgetag. Leider werden die Berichte nur dreimal am Tag neu aufgelegt, wodurch kurzfristige Wetterentwicklungen untergehen. Auch erscheinen sie häufig später als angesagt und mit schlecht ausgebildeten Sprechern bei relativ hohen Telefongebühren. Viel Ärger und Geld lassen sich hier durch einen T-Online-Anschluß sparen.

Wie weht der Wind wirklich?

Wer optimal mit der Kraft des Windes fliegen will - und darauf sind Drachen- und Gleitschirmflieger ja angewiesen - darf die wichtigste Überlegung schließlich nicht auslassen: Der Wind weht über längere Strecken fast nie geradeaus sondern »um die Kurve«. Jeder, der eine Wetterkarte lesen kann, weiß das eigentlich. Praktisch bedeutet es eine weitgehend parallele Windrichtung zu den mehr oder weniger gekrümmten Isobaren oder Isohypsen (Linien gleicher Höhe einer Druckfläche).

Es gibt nun Streckenflugpiloten, die bestimmen die Windrichtung aus dem Zug der Wolkenschatten am Startplatz und planen ihr Ziel genau in diese Richtung. Abgesehen davon, daß das Verfahren bei Blauthermik Schwierigkeiten bereiten dürfte, können solche Piloten nur beten und hoffen, daß der Wind tatsächlich dieser Richtung folgt. In Segeletz haben wir die Methode bis 1996 angewendet - mit der oben beschriebenen Trefferquote. Wesentlich zielsicherer fliegt die Windengemeinschaft um Gerd Langwald in Bahrenborstel, die das Richtungsproblem »erfahrungswissenschaftlich« löst, indem sie zur vorhergesagten Höhenwindrichtung einfach 10 bis 15 Grad hinzufügt.

Mathematisch gesehen bedeutet die Hochrechnung der Windrichtung am Startplatz auf ein 200 km entferntes Ziel das Anlegen einer Tangente an die Isobare am Ort. Da Isobaren um den Kern von Druckgebilden herumziehen, werden sie nur in seltensten Fällen über so große Entfernungen exakt geradeaus laufen, deshalb eignet sich der gerade Vektor für die Planung weiter Zielflüge eigentlich nicht. Hilfreicher wäre es, die Lage der Druckgebilde ge-

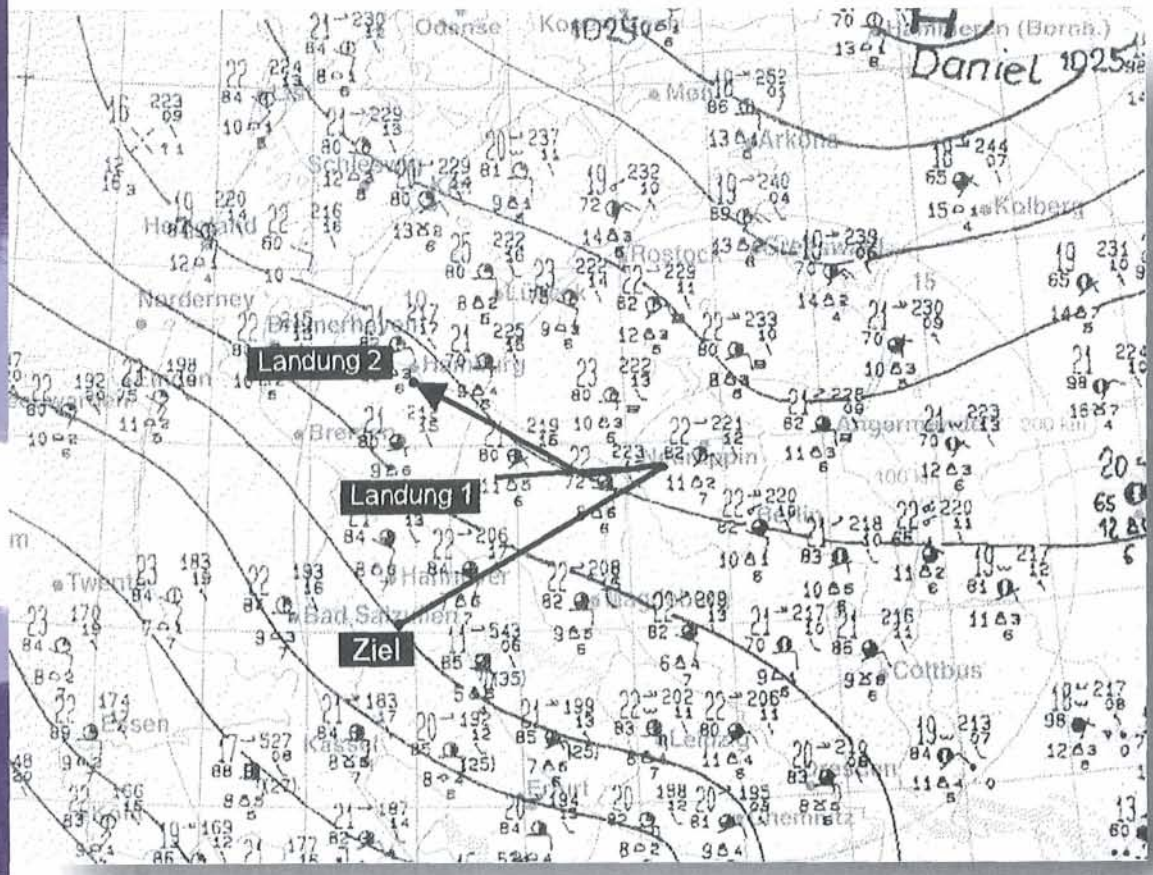
CHARLY®
INSIDER

Neuester Stand der Technik bei Flughelmen

Design
Schützt wie ein Integralhelm, fühlt sich an wie ein Jethelm: Für den Piloten ist das Kinnteil fast unsichtbar. Ermöglicht freies Sprechen, Atmen, sogar Essen und Trinken. **Probieren Sie selbst!**

Fertigungstechnik
Glas- und Kevlar**gewebe** werden zwischen einer Außenform aus Metall und einer inneren Gegenform aus Silikon mit hochwertigem Kunstharz verpreßt. Dabei wird überschüssiger Kunststoff durch Entlüftungskanäle vakuum-extrahiert. Dieses Herstellungsverfahren gewährleistet gegenüber handgefertigten GFK-Helmen ein **wesentlich** besseres Festigkeits-/Gewichtsverhältnis.

Insider
mit kratzfester **dreifach**-Lackierung weiß **DM 279,–**
in carbon-/gelb/burgund-metallic/silber-metallic
anthrazit-metallic/türkis-metallic **DM 298,–**
5 Größen (Kopfumfang in cm angeben).
Erhältlich in Flugschulen oder bei der Finsterwalder Airsport Boutique. Versand per NN, Umtausch möglich, bei Nichtgefallen Geld zurück!



nau zu kennen, um an ihrem Isobarenverlauf die aktuelle Windrichtung abzulesen. Beim Auswerten der Bodenwetterkarte muß allerdings wegen des Druckausgleichs vom Hoch zum Tief stets die Windabweichung nach links gegenüber den Drucklinien um 10 bis 20 Grad berücksichtigt werden. Pro 100 km Flugstrecke entspricht sie etwa einer Abdrift zwischen 17 und 34 km.

Skeptikern der Theorie seien zum Schluß die Analysen unserer weiten Drachenflüge 1995 und 1996 entgegengehalten. Nimmt man die hochaufgelöste Bodendruckkarte verschiedener Flugtage (erhältlich über das meteorologische Institut der FU Berlin) und zeichnet sowohl die nach der Segelflugwettervorhersage geplante Route zum Ziel als auch den tatsächlichen Flugweg ein, so springt der Zusammenhang von Flugstrecke und Isobarenverlauf jedesmal ins Auge. Leider wird diese Wetterkarte bisher nur über den Postweg vertrieben, kommt also für unsere Planungen um einen Tag zu spät.

Segelflugwettervorhersage aus Hamburg, Berlin und Leipzig am 5.8.1996 um 6 Uhr 45:
1 bis 4/6 Cu mit Basis um 1500 m.

Bodenwind: Nordost bis Ost
Höhenwinde: in 1000 m 70 bis 90° 20 km/h
in 1500 m 80 bis 90° 25 km/h
Startplatz: Segeletz/ Havelland
geplante Aufgabe: Zielflug Gronau
südl. Hannover 202 km

Geflogene Strecken:
Landung 1: 115 km Proitze bei Bergen
Landung 2: 181 km Hamburg-Maschen
Landung 2: 141 km bei Lüneburg

Bewertung: *Das kleine Hoch Daniel zog im Tagesverlauf wesentlich schneller als erwartet von der Ostsee nach Polen, was in Norddeutschland eine Drehung des Windes von NO auf SO verursachte. Deshalb sagten alle drei Wetterstationen für den 5.8. die Windrichtung um 30 bis 50° zu weit nach links voraus.*

Meteorologie auf den Punkt bringen

➢ Der Segelflugwetterbericht liefert die Entscheidungsgrundlage, ob Streckenflugbetrieb stattfinden soll.

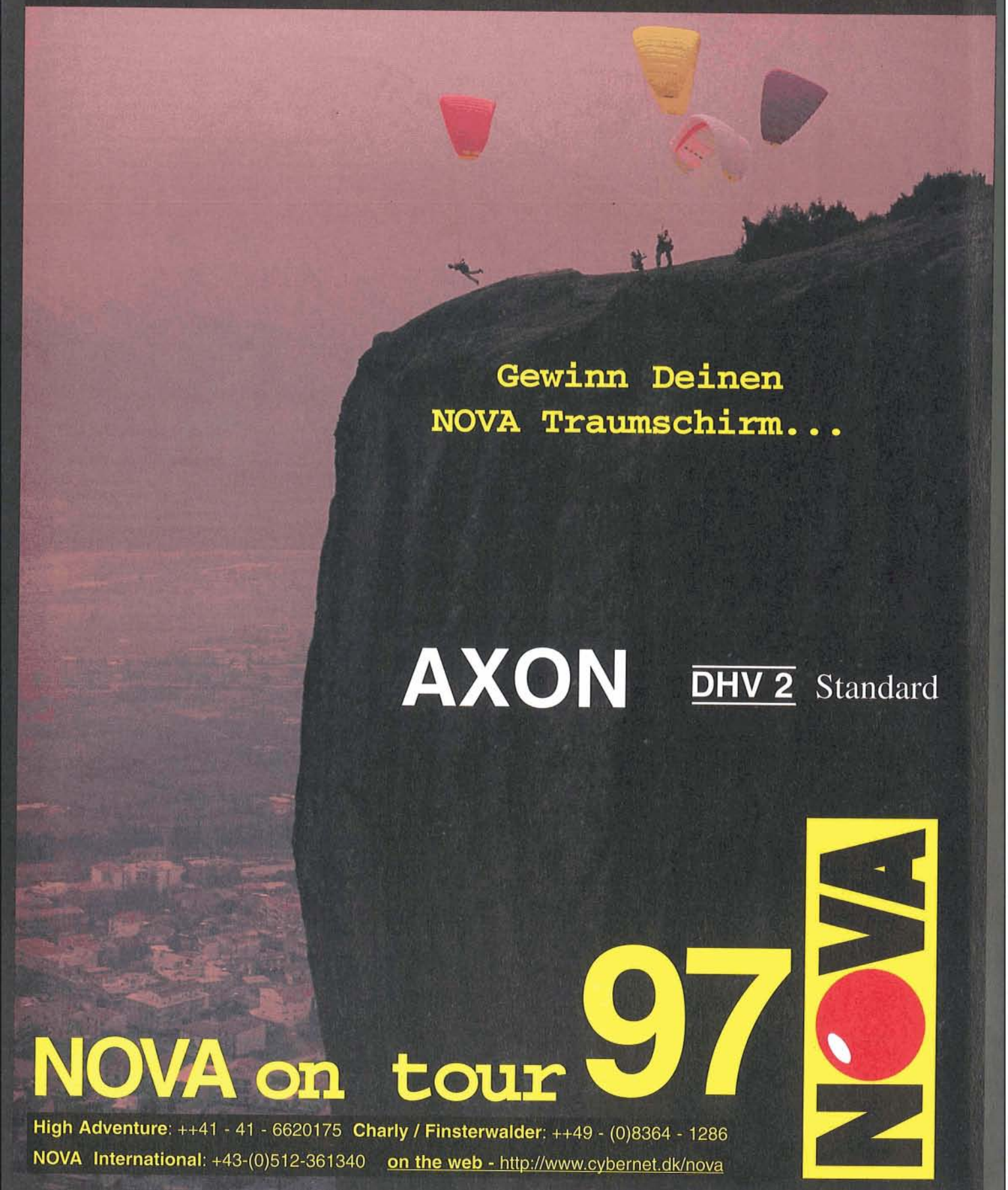
➢ Bei erwarteten Windgeschwindigkeiten von mehr als 15 km/h in 1000 m Höhe geht die Planung von Dreiecken auf Zielflüge über.

➢ Die Isobaren einer möglichst aktuellen Bodendruckkarte (über Wetterfax oder Internet) grenzen die Zielregion ein, indem am Startpunkt ein Winkel von 10 bis 20 Grad zwischen Isobaren und geplanter Flugrichtung nach links zu wählen ist, was einer Seitenabweichung in der Größenordnung des Sinuswertes entspricht, also 17 bis 34 km pro 100 km Strecke.

➢ Abhängig von der Thermikstärke, der Windgeschwindigkeit und nicht zuletzt dem eigenen Können wird der Zielpunkt auf dem so entstandenen Startplatz-Vektor mehr oder weniger weit entfernt liegen.

Daß man in Zukunft öfter dort ankommt, wäre ein schöner Erfolg unserer Überlegungen. Also dann, Gutes Gelingen für alle geplanten Flachlandzielflüge!

...NOVA on tour... Gewinn Deinen NOVA Traumschirm ...Info bei Deiner Flugschule...
...NOVA on tour... Gewinn Deinen NOVA Traumschirm...



High Adventure: ++41 - 41 - 6620175 Charly / Finsterwalder: ++49 - (0)8364 - 1286
NOVA International: +43-(0)512-361340 on the web - http://www.cybernet.dk/nova

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
02.05.	Dürnau	HG,GS	T,A,B,WS,WF,F,Pass	Flugschule Göppingen,07164/12021
02.05.	Greifenburg	HG,GS	T,A,B	FS Sunrise, Kai Ehrenfried,06201/182911
02.05.	Verbier (CH)	GS	T,A,B,WS,F	Hot6 Sport Gerkau &Fehlings, 06421/12345
03.05.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
03.05.	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A,B	Gleitschirmschule Löffler, 0721/378878
03.05.	Prechtal	HG,GS	T,P,A,B	Prüfz. Südwest,07685/1050
03.05.	Greifenburg	HG,GS	P,A,B	FS Sunrise, Kai Ehrenfried, 06201/182911
03.05.	Verbier (CH)	GS	P,A,B	Hot Sport Gerkau &Fehlings,06421/12345
08.05.	Backnang	HG,GS	T,A,B,WS,WF,F	FlugschuleFrank, 07191/65475
09.05.	Backnang	HG,GS	P,A,B,WS,WF	FlugschuleFrank, 07191/65475
10.05.	Engelberg (CH)	GS	T,P,A,B,WS,F	air power - Gleitschirmschule, 07745/308
10.05.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
10.05.	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding GmbH, Hans Hoschka, 08363/5969
10.05.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
10.05.	Unterwössen	GS	T,A,B	Süddeutsche GSS, Maute Eckard, 08641/7575
11.05.	Pfronten	GS	P,A,B,Pass	OFS Paragliding GmbH, Hans Hoschka, 08363/5969
11.05.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
11.05.	Kössen	GS	P,A,B	Süddeutsche GSS, Maute Eckard, 08641/7575
14.05.	Stuttgart - Hofen	HG,GS	T,A,B,Funk	Eugen Köninger, Luftikus, 0711/537928
14.05.	Herborn	HG,GS	T,A,B,WS,WF,Pass	Klaus Schwarzer'sFSFlyart, 02772/40178
14.05.		GS	T,A,B,F,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
15.05.	Herborn	HG,GS	P,WS,WF	Klaus Schwarzer'sFSFlyart, 02772/40178
16.05.		GS	P,A,B,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
17.05.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
18.05.	Bad Schönborn	HG,GS	T,A,B,Funk,WS,WF	FS Sunrise, Kai Ehrenfried, 06201/182911
18.05.	Bad Schönborn	HG,GS	P,WS,WF	FS 6Sunrise, Kai Ehrenfried, 06201/182911
19.05.	Bad Salzungen	HG	T,P,UL-Schlepp	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
24.05.	Greifenburg (A)	HG,GS	T,Alles	Drachen und Gleitschirm Schule Goslar, 05321/41764
24.05.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
24.05.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
24.05.	Hochplatte	HG	T,P,A	Drachenflug-Schule-Chiemsee, 08642/383
25.05.	Lenggries	HG,GS	T,P,A. B.WS.WF.Pass	Adventure Sports, 08042/9486
25.05.	Greifenburg (A)	HG,GS	P,A,B	Drachen und Gleitschirm Schule Goslar, 05321/41764
25.05.	Zillertal (A)	HG,GS	P,A,B,WS,WF,Pass	Flugschule Göppingen, 07164/12021
25.05.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
27.05.	Heidenheim	HG,GS	T,A,B,WS,WF,F,Pass	Flugsch. Ostalb-Heidenh., 07321/45425
28.05.		GS	T,A,B,F,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
28.05.	Heidenheim	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Flugschule Ostalb-Heidenheim, 07321/45425
30.05.		GS	P,A,B,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
31.05.	Südtirol	GS	T,A,B,Pass	FlugschuleFrank, 07191/65475
31.05.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
31.05.	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding GmbH, Hans Hoschka, 08363/5969
31.05.	Wallberg	GS	T,P,A,B,WS	Paragliding Tegernsee, Rummel Peter, 08022/2556
31.05.	Unterwössen	GS	T,A,B	Süddeutsche GSS, Maute Eckard, 08641/7575
01.06.	Tegelberg	HG,GS	T,P,A,B	Flugschule Tegelberg, 08367/598
01.06.	Südtirol	HG,GS	T,A,B,Pass	Klaus Schwarzer'sFSFlyart, 02772/40178
01.06.	Lenggries	HG,GS	T,P,A. B.WS.WF.Pass	Adventure Sports, 08042/9486
01.06.	Südtirol (I)	GS	P,A,B	Eugen Köninger, Luftikus, 0711/537928
01.06.	Südtirol	GS	P,A,B,Pass	FlugschuleFrank, 07191/65475
01.06.	Pfronten	GS	P,A,B,Pass	OFS Paragliding GmbH, Hans Hoschka, 08363/5969
01.06.	Kössen	GS	P,A,B	Süddeutsche GSS, Maute Eckard, 08641/7575
01.06.	Hochplatte	HG	T,P,B	Drachenflug-Schule-Chiemsee, 08642/383
02.06.	Südtirol	HG,GS	P,A,B,Pass	Klaus Schwarzer'sFSFlyart, 02772/40178
06.06.	Lenggries	GS	T,A,B,F,Pass	1.Deutsche Tandem Gleitschirmsch., 08851/882
06.06.	Garmisch-Part.	GS	T,A,B,Funk,Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
07.06.	Backnang	HG,GS	T,A,B,WS,WF,F	FlugschuleFrank, 07191/65475
07.06.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
07.06.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
07.06.	Lenggries	GS	P,A,B,Pass	1. Deutsche Tandem Gleitschirmschule, 08851/882
07.06.	Garmisch-Part.	GS	P,A,B,Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260

Fluglehrerausbildung

Lehrgangskalender

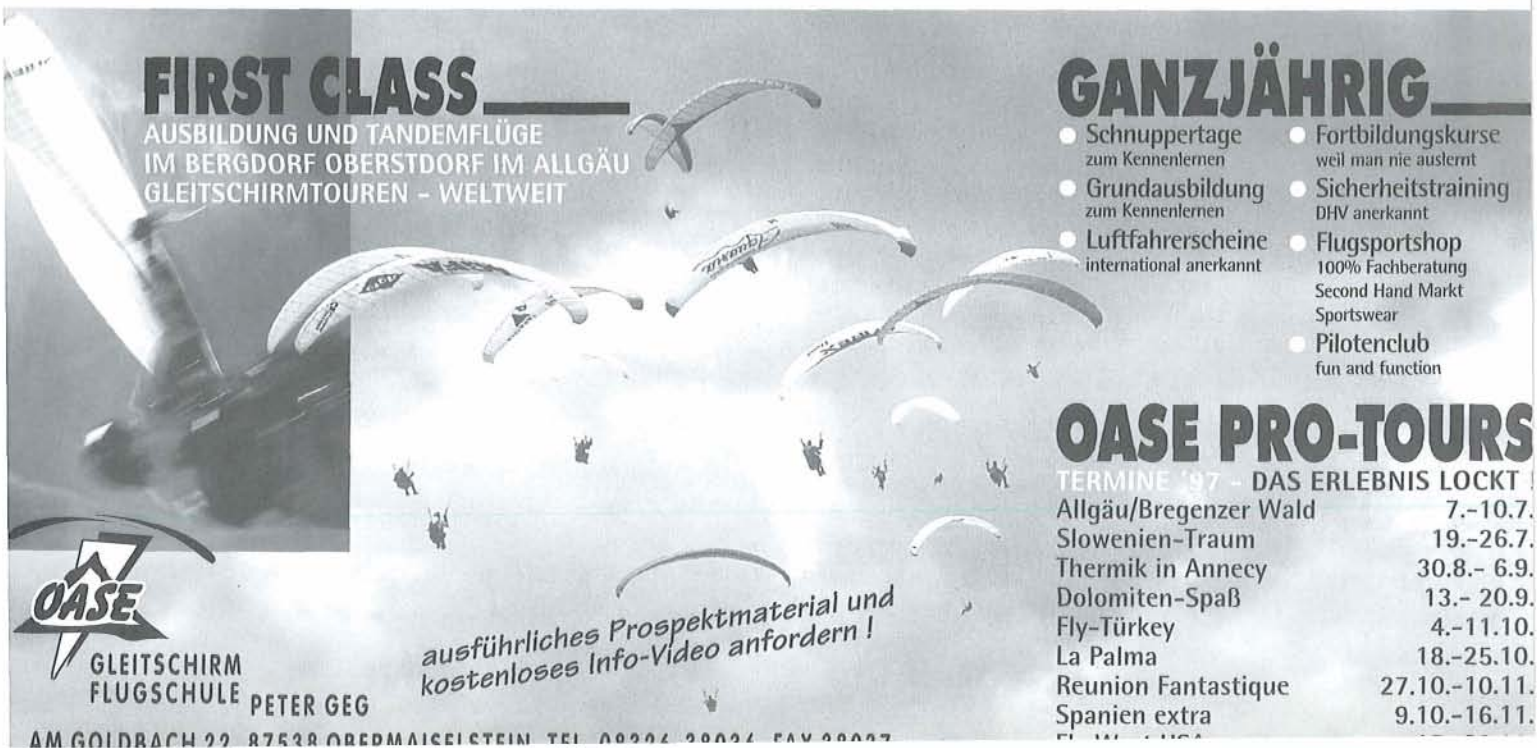
13.10. - 26.10.	D/GS	Fluglehreranwärterkurs (Assistentenlehrgang) DHV-Geschäftsstelle
17.11. - 21.11.	D/GS	Fluglehrer-Refresher DHV-Geschäftsstelle
22.11. - 23.11.	D/GS	Fluglehrerprüfung DHV-Geschäftsstelle Direktwahl Ausbildung (08022-74673)
23.03. - 26.03.	D/GS	Fachlehrer Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
08.04. - 09.04.	D/GS	Fachlehrer Passagier-Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
22.04. - 23.04.	D/GS	Fachlehrer Stufenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
27.05. - 28.05.	D	Fachlehrer UL-Schlepp Horst Barthelmes 06654/353
11.09. - 12.09.	D	Fachlehrer UL-Schlepp Horst Barthelmes 06654/353
23.09. - 24.09.	D/GS	Fachlehrer Passagier-Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
07.10. - 08.10.	D/GS	Fachlehrer Stufenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
04.11. - 07.11.	D/GS	Fachlehrer Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Vorauswahlprüfungen können ab sofort bei folgenden Prüfzentren absolviert werden: Horst Barthelmes, Tel. 06654/353, Fax 06654/7771; Rudel Bürger, Tel. 08032/8134, Fax 08032/8134; Waldemar Obergfell, Tel. 07685/1050, Fax 07685/1061, Anni Rehrl, Tel. 0043/3687/81880, Fax 0043/3687/81346.

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator,Telefon
08.06.	Backnang	HG,GS	P,A,B,WS,WF	FlugschuleFrank, 07191/65475
08.06.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
11.06.		GS	T,A,B,F,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
13.06.	Dürnau	HG,GS	T,A,B,WS,WF,F,Pass	Flugschule Göppingen, 07164/12021
13.06.		GS	P,A,B,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
14.06.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
14.06.	Bad Harzburg	HG,GS	T,A,B,WS,WF,Pass,F	Harzer GSS, Knut Jäger, 05322/1415
14.06.	Prechtal	HG,GS	T,P,A,B	Prüfz. Südwest, 07685/1050
15.06.	Lenggries	HG,GS	T,P,A. B.WS.WF.Pass	Adventure Sports, 08042/9486
15.06.	Bad Harzburg	HG,GS	P,A,B,WS,WF,Pass	Harzer GSS, Knut Jäger, 05322/1415
15.06.	Bad Salzungen	HG	T,P,UL-Schlepp	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
18.06.	Birkenau	GS	T,A	Flugschule Rhein-Main-Neckar,06201/34626
20.06.	Hochries	HG,GS	T,P,Berg A,B,Pass, V	Bürger Rudl, 08032/8134
21.06.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
22.06.	Wasserkuppe	HG	T,P,Berg, A,B	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
27.06.	Südtirol (I)	GS	T,A,B,F,Pass	1.Deutsche Tandem Gleitschirmsch., 08851/882
28.06.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
28.06.	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A,B	Gleitschirmschule Löffler, 0721/378878
28.06.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
28.06.	Unterwössen	GS	T,A,B	Süddeutsche GSS, Maute Eckard, 08641/7575
28.06.	Südtirol (I)	GS	P,A,B,Pass	1. Deutsche Tandem Gleitschirmschule, 08851/882
29.06.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
29.06.	Kössen	GS	P,A,B	Süddeutsche GSS, Maute Eckard, 08641/7575
03.07.	Verbier (CH)	GS	T,A,B,WS,F	Hot Sport Gerkau &Fehlings, 06421/12345
04.07.	Karlsruhe	GS	T,A,B	Gleitschirmschule Löffler, 0721/378878
04.07.	Garmisch-Part.	GS	T,A,B,Funk,Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
04.07.	Verbier (CH)	GS	P,A,B	Hot Sport Gerkau &Fehlings, 06421/12345
05.07.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
05.07.	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding GmbH, Hans Hoschka, 08363/5969
05.07.	Wallberg	GS	T,P,A,B,WS	Paragliding Tegernsee, Rummel Peter, 08022/2556
05.07.	Garmisch-Part.	GS	P,A,B,Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
06.07.	Lenggries	HG,GS	T,P,A. B.WS.WF.Pass	Adventure Sports, 08042/9486
06.07.	Zillertal (A)	HG,GS	P,A,B,WS,WF,Pass	Flugschule Göppingen, 07164/12021
06.07.	Pfronten	GS	P,A,B,Pass	OFS Paragliding GmbH, Hans Hoschka, 08363/5969
12.07.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
12.07.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
13.07.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353

Datum	Ort	HG,GS	Art	Organisator,Telefon
15.07.	Stuttgart - Hofen	HG,GS	T,A,B,Funk	Eugen Köninger, Luftikus, 0711/537928
16.07.		GS	T,A,B,F,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
17.07.	Heidenheim	HG,GS	T,A,B,WS,WF,F,Pass	Flugschule Ostalb-Heidenh., 07321/45425
17.07.	Herborn	HG,GS	T,A,B,WS,WF,Pass	Klaus Schwarzer'sFSFlyart, 02772/40178
18.07.	Berlin	HG,GS	T,A,B,WS,WF,F,Pass	Flugschule Lukas Bader, 030/3231598
18.07.	Heidenheim	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Flugschule Ostalb-Heidenheim, 07321/45425
18.07.	Herborn	HG,GS	P,WS,WF	Klaus Schwarzer'sFSFlyart, 02772/40178
18.07.		GS	P,A,B,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
19.07.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
19.07.	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding GmbH, Hans Hoschka, 08363/5969
19.07.	Prechtal	HG,GS	T,P,A,B	Prüfz. Südwest, 07685/1050
19.07.	Saarmund	HG,GS	P,A,B,WS,WF,Pass	Flugschule Lukas Bader, 030/3231598
20.07.	Tegelberg	HG,GS	T,P,A,B	Flugschule Tegelberg, 08367/598
20.07.	Pfronten	GS	P,A,B,Pass	OFS Paragliding, Hans Hoschka, 08363/5969
23.07.	Birkenau	GS	T,B,Funk	Flugschule Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
24.07.	Unterwössen	GS	T,A,B	Süddeutsche GSS, Maute Eckard, 08641/7575
25.07.	Dürnau	HG,GS	T,A,B,WS,WF,F,Pass	Flugschule Göppingen, 07164/12021
25.07.	Garmisch-Part.	GS	T,A,B,Funk,Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
25.07.	Kössen	GS	P,A,B	Süddeutsche GSS, Maute Eckard, 08641/7575
26.07.	Schaurain/Rohrdorf	HG,GS	T,P,Schlepp A,B,WS,V	Bürger Rudl, 08032/8134
26.07.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
26.07.	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A,B	Gleitschirmschule Löffler, 0721/378878
26.07.	Wallberg	GS	T,P,A,B,WS	Paragliding Tegernsee, Rummel Peter, 08022/2556
26.07.	Bad Salzungen	HG,GS	T,Alles	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
26.07.	Garmisch-Part.	GS	P,A,B,Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
27.07.	Lenggries	HG,GS	T,P,A. B.WS.WF.Pass	Adventure Sports, 08042/9486
27.07.	Bad Salzungen	HG,GS	P,A,B,WS,WF	Prüfz. Mitte, Horst Barthelmes, 06654/353
30.07.		GS	T,A,B,F,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
01.08.	Greifenburg	HG,GS	T,A,B	FS Sunrise, Kai Ehrenfried, 06201/182911
01.08.		GS	P,A,B,Pass	Flugschule Oase, Peter Geg, 08326/38036
02.08.	Engelberg (CH)	GS	T,P,A,B,WS,F	air power - Gleitschirmschule, 07745/308
02.08.	Greifenburg (A)	HG,GS	T,Alles	Drachen und Gleitschirm Schule Goslar, 05321/41764
02.08.	Rieden	GS	T,P,A,B,F	Gleitschirmflugschule HeinzFischer, 08362/37038
02.08.	Bad Harzburg	HG,GS	T,A,B,WS,WF,Pass,F	Harzer GSS, Knut Jäger, 05322/1415
02.08.	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding GmbH, Hans Hoschka, 08363/5969
02.08.	Greifenburg	HG,GS	P,A,B	FS Sunrise, Kai Ehrenfried, 06201/182911
03.08.	Greifenburg (A)	HG,GS	P,A,B	Drachen und Gleitschirm Schule Goslar, 05321/41764



GERMAN CUP 1997

1.4. - 31.8.1997

Nachwuchs- und Breitensportwettbewerb im HÄNGEGLEITEN und GLEITSEGELN

gesponsort von

Airwave
CARVING A FUTURE THROUGH THE AIR

NOVA

bautek

freeX
AIR SPORTS

BULLET
Drachenbau Guggenmos

ULTRALITE PRODUCTS
HANGGLIDING & PARAGLIDING

MOYES

ICARO 2000
HANG GLIDERS

edel

German Cup auf Erfolgskurs

Auf breiter Linie findet der German-Cup Unterstützung bei Piloten und Sponsoren.

Gleich 4 Gleitschirmhersteller und 6 Drachenhersteller unterstützen die neue Wettbewerbsserie. Zusammen mit der Unterstützung des DHV wurde damit die Voraussetzung geschaffen, professionelle Breitensportförderung zu betreiben.

Auch die Vereine ziehen mit. Die anfängliche Sorge, genügend deutsche Wettbewerbsgelände zu finden, erwies sich als unbegründet. Bereits jetzt liegen Angebote zur Ausrichtung der German-Cup Wettbewerbe für 1998 vor.

Nachdem die Teamchefs Stefan Mast und Ernst Schneider anfänglich mit ca. 20-30 Teilnehmern pro Sparte gerechnet hatten, durften sie bereits auf der FLY AND FUN in Augsburg feststellen, daß die neue Wettbewerbsserie auf reges Interesse bei den Piloten stößt. Gleich 70 Gleitschirmpiloten und 50 Drachenpiloten haben sich nunmehr für diese Breitensportveranstaltung bis zum Redaktionsschluß angemeldet.

Eine Idee setzt sich durch. Neben dem sportlichen Aspekt ist die finanzielle und organisatorische Entlastung der ausrichtenden Vereine ein Schwerpunkt der Förderung des Breitensports.

Über die Ergebnisse der Wettbewerbsserie, welche im April beginnt, werden wir hier im DHV-Info und in der DHV-Homepage ständig berichten.

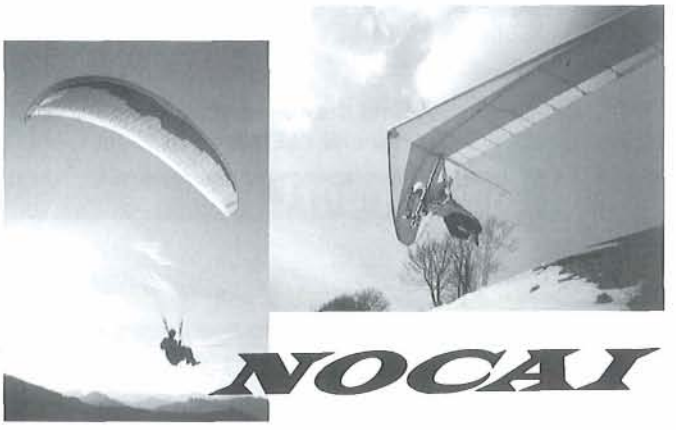


Foto: Hannes Mayr

Deutscher Streckenflugpokal 1997

Die Firma NOCAI ist nun Hauptsponsor für den »Deutschen Streckenflugpokal«. NOCAI, Hersteller von CE-geprüften Helmen für den Bike- und Flugsport, wird weltweit vertriebsmäßig von der Firma TURNPOINT repräsentiert.
Die Gewinner in beiden Sparten (HG/PG) können neben der Möglichkeit das attraktive Preisgeld zu gewinnen, zusätzlich mit einem Helm rechnen. Und zwar erhalten die jeweils 5 Erstplazierten der Einzelwertung, die Mitglieder der besten Mannschaft, die beste Dame, der beste Junior, die besten Newcomer und die Gewinner der neu eingeführten Tandemwertung im Gleitsegeln je einen CE-geprüften Flughelm aus dem Angebot der Firma NOCAI in Speziallackierung »limited Edition NOCAI XC 97«.
Mit dem durch den Hauptsponsor NOCAI ermöglichten Preisgeld für die Gewinner, der zusätzlichen Materialunterstützung durch Co-Sponsor Hanwag, welcher den jeweils 5 besten Newcomern pro Sparte ein Paar Fliegerstiefel sponsert, winken den diesjährigen Siegern soviele Preise wie noch nie. Zudem erhält jeder Teilnehmer das DHV-Streckenflugshirt.

Der Norddeutsche XC-Cup als Leistungsbarometer für Flachlandflüge

Inzwischen hat sich die gute Nachricht bis in den Süden der Republik herumgesprochen: Leistungsflüge mit Drachen oder Gleitschirm sind regelmäßig auch nördlich der Mainlinie möglich. Um die Attraktivität für Streckenflüge im Flachland zu erhöhen, wurde bereits vor über 10 Jahren der norddeutsche XC-Cup gegründet. Die Initiative ging damals von ein paar engagierten Vereinsvorständen aus und entwickelte sich mittlerweile unter der Regie von Uwe Würdemann vom Delta Club Wiehengebirge zu einem anerkannten Förderinstrument. In Analogie zum Deutschen Streckenflugpokal werden die eingereichten Flachlandflüge nach Punkten bewertet und prämiert - allerdings ohne eine Mindestpunktzahl, denn die Eintrittshürde soll möglichst niedrig sein.
Bisher galt dieser dezentrale Wettbewerb eher als langweilige Außenseiterveranstaltung, weil neben Gerd Langwald, der schon zum 9. Mal in Folge siegte, offensichtlich kaum jemand ein wirkliches Interesse an weiten Streckenflügen in Norddeutschland hatte. Demzufolge lagen er und seine Freunde von der Bahrenbosteler Winde regelmäßig in der Wertung vorn.
Durch mehr engagierte Drachen- und Gleitschirmflieger ist jetzt Bewegung in das vergrößerte Teilnehmerfeld gekommen, und für 1997 meldeten erstmals 8 Vereine ihre Beteiligung. Die gestiegenen Wettbewerbsleistungen stoßen neuerdings auch außerhalb der Region auf Anerkennung, denn mit 46 Flachlandflügen wurden in der vergangenen Saison fast 4100 Streckenkilometer zurückgelegt, nachdem es 1995 bei 28 Flügen noch 2600 km waren. Der Anteil der freien Strecken beträgt weiterhin etwa zwei Drittel.

von links: Uli Schneider, Andreas Becker, Claus Gerhard

Gerd Langwald, dem am 5. August ein Zielflug nach Holland über 204 km glückte, hat nun ernstzunehmende Konkurrenz erhalten: War der ostdeutsche Meister Andreas Becker aus Berlin ihm bereits 1995 mit 59 Punkten Differenz dicht auf den Fersen, so ist dieser Abstand im vergangenen Jahr auf ganze 19 Punkte geschmolzen.
In Segeletz ist man mehr als zufrieden. Die Berliner, die dort seit 4 Jahren UL-Schlepp betreiben, konnten in der Vereinswertung den Bahrenborstelern erstmals den Spitzenplatz streitig machen. Eine weitere bemerkenswerte Änderung hat sich 1996 ergeben: Mit Dieter Münchmeyer schaffte zum ersten Mal ein Gleitschirmpilot auf Anhieb den dritten Platz beim norddeutschen XC-Cup. Möglich war das dank seines sensationellen 108-km-Fluges am 21. August von Leipzig bis vor die Tore Berlins, der wie die beiden anderen Flüge mit einem besonderen Gleitschirmfaktor gewertet wurde. Man darf also auf die kommende Flachlandsaison gespannt sein.

Claus Gerhard

PWC 97

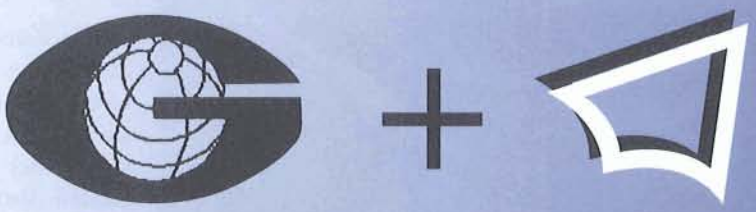
Thomas Friedrich (links), Stefan Hüglin (oben)

Die ersten beiden Wettbewerbe der 1997er Paragliding-World-Cup-Serie fanden auf dem südamerikanischen Kontinent statt. Für Governador Valadares, 8 Autostunden nördlich von Rio, lagen nur schlechte Wetterprognosen wegen der anhaltenden Regenfälle und Überschwemmungen für die Wettkampftage vor. Sollte es heuer beginnen, wie es letztes Jahr aufgehört hatte? Letztendlich standen 162 für den 1. Durchgang der Saison am Start.

Im Laufe der Woche stieg die Basis immer höher und es konnten immer größere Strecken zurückgelegt werden. Für den 5. und letzten Durchgang wurde schließlich ein Air-started-Race über 100 km nach Caratinga angesetzt. Nach diesem landschaftlich beeindruckendsten Flug der ganzen Woche stand Peter Brinkeby mit großem Abstand als Sieger fest. Auch die Deutschen konnten Erfolge verbuchen. So wurde Stephan Hüglin Sieger im 2. Durchgang, gefolgt von Thomas Friedrich auf Platz 2.

In Venezuela hofften die Piloten, Bedingungen wie im Vorjahr anzutreffen. Doch eine niedrige Basis und Windgeschwindigkeiten bis zu 100 km/h am Startplatz ließen nur einen gewerteten Durchgang zu. Bester Deutscher in diesem 79-km-Durchgang wurde der Allgäuer Peter Geg. Mit seinem 3. Platz sicherte er weitere wertvolle PWC-Punkte für das deutsche Team.

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:			

ANZEIGE

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 Prämiensätzen. 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 30jähriger 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.

DFCA-XC-Weltcup

Ein Weltrekorddreieck mit Drachen oder Gleitschirm zu fliegen, ist wahrscheinlich eines der begehrtesten Ziele der Streckenpiloten weltweit. Daß dies in unseren Alpen möglich ist, wurde ja durch den Rekord von Jo Bathmann bewiesen. Seit 1995 veranstaltet der DFCA (Drachenfliegerclub Achental) einen XC-Weltcup für Drachen- und Gleitschirmflieger mit dem Ziel, die bestehenden Dreiecksweltrekorde für Drachen und Gleitschirme zu brechen. Dotiert ist dieser Wettbewerb neben zahlreichen Sachpreisen mit Preisgeldern von insgesamt 15.000 DM.

Voraussetzung für ein Weltrekord-Dreieck ist, neben entsprechendem Pilotenkönnen und Hammerwetter, ein von der Orographie her bestens geeignetes Fluggebiet. Einigen wird sofort Frankreich mit St. André, Spanien oder USA durch den Kopf schießen. Dabei wird doch übersehen, daß wir hier in Deutschland, genauer gesagt im Chiemgau, eines der besten Gebiete dafür direkt vor unserer Haustüre haben. Als Startberg bestens geeignet ist der Hochfelln. Er war schon vor zehn Jahren Startberg für Dreiecksweltrekorde von Jo Bathmann. Grund dafür ist die sehr früh mögliche Startzeit mit Basishöhen von 2300 bis 2600 MSL. Schon an halbwegs guten Tagen sind Starts ab 10.30 Uhr häufig, ab 11.00 Uhr der Regelfall.

Trotz dieser frühen Startzeit bezeichnet der Leiter der Deutschen Alpensegelflugschule die Drachen- und Gleitschirmflieger als Spätstarter. Die Segelflieger klinken nämlich schon um 9.15 Uhr, bei vorausgesagtem Thermikbeginn von 9.00 Uhr. Deshalb müßten demnach frühere Starts als bisher für HG/GS mit anschließendem Thermikanschluß möglich sein. Leider wurde dies bisher noch nicht versucht, wie so vieles aus Angst vor einem Absaufer und Versäumen eines guten Streckenflugtages.

Als geeignete Startpunkte haben sich Bründlingalm und Wössnersee bewährt. Die Wendepunkte liegen entlang der bekannten XC-Strecken, in Richtung Südwest beginnend über Fellhorn, Wilder Kaiser und Alpenrose direkt zur XC-Rennstrecke ins Pinzgau. Dort bieten sich Rechteggalm oder Gerlosstein-Haus als Wendepunkte an. Entlang dem Pinzgau zu den Wendepunkten Rauris Kirche oder Fulseck Bergstation liegt der längste, aber wahrscheinlich problemloseste Schenkel. Beim Rückflug ist die Steinplatte die Schlüsselstelle. Wer hier noch mal bis ca. 2500 MSL aufdrehen kann, erreicht in sicherer Höhe den letzten Bart am Gurnwandkopf, der sich bisher immer als zuverlässig erwies. Fast sämtliche FAI-Dreiecke vom Hochfelln wurden bisher innerhalb dieser Wendepunkte geflogen. Nun ist nicht zu erwarten, daß in jedem Jahr des DFCA-XC-Weltcups beide Weltrekorde (HG/GS) gebrochen werden. Deshalb werden auch Strecken mit geringeren Kilometern gewertet und mit Preisgeld für die drei besten Flüge belohnt.

Die Teilnahmebedingungen für den DFCA-XC-Weltcup: Als Startberg der Hochfelln, ein nach DHV/FAI-Regeln dokumentierter, von einem zuständigen Verband (z.B. DHV) geprüfter und zum XC-Weltcup beim DFCA angemeldeter Flug. Die Ausschreibung ist bei Peter Mages, Tel. 08649/1442, zu erhalten.

Peter Mages

DHV-Sportkalender 1997

Gleitschirm

Datum	Ausweichtermin	Wettbewerb	Ort
08.05. - 11.05.		BaWü Meisterschaft	Oderen/Frankreich
08.05. - 11.05.		Liga / Bayrische	
01.05. - 04.05.		Bayrische	Kössen
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	Greifenburg
02.06. - 07.06.		PWC - Linzhou	China
07.06. - 08.06.	28.06. - 29.06.	German Cup	Achtal/Hochfelln
14.06. - 15.06.	21.06. - 22.06.	German Cup	Garmisch-Partenkirchen
21.06. - 29.06.		German Open	Zillertal
03.07. - 08.07.		PWC - Piedrahita/Vor-EM	Piedrahita/Spanien
03.07. - 08.07.		Pre-EM	Piedrahita/Spanien
09.07. - 26.07.		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

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	Wettbewerb	Ort
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	Gnadenwald
14.07. - 20.07.		German Open	Garmisch-Partenkirchen
23.07. - 03.08.		Vor-EM Slovakei	Slovakei
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
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	Wettbewerb	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. 08029/1482
17.05. - 19.05.		7.Fliegertreffen in Zeitz-Sprossen	Sprossen	Lutz Oestreicher, Tel. 03441/224187
24.05.	07.06.	1. Grenzlandcup	Ruhpolding	Georg Schweiger Tel. 08663/41203
24.05. - 25.05		5. Startplatz XC Fun Cup	Flugplatz Schöngleina	Startplatz, Tel. 03641/825900
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
19.07.	26.07.	Grenzlandcup	Hochfelln	Peter Viehauser, Tel. 08663/702
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	Flyiing Witches Cup	Hochries	Helene Mayer Flugschule Hochries, Tel. 08032/8971
02.08. - 03.08.	09.08. - 10.08.	9.Internationaler Alpenrosencup	Westendorf	Tel. A-5334/2130
06. - 07.09.	13. - 14.09.	Teufelspokal	Teufelsmühle Loffenau	Drachenflugclub Loffenau, Johannes Hahn, Tel. 07224/650292 (ab 19 Uhr)
18.09. - 21.09.		Coupe Icare	St. Hilaire du Touvet	office du tourisme, Tel. F-476083399

Unerhört klein MIDLAND ALAN 434

Kompakte Flexantenne

Beleuchtbares LC-Display mit schaltbarer Frequenz- oder Kanalanzeige sowie vielen weiteren Funktionsanzeigen.

Selektives Rufen einzelner oder mehrerer Funkteilnehmer. Es stehen 38 verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung.

Signalton

Tastaturverriegelung zum Schutz vor unbeabsichtigter Veränderung der Einstellung.

Mit geschlossener Schutzklappe arbeitet das ALAN 434 als Handfunkgerät, beim Öffnen der Schutzklappe reduziert sich die Lautstärke und das Gerät kann als „Handy" genutzt werden.

Die Abbildung zeigt das ALAN 434 in Originalgröße

Weitere Funktionen des MIDLAND ALAN 434 Free Communication System: Frequenzbereich 433,075 - 434,755 MHz • 69 Kanäle • Betrieb wahlweise mit 4 Mignonbatterien oder Akkus • abnehmbares Batterie-/Akkufach • Sendeleistung 10 mW • Monitorfunktion zur Unterdrückung der Rauschsperre • 38 verschiedene Selektivruftöne • Energiesparfunktion • UP/DOWN-Tasten zur schnellen Kanalumschaltung • Lautstärkereglertasten • SCAN-Funktion (automatischer Kanalsuchlauf) • anmelde- und gebührenfrei • Gehäusefarben: anthrazit und royalblau

Let's talk together

ALAN ELECTRONICS GMBH

ALAN Electronics GmbH
D-63303 Dreieich
Daimlerstraße 1 k
Telefon 06103 - 94 81-0
Telefax 06103 - 94 81-60
info@alan-germany.com
http://alan-germany.com

The new world standard
with GPS-ACCESS

FLYTEC 4010
REAL-TIME

FLYTEC 4020
PROFESSIONAL

FLYTEC 4030
GPS-ACCESS

FLYTEC 4010 REAL-TIME

- Höhenmesser
- Variometer
- Integrator
- Echtzeituhr und Stoppuhr
- Geschwindigkeitsanzeige
- (Sensor Option)
- Temperaturanzeige

FLYTEC 4020 PROFESSIONAL

- Höhenmesser
- Variometer
- Integrator
- Barograph (FAI-konform)
- Echtzeituhr und Stoppuhr
- Geschwindigkeitsanzeige
- (Sensor Option)
- Temperaturanzeige
- Polarenaufzeichnung
- FlyChart 4.0 for Windows

FLYTEC 4030 GPS-ACCESS

- Höhenmesser
- Variometer
- Integrator
- Barograph (FAI-konform)
- Gleitzahlrechner
- GPS-Flugdatenauswertung
- (GPS-Option)
- Endanflugrechner
- Echtzeituhr und Stoppuhr
- Geschwindigkeitsanzeige
- (Sensor Option)
- Temperaturanzeige
- Polarenaufzeichnung
- FlyChart Pro 4.0 for Windows

FlyTEC

King of the air

FLYTEC Instruments Switzerland, CH-6048 Horw, Ebenaustrasse 8a
Telefon 041 340 34 24, Telefax 041 340 54 24