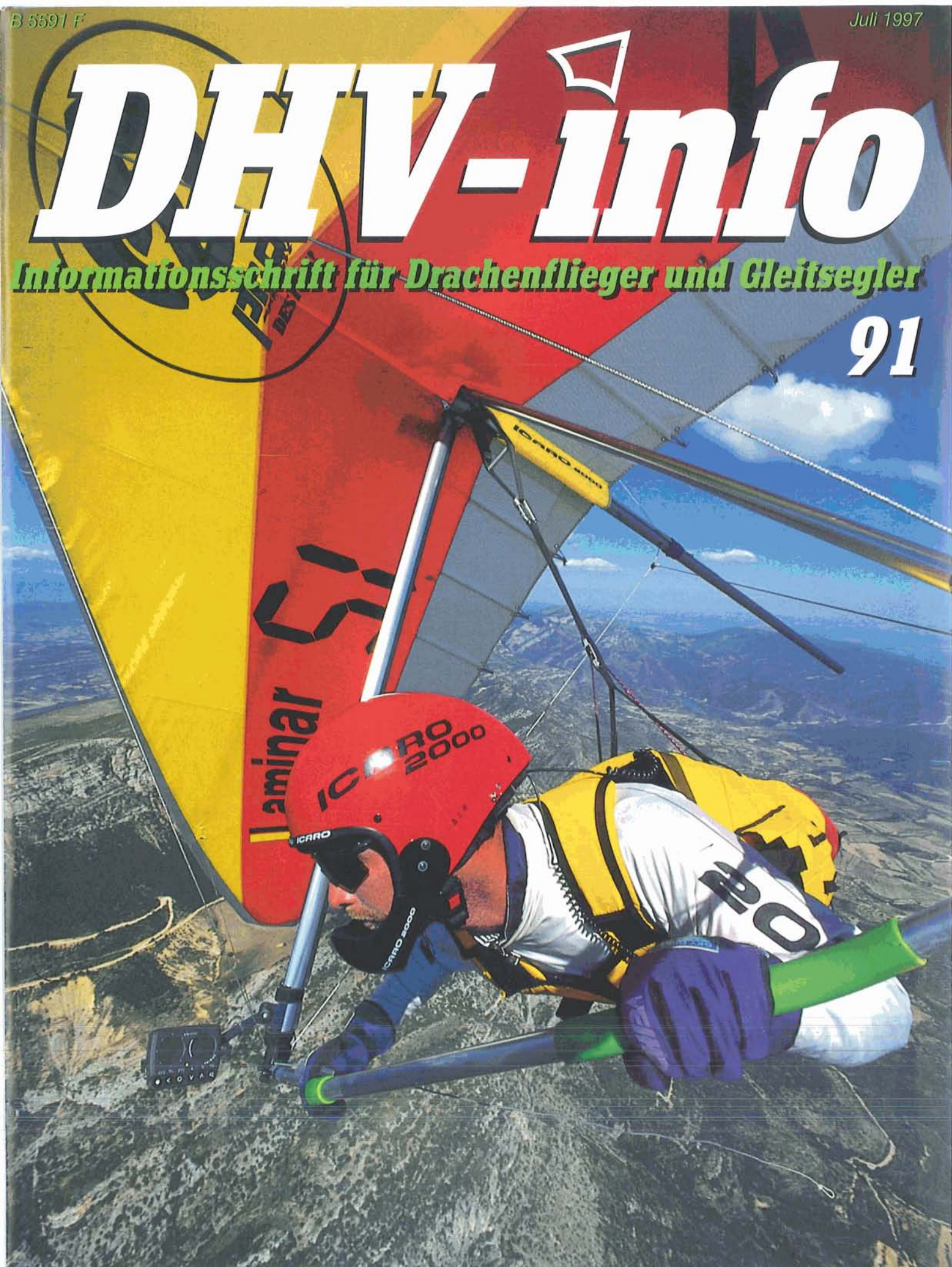




DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

91

THE **NEW**
GENERATION



Der
neue basic
Intermediate
DHV 1-2

VISION
classic

designed by UP



inhalt 91

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8 LOGOS** Neue Ideen stehen zur Diskussion
- 10 TANDEMFLIEGEN** Richtig Starten mit dem Gleitschirm
- 14 TANDEMSICHERHEITSTRAINING** Neue Erfahrungen
- 20 RETTUNGSGERÄTE** Besonderheiten für Doppelsitzer
- 23 DHV-INTERAKTIV** Unser Sport auf CD-Rom. Infos und Fun
- 24 EXXTACY** Innovation für den Drachenflugsport
- 28 NATURSCHUTZGESETZ** Neue Rechte für den Sport
- 30 INTERVIEW MANFRED RUHMER** Tips vom Drachenflugprofi
- 37 BIOSPHÄRE** Harmonie zwischen Piloten und Umweltschützern in der Rhön
- 38 INTERNET** Übersicht über das DHV-Online-Angebot
- 43 PITCH UP** Die Kolumne für die Drachenflieger
- 44 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
- 51 NFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
 - 51 SICHERHEITSHINWEIS
 - 52 LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNGEN
 - 53 MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER
 - 54 GELÄNDE

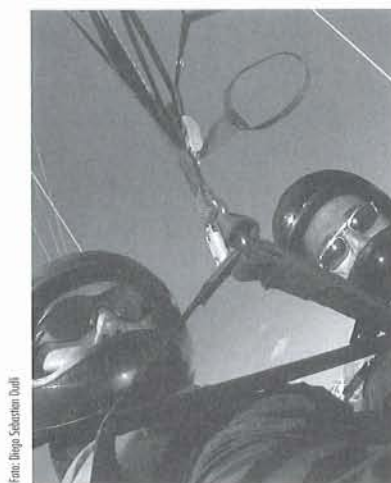


Foto: Diego Sebastian Dull

Vergnügen zu zweit - Passagierfliegen kommt immer mehr in Mode

- 42 VERSICHERUNGSPROGRAMM**
- 35 DHV BIETET AN**
- 36 DHV VIDEO UND FILM**
- 62 GEBRAUCHTMARKT**
- 78 PRÜFUNGSKALENDER**
- 55 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit
- 61 SZENE G** Unter- und Hintergründiges aus der Gleitschirmwelt
- 68 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 80 STRECKENFLUGPOKAL 1997** Zwischenergebnisse
- 85 GERMAN CUP** Positive Entwicklung zeichnet sich ab
- 88 WETTBEWERBSSPORT** Nachrichten und Kurzberichte mit allen Landesmeisterschaften 1997

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

Telefon-Nummern
Ausbildung
08022/9675-30

Sport
08022/9675-50

Betrieb/Gelände
08022/9675-10

Technik
08022/9675-40

Mitgliederservice/
Versicherung
08022/9675-0

Fax 08022/9675-99

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: Ulrich Grill

IMPRESSUM

Bundesverwaltungsgericht lehnt Bautek-Antrag ab

Das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs München (VGH) vom 22.7.1996, worin die Lufttüchtigkeitsanweisungen des DHV vom 10.12.1993 und 21.4.1994 für den Hängegleiter Milan Racer bestätigt worden waren, ist jetzt rechtskräftig.

Die Herstellerfirma Bautek GmbH und der Gerätebesitzer Fritz Amend waren in mehreren Verfahren gegen die Lufttüchtigkeitsanweisungen vorgegangen und hatten zuletzt mit einer »Nichtzulassungsbeschwerde« das Revisionsverfahren beim Bundesverwaltungsgericht gegen das VGH-Urteil zu erreichen versucht. Dieser Versuch ist gescheitert. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 24.4.1997 in einer abschließenden Entscheidung auch den Bautek-Antrag zurückgewiesen.

Damit gelten die Rechtsausführungen des VGH als Maßstab für den Erlass künftiger Lufttüchtigkeitsanweisungen. Kernaussagen: Das allgemeine Interesse an der Flugsicherheit hat Vorrang vor den Interessen des Gerätehalters und des Herstellerbetriebs. Bereits geringe Zweifel an der Lufttüchtigkeit eines Luftsportgeräts rechtfertigen eine Lufttüchtigkeitsanweisung, wenn bei hinreichender Sachverhaltsaufklärung der weitere Betrieb der Geräte als gefährlich anzusehen ist.

(VGH Urteil vom 22.7.1996, Az. 20 B 95.3000, BVerwG Beschluß vom 24.4.1997, Az. 3 B 4.97, Lufttüchtigkeitsanweisungen DHV-Info 74, S. 53, 75, S. 47, Auszüge aus der Entscheidung des VGH DHV-Info S. 60).

DHV-Wetternetz

Geländename	Geländehalter	Telefon
Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
Büchelstein	DFC Bayerwald	09908/891191
Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
Hintereck	GSC Lenticularis	07723/5801
Hochries	DFC Hochries/Samerberg	08032/8805
Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
Rammelsberg	HDGV Goslar	0171/8236162
Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
Teufelsmühle	DFC Loffenau	07083/51385
Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
Wasserkuppe	Rhöner DGV	06654/696

Neue Telefonzeiten

Um den Mitgliederservice weiter zu verbessern wurde die telefonische Erreichbarkeit der DHV-Geschäftsstelle ausgeweitet. Sie ist seit 1. Juni werktags durchgehend von 9 bis 17 Uhr erreichbar, Freitags von 9 bis 14 Uhr.

Die Telefon-Nummern:

Zentrale 08022/9675-0

Referat Mitgliederservice unter 9675-0

Referat Flugbetrieb 9675-10

Referat Sport 9675-50

Referat Technik 9675-40

Referat Ausbildung 9675-30

Buchführung 9675-20

Zentrales Fax 9675-99

Handbuch »Erfolgreiche Pressearbeit«

Der DHV hat seinen Vereinen für deren Pressearbeit ein Skript zur Verfügung gestellt, das von Hartmut Schlegel, Pressereferent im Bundesgesundheitsministerium zusammengestellt wurde. Hartmut ist Gleitschirmflieger und Pressewart des Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs Siebengebirge. Die regionale Pressearbeit der DHV-Vereine hat unserem Sport schon vielerorts wertvolle Dienste geleistet. Sie ist deshalb so wichtig, weil das Image unseres Sports nicht von Unfallberichten und Negativmeldungen geprägt sein darf. Wir sollten die Freude am Fliegen, die Freiheit und Eleganz des lautlosen Gleitens in den Vordergrund stellen. Das Skript »Erfolgreiche Pressearbeit« ist gegen eine Schutzgebühr von 10 DM in der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Neues Naturschutzgesetz

Der Deutsche Bundestag hat am 5. Juni das neue Bundesnaturschutzgesetz beschlossen, jetzt liegt es beim Bundesrat. Der zuerst veröffentlichte Entwurf des Gesetzes hatte den Sport ignoriert. Das rief das Kuratorium Sport und Natur, vom DHV mitgegründet, auf den Plan. Zusammen mit dem Deutschen Sportbund forderte das Kuratorium die angemessene Berücksichtigung der Natursportarten im neuen Gesetz. Dies ist nach zäher Arbeit in den Fachausschüssen des Deutschen Bundestags gelungen. So war das Kuratorium im Sportausschuß durch den Vorsitzenden Heiner Geißler und das Vorstandsmitglied Peter Janssen vertreten. Siehe Bericht »Das Blatt wendet sich« auf S. 28.



Umweltfreundliche Anreise

Fliegen mit Drachen und Gleitschirm benötigt keine motorische Energie, stinkt und lärmt daher nicht. Die nicht gerade umweltfreundliche Anreise mit dem Pkw kann auch weniger energiefressend gestaltet werden. Der Verband Deutscher Seilbahnen hat nun in einer Liste die Entfernungen der Bahn- oder Bus-Haltestationen von der Talstation der Seilbahn zusammengefaßt.

Seilbahn	Ort	Bahn	Bus	Telefon
Alpspitzbahn	Garmisch-Partenkirchen	50 m (Zugspitzbahn)	50 m	08821/797-0
Alpspitzbahn	Nesselwang	1,2 km	700 m	08361/771 (Info)
Arbersesselbahn	Bayerisch Eisenstein	7 km	50 m	09925/542
Bayer. Zugspitzbahn	Garmisch-Partenkirchen	50 m	50 m	08821/797-0
Berchtesgadener Bergbahn	Schönau am Königsee	5 km	0 m	08652/9581-0
Blombergbahn	Bad Tölz		20 m	08041/3726
Brauneck-Bergbahn	Lenggries	1,8 km	100 m	08042/8910
Breitenbergbahn	Pfronten	50 m	50 m	08363/392
Ettelsberg-Seilschwebbahn	Willingen-Upland	500 m	500 m	05632/6715
Hochfellnseilbahn	Bergen	3,5 km	500 m	08662/8511
Hochgratbahn	Oberstaufer	8 km	0 m	08386/8222
Hohenbogenbahn	Neukirchen b. Hl. Blut	17 km	50 m (Mai - Sept.)	09947/464
Hörnerbahn	Bolsterlang	3 km	200 m	08326/9091
Kampenwandseilbahn	Aschau	3 km	0 m	08052/4411
Karwendelbahn	Mittenwald	1 km	30 m	08823/8480
Kreuzeckbahn	Garmisch-Partenkirchen	100 m	10 m	08821/797-0
Nebelhornbahn	Oberstdorf	500 m	50 m	08322/9600-0
Predigtstuhlbahn	Bad Reichenhall	500 m	500 m	08651/2127
Rauschbergbahn	Ruhpolding	2,5 km	0 m	08663/5945
Schauinslandbahn	Freiburg		20 m	0761/292930
Tegelbergbahn	Schwangau	5 km	0 m	08362/9836-0
Wallbergbahn	Rottach-Egern	5 km	100 m	08022/24086
Walmendingerhornbahn	Mittelberg	15 km (Oberstdorf)	100 m	08329/5274-0

Neue Vereine im DHV

Wir begrüßen herzlich:

Ellerbacher Thermikfreunde

Bruno Günther
Bierweg 4
89438 Fultenbach

Berchtesgadener Drachenflieger

Adolf Brunold
Struberg 25
83489 Strub

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.

Neuer Faxabruf-Service

Unter der Fax-Nr. 08022/96740 können beim DHV aktuelle Nachrichten abgerufen werden. Der DHV-Faxabrufservice wird zunächst den aktuellen Stand des DHV-Streckenflugpokals und - falls erforderlich - aktuelle Sicherheitsmitteilungen umfassen. Diese Mitteilungen sind auch im Internet unter <http://www.dhv.de> abrufbar.

Hohe Geldbuße

Fliegen ohne korrekten Pilotenschein kann teuer werden. Nach einem Flug vom Wallberg war ein Gleitschirmflieger bei einer nicht vom örtlichen Club initiierten Polizeikontrolle am Landeplatz kontrolliert und nur mit einer österreichischen Schulungsbestätigung angetroffen worden. Die Schulungserlaubnis ist in Deutschland keine gültige Flug-erlaubnis. Das Amtsgericht Miesbach setzte eine Geldbuße von 500 DM fest und stellte dann das Strafverfahren ein.

Wetterinfos im Teletext

Kostenlose Wetterdaten bieten die Teletextseiten verschiedener Fernsehsender. Für den Alpenraum sind die Angaben ziemlich aussagekräftig. Sie können im jeweiligen Sendebereich von jedem Fernsehgerät mit Teletext empfangen werden.

ORF 1 Teletext

- 252 Wetterwerte International
- 253 Wetterwerte Wien/NÖ/Burgenland
- 254 Wetterwerte Salzburg/O-Österreich
- 255 Wetterwerte Vorarlberg/Tirol
- 256 Wetterwerte Kärnten/Steiermark
- 258 Wetterwerte Bergwetter
- 259 Wetterwerte Flugwetterprognose
- 260 6-Tage-Prognose

3-Sat Teletext

- 672 Flugwetter Österreich
- 673 Flugwetter Schweiz

BR Bayerntext

- 185 Wetterlage Allgäuer/Bayr. Alpen, sowie Voraussage Ostalpen, Wind und Temperatur Wendelstein und Zugspitze
- 188 Reisewetter
- 189 Wettermeldungen Bergstationen



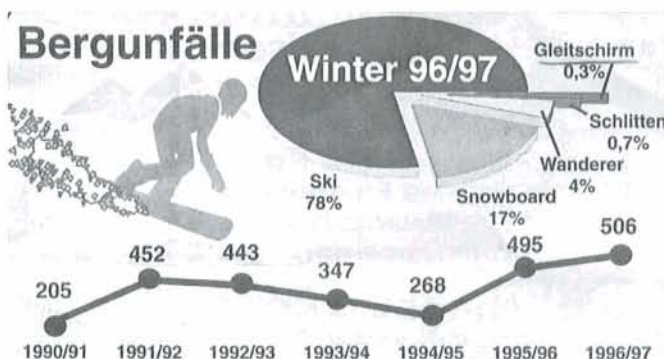
Entwicklungshilfe in der Türkei leistete der DHV-Ausbildungsvorstand Peter Cröniger zusammen mit Ausbildungsleiter Thomas Beyhl. Im Ferien- und Flugzentrum Ölüdeniz werden von 30 türkischen Tandempiloten jährlich 12.000 Passagiere befördert. Doch es gibt derzeit in der Türkei weder Fachverband noch Ausbildungsrichtlinien. Daher wurde der DHV eingeladen, den türkischen Tandempiloten weiterbildend die Theorie und Flugpraxis des Passagierflugs zu vermitteln. Eine vollständige Ausbildung mit Prüfung zur deutschen Passagierberechtigung konnte nicht durchgeführt werden, aber der Grundstein zum Aufbau des türkischen Ausbildungswesens ist gelegt.

Zusatzprämie entfallen

Im DHV-Info 89 hatten wir darüber berichtet, daß für den Zeitraum der Ausbildung zur Passagierflugberechtigung zusätzlich zur normalen Passagierhaftpflichtprämie eine Zusatzprämie in Höhe von 425 DM zu entrichten ist. Dadurch wollte der Versicherer, der Gerling Konzern, das nach seiner Einschätzung erhöhte Risiko während der Ausbildung abgedeckt wissen.

Durch Nachverhandlungen mit dem Versicherer konnte erreicht werden, daß diese Zusatzprämie rückwirkend ab 1.1.1997 entfällt. Sowohl für den Zeitraum der Ausbildung zur Passagierflugberechtigung wie nach deren Erwerb gilt nur noch die einfache Jahresprämie von 850 DM für die Passagierhaftpflichtversicherung.

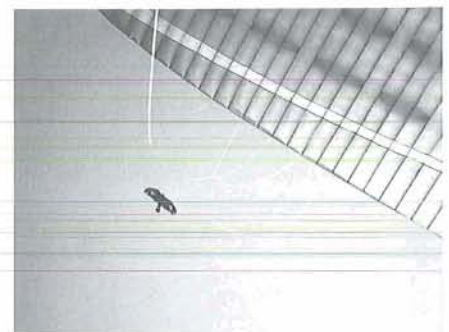
Foto: Hans Plöner



Saisonbilanz der Bergwacht Oberstdorf. Während der Wintersaison '96/97 gab es im Raum Oberstdorf 506 Unfälle mit Verletzten. 0,3 % davon waren Gleitschirmunfälle.

Gefiederter Flugbegleiter

Auch Adler gehen gerne auf Strecke. Mehr als zehn Kilometer weit begleitete dieser Steinadler den Gleitschirmpiloten auf seinem Streckenflug im Pustertal.



FRAGEN AN DEN DHV

? Darf ich mit meiner abgeschlossenen Grundstufenausbildung (Lernausweis) ohne Fluglehreraufsicht Alleinflüge am Übungsflughang durchführen?

Nein, Alleinflüge in der Ausbildung dürfen derzeit nur unter Anleitung und Aufsicht eines Fluglehrers stattfinden. Die abgeschlossene Grundausbildung ist eine Teilausbildung zum Luftfahrerschein. Neue Möglichkeiten sind mit der nächsten Änderung der LuftPersV zu erwarten.

? Ich möchte an meinem Gleitschirm, der keine Zulassung mit Windenschlepphilfe hat, eine Windenschlepphilfe anbringen. Was muß ich dabei beachten?

Die Windenschlepphilfe ist ein Bauteil, das zusammen mit dem Gleitsegel der Musterzulassung bedarf. Der Hersteller oder der deutsche Musterbetreuer muß für sein geprüftes Muster über einen Änderungsantrag die Windenschlepphilfe beantragen.

? Wann und von wem müssen Schleppwinden nachgeprüft werden?

Serien-Schleppwinden werden vom Windenhersteller nachgeprüft. Bei Winden mit früherem Gütesiegel gilt der 31.12. des zweiten Jahres nach der Stückprüfung als Nachprüfer-

min; bei Schleppwinden mit Musterzulassung ist die Nachprüfung 24 Monate nach der Stückprüfung durchzuführen. Bei alten Einzelstück-Schleppwinden gilt die Frist wie bei Gütesiegelwinden. Die Nachprüfung wird aber nicht vom Hersteller, sondern von einem Windennachprüfer des DHV durchgeführt. Die Anmeldung zur Nachprüfung der Einzelstück-Schleppwinden organisiert Helmut Großklaus, Klingbrook Weg 8, 23815 Westerrade, Tel. 04553/373

? Könnt ihr bitte alle für uns zugelassenen Flugfunkfrequenzen veröffentlichen?

Speziell für den Luftsport zugelassene Frequenzen sind:

- a) die Ausbildung von Luftsportgeräteleitern 123,425 MHz
- b) für Überlandflüge 120,975 MHz
- c) für Rückholer 123,400 MHz
- d) die internationale Notfrequenz 121,500 MHz.

? Was entspricht den IPPI-Card Stufen 4 und 5?

Bei der Beantwortung der Frage nach der IPPI-Card im letzten DHV Info wurden die Stufen der IPPI-Card versehentlich falsch auf unseren Luftfahrerschein bezogen. Richtig ist: Die Stufe 4 entspricht unserem A-Schein, die Stufe 5 unserem B-Schein.

Sportstatistik-Jahrbuch

Nahezu alle wichtigen Adressen von Sportverbänden, Sportorganisationen, Medien usw. finden sich im »Sportstatistik-Jahrbuch«. Auch werden die Ergebnisse der Welt-, Europa- und Deutschen Meisterschaften aufgelistet. Das Sportjahr von A-Z, 480 Seiten, Sportverlag Oskar Henkel, Fax-Nr. 06106/74922, 32,80 DM



Back to the roots

Airwave und Aerosport sind wieder zusammen. Nach mehrjähriger Trennung vertritt Aerosport wieder die Airwave Gleitschirme auf dem deutschen Markt.

Adresse: Aerosport International GmbH, Grafenstr.26, 83098 Brannenburg, Tel. 08034/1034, Fax 08034/3384.

NEU AUF DEM MARKT

Neue Anschrift:

Firma »Pause Segel«, Registr.3, 82449 Uffing/Staffelsee, Tel. 08846/8140, Fax 08846/8147.

Flügel der Welt

Die neue Auflage des Katalogs »Flügel der Welt 97/98« erscheint ab Juni an den Kiosken in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Frankreich, Großbritannien, Kanada und Australien. Der Katalog gibt eine detaillierte Übersicht über alle Arten der leichten Fluggeräte weltweit. Auf 200 Farbseiten finden die Leser eine komplette und aktuelle Marktübersicht über Gleitschirme, Drachen, leichte Segelflugzeuge, Starrflügler, sämtliche UL's, Bausatzflugzeuge, Gyrokopter und UL-Hubschrauber. Im Anhang werden die Flugschulen für die einzelnen Luftsportarten und eine Bezugsadressenübersicht aufgeführt.

Preis 14,80 DM. Info Tel. 030/3415296.

VORSCHLÄGE ZUM DHV LOGO

Im letzten Info hatten wir um Eure Meinung und um Vorschläge zum DHV-Logo gebeten. Bis zum Redaktionsschluß sind 24 Rückmeldungen mit Entwürfen bei uns eingegangen. Allen, die mitgemacht haben vielen Dank! Hier repräsentativ einige Beispiele:

Liebes DHV-Team

Ich habe eine Schwäche für Logos. Daher möchte ich mich in Sachen DHV-Logo zu Wort melden.

Unser bisheriges Logo ist wunderbar in seiner Schlichtheit und Aussagekraft.

Natürlich kann ich verstehen, daß sich Gleitschirmpiloten darin nicht wiederfinden und etwas mehr Bezug zur Gegenwart wünschen. Daher habe ich versucht, in meinem Entwurf das vertraute Erscheinungsbild weitgehend beizubehalten und dazu ein gleichberechtigtes Nebeneinander unserer Flugsportarten auszudrücken.

Für die Entscheidung zu einem neuen Verbandslogo würde ich mir die gewohnte demokratische Vorgehensweise wünschen, z. B. indem Ihr im Info eine Umfrage startet und in der neue Entwürfe, aber auch das bisherige Logo, zur Abstimmung angeboten werden.

Mit freundlichen Grüßen
Stefan Nitsch



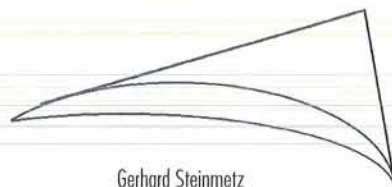
Tony Richter



Stefan Nitsch



Hans Katalenic



Gerhard Steinmetz

Hallo DHV-Team,
anbei meine Vorschläge zum neuen Logo. Auch wenn das alte bereits liebgewonnen ist, so denke ich ist es an der Zeit den Gleitschirmlern im Verband Rechnung zu tragen. Deshalb habe ich in meinen Vorschlägen die Form des Drachens aktualisiert und einen Gleitschirm mit dazugenommen.

Meine Anforderungen an das Logo waren:

- > Erkennbarkeit, um was es geht
- > Problemloses Umwandeln von 4c in sw.
- > Möglichkeit, mit Piktogrammen die einzelnen Referate darzustellen
- > Fernwirkung

Die Farbgebung ist auch nicht ganz zufällig. Schwarz-Rot-Gelb (Gold) weils der deutsche Verband ist und das Blau, weil es sich um den Luftsport dreht.

Viel Spaß
Euer Tony W. Richter

Liebe Mitarbeiter des DHV,
im Info 90 habt Ihr die Mitglieder aufgefordert über das Logo nachzudenken.

In der Tat ist das alte Logo in die Jahre gekommen. Der Zusammenhang zwi-

schen Logo und einem modernen Drachen ist kaum noch erkennbar, außerdem dürften sich die Gleitschirmflieger im Logo unterrepräsentiert fühlen. Deshalb habe ich mir Gedanken gemacht und einige Vorschläge für ein neues Logo entworfen.

mfg
Thomas Fürbaß

Lieber Sepp,
ich bin gegen die Einführung eines neuen Logos. Ganz abgesehen davon daß dies mit Kosten verbunden ist, sollte man sich bei einer Änderung im Klaren sein, daß wir damit unser »Markenzeichen« verlieren. Andere Firmen und Verbände wären froh um ein deutliches und bekanntes Erkennungszeichen. Ein neues Logo wird sicher zu erst einmal Konfusion erzeugen.

Auch als Gleitschirmflieger der ersten Stunde hatte ich in den letzten 10 Jahren nie Probleme mit diesem Logo. Es steht für lautloses Gleiten in der Luft.

Gruß
Björn Klaassen

Liebes DHV-Team,
im letzten Info habe ich von der Diskussion um Euer Logo gelesen. Zwar habe ich persönlich als Gleitschirmfliegerin kein Problem damit, daß im Logo nur ein Drache erscheint, aber ich finde es ein wenig veraltet. Meiner Meinung nach paßt es nicht mehr zu Eurem modernen, peppigen Erscheinungsbild.

(An dieser Stelle ein Lob: Euer Info ist in letzter Zeit sehr ansprechend gestaltet! Es macht richtig Spaß, darin zu lesen.) Ich habe Euch ein paar spontane Ideen von mir beigelegt. Viele Grüße von Brigitte Weinkauff

Vorschläge für ein neues DHV-Logo,
Das bisherige DHV-Logo hat zahlreiche große Vorteile:

Es ist extrem einfach zu erfassen und zu reproduzieren (4 einfache Linien, einfache aber charakteristische Anordnung; keine Fläche, die es zu gestalten gäbe; dennoch ist es einzigartig (ich kenne kein anderes Logo, mit dem ich es verwechseln würde).

Es wirkt in jeder Größe und Entfernung gleich, ist unabhängig



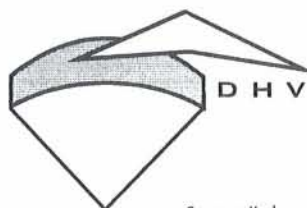
Gerhard Pieger



Michael Friedchen



Tom Haida



Susanne Koch



Thomas Fürbaß



Brigitte Weinkauff

von Farbgebung und auch bei schlechter Druckqualität noch erkennbar.

Es hat eine kompakte in sich geschlossenen Gesamtform. Es ist auch aus einer komplexen Umgebung heraus erkennbar und fällt ins Auge. Es ist deshalb gut in Bildern, Grafiken und Texte, Stempel, ... und bei gleichzeitig guter Wiedererkennung einfügbar.

Es hat Symbolkraft auf verschiedenen Ebenen:
nach schräg oben gerichtet = positive Entwicklung

Kombination aus geraden und gekrümmten Linien = bewegt und doch stabil

Es kommt mit wenig Aufwand aus. Unser Fliegen erfordert minimalen Aufwand, es ist erschwinglich, (relativ) einfach.

Es stellt stilisiert einen Hängegleiter aus der Anfangszeit dar.

Es hat Geschichte.

Dies alles zusammen bewirkt einen großen Wiedererkennungseffekt in den verschiedensten Zusammenhängen.

An Nachteilen fällt mir ein

- Bewegung wird etwas wenig symbolisiert

- Das stilisierte Fluggerät ist veraltet und hat wenig Bezug zu Gleitschirmen

Obwohl ich nur Gleitschirmflieger bin, meine ich, das Logo sollte nur geändert werden, wenn das neue in seinen Vorteilen dem alten zumindest ebenbürtig oder überlegen ist, das heißt, in etwa die oben genannten positiven Eigenschaften hat und möglichst weitere Vorteile hinzukommen. Es sollte eine Weiterentwicklung des alten Logos darstellen und hierbei auch die Weiterentwicklung unseres Sports symbolisieren.

Gruß

Gerhard Steinmetz

Liebes DHV-Team

ich wollte schon vor einiger Zeit mal Vorschläge für ein neues »Miteinander«-Logo einschicken.

Danke für die Erinnerung im Info. Ich hoffe, meine Entwürfe gefallen Euch und allen anderen Gleitschirm- und Drachenfliegern.

m f G

Hans Katalenic

Im Gleichschritt Marsch -

der Start mit dem
doppelsitzigen
Gleitsegel

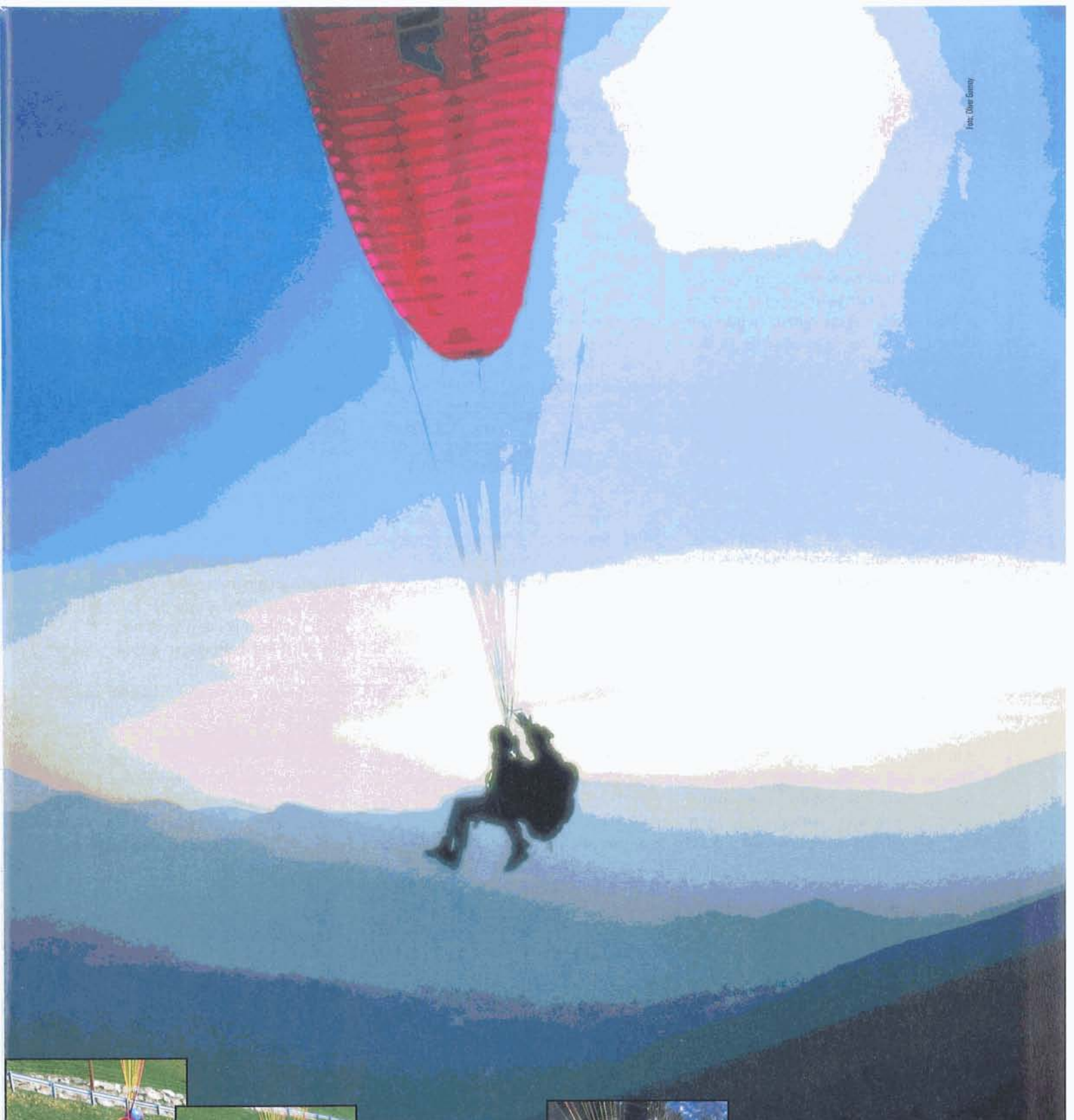
von Klaus Irschik

Doppelsitziges Fliegen erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Im Duett macht's doppelten Spaß - es bedeutet aber grundsätzlich auch Starten und Landen unter zum Teil deutlich erschwerten Bedingungen. Vor allem das Mitnehmen eines unbedarften Passagiers birgt deshalb stets ein erhöhtes Risiko.

Von einem Duopiloten darf man deswegen nicht nur eine absolut perfekte Flugtechnik sondern auch psychologische und pädagogische Qualitäten erwarten. Neben dem fehlerfreien Einschätzen der Flugbedingungen muß nämlich der Passagier sorgfältig in die Flug- und speziell, in die Starttechnik eingewiesen werden. ➤

Foto: Helmut Irschik





Doppelter Spaß – doppelte Verantwortung

Eines steht fest: Der Doppelsitzerpilot ist alleine für alle Phasen des Flugs verantwortlich.

Der Passagier kann zwar vor allem während der Startphase erheblich zum Ge- oder Mißlingen beitragen, die Verantwortung trägt jedoch immer und in jedem Fall der Pilot selbst. Neben der Einschätzung der Wetter- und Geländebedingungen muß auch die Entscheidung fallen, ob der Passagier unter den gegebenen Bedingungen für das Vorhaben wirklich geeignet ist. Prinzipiell sollte gelten: Je schwerer der Passagier, desto geeigneter muß die Wetterlage sein, denn trotz genauester Einweisung in die Starttechnik, kann man nicht davon ausgehen, daß der Passagier während der Beschleunigungsphase auch wirklich läuft! Zum sicheren Start gehören beim Biplane immer zwei!

Die Einweisung des Passagiers

Bei den Mitfliegern kann man prinzipielle Unterschiede zwischen Fliegern und Nichtfliegern machen. So ist ganz normal, daß ein Nichtflieger wesentlich sorgfältiger in die Besonderheiten des Starts eingewiesen werden muß. Der psychologischen Betreuung des Passa-

giers muß neben der fachlichen Betreuung ein gleich großer Stellenwert eingeräumt werden. Inhalt der Passagier-einweisung ist beispielsweise auch das gemeinsame Beobachten und Dokumentieren von Startvorgängen.

In Sachen Flug- und Landeeinweisung heißt das Motto: Weniger ist mehr.

Auf die genaue Einweisung in die eigentliche Startphase ist jedoch immer besonders zu achten. Flug und Landung sind, verglichen mit dem Start, eher ein Kinderspiel. Bei manchen Passagieren kann es sinnvoll sein, sich an ein stilles Plätzchen abseits der Piste zu verziehen.

Zur Sicherheit eine Trockenübung

Zur Einführung gehört neben der verbalen Erklärung auch der sogenannte Probestart. Das Starten sollte man übrigens auch mit »fliegenden« Passagieren einüben, denn auch für lizenzierte Piloten ist der Doppelsitzerflug ein unbekanntes Neuland. Besonders das Gefühl nicht eingreifen zu können, und einem anderen Piloten total ausgeliefert zu sein, ist für viele ungewohnt.

Nun aber zurück zum klassischen »Nichtflieger-Passagier«. Beim Probestart muß der Pilot den Startvorgang so genau wie möglich simulieren, das heißt, alle vorher vereinbarten Kommandos, alle Laufgeschwindigkeiten so-

wie die Reaktionen des Gleitschirms sollten möglichst genau durchgespielt werden. Bei Gegenwind muß der Pilot den Ruck der Aufzugsphase durch ein bewußtes Abbremsen simulieren. Während des Probestarts kann ein routinierter Pilot dann auch feststellen, ob der Mitflieger auch wirklich der Situation gewachsen ist.

Die Kommandos:

Pilot fragt: »Bist Du bereit?«

Passagier antwortet deutlich und entschieden: »Ja!«

Pilot zählt: »Eins, zwei, drei, - Aufziehen!«

Gleitschirm wird aufgezo-gen; Pilot führt sorgfältig den Kontrollblick durch. Wenn alles o.k. ist, gibt der Pilot durch:

»o.k.! - lauf!, lauf!, lauf!...« bis beide deutlich abgehoben haben.

Bei Störungen in der Kappe: »Abbruch... nach rechts/links«, und der Pilot bricht nach rechts/links den Start ab.

Bei einseitig hängender Kappe: »Nach rechts/links«

Pilot und Passagier laufen nach rechts/links.

3 Wege führen ans Ziel

Nach minutiöser Auslegung der Kappe und genauester Leinenkontrolle inklusive Rettungsgerätecheck wird als nächstes der Passagier flugfertig ge-



»Side by Side« -
Technik mit Festhalten am Gurtzeug



Starttechnik hintereinander:
breitbeinig und engbeinig



Rückwärtsaufziehen zu zweit
bei Wind und nicht zu steilem Gelände

macht. Hierzu gehört vor allem das Anlegen und Einstellen des Passagiergurtzeuges. Als Passagiergurtzeuge werden häufig einfache Gurte älterer Bauart verwendet. Die früher üblichen, hohen Aufhängungen haben sich für den Passagierbetrieb immer noch bewährt. Der Pilot hängt nun die Tragegurte in die Doppelsitzeraufhängung (Spreizholz oder V-Leine) ein. Es hat sich positiv erwiesen, diese Zeremonie deutlich vor den Augen des Passagiers zu vollziehen. Auch das betont genaue Sortieren und Überprüfen der Fangleinen vermittelt einem Flugneuling ein gewisses Gefühl der Sicherheit.

Hintereinander aufziehen

Die gebräuchlichste Methode des Starts ist das Hintereinander-aufziehen. Der Vorteil dieser Methode liegt darin, daß Pilot und Passagier immer in der selben Linie laufen und durch geschicktes Koordinieren der Lauftechnik das Problem des Stolperns am ehesten in den Griff bekommen. Bereits beim Probestart muß darauf geachtet werden, daß der Passagier »engbeinig« und der Pilot »breitbeinig« anläuft. Somit kann die Hauptgefahr beim Doppelsitzerstart, das Ineinanderstolpern, minimiert werden. Bei der Aufzugs- und Beschleunigungsphase sollte stets auf Gleichschritt geachtet werden!

Ist der Pilot deutlich kleiner als der Passagier, so ergibt sich für den Piloten während der Aufzugsphase ein Sicht-

problem. Sobald jedoch der Gleitschirm trägt, wandert der Passagier - eine optimale Sitzeinstellung vorausgesetzt - an eine etwas tiefere Stelle, und der Pilot blickt über den Passagier hinweg. Psychologisch gesehen ist das Voreinanderstarten eher negativ zu sehen. Es sieht so aus, als würde man den Unerfahrenen als »Dummy« vorausschicken.

Die meisten Doppelsitzerschirme kommen extrem leicht hoch und gerade bei steilem Gelände oder deutlichem Gegenwind muß der Pilot stark darauf achten, das Gleitsegel ganz ohne Impuls, das heißt mit vollkommen gestrafften Leinen, zu starten. Außerdem muß durch superkorrektes Anbremsen das Vorschießen der Kappe in jedem Fall verhindert werden. Die sonst entstehenden hohen Laufgeschwindigkeiten führen unweigerlich zum Sturz, der beim Doppelgespann vor allem für den Passagier gefährlich werden kann.

Nebeneinander aufziehen

Nebeneinander aufziehen hat zunächst den Vorteil, daß Pilot und Passagier sich beim Aufziehen nicht mit dem Bein »verkeilen« können. Bei deutlichem Gegenwind wird jedoch der Passagier automatisch durch den Zug des Gleitschirms vor den Piloten gehobelt. Dabei gibt es oft Koordinationsprobleme mit den Beinen. Aufgrund der begrenzten Aufhängehöhe funktioniert diese Technik auch nur, wenn der Co-deutlich kleiner ist als der Chefpilot.

Auch das seitliche Festhalten am Gurt ist nur eine Notlösung und kann das Vorpandeln beim Aufzugsruck oft nicht verhindern.

Rückwärtiges Aufziehen

Nur bei deutlichem Gegenwind und relativ langer Doppelaufhängung hat sich das Rückwärtsaufziehen bewährt. Der Passagier steht dabei seitlich neben dem Piloten, mit Blick in Flugrichtung. Der Pilot steht ca. 90 Grad zum Schirm und wendet vorzugsweise die »Bremsen-Überkreuztechnik« an. Kommt der Schirm gerade hoch, so begibt sich der Pilot wieder hinter den Passagier und beschleunigt wie beim Hintereinanderstart. Ein Falschausdrehen durch den Passagier ist zum Glück nicht möglich. Der Vorteil der »Face-to-Face-Technik« liegt vor allem in der optimalen Leinenkontrollmöglichkeit.

Die Abhebe- und Abflugphase

Auch beim Doppelsitzer sollte der Pilot darauf achten, so sicher wie möglich aus dem Turbulenzbereich abzufliegen. Wie beim Einsitzerstart muß das Loslassen der Bremsen während des Abflugs tabu sein. Mit ausreichend Sicherheitsabstand kann dann der Passagier langsam in die bequeme Position gebracht werden. Spezielle Doppelsitzergurte ermöglichen für den Piloten auch in der Luft eine bequeme Sitzhaltung.



Typischer Start mit »Nichtfliegerpassagier« Pilot will, Passagier hat es sich anders überlegt und bremst!



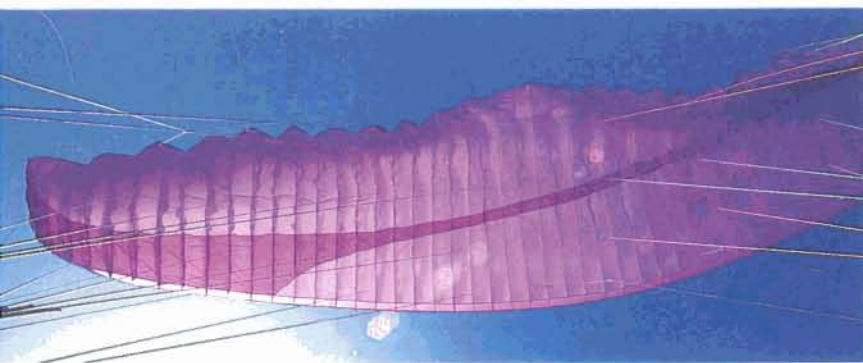
Passagier hört auf zu laufen und zieht die Beine an sobald der Schirm zieht.



Doppelsitzerbahnhof: Gewerbsmäßige Beförderung in Frankreich



Sicherheit mal zwei



**Fullstall Einleitung -
Luft entweicht**

Was bringt ein Sicherheitstraining dem Piloten eines Doppelsitzer-Gleitschirmes mit Passagier? Macht das Sinn? Geht das überhaupt und was läuft dabei ab? Ein ambitionierter »Normalpilot« beschreibt seine Erfahrungen und Erkenntnisse

SCHLÜSSELERLEBNIS

Kurz nach meiner Doppelsitzer-Ausbildung im Herbst 1995 passierte es. Während eines spätnachmittäglichen Gleitfluges gerieten wir 500 m über dem Landeplatz Sillian in eine starke Windscherung, welche uns blitzschnell und heftig erwischte.

Die linke Seite der Kappe wurde vom Rotor von hinten schlagartig entleert und klappte über die Hälfte heftig und tief hinunter, so daß ich sie mit der Hand hätte fassen können. Dadurch verlor der Schirm zusätzlich an Fahrt und drehte unvermittelt nach links weg.

Instinktiv reagierte ich richtig. Die rechte noch offene Seite des Flügels zunehmend, aber nicht zu stark stabilisierend, ließ ich ihn zunächst wegdrehen, damit er wieder genügend Fahrt aufnehmen konnte und sich mit der Zunahme des Staudruckes Zelle um Zelle wieder öffnete. Nur für einen kurzen Moment schien sich das Ohr zwischen den Galerieleinen zu verhängen und im Hinterkopf lief bereits das Programm für einen allfälligen Fullstall ab. Doch soweit kam es nicht, denn nach einer kontrollierten 360-Grad-Drehung und 50 m Höhenverlust war die Kappe wieder offen und wir flogen wieder auf geplantem Kurs Richtung Landeplatz.

Nach der Landung mit dann doch etwas zittrigen Knien wurden mir drei Dinge bewußt:

1. Das ein halbes Jahr zuvor mit meinem Intermediate in einem Sicherheits-training gelernte und automatisierte Handling kam unmittelbar zum Zuge; weder geriet ich in Panik, noch reagierte ich

falsch, indem ich z.B. die offene Seite übersteuerte, und wir so in eine Vrille geraten wären.

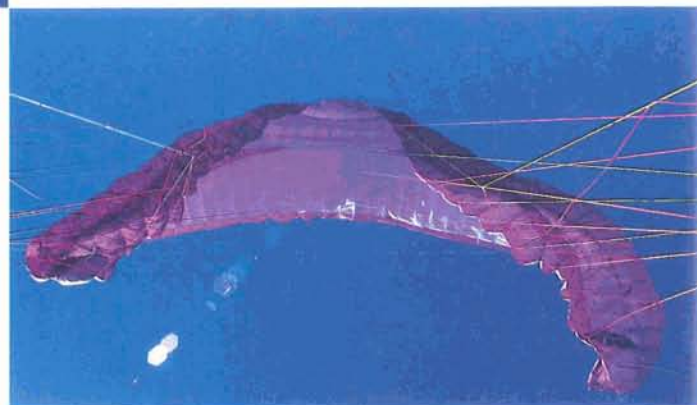
2. Eine derart heftige Reaktion hielt ich beim Tandemschirm aufgrund seiner hohen Flächenbelastung bis zu diesem Zeitpunkt für ausgeschlossen. Aber jeder Schirm kann klappen. Die Wucht und die daraus resultierenden Kräfte und notwendigen Gegenkräfte aufgrund der höheren Last und des höheren Trägheitsmomentes beim Doppelsitzer überraschten mich, obwohl ich aus der Theorie darum wußte.

3. Ein Sicherheitstraining mit dem Mono-Gleitschirm vor der Tandem-Ausbildung erscheint mir als absolutes Muß. Dasselbe mit dem Doppelsitzer macht schon aufgrund der höheren Eigendynamik Sinn, auch wenn es scheinbar das Gleiche zu sein scheint. Denn als Tandempilot hat man oft nicht nur doppelte Verantwortung, sondern meist mehrfache.

Im Sicherheitstraining

Start

3 - 2 - 1 - Los! Mein Passagier und ich starten mit dem Doppelsitzer vom außerordentlich steilen und damit auch sehr anspruchsvollen Startplatz bei der Dalfazalm. Die Kappe steigt sauber über uns, ohne vorzuschießen. Leicht bremsen wir ab, einen Schritt noch, und wir heben ab. Das Vario ist eingeschaltet,



Fullstall Schirm kippt nach hinten



Fullstall

der Barograph aktiviert, und der Speedsensor hängt eineinhalb Meter unter uns.

Thermik

Es ist 11 Uhr, und wir tanken erst einmal richtig Höhe. Das ist weiter kein Problem, läßt es sich doch vom Startplatz weg direkt in die bereits kräftige Thermik der Durrawand einsteigen. Aber Vorsicht: Sie kann um diese Jahreszeit dem Unvorbereiteten oder Ungeübten auch den Schirm zerlegen! Bald haben wir den Startplatz 500 m überhöht, gleiten direkt über den Achensee und beginnen mit den geplanten Manövern.

Nicken um die Querachse

Was leicht beginnt, wird zunehmend anspruchsvoller, da der Steuerdruck erwartungsgemäß im unteren Bereich

stark zunimmt. Aufgrund der Leinenlänge ergeben sich schön langgezogene Nickbewegungen mit beträchtlicher Fahrtaufnahme und leicht spürbaren Beschleunigungskräften jeweils beim Unterdurchpendeln. Dies läßt sich soweit steigern, bis eine erste leichte Entlastung der Leinen spürbar wird, was mit entsprechendem Anbremsen verhindert werden kann.

Steilspirale

Mittels einseitigem Steuerleinenzug und leichter Gewichtsverlagerung meinerseits und des Passagiers (beide mit Gurtzeugen ohne Diagonalgurte) gelangen wir innerhalb einer halben Umdrehung zügig und ohne die geringste Tendenz eines einseitigen StrömungsabrisSES in die Steilspirale, die sich aufgrund des direkten Steuerhandlings präzise regulieren läßt. Die Kappe macht dabei über ihre gesamte Spannweite einen äußerst stabilen Eindruck. Sinkwerte bis zu 20 m/s sind ohne weiteres erreichbar. Die Ausleitung ist ebenso einfach und erfolgt ohne Nachdrehen. Mit einem leichten Nachdrücken der kurvenseitigen Bremse beim aus der Quertage sich aufrichtenden Schirmes gelingt es mir problemlos, den sonst üblichen Gegenpendler zu unterdrücken, und wir kommen wie auf Schienen aus

der Spirale direkt in den Geradeausflug.

B-Stall

Der von uns verwendete Schirm, hat für die Einleitung des B-Stalls eine Zugvorrichtung, welche aus einer Flaschenzug-Umlenkung mit Handschlaufe besteht. Diese ist flachgedrückt auf der Vorderseite des B-Tragegurtes angeklebtet.

Aufgrund der hohen Flächenbelastung ist der B-Stall auch mittels Übersetzung nicht einfach einzuleiten, insbesondere über dem Gewichtsbereich von 200 kg. Da sich aufgrund des Flaschenzugprinzips der Zugweg verdoppelt, reicht ein einfacher Klimmzug nicht aus. Um die B-Leinenebene vollständig herunterzuziehen, muß die Kraft umgehebelt und bis fast auf Hüfthöhe gedrückt werden. Hierfür kann die Unterstützung des Passagiers von Vorteil sein. Erst jetzt schiebt sich das Profil sauber zusammen, der Schirm kippt scheinbar nach hinten, und es geht mit über 10 m/s stabil senkrecht nach unten. Zwar drehen wir uns erst ganz langsam um etwa 180 Grad, der Schirm behält dann aber seine Richtung. Er zeigt keinerlei Tendenz zur Rosettenbildung. In dieser Phase läßt sich das Gerät ohne großen Kraftaufwand problemlos halten, und 1000 m Höhe wären so problemlos und gemütlich abzubauen.

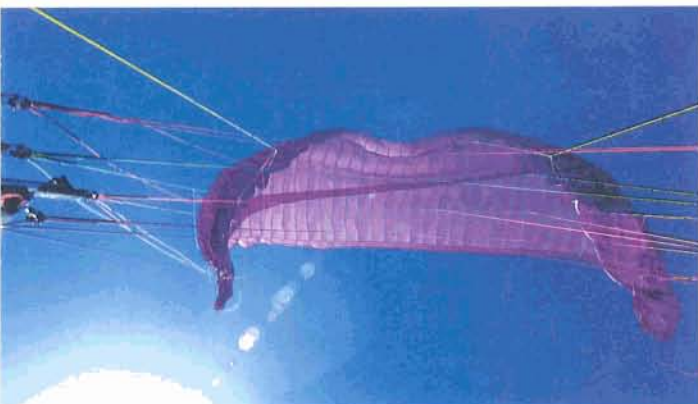
Ich leite den B-Stall zügig aus und greife zu den Bremsleinen, um das anschließende Vornicken etwas abzufangen. Unversehens befinden wir uns aber im Sackflug, der dem B-Stall-Zustand sehr ähnelt, aber un-

ruhiger verläuft. Sofort gebe ich die Bremsen ganz frei, und ehe ich noch zu den A-Tragegurten greifen kann, um den Zustand aktiv zu beenden, nimmt der Schirm wieder Fahrt auf. Mir wird klar, daß aufgrund des Flaschenzuges das Ausleitungshandling schneller erfolgen muß als ohne, dagegen sollte mit dem Anbremsen deutlich abgewartet werden.

Fullstall

Nun war die Krönung eines jeden Sicherheitstrainings an der Reihe: Der Fullstall. Hierfür wickelte ich die Bremsleinen einmal um die Hand. Für dieses Manöver kommen mein Passagier und ich auf das stolze Abfluggewicht von fast 220 kg (!). Also beschließen wir, den Fullstall gemeinsam einzuleiten, um von den Steuerkräften nicht überrascht und ausgehebelt zu werden.

Langsam aber stetig ziehe bzw. drücke ich die Bremsleinen nach unten. Der Steuerdruck nimmt dabei progressiv und erheblich zu. Der Schirm sträubt sich erstaunlich lange gegen den Strömungsabriß. Im letzten Drittel der Einleitung unterstützt mich mein Passagier und gemeinsam stemmen wir die Hände, gestreckt und an das Gurtzeug gepreßt, nach unten. Nun wird das Segel weich, der Steuerdruck läßt nach und die Kappe kippt deutlich nach hinten weg und verschwindet beinahe aus dem Blickfeld. Wir fallen nach hinten unten. Mit diesem Rückpendler kommt die Kappe wieder etwas vor, bekommt wieder Luft und verpaßt uns den erwarteten harten Schlag auf die nach unten gestemmen Arme. Die Kappe stabilisiert sich über uns erstaunlich schnell und nickt nur noch leicht vor und zurück. Nur die beiden Flügelenden, welche eine Rosette bilden, flattern in



Fullstall vor der Ausleitung

Nach Fullstall
Ausleitung
Vorschießen



der Abwärtsfahrt von bis zu 10 m/s. In dieser Phase ist der Fullstall problemlos und alleine auch über eine längere Zeit zu halten.

Das Manöver leite ich stufenweise aus. Zuerst passe ich den Moment ab, in dem sich die Kappe tendenziell eher vor uns befindet und rückwärts nicken will. In diesem Moment löse ich die Bremse etwa 30-40% und halte den Schirm, bis sich die beiden Flügelenden gestreckt haben. Die letzten 60-70% der Bremse gebe ich, wiederum beim Nach-Rückwärts-Nicken-Wollen der eher vor uns stehenden Kappe, zügig frei. Ohne Verzögerung, aber auch ohne extremes Vorschießen, nickt sie sauber um etwa 45 Grad vor und nimmt sogleich Fahrt auf.

Big-Ears

Bei Verhältnissen, bei denen es scheinbar nirgends runtergehen will oder es etwas turbulenter oder windiger ist als erwartet, bildet das Ohrenanlegen bekanntermaßen eine effiziente und insbesondere für den Passagier eine gut verträgliche Methode, um Höhe abzubauen. Dank getrennten Tragegurten ein Kinderspiel! Im Nu sind die Ohren durch Runterziehen der beiden äußeren A-Tragegurte mit je 2 Stammleinen unten und bringen Sinkwerte zwischen 3 und 5 m/s je nach Zuladung. Durch Ge-

wichtsverlagerung läßt sich Fat Willie ohne weiteres lenken. Ein Privileg des Doppelsitzerpiloten: Er kann dem Passagier die nach unten gezogenen äußeren A-Tragegurte übergeben und sich somit voll auf das Steuern des Fluggerätes (mittels Steuerleinen) konzentrieren, um z. B. allfällige Turbulenzen gezielt auszugleichen.

Für das Öffnen der Flügelenden läßt der Passagier einfach die Tragegurte los. Da aufgrund der reduzierten Leinengeometrie auch im Galeriebereich die Ohren die Tendenz haben, drinnen zu bleiben und nur zögerlich wieder aufzugehen, ist ein unterstützendes, beidseitig symmetrisches Anbremsen angezeigt.

Seitlicher Einklapper

Das wohl wichtigste Manöver ist der halbseitige Einklapper über die ganze Flächentiefe und über mindestens 50% der Spannweite. Dies mit dem Fat Willie zu simulieren, ist gar nicht so einfach. Die hohe Flächenbelastung, die getrennten A-Gurte und das Schirmkonzept erschweren die Einleitung. Doch mit List und Power läßt sich auch dieser Schirm klappen. Hier spielt nun die Flügelgeometrie ihre volle Stärke aus. Die hohe Flächentiefe über fast die gesamte Spannweite erlaubt ohne weiteres ein Weiterfliegen mit der halben

Fläche. Selbst Klapper im Bereich von 70-80 % führen nicht automatisch zu einem kritischen Zustand und tragen Pilot und Passagier, wenn auch mit deutlich erhöhtem Sinken. Dabei kann durch dosiertes Gegenbremsen der Schirm auf Geradeauskurs gehalten werden, ohne daß die Gefahr des Strömungsabrisses akut wird. Bei laminaren Windverhältnissen über dem Achensee konnte sogar in die Gegenrichtung gedreht werden.

Das Wiederöffnungsverhalten ist vorbildlich, es geschieht auch ohne das aktive Zutun des Piloten und kann eigentlich nur mit dem Unten-Festhalten des A-Tragegurtes verhindert werden. Gibt man der natürlichen Wegdrehendenz des Schirmes bei großen Klappern etwas nach, öffnet die Kappe um so schneller und steht meist schon nach einer Drehung um 90 Grad.

Frontstall

Der Frontstall, über die beiden A-Tragegurte herbeigeführt, am einfachsten nach einem Nicker, führt zum kurzzeitigen Abstoppen des Schirmes. Dies wiederum läßt Pilot und Passagier nach vorne pendeln, der Anstellwinkel erhöht sich automatisch, und die eingeklappte Eintrittskante öffnet sich schnell und schlagartig wieder, praktisch ohne das Zutun des Piloten; wirk-

Anzeige

FIRST CLASS

AUSBILDUNG UND TANDEMFLÜGE
IM BERGDORF OBERSTDORF IM ALLGÄU
GLEITSCHIRMTTOUREN - WELTWEIT

GANZJÄHRIG

- Schnuppertage zum Kennenlernen
- Grundausbildung zum Kennenlernen
- Luftfahrerscheine international anerkannt
- Fortbildungskurse weil man nie auslernt
- Sicherheitstraining DHV anerkannt
- Flugsportshop 100% Fachberatung Second Hand Markt Sportswear
- Pilotenclub fun and function

OASE PRO-TOURS

TERMINE '97 - DAS ERLEBNIS LOCKT !

Allgäu/Bregenzer Wald	7.-10.7.
Slowenien-Traum	19.-26.7.
Thermik in Annecy	30.8.- 6.9.
Dolomiten-Spaß	13.- 20.9.
Fly-Türkey	4.-11.10.
La Palma	18.-25.10.
Reunion Fantastique	27.10.-10.11.
Spanien extra	9.10.-16.11.
Fly West USA	15.-29.11.

ausführliches Prospektmaterial und
kostenloses Info-Video anfordern !

OASE
GLEITSCHIRM
FLUGSCHULE

PETER GEG

AM GOLDBACH 22, 87538 OBERMAISELSTEIN, TEL. 08326-38036, FAX 38037

lich nichts, was den »fetten« Willie aus der Fassung bringen könnte.

Trudeln 360 Grad

Offen gestanden, ist das Trudeln der Flugzustand, vor dem ich mit Abstand am meisten Respekt habe, vor den praktisch nicht kontrollierbaren, geschweige denn beherrschbaren Reaktionen des Schirmes bei der Ausleitung.

So ist es mir nur recht, daß Ernst Strobl - der »Vater« unseres Doppelsitzerflügels - dieses Manöver durchführt, während ich fotografiere. Dies war auch das einzige Manöver bei dem ich während des Fotografierens meine Spiegelreflexkamera nur noch einhändig bedienen konnte, während ich mich mit der anderen Hand an der Tandemspreize festhalten mußte, um nicht mein Motiv die Kappe aus dem Sucher zu verlieren.

Auch Fat Willie ist mit Gewalt in die Vrille zu bringen, ein sehr unangenehmes Gefühl, rückwärts herumgeschleudert zu werden. Fatal wäre die Ausleitung irgendwo zwischen 70 und 200 Grad Drehung. Dies würde unweigerlich zu einem extremen schräg-seitlichen Vorschießen der Kappe führen. Ernst läßt den Schirm jedoch weiterdrehen und nach etwa 360 Grad leitet er die »Flugfigur« subtil aber zügig aus. Die Negativrotation hört auf, die deformierte Seite füllt sich wieder, nimmt Fahrt auf und nach drei schräg-seitlichen Pendlern, bei denen sich die Ohren etwas einrollen, fliegt der Schirm wieder, wie wenn nichts gewesen wäre.

Für Normalpiloten empfiehlt sich allerdings, den beginnenden Strömungsabriß einer Flügelseite nur im Ansatz zu erfiegen soll heißen ihn zu erkennen und sogleich durch Freigeben der Bremse wieder auszuleiten.

Landung

Für eine präzise und kontrollierte Landung empfiehlt es sich, mit leichtem Steuerdruck zu fliegen, damit der Schirm aufgrund seiner geringen Rolldämpfung - sprich hohen Wendigkeit - insbesondere bei turbulenten Verhältnissen im »Zaum« gehalten werden kann. Im Endanflug flart man den Schirm idealerweise sauber aus und drückt die Bremsen erst im letzten Moment ungewickelt durch. Aufgrund des

hohen Steuerdruckes im unteren Bereich und der Nickdämpfung zeigt der Schirm wenig Tendenz zum nochmaligen Hochsteigen.

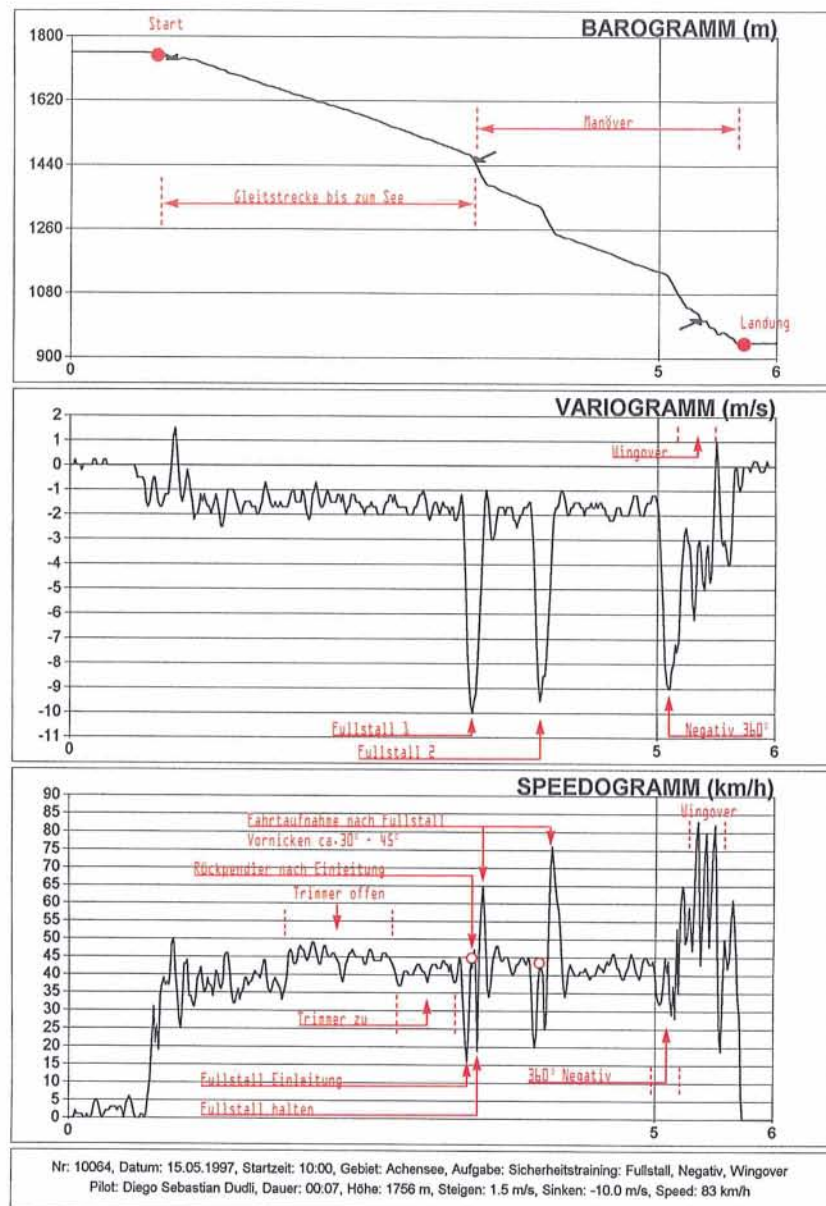
FAZIT

Vorweg: die absolvierten Manöver gaben mir vor allem eines, noch mehr Sicherheit. Sicherheit im Umgang mit einem 45 m²-Flügel mit fast 15 m Spannweite und einer Nutzlast bis zu 220 kg. Die Gewißheit, auch bei so hoher Flächenbelastung den Schirm vom Startweg bis zur Landung zu beherrschen und kontrollieren zu können. Insbesondere auch in Notsituationen zu wissen, was zu tun ist, ohne dabei in Panik zu geraten, und das Know-

how auch schnell und richtig anzuwenden.

Mir wurde aber auch bewußt, wie wichtig es insbesondere beim Doppelsitzerfliegen ist, durch präventive Maßnahmen, wie z. B. im Zweifelsfalle nicht zu starten oder aber frühzeitig zu landen, kritische Situationen gar nicht erst aufkommen zu lassen und durch einen vorausschauenden (Wetterentwicklung, mögliche Lee-Fallen) und defensiven Flugstil (Aktivfliegen in der Thermik, Ausweichen im Pulk) den potentiellen Gefahrensituationen - sozusagen den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Diego Sebastian Dudli



Retter

für Zwei

Thomas Beyhl informiert über Rettungsgeräte für Tandemschirme

Obwohl der Rettungsschirm im Falle einer Kollision oder eines Geräteversagens die bestmögliche Überlebenschance für Pilot und Passagier darstellt, wissen erstaunlich wenig Piloten über die richtige Geräteauswahl, Funktion, Platzierung und Aufhängung und die praktischen Auswirkungen im Bedarfsfall Bescheid.

Der Trend zu Doppelsitzergleitschirmen mit der DHV-Einstufung 1-2 oder 2, die durch ihr Start- und Extremflugverhalten, aber zunehmend auch durch ihre Leistungsstärke, ihre Sicherheit und ihr Handling überzeugen, ist positiv. Wie auch immer die neuen Geräte heißen, keiner der Schirme sollte einen routinierten Piloten vor wirkliche Probleme hinsichtlich des Extremflugverhaltens stellen. Die Zunahme der Starts gerade in den häufiger frequentierten Fluggebieten birgt aber immer öfter die Gefahr von Kollisionen, die den Griff nach dem »unbekannten Freund« mit dem großen roten Griff schneller erfordern, als mancher Pilot sich dies auch nur im entferntesten hätte träumen lassen. Gerade dann ist es angesagt, richtig und schnell zu reagieren.

Geräte

Eine wichtige Entscheidung fällt beim Kauf des Rettungsgerätes. Vor dem in manchen Ländern zulässigen Einsatz von 2 Rettungsschirmen kann ich aus

eigener Erfahrung nur warnen. Zunächst ist der Großteil der Monoretter nur für einen Einsatz bis maximal 100 bzw. 120 kg getestet. In einer Notsituation wird es dem Piloten niemals gelingen, beide Rettungsgeräte gleichzeitig auszulösen. Damit besteht eine nicht unerhebliche Bruchgefahr. Es bliebe dann nur noch zu hoffen, daß wenigstens das verbleibende dem Öffnungsstoß standhält. Auch hinsichtlich des Sinkens wären der Pilot und sein Passagier nicht zu beneiden. Dazu kommt die Problematik des Auslösens des wohl am Passagiergurtzeug befindlichen zweiten Rettungsschirms, welches zudem einer erheblichen Fehlbedienungsgefahr durch den Passagier ausgesetzt ist. Auch die Gefahr des »Ver-twistens« beider Rettungen miteinander bzw. mit dem Hauptschirm sollte nicht unterschätzt werden. Schließlich kann noch der Einsatz von Rettungsgeräten verschiedener Bauart zu einer extremen Pendelneigung führen, die bei einer Landung mit einem Passagier erhöhte Risiken birgt.

Ich kann aus den genannten Gründen jedem Biplacepiloten nur dringend raten, sich ein Doppelsitzerrettungsgerät neuerer Bauart zuzulegen. Manche Geräte sind zwar zum doppelsitzigen Betrieb zugelassen, der maximal zulässige Gewichtsbereich reicht aber nur bis 160 kg. Wegen der meist nur geringen Mehrkosten ist es viel besser, ein bis 200 kg zugelassenes Rettungs-schirms zu erwerben.

Platzierung

Bei der Platzierung der Rettung ist besonders darauf zu achten, daß sie am Gurtzeug des Piloten befestigt wird, um eine Fehlbedienung durch den Passagier auszuschließen. Die verschiedenen Alternativen, die bei der Anbringung offenstehen, wurden bereits im DHV-Info 89 ausreichend diskutiert. Hier kann ich mich nur der von Christoph Haub ausgeführten herrschenden Meinung anschließen.

Die Problematik von Rückencontainern mit ihrer erschwerten Erreichbarkeit besonders bei einem abspiralen-



Foto: Erich Stahl

FLY MIKE

FOTO-WETTBEWERB:
FLY-MIKE in ACTION



MACHT EINFACH MIT!

Wer schießt das schönste Start- oder Landebild mit einem **FLY-MIKE-Overall**? Einsendeschluß ist am 30. September und die preisgekrönten Fotos werden in der Dezemberausgabe erscheinen.

1. Preis 10 Tage Fliegerurlaub
Baja California / Mexico
Info: Flugbüro Borys / München,
Tel. 089- 404040
2. Preis einen FLY- MIKE Overall
3. -5. Preis ein Schnellpacksack
6. -15. Preis eine FLY- MIKE- Mütze

FLIEGEROVERALL

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

Fordert unseren Prospekt an!

Groß- u. Einzelhandel für Sportbekleidung
Fa. Sport Mike Melanchthonstraße 8
96450 Coburg
Tel.: 0 95 61/ 5 52 20 Fax: 0 95 61/ 5 52 28

den Schirm und der langen Verbindung zwischen Griff und Innencontainer dürfte hinreichend bekannt sein. Da eine Anbringung unter dem Sitzbrett auch mangels ausreichend groß dimensionierter Außencontainer ausscheidet, bietet sich nur die seitliche Anbringung an. Frontcontainer werden derzeit noch nicht angeboten und sind bei einer Sitzposition hintereinander wohl auch wenig vorteilhaft.

Auslösesysteme

Auch für Tandemrettungsgeräte werden bereits neue Auslösesysteme angeboten, z. B. eine pneumatische Raketenauflösung. Praxistests meinerseits haben jedoch gezeigt, daß diese zu wenig Power für eine Tandemrettung haben. Zudem besteht durch die waagerechte Anbringung im Außencontainer die Gefahr, die Rettung nach unten zu schießen, sollte man einmal nicht waagerecht im Gurtzeug sitzen.

Ein kontrollierter und kräftiger Wurf des Innencontainers in den freien Luftraum stellt bei der Biplacerettung nach wie vor die schnellste und bewährteste Art der Auslösung dar. Zu bedenken gilt es jedoch, daß Doppelsitzerrettungen meist auch doppelt so schwer sind und bei langen Verbindungsgriffen zum Innencontainer die Gefahr besteht, den Container einschließend der Rettung nur schwierig wegschleudern zu können. Um zu vermeiden, daß die Rettung gerade nach unten herausfällt, sollte man daher den richtigen Wurf gezielt bei einem Trockentraining in einer Turnhalle oder bei einem Sicherheitstraining üben. Auch hier wird das richtige Verständnis und Vertrautmachen mit dem Rettungssystem das Einsparen von im Bedarfsfall lebensrettenden Sekunden ermöglichen.

Aufhängung

Die Verbindungsleine des Rettungsgerätes muß unbedingt in die Hauptaufhängung der Biplaceaufhängung (Schlaufe für den Haupttragegurt) eingehängt werden. Bei der Anbringung der Rettung an der Schulteraufhängung des Pilotengurtzeuges besteht das Problem, daß der Passagier nach der Auslö-

sung um den Abstand der Schulteraufhängung zu den Karabinern des Piloten und zusätzlich um die Tandem-aufhängung nach unten fällt und somit ca. einen Meter tiefer hängen würde als der Pilot. In diesem Fall würde bei der Landung der Pilot mit seinem gesamten Gewicht bei ca. 6 m/s dem Passagier in den Rücken springen. Es bleibt jedem selbst überlassen, die Energie zu berechnen und sich die Folgen eines solchen Fehlers auszumalen.

Praxiserfahrung

Der Praxistest von sechs gängigen Modellen renommierter Hersteller im Rahmen eines Sicherheitstrainings am Achensee zeigte teilweise erhebliche Unterschiede in den Öffnungszeiten sowie den erzielten Sinkwerten. Besonders überrascht wird der Pilot jedoch sein, wie eingeschränkt sein Aktionsradius nach der Auslösung des Rettungsschirms ist und welche Kräfte es erfordert einen evtl. wieder voll vor sich stehenden 40 m² großen Gleitschirm einzuholen. Das Zerren an den A-Gurten und der Versuch des Aufwickelns einer Bremsleine stellten sich als völlig untaugliches Unterfangen heraus. Empfehlenswert war nur das sofortige Herbeiführen des B-Stalls, wenngleich es bei manchen Geräten schwierig war, die B-Gurte überhaupt zu erreichen.

Vorteilhaft erwies sich der Einsatz von Trennkarabinern, mit denen es mir möglich war, den Hauptschirm schnell und problemlos loszuwerden. Wichtig ist dabei, beide Trennkarabiner gleichzeitig zu betätigen, um ein Verwickeln des Tragegurt und ein »Zuschnüren« der Rettung zu vermeiden. Nach der Trennung nahm die Pendelneigung erheblich ab und das Sinken stabilisierte sich auf wirklich tolerable Werte.

Abschließend kann ich nur allen Biplacepiloten anraten, die Handhabung des Rettungsgerätes in einem anerkannten Sicherheitstraining zu erlernen. Viel zu wenige Piloten machen derzeit von diesem Angebot Gebrauch.

Foto: Ernst Stahl





DHV

INTERAKTIV

Als Beitrag zur verbesserten Öffentlichkeitsarbeit des DHV ist unter »Federführung« des Vorsitzenden und Filmemachers Charlie Jöst die CD-ROM »Drachenfliegen, Gleitschirmfliegen - der interaktive Einstieg in das lautlose Fliegen« entstanden. Die CD ist mit 25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen der Szene und einer excellenten Grafik sehr attraktiv gestaltet. Sie vermittelt alles Wissenswerte über Geschichte, Ausbildung, Flugausrüstung, Flugtechnik, Fluggelände, Naturschutz, Wetter, Wettbewerbe und Weltrekorde.

Das wichtigste aber, die CD-ROM vermittelt Lust aufs Fliegen und ist dazu geeignet für unserem Sport neue Freunde zu gewinnen. Als Mindest-Hardwarevoraussetzung zum Abspielen sind ein 486er Computer mit Soundkarte, CD-ROM-Laufwerk und Maus erforderlich. Die CD-Rom läuft auf allen Windows und Mac-Betriebssystemen. Sie hat sich bereits im DHV Infoterminal mit Touch-screen-Monitor auf Messen bewährt. Sie eignet sich aber auch ausgezeichnet für jegliche Informationsveranstaltung im PC-Einsatz mit Maus-Bedienung.

Siehe auch »DHV-bietet an S.35.



Auf den ersten und vielleicht auch noch auf den zweiten Blick flößt das Gerät mit freitragendem Kohlefaserholm, 12 m Spannweite, 14,8 m² Segelfläche und einer Streckung von nahezu 10 m jedem Drachenflieger Respekt ein.

Im verpackten Zustand liegen die beiden Holmhälften aneinander und ergeben ein Packmaß von 6,20 m bei ca. 50% breiterem Packvolumen als bei einem herkömmlichen Drachen. Beim Transport des Exxtacy auf dem Autodach ist zu beachten, daß der Kohlefaserholm durch Polster gegen punktuelle Lasten geschützt ist und auf möglichst vielen Auflagepunkten liegt. Lediglich das alleinige Aufladen des Geräts aufs Autodach erfordert etwas Übung, vor allem wenn es ein Kleinbus ist. Der Transport auf den Berg erfolgt entweder mit dem Auto oder mit der Gondel- oder Sesselbahn. Beim Transport mit der Gondelbahn ist wieder darauf zu achten, daß am Holm keine punktuellen Lasten auftreten. Der Transport mit der Sesselbahn erfolgt wie mit einem Standarddrachen. Kurzpacken läßt sich die jetzige Version nicht. Beim Transport mit dem Flugzeug dürften aufgrund des hohen Volumengewichtes erheblich mehr Transportkosten anfallen. Auch dürften einige der Maschinen nicht in der Lage sein, ein 6,20 m langes Gerät zu transportieren.

Bevor der Flugspaß beginnt, darf das Gerät an den Startplatz getragen werden. Weniger das Gewicht von 40 kg als das ungewohnte breite Packmaß machen dies nicht gerade zum Vergnügen, es ist aber für einen normal durchtrainierten Piloten sicher kein allzu großes Problem. Bei meinen Flügen am Blomberg hätte ich mir einen Helfer ge-

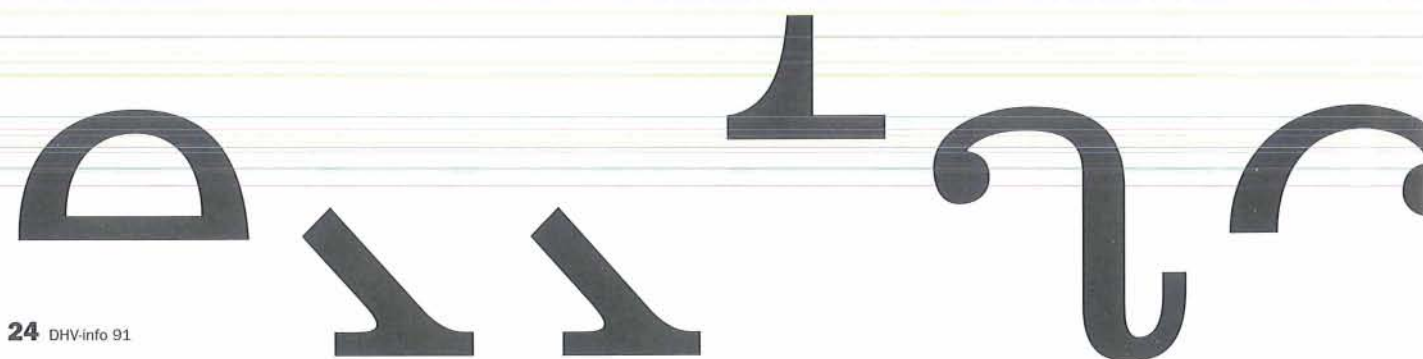
wünscht, der mir beim Transport zum Startplatz unter den Exxtacy gegriffen hätte. Einen Transport von Gerät und Gurtzeug zusammen habe ich mir nur beim ersten Mal angetan.

AUF- und ABBAU

Der Auf- und Abbau des Exxtacy ist erstaunlich einfach. Wie bei einem herkömmlichen Drachen wird zuerst das Trapez zusammengesteckt und das Gerät dann auf das Trapez gestellt. Dann wird der Nasenbeschlag ausgeklappt, welcher die beiden Holmhälften verbindet. Nun werden die Flügel ausgeklappt und die Randbögen eingesteckt und gespannt. Danach werden die Rippen ausgeklappt und gespannt. Lediglich die äußere Rippe ist einzustecken, die restlichen Rippen befinden sich im Segel und werden beim Ausbreiten der Flügel automatisch ausgeklappt.

Nach dem Spannen der Rippen wird das Segel mit zwei Haken am Kiel befestigt und die linke und rechte Segelhälfte mit je einem oberen und unteren Reißverschluß verbunden. Der Nasenbeschlag wird nun eingehängt und gespannt. Hierzu werden die Flügel so weit wie möglich ausgebreitet. Das Spannen erfordert keinen speziellen Kraftaufwand. Nun werden das Kielrohrende, die Vorderverspannung, der Nasensporn und die Nasenverkleidung angebracht bzw. eingehängt. Als nächstes werden die Klappen in die Segeltaschen eingeschoben und mit Quickpins angeschlossen. Die Spoiler werden nun ebenfalls in die Segeltaschen eingeschoben und mit einem Bolzen und Sicherungssplint gesichert. Als letztes

Als Attraktion auf der Induga präsentiert, werden nunmehr seit einigen Wochen die ersten Seriengeräte des Exxtacy an Kunden ausgeliefert. Was ist der Exxtacy? Modedroge oder eine Alternative zu den heute am Markt befindlichen Standarddrachen? Ein Erfahrungsbericht von Ernst Schneider



EXTRA



werden nun die Steuerseile für die Spoiler mittels Schnellverschlußhaken eingehängt und mit einer Schutztasche aus Neopren abgedeckt.

Die Aufbauzeit gegenüber einem herkömmlichen Drachen ist höchstens 5 Minuten länger.

Der Vorflugcheck umfaßt neben dem Überprüfen sämtlicher Verbindungen auch die Funktion der Klappen und Spoiler.

START

Bevor man mit dem Exxtacy startet, muß man sich in das für einen Drachenflieger doch recht schmale Trapez zwingen um das Gerät auf die Schulter zu nehmen. Das Gerät liegt leicht hecklastig auf der Schulter. Bereits nach den ersten Schritten - bei Wind von vorne noch früher - stabilisiert er sich und nimmt von selbst einen zum Abheben günstigen Anstellwinkel ein. Die Klappe wird vor dem Start auf ca. 15° gestellt, um eine optimale Abhebegeschwindigkeit zu erzielen. Der Start als solches entspricht mit einer Ausnahme genau dem eines herkömmlichen Drachens: Bei böigen Bedingungen läßt sich der Exxtacy durch die große Spoilerwirkung exzellent korrigieren. Ein Hebeln wie beim Drachen gibt es nicht. Bei Seitenwind wirken sich die Spoiler ebenfalls günstig auf den Startablauf aus. Einem Ausbrechen in eine Richtung wirkt sofort die Spoilerwirkung entgegen.

FLUGEIGENSCHAFTEN

Gesteuert wird der Exxtacy um die Querachse nur mit Gewichtsverlagerung. Die bei einem Nurflügel in dieser Bauform kombinierte Steuerung um die Längs- und Hochachse wird ebenfalls mittels Gewichtskraft durchgeführt, löst jedoch über die Spoiler einen aerodynamischen Steuerimpuls aus. Die seitliche Bewegung des Piloten wird über die Steuerseile auf die Spoiler übertragen.

Die Steuerkräfte zum Ein- und Ausleiten einer Kurve sind deutlich geringer als bei einem herkömmlichen Drachen. Der Bügeldruck in der Start- und Thermikstellung (ca. 15°) ist leicht und progressiv ansteigend. Mit Klappe 0° ist eine deutliche Reduzierung des Bügeldrucks zu erreichen. Die Rollzeiten sind eindeutig höher als bei einem herkömmlichen Drachen, das Steuerverhalten jedoch von Anfang an für jeden Drachenflieger sofort zu beherrschen. Obwohl die Trimmgeschwindigkeit meines Gerätes mit meiner Zuladung ca. 42 km/h beträgt, habe ich mich bei den ersten 3 Flügen immer mal wieder unbeabsichtigt bei 60 km/h wiedergefunden wenn ich länger nicht auf den Speedmesser geschaut habe.

Schwache Thermik konnte ich von Anfang an ausfliegen. Das Meistern von enger, starker oder zerissener Thermik übe ich derzeit noch. Es wird aber von Flug zu Flug besser. Ich führe das auf die für mich ungewohnten Rollzeiten zurück, die speziell bei enger und starker Thermik eine andere Flugtaktik als mit einem herkömmlichen Drachen erfordern.

Der Strömungsabriß bei Klappe 0° bis ca. 20° ist relativ weich, bei Klappe 20° konnte ich sogar mit Hilfe der Spoiler einen sackflugähnlichen Zustand stabil halten, ohne daß das Gerät auf die Nase oder über den Flügel abtauchte.

Vollausschläge der Spoiler bei hoher Geschwindigkeit führen zu einem »Abbremsen« der Flügelseite, auf der der Spoiler betätigt wurde. Hier kann man erstaunliche Gierwinkel erreichen, wenn man dies bei hoher Geschwindigkeit wechselseitig durchführt. Ohne Steuerausschlag stabilisiert sich das Gerät jedoch sofort wieder.

Umstellungsprobleme als Drachenflieger bezüglich der Steuerung konnte ich nicht feststellen. Ich habe mich von Anfang an auf dem Gerät sehr wohl gefühlt. Wie bei jedem neuen Fluggerät ist es jedoch notwendig, mindestens 20 Flugstunden in den unterschiedlichsten

Bedingungen zu absolvieren, um das Potential eines Gerätes weitgehend optimal zu nutzen.

LEISTUNG

Ich hatte nicht die Bedingungen um mit dem Gerät eine Polare zu erfliegen. Der Exxtacy dürfte jedoch gegenüber herkömmlichen Drachen, einschließlich turmlosen Geräten, ein wesentlich besseres Gleiten haben. Ob dies nun 3 oder 4 Gleitpunkte mehr sind, wird sich noch zeigen. Daß die Polare aufgrund der Konstruktion zudem sicher flacher verläuft als bei herkömmlichen Drachen, ist für jeden Piloten unschwer zu erkennen.

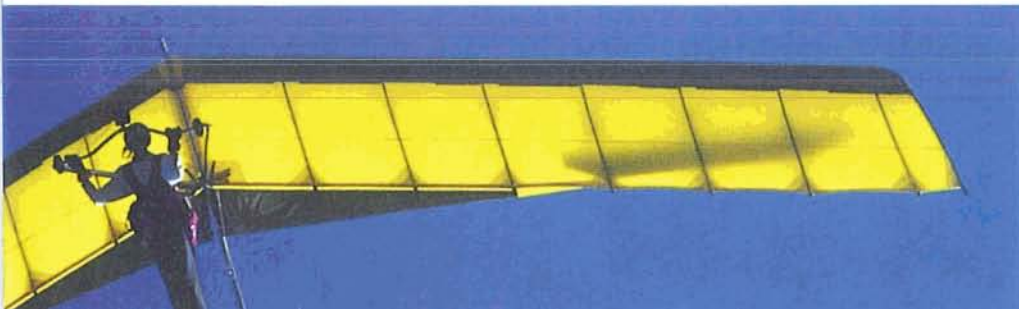
Das beste Sinken betrug nach meinem Vario in ruhiger Luft ca. 0,8 m/s (bei 130 kg Startgewicht). Die Trimmgeschwindigkeit lag bei 42 km/h mit Klappe 15°, stalt bei ca. 36 km/h mit 15°, sowie bei ca. 30 km/h bei Klappen-vollauschlag (Landstellung), die von mir maximal geflogenen Geschwindigkeit bei 100 km/h. mit Klappe 0°.

LANDUNG

Zur Landung wird die Klappe voll ausgeschlagen. Je nach Fluggeschwindigkeit kann der Gleitpfad nun zwischen 1 zu 4 bei hoher Geschwindigkeit, und 1 zu 8 bei Trimmgeschwindigkeit variiert werden. Der Zeitraum zum Ausstoßen beim Landen ist, verglichen mit einem herkömmlichen Drachen, sehr groß. Landen mit dem Exxtacy ist bereits ab dem Landeanflug eine wahre Freude.

SCHLEPPTRUGLICHKEIT

Am Windenseil verhält der Exxtacy sich vorbildlich. Beim Start unterstützt er den Piloten mit einer fast vollautomatischen Anstellwinkleinstellung. Mit unglaublicher Spurtreue hängt er am Seil. Lediglich die Geschwindigkeitskontrolle im Schlepp sollte man nicht vergessen. Bei Klappe 15° und ohne Piloteneingriff flog ich zwischen 60 und 65 km/h am Seil. Wesentlich höher ging es mit ca. 30° Klappe, leichtem Drücken und Geschwindigkeit um die 45-50 km/h nach dem Erreichen der Sicherheitshöhe. F-Schlepp konnte ich noch nicht durchführen.



PILOTEN ZIELGRUPPE

Der Exxtacy hat die DHV-Musterzulassung mit der Klassifizierung 3E bereits erhalten (siehe S. 50). Er ist von jedem Piloten zu beherrschen, der über Flugerfahrung verfügt und regelmäßig fliegt. Meiner Meinung nach ist er dann nicht schwieriger zu fliegen wie die am Markt befindlichen Intermediategeräte herkömmlicher Bauweise.

Ausgegrenzt von der Zielgruppe sind derzeit noch die Piloten, die entweder an Ihrem Gelände kurzpacken müssen oder sonstige Probleme mit dem etwas größeren Packmaß haben. Wenn die Garage zuhause nur 6 m lang ist, kann man darin eben kein 6,20-m-Gerät lagern.

Aufgrund der hervorragenden Schleppeigenschaften und des Leistungspotentials dürfte der Einsatzbereich Flachland mit Schlepp bereits jetzt eine optimale Kombination sein. Bergstartgelände, bei denen weit getragen werden muß, werden Exxtacy-Piloten sportlich fordern.

Mit einem Preis von 14.500 DM ist der Exxtacy nicht gerade billig. Vergleicht man ihn auf der Kurve Preis/Gleitzahl, dann ergibt sich jedoch ein günstiges Preis-Gleitzahlverhältnis.

EXXTACY — CHANCE UND ZUKUNFT FÜR DEN DRACHENFLUGSPORT ?

Wieviele Piloten den Exxtacy Probefliegen werden, ist derzeit sicher schwierig zu prognostizieren. Sicher ist jedoch, daß viele von Ihnen nach einem Probeflug hängen bleiben werden. Die Fliegerei mit dem Exxtacy macht einfach zu viel Spaß.

Ob Konzepte wie der Exxtacy die konventionellen Drachen verdrängen werden? Nein, es sei denn die Hersteller konventioneller Drachen vergessen

weiterhin, daß es auch noch jede Menge Piloten gibt, die zwar beim Fliegen gerne 1 zu 15 hätten, beim Landen aber nur 1 zu 5. Es wäre sicher auch schade, wenn die jetzigen konventionellen Drachen verdrängt würden. In diesem Markt gibt es Platz für beides. Der Drachenflugsport verträgt noch einiges an Innovationen, besonders wenn sie Leistung bringen und trotzdem einfach zu handhaben sind. Sicher ist auch noch von Bedeutung, wie viele Hersteller sich am Erfolg dieses neuen Konzeptes beteiligen wollen.

DIE WUNSCHLISTE

Die Begeisterung für ein Gerät wie den Exxtacy bringt selbstverständlich auch weitere Wünsche in dieser Richtung. Also ich hätte da gerne für die kommende Generation Exxtacy: Querruder und Winglets anstatt Spoiler, maximal 30 kg Gewicht (man wird ja älter) und 2 m² weniger Fläche.

"FAT

FLIEGEN ZU ZWEIT. SICHER.

WILLIE"

DER AIREA TANDEM MIT
DHV 1-2

WIR HABEN DAS ZEUG ZUM FLIEGEN!

Das Blatt wendet sich

Erinnern wir uns: Drachen- und Gleitschirmfliegen war in die Schußlinie fundamentaler Naturschützer geraten. Aus zweifelhaften Einzelbeobachtungen und wissenschaftlichen Hypothesen war ein Horrorszenario entstanden und die Drachen- und Gleitschirmflieger wurden mancherorts als Tierstörer Nummer 1 abgestempelt. Das blieb nicht ohne Wirkung auf die Naturschutzbehörden, sei es bei ihren Stellungnahmen zu den Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren der Fluggelände oder bei der Ausweisung von Schutzgebieten nach dem Bundesnaturschutzgesetz.

Zwei Wege

Der DHV konzipierte zwei parallele Wege: Der erste war die IKARUS-Studie. Dieses Grundlagengutachten brachte wichtige wissenschaftliche Erkenntnisse über das Verhalten von Wildtieren bei Kontakt mit Hängegleitern und Gleitsegeln, räumte mit etlichen Vorurteilen auf (z. B. der »Raubvogelsilhouette«) und lieferte zuverlässige Kriterien für die Beurteilung der Fluggelände und für das Flugverhalten der Piloten. Die IKARUS-Studie findet derzeit ihre Fortsetzung im vegetationskundigen Grundlagengutachten, das demnächst abgeschlossen wird.

Aber wissenschaftliche Erkenntnisse alleine können gegen rechtliche Hindernisse wenig ausrichten, wenn durch die Gesetzeslage die Störschwelle so niedrig gehängt ist, daß bereits die theoretische Möglichkeit einer Störung ein Totalverbot für die Fliegerei rechtfertigen kann, oder wenn die wesentli-

chen Phasen eines Schutzgebietsverfahrens unter Ausschluß der betroffenen Flieger stattfinden. Die Erfahrung hat auch gezeigt, daß später vorgebrachte Einwendungen gegen Beschränkungen des Flugbetriebes kaum Erfolg haben.

Es gab eine Reihe positiver Beispiele für eine vernünftige Zusammenarbeit zwischen Naturschutz und DHV. So wurden beispielsweise in Bayern für fast alle Konfliktfälle einvernehmliche Lösungen gefunden, die den Belangen sowohl des Naturschutzes als auch der Fliegerei gerecht wurden. Aber es gab auch eine Reihe von Gegenbeispielen aus anderen Bundesländern, bei denen die gesetzlich vorgeschriebene Abwägung zwischen den Belangen des Naturschutzes und denen des Sportes einseitig pro Naturschutz ausgefallen ist.

Deshalb brauchten wir eine grundsätzliche Wende. Die frühzeitige Beteiligung des DHV bei der Inschutznahme von Gebieten durfte nicht länger der Grundeinstellung der federführenden Naturschutzbehörde überlassen bleiben. Die Vereins- und Verbandsvertreter waren die Bittstellerrolle leid und wollten einen Rechtsanspruch auf Beteiligung haben. Und es sollte klargestellt werden, daß auch Sport in der Natur ein wichtiger öffentlicher Belang ist und Anspruch auf Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes hat.

Die Gesetze werden von der Politik gemacht, also galt es - zweiter Weg - die Politik auf unsere Probleme aufmerksam zu machen und sie dann im Bun-

destag für gesetzgeberische Lösungen zu gewinnen.

Kuratorium Sport und Natur

Wir waren nicht die einzigen in der Schußlinie fundamentaler Naturschützer. Da gab es noch etliche andere Sportlergruppen, so die großen Bergsport- und Wanderverbände, die Wassersportler, die Radfahrer, insgesamt damals über 1,7 Mio. Mitglieder, die sich 1992 zur Gründung des Kuratoriums Sport und Natur in Bonn zusammenfanden. In den siebenköpfigen Vorstand unter dem Vorsitz des Kletterers und Gleitschirmfliegers Dr. Heiner Geißler wurde auch der damalige DHV-Vorsitzende und heutigen DHV-Justitiar Peter Janssen gewählt. Aus dem Bundestag gehörten dem Kuratoriumsvorstand ferner der Vorsitzende des Innenausschusses Dr. Helmut Penner und der damalige Vorsitzende des Sportausschusses Ferdinand Tilmann an und sicherten zusammen mit Dr. Geißler die Repräsentanz des Kuratoriums in den wichtigsten Bundestagsfraktionen.

Das Kuratorium hatte sich zum Ziel gesetzt, Sport und Natur miteinander zu versöhnen, das heißt, vernünftige Lösungen anzustreben, statt pauschaler Verbote. Es sieht sich als Verbündeten des Naturschutzes, denn Natursportler haben ein hohes Interesse an einer intakten Natur und betätigen sich in großer Zahl auch als aktive Naturschützer.

Zunächst von Seiten des Naturschutzes heftig angegriffen, legte das

Kuratorium 1994 mit einem öffentlichen Symposium in München den Grundstein für ein offeneres und verständnisvolleres Verhältnis zwischen Sport und Naturschutz. Das zweite Symposium des Kuratoriums 1996 wurde den Positivbeispielen einer gelungenen Zusammenarbeit zwischen Sport und Naturschutz gewidmet. Peter Janssen hielt das Abschlußreferat mit Vorstellung der »Stuttgarter Erklärung«, das sind die Forderungen des Kuratoriums an den Bundesgesetzgeber (DHV-Info 86, Seite 7, und 87, Seite 5).

Das neue Bundesnaturschutzgesetz

Zu diesem Zeitpunkt gab es bereits einen ersten, für den Sport gefährlichen, Novellierungsentwurf des Bundesnaturschutzgesetzes. Aus dem § 1 des Bundesnaturschutzgesetzes, den »Zielen« des geltenden Gesetzes, war die »Erholung«, als deren Teil sich der Sport immer angesehen hat, gestrichen worden. Das Naturschutzgesetz hätte folglich nicht mehr die Aufgabe gehabt, die Natur auch als Erholungsraum für die Menschen zu schützen.

Die massiven Proteste des Kuratoriums - mittlerweile Vertreter von 2,3 Mio. Mitgliedern - und des Deutschen Sportbundes bewirkten beim Bundesumweltministerium eine Überarbeitung des Entwurfes, der in dieser Fassung dann als Regierungsentwurf vom Bundeskabinett verabschiedet wurde. Die Erholung kehrte - wenn auch in abgeschwächter Form - in den neuen § 1 als »Ziel« zurück und in die »Grundsätze« des § 2 wurde ein eigener Absatz für die Erholung eingefügt.

Vom Deutschen Bundestag wurden das Kuratorium und der Deutsche Sportbund als Sachverständige eingeladen, die Forderungen und Argumente den Abgeordneten im Umwelt- und im Sportausschuß vorzutragen, im Sportausschuß erledigten dies für das Kuratorium Dr. Heiner Geißler und Peter Janssen.

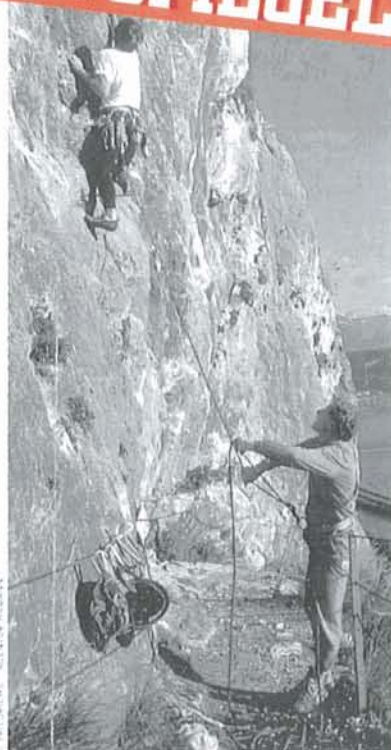
Die beiden wichtigsten Forderungen des Kuratoriums, die ausdrückliche Nennung des Sports als Teil der Erholung im Naturschutzgesetz und damit der unmittelbare

NATURSCHUTZ

Bock zum Gärtner

Mit einem stark abgeschwächten Entwurf will Bundesumweltministerin Angela Merkel am Freitag dieser Woche die seit Mitte der achtziger Jahre umstrittene Novelle des Naturschutzgesetzes durch den Bundestag bringen. Danach können Landwirte zukünftig nur dann zum »Schutz der Natur« verpflichtet werden, wenn ihnen dafür eine Entschädigung gezahlt wird. Diese »Umkehrung des Verursacherprinzips« wird von Öko-Organisationen ebenso kritisiert wie die vorgesehene Anerkennung von Sportvereinen als Naturschutzverbände. Nach der Vorlage der Koalitionsfraktionen wurde die Bestimmung »zur Erholung gehören auch sportliche Betätigungen in der freien Natur« eingefügt. So bekommen Mountainbiker, Bergkletterer, Drachenflieger oder Wassersportler den gleichen Status wie Naturschutzverbände. »Damit wird der Bock zum Gärtner gemacht«, urteilt Jochen Flasbarth, Präsident des Naturschutzbundes Deutschland über die »Novelle light«. Motorsport-Vereine können damit auch über die Einrichtung von Ruhe- oder ökologischen Schutzzonen mitbestimmen. Denn eine klare Definition »sportlicher Betätigungen« hat das Bundesumweltministerium nicht ins Gesetz geschrieben.

DER SPIEGEL



Bergkletterer in den Alpen

Der Spiegel irrt. Nur Natur- und landschaftsverträgliche Sportarten erhalten durch das neue Gesetz einen Beteiligungsanspruch, Motorsportvereine werden nicht mitbestimmen können.

gesetzliche Schutz des Sports sowie die frühzeitige Beteiligung der betroffenen Natursportverbände bei der Festlegung neuer Schutzgebiete und die Verankerung dieser Beteiligung im Naturschutzgesetz, fanden in beiden Ausschüssen eine Mehrheit, so daß sie als Teil des Novellierungsentwurfes dem Plenum des Deutschen Bundestages zur Abstimmung vorgelegt wurden.

Am 5. Juni 1997 erhielt der Gesamtentwurf die Mehrheit der Stimmen im Bundestagsplenum und liegt jetzt dem Bundesrat zur Zustimmung vor. Wenn der Bundesrat zustimmt, tritt das Gesetz in Kraft. Wenn er es ablehnt, wird als nächster Schritt der Vermittlungsausschuß

vom Bundestag und Bundesrat mit dem Gesetz befaßt sein.

Weitere Überzeugungsarbeit ist erforderlich, denn der Bundesrat hatte sich bereits in einer früheren Stellungnahme gegen den Regierungsentwurf ausgesprochen und der neu eingefügte Beteiligungsanspruch wird - jedenfalls in der gegenwärtigen Form der »Anerkennung« - von den Naturschutzverbänden scharf angegriffen; sie besitzen diese Anerkennung derzeit nur für sich und wollen sie nicht mit anderen Verbänden teilen.

Die

GEHEIM eines Champions

Zwei Drachenflugpiloten gelten weltweit als überlegen - Tomas Suchanek und Manfred Ruhmer. Der mehrfache Weltmeister Tomas Suchanek verriet im DHV Info 86 das Geheimnis seines Erfolges. Manfred Ruhmer wurde von Dennis Pagen befragt. Das Interview erschien in der Februarausgabe von Cross Country. Hier die deutsche Übersetzung.

Manfred, viele Piloten haben Deine überlegene Steigfähigkeit bemerkt. Du scheinst fähig zu sein, an beinahe allen vorbei in der Thermik hochzusteigen. Sogar Tomas Suchanek betonte, daß Du anscheinend eine natürliche Steigfähigkeit besitzt, während er ständig daran arbeiten muß, mit Dir im Steigen zu bleiben. Kannst Du uns erzählen, wie Du es schaffst, so gut zu steigen?

Ich werde es versuchen, aber ich kann Dir nicht alle Details erzählen, weil ich dazu tendiere, automatisch hochzusteigen, deshalb ist mir nicht alles bewußt, was ich tue. Ich denke, wenn ich in eine Thermik eingestiegen bin, bemerke ich konstant alle Änderungen beim Steigen. Demgemäß passe ich beides an, Geschwindigkeit und Schräglage. Bezüglich der Geschwindigkeit, kann es sein, daß ich in einem Steigkern weiter rausdrücke, um mehr Steigen mitzunehmen, wenn ich nicht in Stall-Gefahr bin. Die Schräglage wähle ich steiler oder flacher, um meinen Kreis zu ändern, wenn sich der Thermikkern bewegt oder schmale Aufwinde durchschießen. Natürlich ändern

beim Kreisen auch Drücken und Ziehen deine Kreisgröße. Deshalb beinhalten all diese Kontrollen eine Kombination aus pitch und roll. Ich denke, eines der Geheimnisse des maximalen Steigens ist es, nicht in einem gegebenen Steigen auszuruhen, sondern ständig Anpassungen vorzunehmen. Ich schaue immer danach, ein besseres Steigen zu bekommen.

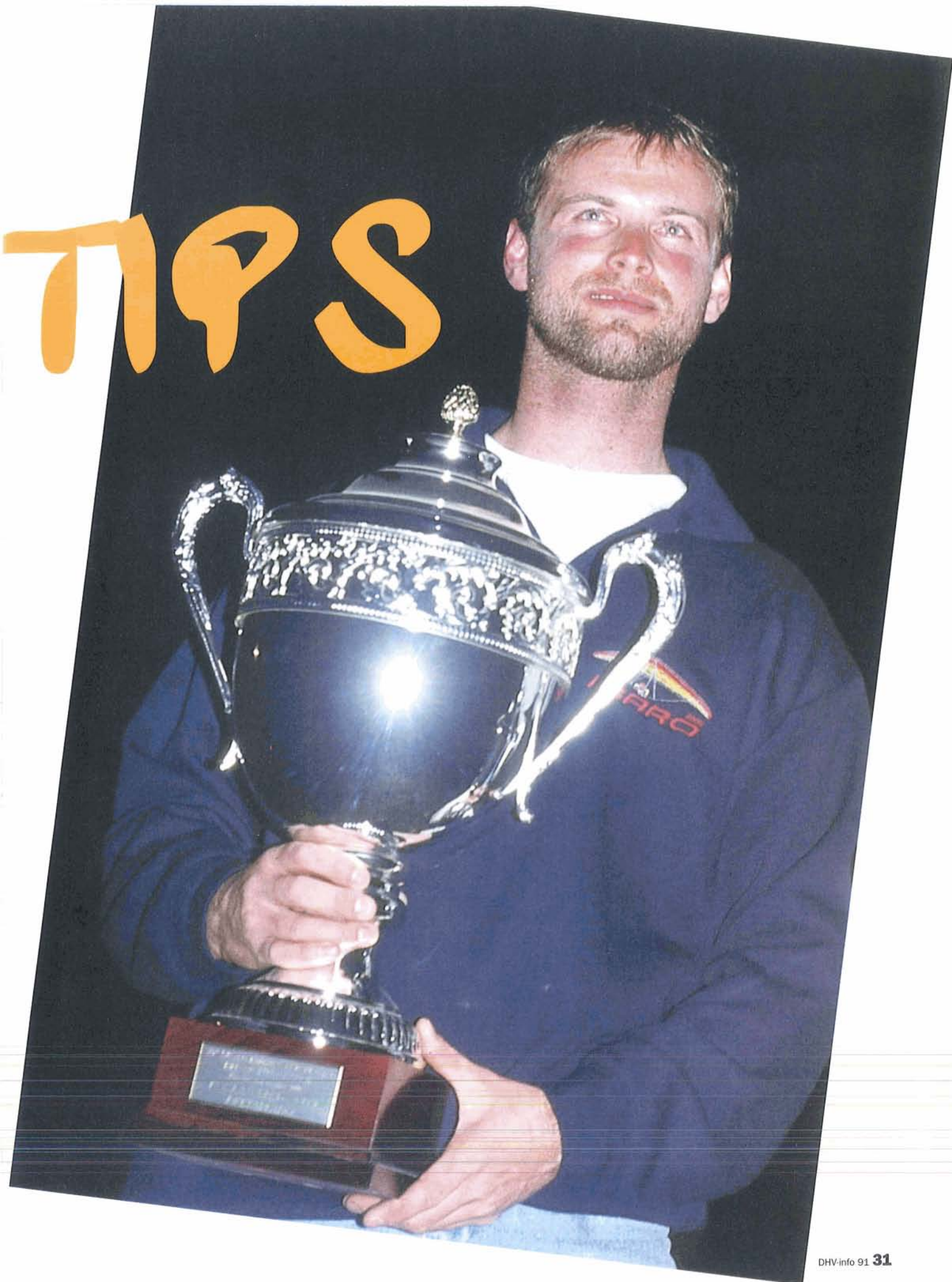
Einige von uns haben gesehen, daß Du in der Thermik rausdrückst und Deinen Kreis eng machst, um von dem Pulk wegzusteigen. Ist das eine Methode, die Du oft nutzt?

Ja, ich nütze diese Methode häufig, aber wenn eine Thermik zu mild ist, wird es keinen Steigkern geben, der genutzt werden kann, um diese Steigverbesserung zu bewirken. In größerer Thermik in Wüstengebieten wie Spanien sind Variationen wahrscheinlicher, die auf diese Art und Weise genutzt werden können. Natürlich, wenn der Verkehr zu dicht ist, ist es schwierig zu wenden und so exakt zu manövrieren, wie ich es möchte, um das meiste Steigen zu machen. Andererseits passiert es oft, daß sich zu viele Piloten in einer Thermik gegenseitig blockieren und nicht das beste Steigen nehmen, so daß ich einen Sprung über die anderen Piloten machen kann, indem ich in einem Steigkern den Kreis enger ziehe und raussteige, während der Rest sich immer noch gegenseitig stört. Ich finde, daß ich in überfüllten Bärten nicht so aggressiv wie andere Wettbewerber bin, aber wenn ich die Chance sehe, einzukreisen und wegzukommen, nehme ich sie.

Diese Technik wird von meinem Drachen mit sehr gutem Handling unterstützt, welches mir erlaubt, sofort zu wenden. Auch scheinen Randbogengeräte das Flügelhängenlassen beim Rausdrücken im Kreis zu vermeiden. Das hilft, weil Du rausdrücken kannst, ohne eine zu starke Rollbewegung machen zu müssen.

Ein anderer Punkt in bezug auf das Lenken in der Thermik ist, glaube ich, daß du auf der höhergelegenen Seite deines Drachen sein solltest, wenn du das Maximale aus deinem Steigen herauszuholen willst. Machmal spanne ich etwas die VG an, um dies zu erleichtern. Wenn

TPS





interview

Foto: Michael Kuhnert
ich auf der höheren Seite bleibe, wird meine Kurvenlage bei einem gegebenen Kreisradius flacher sein, was effizienter ist.

Hast Du andere Tricks oder Ideen, die Dich beim Thermikfliegen auszeichnen?

Sicher. Ich bin mir bewußt, daß viele Bärte ihre eigene Charakteristik haben. Die ist abhängig von der Luftqualität und dem Gebiet. Unterschiedliche Windbedingungen, Temperaturen und Luftfeuchtigkeit werden die Beschaffenheit des Bartes beeinflussen. Unterschiedliche Bodenformen, Bodenbedeckungen und Orientierung werden ebenfalls Bärte verändern. Deshalb versuche ich in jedem Bart, in dem ich fliege, drei Dinge so schnell wie möglich zu bestimmen:

1. Wie groß ist der Bart?
2. Wie stark ist das Zentrum?
3. Bewegen sich die Steigkerne?

Die ersten beiden Punkte helfen zu bestimmen, wieviel Schräglage zu nehmen ist. Ich möchte im stärksten Teil mit dem kleinsten Kreisradius und der niedrigsten Geschwindigkeitsmöglichkeit bleiben. Der dritte Punkt läßt mich wissen, ob ich mich konstant in dem Zentrum meines Kreises bewegen muß.

Zum Beispiel wenn ich hier fliege (bei den '96er US Nationals in Colorado), gibt es öfter Bärte mit unterschiedlichen Kernen. Wenn ich an einem Platz bliebe, könnte ich nicht den besten Kern haben - 500 m oder 1 km weiter oder zur Seite hin könnten bessere sein. Ein Suchmuster, welches 360 Grad umfaßt, bevor man wieder einkreist, könnte in diesem Fall besser sein.

In einer anderen Situation erreichst du manchmal die Spitze eines Bartes, lange bevor er seine maximale Höhe erreicht hat. An diesem Punkt kann es turbulent und zerissen sein. Hier ist es wichtig, deinen Kreis zu ändern und

herauszufinden, welcher Teil am besten geht. Ich mache gewöhnlich einen größeren Kreis und kreise dann enger wenn ich ein besseres Gebiet gefunden habe. Es kann sein, daß ich diesen Prozeß einige Male wiederholen muß bis die Bartspitze erreicht ist. Oft kann stärkerer Aufwind in den Bart eindringen und ihn beschleunigen. Wenn du bereit bist, deine Kreisposition zu ändern und eine kleine Expedition machst, kannst du diesen besseren Kick kriegen und den anderen Gleitern weit davonsteigen.

Steigen ist eine Sache, aber wir wissen auch, daß Du erfahren darin bist, Aufwinde zu finden. Hast Du irgendwelche besonderen Tricks, wenn Du Bärte suchst?

Gut, meistens nütze ich die klassischen Zeichen: Wolken, Gelände, Vögel und andere Drachen. Wolken sind besonders wichtig, wenn du hoch bist.

Wenn es windig ist, zeigt das Treiben der Wolkenschatten auf dem Boden die Windrichtung an der Wolkenbasis. Dies hilft mir sehr, zu erkennen, in welcher Relation ich mich zur Wolke befinde, um am wahrscheinlichsten einen Bart zu finden.

Wenn der Aufwind schwächer oder schwerer zu finden ist, verlasse ich mich mehr auf andere Gleiter und Vögel. Manchmal wird ein anderer Drache an der Spitze eines Bartes sein und du wirst über ihm sein und keinen Aufwind finden. Wenn du an diesem Punkt einen Bart brauchst, mußt du auf ihn warten, bis er zu dir hochgeklettert ist. Dies ist ein schwieriger Punkt für dich, wenn du in einem Wettkampf bist, da es bedeutet, daß der Pilot Dich einholen oder sogar überholen wird. Aber Bärte zu finden, ist eine Sache von Wahrscheinlichkeiten und Chancen und du mußt nehmen, was du kriegen kannst. Ich würde nur an so einem gut markierten Bart vorbeifliegen, wenn ich ausreichend Höhe zur Erforschung hätte und definitive Zeichen von Aufwinden vor mir sähe.

Ich versuche alle Möglichkeiten wahrzunehmen und beobachte alle Drachen in der Gegend genau, besonders wenn der Aufwind gering ist. Ich versuche außerdem, sensibel für meine Drift zu sein, so daß ich Strömungen zu einer Thermik hin bemerken kann. Dies wird sich meistens als ein von außen erzeugter Drehmoment an meinem Drachen zeigen. Wir berühren Bärte oft an der Seite, deshalb ist es sehr wichtig, zu fühlen, wo das beste Gebiet des Bartes ist. Falls ein Pilot nicht sensibel gegenüber horizontalen Bewegungsflüssen ist, wird er vielleicht einen kleinen Aufwind spüren, weiterfliegen und denken, daß es nur ein schwacher Bart ist. Wenn er fähig ist, Drachenbewegungen zu fühlen, die sagen, daß an der Seite mehr Aufwind ist, wird er vielleicht mit einem gesunden Bart belohnt werden.

Beobachtest Du meistens das Gelände oder den Himmel wenn Du auf Strecke gehst?

Ich benutze beides. Je höher ich bin, desto mehr benutze ich den Himmel; je niedriger, desto mehr nutze ich den Boden. Aber eine Cross-Country-Strecke

zu wählen, ist ein ganzer Plan, der Entscheidungen einbeziehen muß, die die Kombination der bestaussehenden Wolke und Geländerrouten einschließen muß. Zum Beispiel, bei der heutigen Aufgabe (bei den '96er US Nationals) ging ich nicht direkt auf die Rennstrecke über lediglich gutem Grund, weil es im Norden Wolken gab, die bessere Bärte versprachen. Die Piloten, die direkt durch das Blaue flogen, hatten mehr Probleme. Ich beobachte oft, daß Piloten nicht immer die besten Strecken wählen.

Am Himmel gibt es sehr oft Aufwindstrecken und Sinkstrecken, die generell parallel zum Wind orientiert sind. Diese Linien können sehr schwach ausgeprägt sein - nur leichte Abweichungen im Steigen und Sinken - aber es ist wichtig zu versuchen sie zu finden und in den Steigstrecken zu bleiben. Dies ist teilweise eine Sache der Erfahrung und teilweise der Beobachtung. Achte beim Gleiten auf andere Piloten und achte bei deinen Instrumenten auf Zeichen von tragender Luft.

Ich denke wir alle sind schon neben einem anderen Piloten geflogen, dem es viel besser oder schlechter als uns ging nur weil er oder sie auf einer etwas anderen Strecke waren. Hast Du irgendeinen Ratschlag zum Fliegen bei windigen Bedingungen, so wie wir sie hier gehabt haben?

Laß mich zuerst sagen, daß Wind die Dinge komplizierter macht. In hohen Bergen bei leichtem Wind kommen wir bei Hangwinden hoch und die Dinge entwickeln sich genauso wie im Lehrbuch. Wie auch immer, wenn der Wind stärker wird, werden die Bärte zerissen und schwer faßbar, Bewegungen um zahlreiche Hügel und Abhänge beeinflussen sich gegenseitig und Abwinde haben eine größere Geschwindigkeit, wenn sie den Boden erreichen. Diese letzte Tatsache kann bedeuten, daß sie mehrere Thermikbärte auslösen, aber die Bärte werden kleiner sein weil sie häufiger ausgelöst werden.

Wir können diese Idee ausweiten, um Bärte über Hügeln zu finden. Gewöhnlich suchen wir die Luvseiten nach Thermik ab. Jedoch kann bei stärkerem Wind der Abwind hinter dem Hügel Thermik auslösen. Die Gegend hinter

...höher,
schneller,
weiter.

HIGH PERFORMANCE
DHV 2-3

Swing

The Art of flying

Swing GmbH
Badfeldring 25
D - 82290 Landsberied
☎ 08141-21730 Fax 08141-16939
Email: swing@t-online.de
Web: <http://home.t-online.de/home/swing/>

HIGH PERFORMANCE
BHV 2-3

dem Hügel kann auch ziemlich vom Wind geschützt sein, so daß sich ein stärkerer Bart entwickeln kann, bis Abwinde ihn wegdrücken. Es sollte klar sein, daß Winde in hügeligen oder bergigen Gegenden nicht beständig sind, deshalb werden die Bärte an unterschiedlichen Plätzen entstehen und gewisse sichere Thermikerzeuger werden weniger verläßlich sein. Auf der anderen Seite steigen in Wüstenbedingungen mit einer Bodenschicht sehr warmer beweglicher Luft Bärte oft an Stelle mit nur geringer Erhebung im Gelände. Ich achte auf all diese Faktoren, wenn ich bei windigen Bedingungen fliege.

Auch Thermiktechniken sind bei windigen Bedingungen etwas anders. Zum Beispiel bedeutet die Bartbewegung und Neigung, daß du ständig darauf achten mußt, beim Kern zu bleiben. Manchmal mußt du vertrauen und mit einer Thermik gehen, die sich schnell nach dem Start fortbewegt. Ein anderes Mal mußt du vorausfliegen um zu vermeiden hinter der Thermik herauszufallen. Die Methoden, die ich zuvor erwähnte - ständiges Anpassen der Kreise, ständiges Verfolgen deines Steigwinkels und auf Aufwindstrecken achten - sind alle wichtig, wenn man versucht, im Bart zu bleiben und sein Steigen an windigen Tagen zu maximieren.

Hast Du noch etwas über Thermikfliegen oder Streckenfliegen hinzuzufügen?

Ja, ein Punkt der zu betonen ist, ist der, daß ich versuche, über die Natur der Bärte und die Tagesqualität so schnell wie möglich zu lernen. Natürlich können wir etwas lernen, indem wir andere Piloten beobachten, aber Fliegen gibt uns die meisten Informationen. Innerhalb von zwei oder drei Bärten versuche ich eine Vorstellung

interview

davon zu bekommen, wie stark der Tag ist, wie kräftig die Bärte sind, wie hoch sie gehen, wie zusammenhängend sie sind und welche Höhen den besten Aufwind versprechen. Natürlich mache ich ein ständiges Update während dem Weiterflug, aber je früher ich diese Informationen gesammelt habe, desto besser kann ich nützliche Entscheidungen treffen. Besonders möchte ich wissen, welche Höhe das schnellste Steigen liefert, und dann versuche ich, in diesem Streifen zu bleiben, wenn ich Wettbewerb fliege.

Ein anderer wichtiger Punkt für mich ist, daß es nötig ist, ein Variometer zu haben, das schnell und sensibel genug ist, Änderungen im Thermikgefüge zu zeigen. Ein gutes Audiosignal mit einer Durchschnittsanzeige ist das allerwichtigste Instrument, das ein Pilot haben kann. Dies erlaubt uns, die Umgebung zu beobachten - ich schaue immer nach dem besten Bart - und er dokumentiert laufend unseren Fortschritt.

Schließlich - und vielleicht am allerwichtigsten - würde ich sagen, daß die Piloten einfach lernen müssen, ihr Glück zu nützen. Dieses Spiel, das wir spielen, ist teilweise eine Sache der Chance, aber die besten Piloten wissen, wie sie ihren guten Zufall ausbeuten können, wenn er kommt. Das ist Geschicklichkeit, verknüpft mit der Erkenntnis, daß man Glück hat, vielleicht eine Aufwindstrecke, und es bis zum Maximum ausnützt. Dies schließt totale Aufmerksamkeit und die Fähigkeit mit der Luft zu tanzen ein, um seine Energie auszuschöpfen. Nicht alle Piloten können dies, aber die meisten Piloten können lernen es zu tun.

**Schon
getestet?!**

Dieser Schirm,
wird all die Piloten begeistern,
deren Leidenschaft das Fliegen ist..

The Art of flying

Swing GmbH
Badfeldring 25
D - 82290 Landsberied

☎ 08141-21730 Fax 08141-16939

Email: swing@t-online.de
Web: <http://home.t-online.de/home/swing/>



Foto: Oliver Böttcher

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



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



SHIRT FÜR DRACHENFLIEGER

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

GLEITSCHIRMSEGELN FÜR MEISTER

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



SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLEGER

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

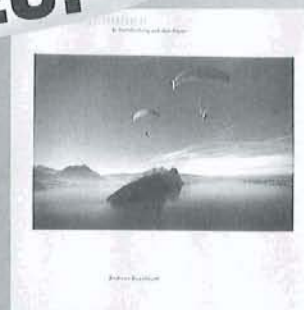


CD-ROM

25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen der Szene und eine exzellente Grafik machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen.
Preis 39,50 DM + Versandkosten.



NEU!



ABGEHOBE - 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 Gleitschirmfliegen, Preis DM 24,- + Versandkosten
Für B Hängegleiten, B Gleitschirmfliegen, GS-Windschlepp, HG-Windschlepp, Windenfahrer, Preis DM 20,- + Versandkosten. Für Flugfunk, Preis DM 7,- + Versandkosten.

Prüffragen Lernprogramm für Theorieausbildung:

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

RETTUNGSSCHNUR-SET

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

ICAO-KARTEN

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

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

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

DHV-COMPUTERSPIEL THERMIX

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



INFO SAMMELORDER
für 1 Jahrgang (6 Hefen)
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-Sel | 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 Thum« | 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 |

VIDEO + film



-STARTEN
-STEUERN
-LANDEN

DHV-ÖAEC-
LEHRFILM
FÜR
GLEITSCHIRM-
FLIEGEN

STARTEN, STEUERN, LANDEN

mit dem Gleitschirm

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

HERSTELLUNG: Charlie Jöst zusammen mit dem DHV-Lehrteam.

FILMDAUER: 20 Minuten
Zum Verkauf als VHS-Video.



-STARTEN

-STEUERN

-LANDEN

DHV-LEHRFILM
FÜR
DRACHEN-
FLIEGEN

STARTEN, STEUERN, LANDEN

mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung.

HERSTELLUNG: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam.

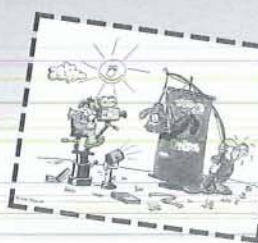
FILMDAUER: 15 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.

TEST

Spannung und Action bei den Gütesiegeltests der Drachen und Gleitschirme, Ausloten der Grenzbereiche durch extreme Flugmanöver bei den Testflügen.

HERSTELLUNG: Charlie Jöst.

FILMDAUER: 20 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.



DRACHENFLIEGEN

**HEITER
BIS
WOLKIG**

HEITER BIS WOLKIG

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.

HERSTELLUNG: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen.

FILMDAUER: 25 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Siehe Bestellformular. Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

„Ansehen in Bevölkerung gestiegen“

Biosphärenreservat: Kompromißbereitschaft der Verwaltungsstelle gelobt

Träbes (kal). Das Ansehen der Verwaltungsstelle des Thüringer Biosphärenreservates in Kaltenwendheim sei durch ihr Engagement für das Drachen- und Gleitschirmfliegen auch im Sommer bei der

Bevölkerung enorm angestiegen. Das sagte Hans-Joachim Buczior aus Kaltenwestheim, der auf dem Weidberg einen Platz für Ultraleichtflugzeuge einrichten will. Der gefundene Kompromiß, an acht Orten in d

Thüringer Rhön Start- und Landeplätze für Drachen- und Gleitschirmfliegen einzulassen, sei Be-
auch anders
heit,

»Thüringer Rhön ist ein ideales Gebiet für den Flugsport«

Nach mehrjährigen Verhandlungen nun Okay für Drachen- und Gleitschirmfliegen

Rhöngebiet (lm). „Wir haben die anstehenden Probleme zur beiderseitigen Zufriedenheit lösen können.“ Dieses Fazit zog der Leiter der Thüringer Verwaltungsstelle des Biosphärenreservates „drich Abe, gestern mittag bei einem Pressegespräch mit der Presse. Grund hierfür ist die jetzt erteilte Genehmigung für insgesamt acht Standorte in der Rhön, an denen nun Drachen- und Gleitschirmfliegen dürfen (die Helmatzeitung berichtete bereits).

spreche sich davon Wirkung auf die Behörden. Aus dem Gesamtgutachten hatte man schließlich das für die Drachen- und Gleitschirmfliegen herausgelöst, so Horst Barthelmes. Nur so sei es möglich gewesen, die jetzt erreichte Rechtsfähigkeit herzustellen.

Ja der Landesbehörde

Der Deutsche Hängegleiterverband müsse die Genehmigungen für Flugsportgelände erteilen. Dinge sei dann

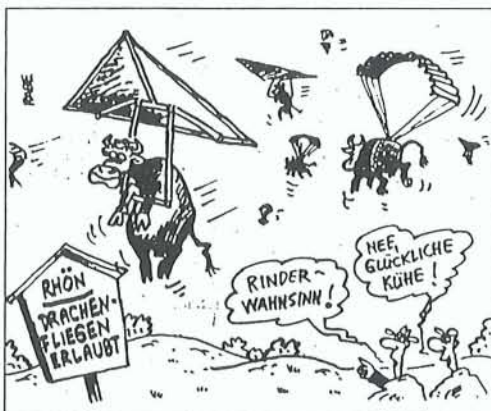
ger Landesverwaltungsamt für die Thüringer Rhön. Danach können sich jetzt Standorte in der Thüringer Rhön für Drachen- und Gleitschirmfliegen (siehe au-
derer Beitrag auf dieser Sei-
sel die Rhön geradezu prä-
für den Flugsport, erklärte l
thelmes. Gleichzeitig sei es
ideales Gebiet für d

Drachen- und Gleitschirmfliegen in Thüringer Rhön nun offiziell erlaubt

Biosphärenreservat: Landesverwaltungsamt gab acht Startorte frei

Meiningen (dpa/th). In der Thüringer Rhön ist jetzt Drachen- und Gleitschirmfliegen offiziell erlaubt.

Wie der Leiter der Thüringer Verwaltungsstelle des Biosphärenreservates Rhön, Karl-Friedrich Abe, gestern mitteilte, gab das Landesverwaltungsamt in Weimar Start- und Landeplätze an acht Orten frei. Damit sei nach langem Streit ein Kompromiß zwischen Umweltschützern und Flugsportanhängern gefunden worden. Horst Barthelmes vom Deutschen Hängegleiterverband betonte, an einigen Stellen müsse noch das Einvernehmen mit den Grundeigentümern hergestellt werden.



Naturschützer und Flieger einigten sich

Flächen in Thüringen ausgewiesen

Träbes (rp). Im thüringischen Teil der Rhön sind

Angaben von Horst Barthelmes von vier Vereinen teils als Flug-
bereiche teils als Natur- und Kulturlandschaften

Biosphärenreservat Rhön

Die Rhön gilt als eines der reizvollsten Mittelgebirge Deutschlands. Sie liegt im »3-Ländereck« Bayern, Hessen und Thüringen.

Der höchste Berg der Rhön ist die Wasserkuppe mit 950 m über dem Meeresspiegel. Er ist als »Mekka des Segelfluges« international bekannt. Seit 1974, der Anfangszeit der Drachenfliegerei, wird an den Hängen und den Ausläufer des Wasserkuppenmassivs auch der Hängegleiter- und Gleitschirmfliegen von drei ansässigen Vereinen und zwei Flugschulen durchgeführt. Neben der Wasserkuppe in Hessen wird auch in der bayerischen Rhön am Kreuzberg und Arnberg geflogen. Lediglich in der thüringischen Rhön, in der vor der Grenzöffnung das Fliegen mit Hängegleitern und Gleitschirmen gänzlich verboten war, konnte bis vor kurzem kein Flugbetrieb stattfinden.

Diese Situation hat sich nun geändert. Mit der internationale Anerkennung der Rhön als »Biosphärenreservat« durch die UNESCO wurden ca. 184 000 Hektar Gebietsfläche unter besonderen Schutz gestellt.

In der Rahmenplanung dieses großflächigen Biosphärenreservats wurde auch der Luftsport berücksichtigt. Der DHV hat dieses Programm seit Beginn ständig begleitet und hat in Zusammenarbeit mit den Verwaltungsstellen, dem DAeC und dem Deutschen Modellflugverband ein gemeinsames Gutachten in Auftrag gegeben. Ziel des Gutachtens ist, für den Kon-

flikt zwischen dem Naturschutz und dem Luftsportler Lösungen zu erarbeiten. Dieses Gutachten konnte nun im wesentlichen für die Hängegleiter und Gleitschirmfliegen abgeschlossen werden. Das abschließende Gutachten wird in Kürze erwartet.

Durch die konstruktive Zusammenarbeit mit den Behörden, insbesondere mit der oberen thüringischen Naturschutzbehörde, konnten weitere 8 Fluggelände in der thüringischen Rhön unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten genehmigt werden. Die ansässigen Vereine bemühen sich nun um die privat- und luftrechtlichen Erlaubnisse, damit nun endlich auch in Thüringen geflogen werden darf.

Horst Barthelmes

Was ist ein Biosphärenreservat?

»Biosphärenreservate sind großflächige, repräsentative Ausschnitte von Natur- und Kulturlandschaften, die zum überwiegenden Teil ihrer Fläche unter gesetzlichem Schutz stehen. In ihnen werden - gemeinsam mit den hier lebenden und wirtschaftenden Menschen - beispielhafte Konzepte zu Schutz, Pflege und Entwicklung erarbeitet und umgesetzt.« (Ständige Arbeitsgruppe der Biosphärenreservate in Deutschland). Zur Zeit gibt es 12 Biosphärenreservate in Deutschland.

Der DHV



<http://www.dhv.de>

Der DHV ist seit einem Jahr im Internet präsent. Das ist Anlaß die wichtigsten Inhalte noch einmal vorzustellen - und denen, die schon am »Surfen« sind, gibt es einen kleinen Ausblick zu geben, auf das, was noch kommt.

Ein Hinweis vorneweg: die »homepage« des DHV ist eng verknüpft mit der Hanggliding & Paragliding Sektion des SPORTSfunline Servers, die Inhalte auf beiden Seiten ergänzen sich und werden auch regelmäßig aufeinander abgestimmt. Die DHV-Seiten sind jedoch ein Service des DHV für die Mitglieder, während SPORTSfunline ein kommerzieller Anbieter und damit auf Werbeeinnahmen angewiesen ist - daher auch die Anzeigen - »Banner« und die Logos der Hersteller in bestimmten Bereichen. Beim Abruf der Informationen ist es egal, über welche »homepage« man einsteigt, daher wird im folgenden auch nicht extra darauf hingewiesen, auf welcher der Seiten die jeweilige Information zu finden ist, man folgt einfach den »links« dorthin.

Zugriffe

Seit der Eröffnung im Juli 1996 ist die Anzahl der Zugriffe und damit die Zahl der Besucher kontinuierlich gestiegen: Waren es im September 1996 auf den DHV- und SPORTSfunline-Seiten zusammen 60.479 »hits«, so sind es im April 1997 schon 114.782, bei immer noch steigender Tendenz. Die Anzahl der hits bezeichnet dabei die Zahl der abgerufenen Dateien: Das sind zum einen die

Textseiten und zum anderen die auf diesen Seiten sichtbaren grafischen Elemente. Ein Seitenabruf erzeugt also - je nach grafischer Ausgestaltung - mindestens einen hit, in der Regel aber mehr, im Mittel sind es bei uns etwa 2,8 (wir haben bewußt auf viele grafische Feinheiten verzichtet, um den Informationsgehalt der Seiten hoch und die Ladezeiten gering zu halten). Ganz grob geschätzt sind bei 114.782 hits also 40.994 Seiten abgerufen worden.

Besucher

Wieviele Benutzer haben nun diese Seiten gelesen? Das ist schwer zu ermitteln, da in den Protokolldateien des Servers - schon aus Datenschutzgründen - der einzelne Benutzer nicht identifizierbar ist, sondern nur der Name des Rechners, von dem aus die Seitenzugriffe erfolgten. Benutzt jemand die Telekom als »Provider« so können sich zum Beispiel hinter einem Rechnernamen mehrere Tausend Benutzer verbergen. Wir können jedoch analysieren, wieviele Seiten während einer »Sitzung« - das ist die Zeit zwischen erstem und letzten Zugriff von einem bestimmten Rechner - abgerufen werden: Die Mehrzahl der Benutzer ruft während einer Sitzung nicht mehr als 2 Seiten ab, nur wenige sehen sich die Seiten komplett an, die meisten gehen gezielt auf bestimmte Seiten zu, z. B. Wettbewerbsergebnisse, Sicherheitsmitteilungen, Gebrauchtmärkte etc). Nehmen wir also an, daß ein Benutzer pro Sitzung im Mit-

tel 3 Seiten abrufen, so haben wir im Monat gut 13.000 Benutzer, wobei offen bleibt, wieviele davon mehr als einmal im Monat auf die Seiten zugreifen.

Auf der DHV-homepage wird nach der Nationalität gefragt, etwa 4.000 Besucher haben diese Fragen bisher beantwortet. Die Mehrzahl der Besucher kommt aus dem Inland (aktuell: 72%), wobei die Anzahl der Besucher aus dem Ausland von anfänglich 22% auf jetzt 28% gestiegen ist. Mehr als die Hälfte der Besucher aus dem Inland (aktuell 53%) kommt aus Bayern oder Baden-Württemberg. Die Besucher aus dem Ausland kommen zu 27% aus Österreich und der Schweiz, zu 8% aus USA und der »Rest« verteilt sich gleichmäßig auf die in der Auswahl angegebenen Nationalitäten (jeweils weniger als 5%). Da diese Daten freiwillig erhoben werden, muß das nicht unbedingt die tatsächliche Verteilung der Benutzer wiedergeben.

Geschwindigkeit

Die meisten Benutzer haben keine Probleme mit den Ladezeiten (zumindest schreibt Ihr uns das), doch kann es immer mal wieder zu Engpässen kommen. Das kann dann folgende Ursachen haben: Der Server hier ist sehr leistungsfähig - er kann mehrere hundert Benutzer gleichzeitig bedienen - und steht im »backbone« eines großen deutschen Providers mit sehr guten Verbindungen in die Zentren des Internet. Der Zugriff auf diesen Server ist jedoch abhängig von Eurer Anbindung an das Internet,

Internet

und die ist sehr unterschiedlich und mitunter - wie bei Compuserve - abhängig von der Tageszeit. Soviel zur Statistik, jetzt ein paar Hinweise zu den einzelnen Rubriken:

Sicherheitsmitteilungen

Sicherheitsmitteilungen - meistens »Lufttüchtigkeitsanweisungen« - werden sofort nach Erscheinen ins Netz gestellt, eine Reihe von älteren Mitteilungen ist ebenfalls abrufbar. Die englische Übersetzung einer neuen Sicherheitsmitteilung dauert immer etwas, da ein entsprechend mit der Materie vertrauter Übersetzer gefunden werden muß.

Testberichte

Testberichte werden jeweils für das DHV-Info aufbereitet und dann auch ins Internet gestellt, der »Erscheinungstermin« im Internet ist also immer ein paar Wochen vor dem DHV-Info Termin. An einer Übersetzung ins Englische wird derzeit gearbeitet, auch hier muß die passende Terminologie gefunden werden.

Wettbewerbe

Aktuelle Wettbewerbsergebnisse werden je nach Verfügbarkeit - und das ist abhängig vom Veranstalter - ins Internet gestellt. Wettbewerbstermine sind unter Veranstaltungen zu finden, dabei sind wir natürlich auf die Hinweise der

Veranstalter angewiesen. Die Zwischenergebnisse des Streckenflugpokales werden neuerdings etwa alle 2 Wochen aktualisiert, und das geht nur, weil Rudl Bürger sich viel Arbeit damit macht.

Forum

Das »Forum« gibt es erst seit Januar, dort können wie an einem »Schwarzen Brett« Nachrichten hinterlegt und dann von allen gelesen und beantwortet werden. Am Anfang wurden Nachrichten nach 20 Tagen gelöscht, auf vielfachen Wunsch bleiben die Nachrichten jedoch jetzt erhalten, so daß man auch in alten Themen stöbern kann. Durch die große Nachfrage ist das Forum aber »übergelaufen« und die Ladezeiten wurden unzumutbar lang. Daher haben wir eine Reihe von Unterforen eingerichtet:

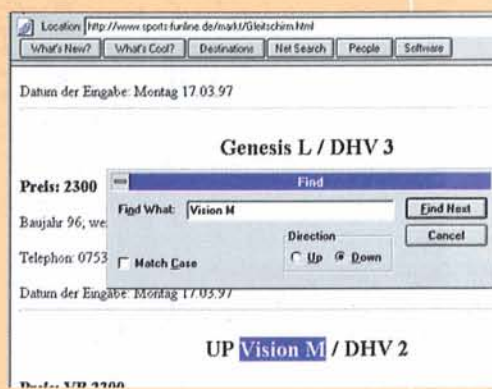
- Allgemeines
- Fluggebiete
- Geräte (GS, HG)
- Sicherheit
- Technik (Varios, Funk etc.)

Nachrichten in den Foren lassen sich nach Thema (das ist die Voreinstellung) Datum oder Autor sortieren. Bei der Sortierung nach Datum oder Autor kann der Schalter »nur neue Nachrichten anzeigen« benutzt werden, dann werden nur die Nachrichten seit dem letzten Besuch des Benutzers angezeigt (für die Internet-Experten: Dazu wird ein »cookie« mit Datum/Uhrzeit des ak-

tuellen Besuches auf dem Rechner des Benutzers erzeugt). Die »alten« Nachrichten haben wir unter »AltesForum« abgelegt, es war leider nicht möglich, diese auf die neuen Unterforen zu verteilen.

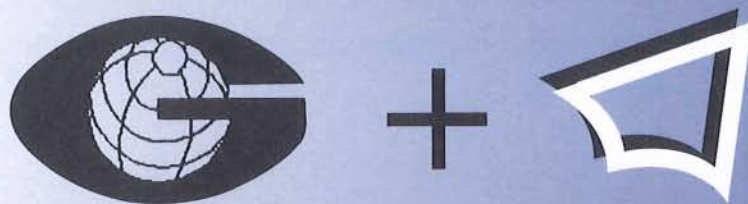
Gebrauchtmarkt

Der Gebrauchtmarkt wird von vielen genutzt, etwa 200 Anzeigen werden hier insgesamt im Monat aufgegeben. Dadurch werden die einzelnen Seiten



natürlich sehr lang, wir haben daher den Gebrauchtmarkt unterteilt in die Bereiche »Suche« und »Biete«. Ebenso haben wir die Zeitdauer, für die eine Anzeige sichtbar ist, von minimal 2 Monaten auf minimal 1 Monat heruntergesetzt (die Anzeigen werden zu unregelmäßigen Zeiten gelöscht, daher war ursprünglich eine Anzeige bis zu 3 Monaten sichtbar, jetzt sind es nur noch 2). Mit dem »browser« läßt sich nach be-

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

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

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

Info-Coupon



☒ Ja, ich wünsche einen
unverbindlichen Vorschlag

Bitte einsenden an:



GERLING

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

Mein Name:

Straße:

PLZ/Ort:

Mein Geburtsdatum:

Gewünschte monatliche
Berufsunfähigkeits-Rente:

☐ 1.500 DM

☐ 2.000 DM

DM

Gewünschter finanzieller
Schutz für die Familie:

☐ 100.000 DM

☐ 150.000 DM

DM

Sonstige Wünsche:

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

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

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

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

Ein 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.

stimmten Geräten suchen, allerdings muß dazu der Name eines Gerätes immer gleich angegeben werden. Haltet Euch bitte an die vom Hersteller verwendete Schreibweise (also z.B. Vision M und nicht VisionM oder Vision Gr. M) - das erleichtert die Suche erheblich! Der Gebrauchtmärkte ist nicht für gewerbliche Anbieter (Händler oder Schulen etc.) gedacht - sicher kann hier jeder ein oder auch mal zwei Geräte eintragen, aber für die »Listen« eines Händlers ist dies nicht der richtige Platz. Wir arbeiten jedoch an einem entsprechenden Angebot.

Wetter

Die Wetterinformationen sind in 3 Bereiche unterteilt: Informationen zur Wetterauskunft (Telefonnummern, Funkfrequenzen etc.), links zu anderen Seiten mit aktuellen Wetterinformationen und Wetter zum Selbermachen mit links zu entsprechenden Programmen und Informationsquellen. Eine der wichtigsten Informationsquellen, der Segelfluggewitterbericht des DWD, ist bisher nicht im Internet vertreten, obwohl AustroControl da doch mit gutem Beispiel vorangeht. Leider haben wir keinen Einfluß darauf und unsere Anfragen sind bisher auch unbeantwortet geblieben.

Einfluß haben wir jedoch auf das im Aufbau befindliche DHV-Wetternetz. Hier wird geprüft, ob es technisch und finanziell möglich ist, die Informationen der einzelnen Stationen auch im Internet zu präsentieren. An dieser Stelle bedanken wir uns auch bei allen »Surfern« die uns mit Hinweisen auf links zum Thema Wetter, geänderten Rufnummern und so weiter versorgen!

Online-Chat

Einige von Euch haben nach einem »chat-room«, also der Möglichkeit zur direkten Kommunikation via Bildschirm, gefragt. Wir haben dies eingerichtet und im Forum darüber berichtet, die Resonanz war jedoch sehr gering, gerade mal 25 Teilnehmer haben sich gefunden und es war sehr schwierig, wenigstens zwei davon gleichzeitig in den »chat-room« zu bekommen. Funktionierte hat das eigentlich nur auf dem

»Internet-Cafe« während der Induga. Falls Euer Interesse daran jedoch steigt, können wir noch einen Versuch wagen. Voraussetzung auf Eurer Seite ist jedoch ein Programm namens »IRC-client« auf Eurem Rechner, alle Details dazu erfahrt Ihr wenn Ihr eine Nachricht mit dem Stichwort »IRC« an webmaster@dhv.de sendet.

Die Zukunft

Es gibt noch eine ganze Reihe von Informationen des DHV, die sehr gut in das Internet passen: Vollständige Liste der zugelassenen Gelände, Liste der Vereine im DHV, ständig aktualisierte Liste der Prüfungen usw. - an all diesen Dingen wird gearbeitet, vielleicht ist einiges davon schon beim Erscheinen dieses Heftes realisiert. In naher Zukunft wollen wir bestimmte Bereiche auf »frames« umstellen, um die Navigation zu erleichtern. Bisher haben wir versucht, auch ältere browser zu unterstützen, und haben daher auf frames (das ist die Möglichkeit, mehrere Seiten gleichzeitig im Fenster des browsers darzustellen) verzichtet. Inzwischen ist das jedoch Stand der Technik - vielleicht schreibt Ihr Eure Meinung dazu im Forum »Allgemeines« und helft uns ein wenig bei der Entscheidung?

Thomas Lemmer
webmaster@dhv.de

```

Command Prompt
Microsoft(R) Windows NT(TM)
(C) Copyright 1985-1996 Microsoft Co

E:\Development>tracert www.dhv.de

Tracing route to www.dhv.de [194.97.
over a maximum of 30 hops:

  1  172 ms  156 ms  266 ms  mun
  2  172 ms  172 ms  156 ms  ehns
  3  187 ms  172 ms  156 ms  ehns
  4  218 ms  188 ms  187 ms  mair
  5  297 ms  188 ms  188 ms  152.
  6  172 ms  187 ms  187 ms  Fran
  7  188 ms  172 ms  172 ms  fran
  8  188 ms  187 ms  203 ms  Spac
  9  219 ms  203 ms  203 ms  BBor
 10  281 ms  203 ms  203 ms  www.

Trace complete.
E:\Development>

```


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 berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Geräte-kennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungs-fällen in der Schweiz und in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.



Flug-Unfall, Tod und Invalidität

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

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

Zusätzlich mit 5,- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5,- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit Unfall-deckungssumme.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
55,- DM



Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
25,- DM

Zusätzlich mit 5,- DM Krankenhaus-Tagegeld und 5,- DM Genesungsgeld je Krankenhaustag.
Vervielfachung zusammen mit Unfall-deckungssumme.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM



Kapital-Lebensversicherung

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

Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung

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

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



Bergungskosten

Deckungssumme: 3000 DM

Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaus-transport, notwendiger Rücktransport.
Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.



Schirmpackerhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.



Startleiterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Befähigungsnachweis oder Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.



Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereinshaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Tätigkeit des Mitgliedvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.



Veranstalterhaftpflicht

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

Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.



Boden-Unfall für Startleiter

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

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.



Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Geländehaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.



Startwindenhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.



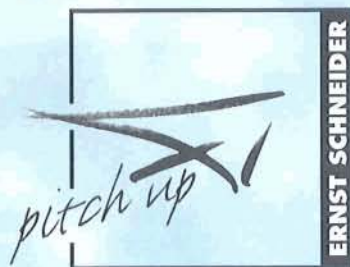
Startwindenhaftpflicht

Zusatzdeckung inkl. **Personenschäden** im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

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

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



Still und heimlich haben sie sich weiterentwickelt, die Drachen. Vom einstmal einfachsten Fluggerät des freien Fliegens mit eben mal schlappen 1 zu 5 und lächerlichen 20 kg Gewicht. Ja das waren noch Zeiten, als man in den Fluggebietsbeschreibungen zuerst mal nachgeschaut hat, ob man mit seinem Gerät wohl auch den Landeplatz erreichen kann. Oder man ist gleich an den Tegelberg oder nach Ruhpolding oder nach ... gefahren. Da war's nicht nur einfach, den Landeplatz zu erreichen, da war auch mächtig was los. So richtig viele Drachenflieger auf einem Haufen, auch wenn kein Wettbewerb war, und wenn einer war, dann sowieso. Das hat so richtig Spaß gemacht und wir wurden immer mehr.

Zwischenzeitlich lacht auch keiner mehr über die Werbung des Herstellers von 1981. Die damals versprochenen 1 zu 11 haben wir heute gut überschritten. Die lächerlichen 20 kg auch. Den Landeplatz zu erreichen, ist auch kein Problem mehr. Im Gegenteil, die Problemzone hat sich auf das Gebiet hinter dem Landeplatz verlagert. 1 zu 13 wollen ja schließlich erst mal auf den Boden gebracht werden. Und die Erfahrung der Piloten wird auch immer größer. Kein Wunder, der Großteil fliegt ja auch schon 10 bis 20 Jahre. Bloß mehr Drachenpiloten werden wir schon seit längerer Zeit nicht mehr.

Schuld kann eigentlich nur das Gleitschirmfliegen sein. Aber das haben wir ja schon damals gewußt. Als das angefangen hat, ging es mit dem Drachenfliegen bergab. All die Memmen, die zu bequem waren, um die 35 kg auf den Berg zu schleppen, um sich beim anschließenden XC mit dem Gedanken an den morgigen Muskelkater anzufreunden und beim Landeanflug etwas Angstschweiß zu vergießen, die haben alle auf einmal mit dem Gleitschirmfliegen angefangen. Na ja, sollen sie doch. Alles was nicht über 100 km oder mindestens 100 Minuten ist, ist sowieso kein richtiger Flug. Oder glaubt ihr etwa ich riskiere 200 DM für zwei Steuerbügel und schwitze mir das T-Shirt naß nur wegen einem Gleitflug? Da hört der Spaß auf.

Ob Drachenfliegen mir noch Spaß macht? Klar macht es mir Spaß; das Fliegen zumindest. Auf die Schlepperei und den Streß bei Landungen in schwierigen Gelände- und Wetterbedingungen könnte ich allerdings verzichten. An meinem Hausberg trägt man nämlich erst mal 15 Minuten und der Landeplatz kann auch ganz schön stressig sein. Man müßte mal einen Wettbewerb am Wallberg machen – das ist für Drachenflieger wie Fitneßstudio umsonst.

Ob sich das mit den Landeeigenschaften nicht ändern läßt? Klar, mit Landeklappen runter auf 1 zu 5 – wie damals. Warum das keiner macht? Ja, das frag ich mich allerdings auch schon lange. Aber auch die Flugsaison '97 wird wahrscheinlich wieder ein Jahr der halben Gleitzahl mehr und 10 % Piloten weniger.

Es sei denn – die Hersteller entwickeln mal in eine ganz andere Richtung. Nicht nur für den Wettkampfsport, sondern für den puren Flugspaß, für jedermann, auch für denjenigen, der nicht jede Woche Zeit zum Fliegen hat, und nicht zuletzt für neue Drachenpiloten. Im Gleitschirmbereich hat sich das für die Hersteller sehr positiv ausgewirkt, daß zwischenzeitlich weit mehr als die Hälfte der Geräte Einsteiger- und Intermediate-Geräte sind und sich dort auch ein Großteil der Entwicklungsaktivitäten abspielt. Und der Entwicklung im Leistungsbereich hat es auch nicht geschadet. Beim Drachenfliegen ist offensichtlich die Leistung das alleinige Maß der Dinge bei der Entwicklung. Ob dabei der Flugspaß für den Normalpiloten und Einsteiger auf der Strecke bleibt, scheint eher unwichtig. Das Dumme daran ist bloß, wenn da niemand ist, der für die neuen Interessenten

den Spaß ausstrahlt, wird sich auch schwer jemand davon anstecken lassen.

Aber so schlimm ist das ja alles nicht. Wenn wir unser Durchschnittsalter noch um 20 Jahre hochkriegen, können wir uns ja sowieso nicht mehr dran erinnern wie es früher mal war. Ob ich allerdings mit 60 mein dann zwischenzeitlich 50 kg schweres Gerät mit einer 1 zu 20 den Berg hoch und gestartet bekomme? Einmal pro Jahr sicher, ich zahl ja brav meine Pflegeversicherung und dafür werden sie mir später hoffentlich einmal im Jahr den Drachen hochschleppen. Und landen? Nun ja, ich hab ja da noch 20 Jahre Zeit zum Üben.

Warum ich trotzdem Drachen fliege? Weil es eine der schönsten Luftsportarten ist, die es gibt. Frei im Wind durch die Luft zu gleiten in einer Position die dem Vogelflug näher kommt als alles andere. Im Aufwind zu spielen, sich mit der Thermik hinauftragen zu lassen in Höhen, die ein Fußgänger nur auf dem Fernsehschirm erleben kann. Mit einer Dynamik zu fliegen, von der Gleitschirmflieger seit Anfang träumen. Weil es mir das vollkommenste Gefühl von Freiheit vermittelt, welches ich kenne. Auch bei einem 10-Minuten-Gleitflug. Und weil man dafür auch gerne etwas in Kauf nimmt.

Testflüge im Info

Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

Die hier veröffentlichten Testberichte stellen Auszüge und Zusammenfassungen der im Rahmen der Musterprüfverfahren ermittelten Testflugprotokolle dar. Jedes Gerät wird von zwei DHV-Testpiloten geflogen. Gleitsegel grundsätzlich an der unteren und an der oberen Gewichtsgrenze. Da sich daraus für Gleitsegel 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-Flügelrad-sensoren 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 Trimmaßnahmen die Flugeigenschaften beeinflussen. Die Testflüge erfolgen mit demselben Gerät und derselben Trimmeneinstellung, 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!

MZL GS-01-506-97

FAT WILLIE / AIREA

Klassifizierung/Gurtzeuggruppe	1-2 / frei kombinierbar
Sitzzahl	2
Trimmsystem	Trimmer von Hand zu bedienen
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)



VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (140 KG)	MAX. STARTGEWICHT (250 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	36 km/h	40 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm-75cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm-80cm	durchschnittlich 65cm-80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
keine		

VENTUS L / SWING

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

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (95 KG)	MAX. STARTGEWICHT (125 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	1
---------------	---	---

Trimmungsgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch

KURVENHANDLING	2-3	2-3
----------------	-----	-----

Trudeltendenz	gering	gering
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	hoch	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
----------------------	-----	-----

Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1-2	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	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2	2
---------------------------------------	---	---

Wegdrehen		180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2-3	2-3
---	-----	-----

Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß	anspruchsvoll, 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	1-2	1-2
------------------------------------	-----	-----

STEILSPIRALE	2	2
--------------	---	---

Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180-360 Grad	Nachdrehen 180-360 Grad

B-LEINEN-STALL	1	1
----------------	---	---

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig

LANDUNG	1-2	1-2
---------	-----	-----

Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
----------------	------------------	------------------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

ESCAPE S / UP EUROPA

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

VERHALTEN BEI	MIN. STARTGEWICHT (70 KG)	MAX. STARTGEWICHT (95 KG)
---------------	---------------------------	---------------------------

START	1-2	1-2
-------	-----	-----

Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG	2-3	2-3
---------------	-----	-----

Trimmungsgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	gering	gering

KURVENHANDLING	3	3
----------------	---	---

Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	hoch

BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	3	3
-------------------------	---	---

Sackfluggrenze	früh <60cm	früh <60cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	früh <65cm	früh <65cm
Bremskraftanstieg	gering	gering

FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
----------------------	---	---

Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2	2
-------------------------------------	---	---

Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN	2-3	2-3
------------------------	-----	-----

Wegdrehen	180-360 Grad	180-360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	3	3
---------------------------------------	---	---

Wegdrehen		>360 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten		nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	3	3
---	---	---

Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	gering	gering
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	3	3
-------------------------------------	---	---

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	3	3
--------------------------------------	---	---

TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2-3	2-3
----------------------------------	-----	-----

TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	3	3
------------------------------------	---	---

STEILSPIRALE	2-3	2-3
--------------	-----	-----

Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig

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

FLAME XL / FIREBIRD SKY SPORT AG

Klassifizierung/Gurtzeuggruppe	2 / Brustgurtzeuge (GH)
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windentauglichkeit	Ja (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	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
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	1	1
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabris	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabris
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STELSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180-360 Grad	Nachdrehen 180-360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
keine		

AIRWAVE HARMONY 27/AEROSPORT INTERNATIONAL

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

VERHALTEN	BEI MIN. STARTGEWICHT (75 KG)	MAX. STARTGEWICHT (95 KG)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmäßig, sofort	gleichmäßig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		39 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm-75cm	durchschnittlich 60cm-75cm
Dauersackflug	nein	nein
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm-80cm	durchschnittlich 65cm-80cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1-2
Wegdrehen	<90 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Wegdrehen		90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1	1-2
Stabilisieren	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabris	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabris
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell durch Gegenbremsen
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	1-2	1-2
STELSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180 Grad
B-LEINEN-STALL	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf	nimmt zögernd Fahrt auf
	<4sec	<4sec
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
keine		

AIRWAVE HARMONY 30 / AEROSPORT INTERNATIONAL

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

VERHALTEN BEI MIN. STARTGEWICHT (90 KG) MAX. STARTGEWICHT (110 KG)

START	1-2	1
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
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		40 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch

KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
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	hoch	hoch

FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert

FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1
Wegdrehen	90-180 Grad	90-180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1
Wegdrehen	<90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell

EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuernweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabris	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabris
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell

FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1
-------------------------------------	-----	---

FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1
--------------------------------------	---	---

TRUDERN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
----------------------------------	-----	-----

TRUDERN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
------------------------------------	---	---

STEILSPIRALE	1-2	1-2
--------------	-----	-----

Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 Grad	selbständig

B-LEINEN-STALL	1-2	1
----------------	-----	---

Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4sec	selbständig

LANDUNG	1	1
---------	---	---

Landeverhalten	einfach	einfach
----------------	---------	---------

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine		
-------	--	--

NEU: IQ BASIS

EINSCHALTEN UND ABSCHALTEN

Das IQ Basis von Bräuniger ist genau das richtige Fluginstrument für alle Piloten, die mehr Spass beim Fliegen haben wollen. Ohne komplizierte Technik. Einfach einschalten und vom Alltagsstress abschalten.

Das IQ Basis bietet alle wichtigen Funktionen: Vario, 2 Höhen, Uhrzeit, Flugspeicher und Anschlussmöglichkeit für den Speedmesser. Auf zu viel komplizierte Funktionen wurde dabei ganz bewusst verzichtet. Eine neue, besonders kontrastreiche Anzeige, superpräzise Drucksonden aus der Medizintechnik und hochqualitative elektronische Bausteine machen das IQ Basis zu einem echten Bräuniger HighTech-Gerät.

IQ Basis - für alle, die beim Fliegen nur eines wollen: erst einschalten und dann vom Alltag abschalten.



Ausserdem in der IQ Serie:
IQ Classic
IQ Competition
IQ Competition GPS



Sie möchten mehr über "Easy-Flying" mit dem IQ Basis erfahren? Coupon einsenden oder 0881-64750 wählen. Informationen kommen sofort!

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

BRAUNIGER
FASZINATION DES FLIEGENS

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

A: Fluggeräte GmbH - Tel. 04842-6271 CH: Sky Sports AG - Tel. 041-6710271
I: AIRE - Tel. 051-575305

Jetzt auch im Internet: www.braeuniger-flugelectronic.de

MZL 01-318-97

**TWISTER / BAUTEK GMBH**

KLASSIFIZIERUNG	2—3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 141 kg / 1
UL-Schlepp / Windschlepp	ja / nein
Gerätegewicht (ohne Packsack)	34,5 kg
Fläche (Herstellerangabe)	14,0 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	10,40 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	ca. 80 %
Lattenzahl	23 / 6
Art der VG	Flaschenzug
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar

AUFBAU

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

BODENHANDLING UND START **VG 20 % GESpanNT** **2—3**

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel

GERADEAUSFLUG **VG ENTSPANNT** **VG GESpanNT** **2**

V min / V max km/h	32 / >80	32 / >80
Bügeldruckverlauf	linear ansteigend	linear ansteigend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering - mittel / mittel - hoch	gering / mittel
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Richtungsstabilität	gute Richtungsstabilität

KURVENHANDLING **2—3**

Kraftaufwand für Einleiten	mittel	mittel - hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	mittel	mittel - hoch
Rollzeit für Einleiten	mittel	mittel - lang
Rollzeit für Ausleiten	mittel	mittel - lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	neutral

VERHALTEN BEIM STÖRMUNGSABRISS **2—3**

Geradeausflug, Bügel langsam vor	nickt deutlich ab	nickt deutlich ab
Geradeausflug, Bügel schnell vor	nickt deutlich ab	nickt deutlich ab
Kurvenflug, Bügel langsam vor	nickt deutlich in die Kurve	nickt deutlich in die Kurve
Kruvenflug, Bügel schnell vor	nickt deutlich in die Kurve	nickt deutlich in die Kurve
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG **VG 20% GESpanNT** **2—3**

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

MZL 01-319-97

**SUPER XTRALITE SX4 / MOYES - AIR BASE**

KLASSIFIZIERUNG	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	105 kg - 142 kg / 1
UL-Schlepp / Windschlepp	ja / nein
Gerätegewicht (ohne Packsack)	33 kg
Fläche (Herstellerangabe)	13,8 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	10,26 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	85 %
Lattenzahl	23 / 8
Art der VG	Flaschenzug
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar

AUFBAU

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

BODENHANDLING UND START **VG 20 % GESpanNT** **2—3**

Statische Lastigkeit	neutral
Aerodynamische Lastigkeit	leicht hecklastig
Abhebegeschwindigkeit	mittel

GERADEAUSFLUG **VG ENTSPANNT** **VG GESpanNT** **2—3**

V min / V max km/h	32 / >80	30 / >80
Bügeldruckverlauf	linear ansteigend	linear ansteigend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering / mittel	gering / gering
Richtungsstabilität (Gieren)	leichte Giertendenz	kein Gieren

KURVENHANDLING **2**

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

VERHALTEN BEIM STÖRMUNGSABRISS **3**

Geradeausflug, Bügel langsam vor	problemlos	anspruchsvoll
Geradeausflug, Bügel schnell vor	problemlos	anspruchsvoll
Kurvenflug, Bügel langsam vor	problemlos	anspruchsvoll
Kruvenflug, Bügel schnell vor	problemlos	anspruchsvoll
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich, schnelle Rotation

LANDUNG **VG 20% GESpanNT** **2—3**

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

für UL-Schlepp VG 1/2 spannen

MZL 01-320-97

**SUPER XTRALITE SX5 / MOYES - AIR BASE**

KLASSIFIZIERUNG	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	108 kg - 142 kg / 1
UL-Schlepp / Windenschlepp	ja / nein
Gerätegewicht (ohne Packsack)	33 kg
Fläche (Herstellerangabe)	14,2 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	10,47 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	85 %
Lattenzahl	23 / 8
Art der VG	Flaschenzug
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar

AUFBAU

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

BODENHANDLING UND START **VG 20 % GESPANNT** **2-3**

Statische Lastigkeit	neutral
Aerodynamische Lastigkeit	leicht hecklastig
Abhebegeschwindigkeit	mittel

GERADEAUSFLUG **VG ENTSPANNT** **VG GESPANNT** **2-3**

V min / V max km/h	28 / 80	30 / >80
Bügeldruckverlauf	linear ansteigend	linear ansteigend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering / mittel	gering / gering
Richtungsstabilität (Gieren)	leichte Giertendenz	kein Gieren

KURVENHANDLING **2**

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

VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS **3**

Geradeausflug, Bügel langsam vor	problemlos	anspruchsvoll
Geradeausflug, Bügel schnell vor	problemlos	anspruchsvoll
Kurvenflug, Bügel langsam vor	problemlos	anspruchsvoll
Kruvenflug, Bügel schnell vor	problemlos	anspruchsvoll
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich, schnelle Rotation

LANDUNG **VG 20% GESPANNT** **2-3**

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Für UL-Schlepp VG 1/2 spannen

MZL 01-321-97

**TOPLESS 13,5 / LA MOUETTE - GERLICH CHRISTIAN**

KLASSIFIZIERUNG	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	70 kg - 123 kg / 1
UL-Schlepp / Windenschlepp	ja / nein
Gerätegewicht (ohne Packsack)	33,5 kg
Fläche (Herstellerangabe)	13,5 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	10,12 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	ca. 85 %
Lattenzahl	21 / 6
Art der VG	Flaschenzug
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar

AUFBAU

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

BODENHANDLING UND START **VG 20 % GESPANNT** **2-3**

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel

GERADEAUSFLUG **VG ENTSPANNT** **VG GESPANNT** **2-3**

V min / V max km/h	31 / >80	31 / >80
Bügeldruckverlauf	linear ansteigend	linear ansteigen
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering / mittel	gering / gering - mittel
Richtungsstabilität (Gieren)	Giertendenz	kein Gieren

KURVENHANDLING **3**

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

VERHALTEN BEIM STROMUNGSABRISS **2-3**

Geradeausflug, Bügel langsam vor	problemlos	nickt deutlich ab
Geradeausflug, Bügel schnell vor	problemlos	nickt deutlich ab
Kurvenflug, Bügel langsam vor	problemlos	Abtauchen in Kurvenrichtung
Kruvenflug, Bügel schnell vor	problemlos	Abtauchen in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich

LANDUNG **VG 20% GESPANNT** **2**

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

im UL-Schlepp VG 1/3 - 1/2 spannen

MZL 01-322-97

**SPEED TL / UP SPORTARTIKEL VERTRIEB EUROPA**

KLASSIFIZIERUNG	2—3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 135 kg / 1
UL-Schlepp / Windschlepp	ja / nein
Gerätgewicht (ohne Packsack)	33,8 kg
Fläche (Herstellerangabe)	13,4 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	10,50 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	ca. 90 %
Lattenzahl	23 / 10
Art der VG	Flaschenzug
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelsbasis	Speedbar

AUFBAU

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

BODENHANDLING UND START VG 20 % GESpanNT 2—3

Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	leicht hecklastig
Abhebegeschwindigkeit	mittel

GERADEAUSFLUG VG ENTspanNT VG GESpanNT 2—3

V min / V max km/h	31 / >80	31 / >80
Bügeldruckverlauf	linear ansteigend	linear ansteigend
Bügeldruck bei 60 / 80 (km/h)	gering / mittel	gering / mittel
Richtungsstabilität (Gieren)	gute Richtungsstabilität	gute Richtungsstabilität

KURVENHANDLING 2

Kraftaufwand für Einleiten	mittel	mittel - hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	mittel	mittel - hoch
Rollzeit für Einleiten	mittel	mittel - lang
Rollzeit für Ausleiten	mittel	mittel - lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 2

Geradeausflug, Bügel langsam vor	nickt sanft ab	nickt sanft ab
Geradeausflug, Bügel schnell vor	nickt ab	nickt ab
Kurvenflug, Bügel langsam vor	nickt sanft ab, Kurvensackflug	nickt sanft ab, Kurvensackflug
Kurvenflug, Bügel schnell vor	Abtauchen über den Innenflügel	Abtauchen über den Innenflügel
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	max. 1/2 Umdrehung möglich

LANDUNG VG 20% GESpanNT 2

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

MZL 01-323-97

**EXXTACY / FLIGHT DESIGN**

KLASSIFIZIERUNG	3E
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	97 kg - 160 kg / 1
UL-Schlepp / Windschlepp	ja / nein
Gerätgewicht (ohne Packsack)	39 kg
Fläche (Herstellerangabe)	14,0 m ²
Spannweite (Herstellerangabe)	12 m
Doppelsegel (Herstellerangabe)	100%
Lattenzahl	14
Steuerbügelsbasis	Speedbar
Art des Steuerbügels	profiliert
Sonstiges	Weitgehend starres Gestell aus CFK-Formteilen und Aluminium; Dacronbespannung; Gier/Roll-Steuerung über Spoiler, die durch seitliche Verschiebung der Basis betätigt werden; Wölbklappe, über Seilzug zu verstellen

AUFBAU

Besonderheiten	Einweisung erforderlich
----------------	-------------------------

BODENHANDLING UND START WÖLBKLAPPE 15 GRAD (STARTSTELLUNG) 2

Statische Lastigkeit	mittelstark hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	mittel

GERADEAUSFLUG (LANDESTELLUNG) WÖLBKLAPPE 0 GRAD WÖLBKLAPPE 70 GRAD 3

V min / V max (km/h)	30 / >80	25 / >80
Bügeldruckverlauf	sehr gleichmäßig ansteigend	sehr gleichmäßig ansteigend
Bügeldruck bei 60 / 80 km/h	gering / gering	gering / gering
Richtungsstabilität (Gieren)	im allgemeinen gute Richtungsstabilität, kann ab 80 km/h stark ausgeschaukelt werden	im allgemeinen gute Richtungsstabilität, kann ab 55 km/h stark ausgeschaukelt werden

KURVENHANDLING 2—3

Kraftaufwand für Einleiten	sehr gering	sehr gering
Kraftaufwand für Ausleiten	sehr gering	sehr gering
Rollzeit für Einleiten	mittel-lang	mittel - lang
Rollzeit für Ausleiten	lang-sehr lang	lang - sehr lang
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS 1—2

Geradeausflug, Bügel langsam vor	kein Abnicken, stabiler Sackflug	kein Abnicken, stabiler Sackflug
Geradeausflug, Bügel schnell vor	weiches Abnicken	weiches Abnicken
Kurvenflug, Bügel langsam vor	Kurvensackflug	Kurvensackflug
Kurvenflug, Bügel schnell vor	Abnicken und Verringern der Schräglage	Abnicken und Verringern der Schräglage
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich

LANDUNG WÖLBKLAPPE 70 GRAD (LANDESTELLUNG) 1—2

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

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

Im höheren Geschwindigkeitsbereich kann der Pilot das Gerät zu Gierschwingungen mit sehr großen Schiebewinkeln aufschaukeln.

Eine Einweisung hinsichtlich Aufbau und Flug ist unbedingt erforderlich!

10. Juli 1997

145/97

Sicherheitsempfehlung

Überprüfung von Rettungsgeräten

Am 10.5.97 verunglückte ein Gleitschirmpilot im Zillertal tödlich. Sein Rettungsgerät war durch eine Manipulation am Auslösesplint blockiert.

Nach Angabe verschiedener Hersteller zeigt sich beim Packen immer wieder, daß ungeeignete Verschlüsse und andere Störungen im Ernstfall einen Einsatz des Rettungsgerätes verhindert hätten.

Der DHV hat wegen dieser Vorfälle am 14.5.97 ein Expertengespräch mit Herstellern von Rettungsgeräten geführt. Das Ergebnis dieses Gespräches ist unter anderem die folgende **Empfehlung**:

Die Auslösbarkeit des Rettungsgerätes sollte von jedem Piloten regelmäßig und besonders nach jeder Änderung, z.B. Wechsel des Gurtzeugs, kontrolliert werden, (läßt sich im Gurtzeug das Rettungsgerät mit einer Hand in einem Zug aus dem Container lösen und wegschleudern?)

Die in der Betriebsanweisung genannte Packfrist; (normalerweise alle 4 Monate), sollte eingehalten werden.

Obwohl für Rettungsgeräte keine Pflicht zur turnusmäßigen Nachprüfung besteht, sollten die Geräte im Zeitabstand von etwa 2 Jahren zu einer Überprüfung zum Hersteller gegeben werden.

Um zukünftige Unfälle durch unzureichende Auslösemechanismen zu verhindern, haben sich die nachfolgenden Hersteller bereit erklärt, bei Zusage des Rettungsgerätes einschließlich Gurtzeug oder Außencontainer kostenlos die Auslösbarkeit zu überprüfen. Das Herstellerangebot zur kostenlosen Überprüfung beinhaltet nicht ein Packen des Rettungsgerätes und nicht die Versandkosten.

Wir empfehlen allen Piloten, dieses Angebot zu nützen. Bitte neben der Absenderangabe und der Telefonnummer auch das Packnachweisheft für Rückfragen, soweit vorhanden, an den Hersteller senden.

Gmund, den 10. Juni 1997

Martin Jursa

Referatsleiter Technik

Aerosport International, Grafenstr. 26, 83098 Brannenburg,
Tel. 08034/1034

Comet Sportartikel GmbH & Co KG, Am Gschwandt 293, A-6100 Seefeld, Tel. 0043/5212/3830

Edel GmbH, Bullachbergweg 34a, 87645 Schwangau,
Tel. 08362/98330

Finsterwalder-Charly-Produkte, Am Osterösch 3, 87637 Seeg,
Tel. 08364/1286

Firebird Sky Sports, Bullachbergweg 34a, 87645 Schwangau,
Tel. 08362-98320

Flight Design, Sielminger Str. 65, 70771 L.-Echterdingen,
Tel. 0711/902870

Fly Market, Pröbstener Str. 15, 87637 Eisenberg, Tel. 08364/98330
Impuls Flugdrachen GmbH, Feldstr. 3 A, 85640 Putzbrunn,
Tel. 089/469956

Mertens Heinrich, Unterm Eberg 8, 58802 Balve, Tel. 02375/5874
Montana Flugsport, Stammelestr. 1a, 82380 Peißenberg,
Tel. 08803/60598

Moyes Europa air base, Wasserkuppe 48 a, 63129 Gersfeld,
Tel. 06654/7548

Paracontrol, Michael Schweiger, Flintkaserne, 83646 Bad Tölz,
Tel. 08041/8881

Pro Design, Lärchenweg 33, A-6161 Natters, Tel. 0043/512/546444

Skyline Flight Gear, Baumgarten 23, 83236 Übersee, Tel. 08642/267

Stöllinger Herbert, Poststr. 34, 83435 Bad Reichenhall,
Tel. 08651/3237

Turn-Point Fastline GmbH, Rudolf Diesel Str. 29 a, 82216 Gernlinden,
Tel. 08142/41263

UP Europe, Gut Mühleck, 82404 Sindelsdorf, Tel. 08856/82413

Vonblon Elmar, Grav 33, A-6710 Nenzing, Tel. 0043-5525/62460

Rettungsgeräte R 1, R 2, RS 2 und R 3

Beim Öffnen eines Firebird-Rettungssystems wurde festgestellt, daß die Verbindungsschlaufe zwischen Griff und Innencontainer unzureichend vernäht war. Ebenfalls bei einer Probeöffnung wurde eine unzureichende Vernähtung des Auslösesplintes festgestellt (siehe auch Sicherheitsmitteilung im DHV-Info 69/1992).

Betroffen sind nur Rettungsgeräte, die im Original-Außencontainer der Firma Firebird verpackt sind, nicht die Geräte, die mit einem im Gurtzeug integrierten Außencontainer benutzt werden.

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

1. An Außencontainern der Firma Firebird ist die Vernähtung der Verbindungsschlaufe zwischen Auslösegriff und Innencontainer auf Beschädigungen zu kontrollieren und die Vernähtung der Verschlusssplinte durch kräftiges Ziehen an den Verschlusssplinten zu überprüfen.
2. Griffe mit fehlerhafter Vernähtung oder unzureichend befestigten Auslösesplinten sind auszutauschen.

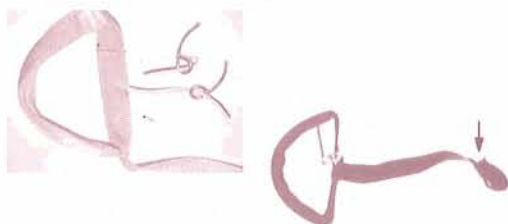
Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahme muß vor dem nächsten Flugbetrieb durchgeführt werden.

Die Überprüfung kann vom jeweiligen Gerätehalter durchgeführt werden. Der Austausch der fehlerhaften Griffe erfolgt durch den Hersteller Firebird Sky Sport AG, Bullachbergweg 34 a, 87645 Schwangau, Tel. 08362/9832-0, Fax 08362/9832-39.

Gmund, den 13. Mai 1997

Martin Jursa

Referatsleiter Technik



Comet Image Firstclass

Bei Probeöffnungen von Rettungsgeräten im Gurtzeug Comet Image Firstclass hat sich der Innencontainer nicht aus dem geöffneten integrierten Außencontainer herausziehen lassen. Die Störung tritt nur auf, wenn der Pilot in der Flugposition im Gurtzeug sitzt. Bei Probeöffnungen am Packtisch wird der Fehler nicht sichtbar.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller Comet Sportartikel GmbH & Co KG hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

1. Alle Gurtzeuge des oben genannten Musters sind einer Funktionskontrolle der Rettungsgeräte-Auslösung zu unterziehen. Die Funktionskontrolle ist im Gurtzeug sitzend, jedoch nicht im Flug, durchzuführen.
2. Bei negativen Kontrollergebnis muß das Gurtzeug nachgearbeitet werden.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahme muß vor dem nächsten Flugbetrieb durchgeführt werden.

Die Funktionskontrolle ist vom Halter des Gurtzeuges durchzuführen. Die Nachbearbeitung wird vom Hersteller durchgeführt, Firma Comet Sportartikel GmbH & Co KG,

Am Gschwandt 293, A-6100 Seefeld, Tel. 0043/5212/3830,

Fax. 0043/5212/3830-5.

Gmund, den 26. Mai 1997

Martin Jursa

Referatsleiter Technik

Tecno L

Im Rahmen eines Sicherheitstrainings sind bei zwei Geräten des Musters Tecno L Leinenrisse aufgetreten.

In Übereinstimmung mit dem Hersteller Ailes de K Germany GmbH hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahmen** getroffen:

1. An allen Gleitsegeln der Gerätemuster Tecno L, die noch nicht der turnusmäßigen Nachprüfung unterzogen wurden, müssen die Stammleinen nachgeprüft werden.
2. Falls fehlerhafte Leinen auftreten, müssen diese ausgetauscht werden.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt sofort in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahmen müssen vor der nächsten Benutzung durchgeführt werden.

Nachprüfung und Austausch werden von der Firma Ailes de K Germany, Sonnbad 8, 83122 Samerberg, Tel. 08032/8884, Fax 08032/8884 durchgeführt.

Gmund, den 6. Juni 1997

Hannes Weininger

stv. Referatsleiter Technik

149/97

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Nummer	Muster zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-506-97	Fat Willie alle Gleitsegelgurtzeuge	airea 140 kg - 250 kg	1-2
MZL GS-01-507-97	Ventus L alle Gleitsegelgurtzeuge	Swing Flugsportgeräte 95 kg - 125 kg	2-3
MZL GS-01-508-97	Escape S alle Gleitsegelgurtzeuge	UP Sportartikel Vertrieb 70 kg - 95 kg	3
MZL GS-01-509-97	Flame XL Gurtzeuggruppe GH	Firebird Sky Sport AG 95 kg - 120 kg	2 GH
MZL GS-01-510-97	Airwave Harmony 27 alle Gleitsegelgurtzeuge	Aerosport International GmbH 75 kg - 95 kg	1-2
MZL GS-01-511-97	Airwave Harmony 30 alle Gleitsegelgurtzeuge	Aerosport International GmbH 90 kg - 110 kg	1-2

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL GS-03-173-97	Concept Air	Pro-Design	100 kg
MZL GS-03-174-97	Alto Volo Root	Schweiger Michael	100 kg

Gleitsegelrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf. max.
MZL GS-02-068-97	Champ 39 GS	Elmar Vonblon	125 kg 125 kg
MZL GS-02-069-97	Magnum	Edel GmbH Deutschland	183 kg - 200 kg

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL 01-318-97	Twister	Bautek Fluggeräte GmbH 100 kg - 141 kg	2-3
MZL 01-319-97	Super Xtralite SX4	air base 105 kg - 142 kg	3
MZL 01-320-97	Super Xtralite SX5	air base 108 kg - 142 kg	3
MZL 01-321-97	Topless 13,5	Gerlich Christian 70 kg - 123 kg	3
MZL 01-322-97	Speed TL	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 100 kg - 135 kg	3
MZL 01-323-97	Exxtacy	Flight Design 97 kg - 160 kg	3 E

Hängegleitergurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast maximal
MZL 03-106-97	Blazer	Elmar Vonblon	100

Hängegleiterrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf. max.
MZL 02-045-97	Champion 39 HG	Elmar Vonblon	125 kg 125 kg

Neue Herstellerbetriebe

150/97

Hersteller	Produkt
Michael Gerhard Schweiger Flintkaserne, 83646 Bad Tölz Tel: 08041/8881, Fax: 08041/8881	Gleitsegel Gurtzeuge
Steffl Georg Neuwies 34, 83236 Übersee Tel: 08642/383	Hängegleiter
Gleitschirmclub Fränkische Schweiz e.V., Reinhold Wiegärtner Hohenmirsberg 28, 91278 Pottenstein Tel: 09243/7319, Fax: 09243/7319	Winden

151/97

Neue Betriebe in Österreich

Entwicklungs- und Herstellungsbetriebe

Betriebe	Produkt
Parafly, Hans-Peter Eller Bundesstraße 719, A-6167 Neustift/Stubaital Tel: 0043/5226/3344, Fax: 0043/5226/3371	Paragleiter Gurtzeuge Rettungsgeräte
Impuls Sport und Flugschule Engelberg AG Wasserfallstr. 135, CH-6390 Engelberg Tel: 0041/4163/70707, Fax: 0041/4163/73407	Paragleiter Gurtzeuge Rettungsgeräte

Instandhaltungsbetriebe

Betriebe	Produkt
Drachen- und Para-Flugschule, Salzkammergut GesmbH Flachbergweg 46, A-4810 Gmunden Tel: 0043/7612/73033, Fax: 0043/7612/73033	Paragleiter Hängegleiter Gurtzeuge, Rettungsgeräte

Neue Erlaubnisse und Verlängerungen nach § 25 LuftVG

Gastpiloten werden gebeten, vor dem Fliegen mit dem Erlaubnisinhaber Verbindung aufzunehmen.
Eine Liste der Vereinsadressen 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	Gelände.Name	Bundesland	Name	Startart	Höhendifferenz	Geräteart
0						
09517 Ansprung	Ansprung	Sachsen	Flugsportverein Schwartenberg	Schlepp	760	HG/GS
09544 Cämmerswalde	Cämmerswalde	Sachsen	Flugsportverein Schwartenberg	Schlepp	760	HG/GS
2						
23815 Geschendorf	Geschendorf	Schleswig-Holstein	Großklaus Helmut	Schlepp	150/300	HG/GS
3						
31737 Rinteln	Krankenhagen	Niedersachsen	Drachtenflug-Center Peter Bork	Hang	45	HG/GS
34508 Willingen	Bönighausen am Grotenberg	Hessen	Gerlich + Co GmbH	Hang		HG/GS
38277 Groß Heere	Groß Heere - Holzwege	Niedersachsen	Mönnig Wolfgang	Schlepp	150	HG/GS
5						
55296 Lörzweiler	Lörzweiler	Rheinland-Pfalz	Drachen- und Gleitsegelclub Lörzweiler	Schlepp	150	HG/GS
55585 Duchroth	Duchroth Nord	Rheinland-Pfalz	Cremer Stepanh	Hang	160	HG/GS
6						
67551 Worms-Heppenheim	Wonnegau	Rheinland-Pfalz	Windenschlepp-Gemeinsch. Worms-Heppenheim	Schlepp	150/300	HG/GS
7						
73655 Plüderhausen	Breech	Baden-Württemberg	Gleitschirmflugschule Remstal	Schlepp	150	HG/GS
73655 Plüderhausen	Breech	Baden-Württemberg	Gleitschirmflugschule Remstal	Hang	210	HG/GS
73660 Urbach	Stockäcker - Bodewiesen	Baden-Württemberg	Gleitschirmflugschule Remstal	Schlepp	150	HG/GS
79872 Bernau	Hirschenbuckköpfle	Baden-Württemberg	Spießhornfalken Bernau	Hang	243	HG/GS
79872 Bernau	Schafberg/Schindelrain	Baden-Württemberg	Spießhornfalken Bernau	Hang	235	HG/GS
79872 Bernau	Krunkebachhütte Nord und Nordost	Baden-Württemberg	Spießhornfalken Bernau	Hang	373	GS/HG
8						
83122 Samerberg	Nudlbühl	Bayern	Münchner Gleitschirmflugschule GmbH	Hang/Schlepp	150	HG/GS
83246 Unterwössen	Balsberg*	Bayern	Süddeutsche Gleitschirmschule	Hang	270	GS
84155 Bodenkirchen	In der Loh	Bayern	1. Niederbayer. Gleitschirmfliegerclub	Schlepp	150	HG/GS
84155 Bodenkirchen	Gassau	Bayern	Schneider Heinz	Schlepp	150	HG/GS
9						
91595 Burgoberbach	Neuses	Bayern	Parafly Franken e.V.	Schlepp	150	HG/GS
92421 Schwandorf	Wöllmannsbach	Bayern	Flugzentrum Bayerwald	Hang	70	HG/GS
93080 Pentling	Seedorf	Bayern	Regensburger Drachenflugschule	Hang	20	GS/HG
93128 Waldmünchen	Höll	Bayern	Flugzentrum Bayerwald	Schlepp	150	HG/GS
93128 Waldmünchen	Untergrafenried	Bayern	Flugzentrum Bayerwald	Hang	40	HG/GS
93309 Affecking	Heckerbugl	Bayern	Drachenflugschule Kelheim	Hang	40	HG/GS
93309 Kapfelberg	Kapfelberg	Bayern	Drachenflugschule Kelheim	Hang	40	HG/GS
93356 Teugn	Voxbrunn	Bayern	Drachenflugschule Kelheim	Hang	40	HG/GS
93462 Lam	Frahelser Buckl	Bayern	Flugzentrum Bayerwald	Hang	30	HG/GS
94036 Passau	Tiefenbach	Bayern	Flugzentrum Bayerwald	Hang	70	HG/GS
96170 Lisberg	Lisberg	Bayern	1. Bamberger Gleitschirm-Club	Hang	40	GS

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 Gleitsiegeln außerordentlich gefährliche Sportarten sind. Er soll jedoch bedenken, daß Woche für Woche Tausende von Flügen in Deutschland durchgeführt werden, die problemlos verlaufen und nicht erwähnt werden.

Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert kurz die DHV- Geschäftsstelle, Tel. 08022/9675-0 und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsvorstand Peter Urban nimmt dann Kontakt auf.

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



Tödliche Unfälle

Swarthbergpass / Südafrika - Am 8.2.1997 verunglückte der 42-jährige Gleitsiegelpilot Karl Brokant mit seinem Nova Phocus 26 tödlich. Nach 2 Flügen am frühen Morgen startete der Pilot gegen 11.00 Uhr vormittags. Zeugen für das unmittelbare Unfallgeschehen gibt es nicht. Der Pilot wurde später mit Genickbruch und mehreren anderen Brüchen gefunden. Von einheimischen Piloten war er auf die turbulenten Bedingungen in diesem Gelände hingewiesen worden.

Zillertal / Österreich - Zu einem Gleitsiegelunfall mit tödlichem Ausgang kam es am 9.5.1997 im Gebiet des »Steinerhofes« im Zillertal. Bei einsetzendem Föhn und thermisch anspruchsvollen Bedingungen klappte das Gleitsiegel FreeX Spark des Piloten Werner Kuderer nach ca. einstündigem Flug in ca. 300 m Höhe kräftig ein. Werner Kuderer gelang es nicht, das Gerät zu stabilisieren. Er geriet in einen Spiralsturz, der bis zum Boden führte. Beim Aufschlag zog er sich tödliche Verletzungen zu. Nach Zeugenaussagen hatte sich das Gleitsiegel nach dem Einklapper seitlich verhängt. Der Pilot konnte sein Rettungsgerät nicht auslösen, da die Splinte des Rettungsgerätes mit Tape-Band umwickelt waren und somit das Auslösen nicht zuließen. Werner Kuderer war nur im Besitz einer österreichischen Schulungsbestätigung.

Wildschönau / Österreich - Bei aufziehendem Gewitter startete der Gleitsiegelpilot Theo Adolfen am Sonntag, 18.5.1997 mit seinem Gleitsiegel Paratech P 60 S. Da der Wind in der Höhe bereits zugenommen hatte wurde er rückwärtsfliegend abgetrieben. Nach einem großflächigen Einklapper wurde der Pilot in den Leinen eingedreht. Das Gerät öffnete wieder, geriet aber in einen Spiralsturz. Dem Piloten gelang es aufgrund der vermutlich noch immer verdrehten Tragegurte nicht, die Spirale auszuleiten. Er zog sich beim Aufprall tödliche Verletzungen zu. Das Rettungsgerät wurde nicht betätigt.

Annecy / Frankreich - Am 31.5.1997 kam es zu einem folgeschweren Unfall im Fluggebiet des Col de la Forclas. Der 44-jährige Matthias Wahl war gegen 11.30 Uhr mit seinem Hängegleiter Wills Wing Falcon zu einem Übungsflug gestartet. Eine am Nachmittag eingeleitete Suche von Piloten verlief zunächst erfolglos. Erst der hinzugerufene Rettungshubschrauber fand den Piloten gegen 17.00 Uhr im Fluggerät eingehängt in den Bäumen. Matthias Wahl war zu diesem Zeitpunkt bereits tot. Augenzeugen für den Unfall gibt es nicht. Vermutlich aufgrund eines Flugfehlers kam es zu der Baumlandung. Der Verunglückte hatte keinen Luftfahrerschein.

Freiburg - Am 4.5.1997 verunglückte der Wettkampfpilot Stefan Rebl bei einem Ligadurchgang am Kandel im Schwarzwald tödlich. In sehr turbulenten Bedingungen flog er mit seinem serienmäßigen Hängegleiter Bautek Twister in einer Höhe von 30-50 m über den Baumwipfeln einen Hang entlang, als das Gerät um etwa 120 Grad um die Querachse - also in eine leicht negative Fluglage - gedreht wurde und brach. Der Flügel brach unter der in der Drehung auftretenden hohen und asymmetrisch auf das Gerät einwirkenden Negativlast und der Pilot wurde samt einem Teil des Kiels aus dem Gerät gerissen und in den Wald geschleudert. Er war auf der Stelle tot. Um einen ähnlichen Unfall zu vermeiden, verstärkt die Firma Bautek bei allen Twistern Kiel und Holmmittelstück.

Diskussion über die Turmlosen

Das Unglück von Stefan Rebl hat die turmlosen Geräte in die Diskussion gebracht. Seit Beginn der Wettkampfsaison in Australien sind mindestens 5 turmlose Geräte getuckt und gebrochen. Im gleichen Zeitraum wurde uns von 3 Überschlagen mit Turmgeräten berichtet. Mit Ausnahme des Geräts von Stefan Rebl handelte es sich bei den Turmlosen um getunte Prototypen und nicht um mustergeprüfte Seriengeräte, und soweit nicht Kunstflug die direkte Ursache war, fanden die Vorfälle bei sehr turbulenten Wetterbedingungen statt.

Generell muß gesagt werden, daß jedes zugelassene Hängegleitermuster Pitch- und Festigkeitsmindestgrenzwerte er-

reicht, die für alle Hängegleiterarten - gleich ob mit oder ohne Turm - dieselben sind. Das bedeutet aber nicht, daß ein zugelassenes Gerät sich nicht vorwärts überschlagen oder nicht brechen kann. Den Flattersturz kann man durch geeignete Maßnahmen ausschließen, aber der Vorwärtsüberschlag aus dem Langsamflug ist ein Phänomen, das bei um die Querachse gewichtskraftgesteuerten Nurflügeln nicht prinzipiell ausgeschlossen werden kann: Taucht die Nase des Geräts ab, z.B. turbulenzbedingt oder nach einem Männchen, so daß das Gerät negativ angeströmt wird, und liegt dann der Schwerpunkt dann zu weit hinten, so fördern die aerodynamischen Kräfte den Überschlag, anstatt ihm entgegenzuwirken. Im Falle Stefan Rebl ist genau dies passiert: Laut Zeugenaussage hatte er während des Überschlags statt zu ziehen kräftig gedrückt, wohl deshalb, weil er nicht sehr hoch war.

Da bei turmlosen Drachen neue und zwangsläufig noch nicht langjährig erprobte Technologie zur Anwendung kommt, muß jede Störung um so genauer untersucht werden. Obwohl im Fall Stefan Rebl das Wetter und das Drücken des Piloten im falschen Moment ausreichen, die

Auslösung des Unfalls schlüssig zu erklären, laufen derzeit Versuchsreihen in Zusammenarbeit mit den Herstellern zur Untersuchung des Extremflugverhaltens von Turmlosen.

Martin Jursa
Referatsleiter Technik

Rettungsgeräte checken!

Die Funktionstüchtigkeit des Rettungsgerätes ist in den Vordergrund gerückt. Bei Probeauslösungen ließen sich verschiedene Rettungsgeräte nicht öffnen, wenn diese falsch angebracht oder falsch verschlossen waren. Nun hat auch in einem Ernstfall der Öffnungsmechanismus versagt, siehe Unfallbericht (S. 55) und Hinweis des Technikreferats (S. 51). Über die segensreiche Wirkung von richtig gewarteten Rettungsgeräten berichtet die Analyse der Unfalldaten vom Vorjahr auf Seite 57.

Flugsicherungshinweis HG/PG 1/97 des ÖAeC

Aufgrund der folgeschweren Unfälle mit Hänge- und Paragleitern in letzter Zeit in Österreich werden folgende Hinweise bzw. Anordnungen erteilt:

A. Hängegleiter

1. Liegeprobe

Unmittelbar vor jedem Hängegleiterstart ist eine »Liegeprobe« durchzuführen, bei welcher die Verbindung von Hauptaufhängung und Sicherheitsaufhängung mit dem Gurtzeug zu überprüfen ist.

2. Aufhängung

Die in den Bauvorschriften vorgeschriebene Verbindung zwischen Gurtzeug und Rettungsgerät muß so gestaltet sein, daß durch das Einhängen auch nur einer der Einhangeschlaufen (die des Gurtzeuges oder die des Rettungsschirmes) jedenfalls eine sichere und funktionstüchtige Verbindung zwischen Piloten und Hängegleitern besteht.

B. Paragleiter

1. Sicherheitstraining

Für die Teilnahme an einem Sicherheitstraining ist jedenfalls der Sonderpilotenschein bzw. der beschränkte Luftfahrerschein erforderlich.

Unmittelbar vor jedem Sicherheitstraining ist von der Flugschule/Kursleitung die Funktionstüchtigkeit des Paragleiters, der Ausrüstung und insbesondere des Rettungsgerätes, eines jeden am Training teilnehmenden Piloten zu überprüfen. Der Rettungsschirm ist außerdem bei Be-

ginn des Sicherheitstrainings neu zu packen, sofern nicht eine Packbestätigung - nicht älter als 3 Monate - vorgegeben wird.

Die o.a. Überprüfung ist im Lehrgangsprotokoll gesondert zu vermerken.

2. Wettkampfleinen

Besonders dünne Leinen (»Wettkampfleinen«) dürfen nur an Paragleitern verwendet werden, die entweder mit diesen Leinen mustergeprüft und zugelassen sind, oder für die mit diesen Leinen eine Zwischenbewilligung für die Breitenenerprobung erteilt wurde.

Es muß darauf hingewiesen werden, daß im allgemeinen solche Leinen über deutlich geringere Festigkeitsreserven verfügen und daher auch geringe Beschädigungen oder Verschleiß durch Alterung zu Leinenrissen und in der Folge zu fatalen Abstürzen führen können.

C. Wetter

90 % der Hänge- und Paragleiter-Flugunfälle sind 1996 bei präfrontalen Wetterlagen passiert, auch die schweren Unfälle in jüngster Zeit.

Die Flugschulen müssen im Rahmen der Flugausbildung - bereits bei der Grundausbildung - besonders auf Gewitter und die präfrontalen Wetterlagen (Föhn, Kaltfront,...) und deren Gefahren beim Hänge- und Paragleitersport eingehen. Eine Analyse der Flugunfallstatistik ist in den Lehrplan einzubauen.

Dies ist im Ausbildungsprotokoll gesondert zu vermerken.

ÖAeC - FAA



Unfallauswertung Gleitsegel für die Flugsaison 1996

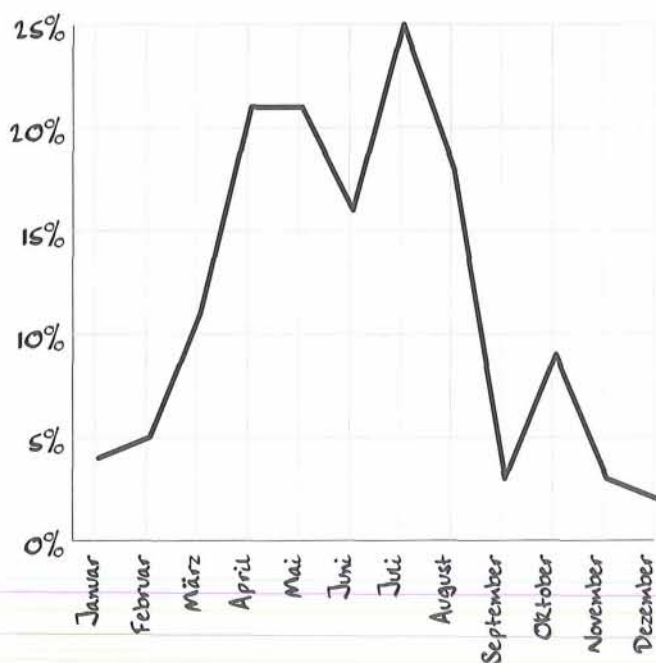
Die Unfallauswertung durch den DHV dient ausschließlich dem Ziel, Unfallprävention zu betreiben, und kommt damit der Flugsicherheit aller Piloten zugute. Je mehr Informationen über Unfälle vorliegen, desto repräsentativer sind die daraus zu entwickelnden Schlußfolgerungen. Die nachfolgenden Grafiken und Zahlen basieren auf der Unfallauswertung des Jahres 1996.

Jahreszeit und Uhrzeit

Besonders nach schönen Wochenenden im Frühjahr häufen sich Meldungen über Unfälle. Eine zweite Spitze im Unfallgeschehen tritt während der Urlaubswochen in den Monaten Juli / August auf.

Betrachtet man die Tageszeit, zu welcher sich die meisten Unfälle ereignen, so zeigt sich, daß dies der Zeitraum zwischen 13.00 und 15.00 Uhr ist, somit die in der Regel thermisch aktivste Zeit des Tages. Unsere Fluggeräte lassen sich in thermischen Bedingungen also offensichtlich schwieriger beherrschen.

Monatliche Verteilung der Gleitsegelunfälle 1997



Hauptunfallursachen

Zwei Hauptunfallursachen kristallisieren sich deutlich heraus: Zum einen sind dies Einklappungen, mit anschließendem Absturz, zum anderen Unfälle durch falsche Landeein-

teilung, in einigen Fällen eine Kombination beider Faktoren.

Bei den Unfällen aufgrund von Einklappungen kann ein direkter Bezug zu den thermischen oder dynamischen Verhältnissen im Unfallzeitpunkt hergestellt werden. Eine genauere Untersuchung der einzelnen Unfälle hat ergeben, daß speziell Geräte mit den Geräteklassen 2-3 und 3 von dieser Unfallart stark betroffen sind. Typische Reaktion war das Abspiralen nach einem massiven Einklapper. Hierbei hielt sich das zu späte Reagieren der einzelnen Piloten mit dem Überreagieren und damit dem Hervorrufen eines Strömungsabrisses auf der noch offenen Seite in etwa die Waage. Zu berücksichtigen ist, daß Geräte dieser Klassen zum einen heftiger reagieren, was das Wegdrehen des Gerätes angeht, zum anderen aufgrund oftmals kurzer Steuerwege schwieriger gegenzuhalten und damit zu stabilisieren sind. Besonders bei niedrigen Flughöhen führen massive Einklappungen häufig zum Absturz. Da Hochleistungsgeräte, und hierzu sind auch die 2-3er Geräte zu zählen, im Klappverhalten deutlich anspruchsvoller sind als Intermediate-Geräte, gehören sie nicht in die Hände nur durchschnittlich erfahrener Gleitsegelpiloten. Die von den verunfallten Piloten angegebene Flugerfahrung, oftmals nur 1 - 2 Jahre, bestätigt dies.

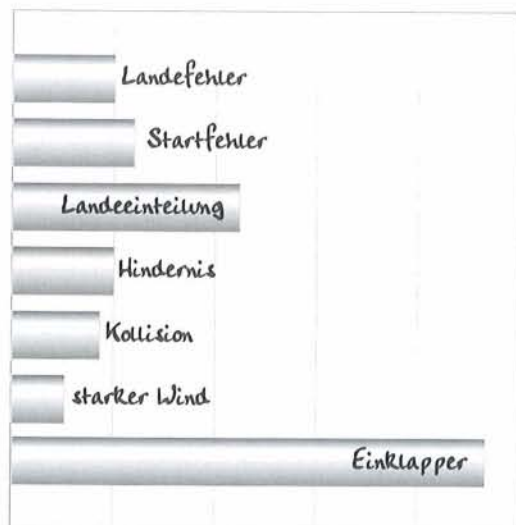
Ein zweiter großer Schwerpunkt findet sich im Bereich falscher oder nicht durchgeführter Landeeinteilungen und daraus resultierender Unfälle bei der Landung. Gaben viele Piloten eine mißglückte Landung als Unfallursache an, so stellte sich bei genauerer Durchsicht der Unfallberichte heraus, daß der entscheidende Fehler meist schon früher, nämlich bei der Landeeinteilung gemacht wurde. Eine Struktur bei der Einteilung des Landevorganges ist vor allem bei Gleitsegelfliegern häufig nicht zu beobachten. Bei vielen Piloten kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß hier nur das Prinzip Hoffnung regiert.

Sind die Verhältnisse am Landeplatz durch stärkeren Wind oder Thermik erschwert, führt dies, wie die eingegangenen Unfallschilderungen belegen, oft zu unüberwindlichen Schwierigkeiten. Bei keinem anderen Fluggerät kann sich der Pilot erlauben, eine Landung ohne eine saubere Landeeinteilung durchzuführen - nur im Bereich der Gleitschirme wird versucht, diese Regel außer Kraft zu setzen.

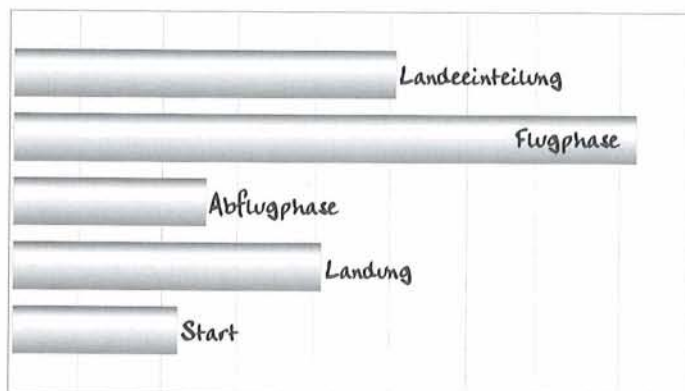
Geräteklassen

Die meisten Flugunfälle in der Saison 1996 ereigneten sich mit Gleitsegeln der Klasse 2. Eine Berechnung auf der Grundlage der vom DHV erteilten Gütesiegelplaketten ergibt, daß ca. 55 % der auf dem Markt befindlichen Geräte dieser Klasse zuzuordnen sind. Der Rest verteilt sich gleich-

Unfallursachen der Gleitsegelunfälle 1996



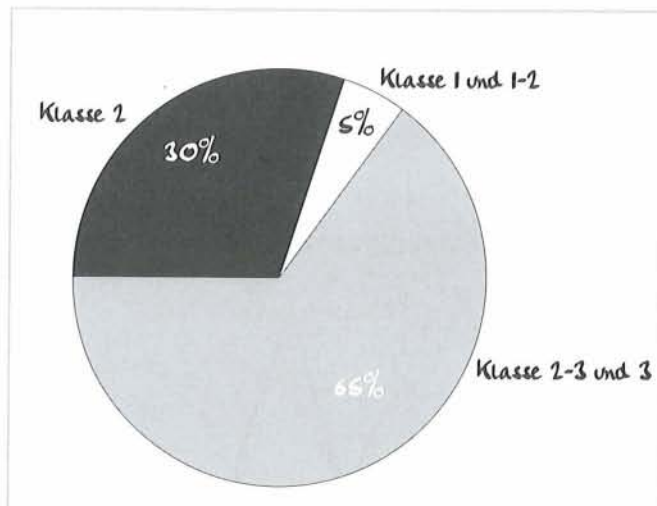
Unfallflugphasen der Gleitsegelunfälle 1996



so kann er sehr schnell in eine schwer zu behebende Fluglage geraten. Diesen Umstand bestätigen auch Erkenntnisse aus den Sicherheitstrainings in der Flugsaison 1997. Wer also von einem »alten« 2er-Gerät auf eines der neuen 2er-Generation umsteigt, sollte über entsprechendes Pilotenkönnen verfügen und sich mit dem Fluggerät, möglichst im Rahmen eines Sicherheitstrainings, intensiv vertraut machen.

Betrachtet man die Unfälle mit den Geräten der Klassen 2 - 3 und 3, so ist hierbei festzustellen, daß die Mehrzahl der Unfälle mit diesen Geräten auf Einklappungen, mithin Störungen an der Kappe, zurückzuführen ist. Gegenüber der Flugsaison 1995 hat die Zahl der Unfälle mit diesen Geräten um ca. 15 % zugenommen.

Gleitsegelunfälle 1996 durch Einklapper



Wetter

Selbst wenn die Fluggeräte sicherer werden, so nützt dies nichts, wenn die Grenzen, bei denen unser Flugsport noch sicher betrieben werden kann, immer weiter hinausgeschoben werden. Verstehen versierte Wettkampfpiloten, ihr Fluggerät auch in 10-m-Bärten und bei auffrischendem Wind noch zu beherrschen, so trifft dies auf Freizeitpiloten nicht zu. Vor allem der berühmte »Lemmingeffekt« bringt jährlich etlichen Piloten Horrorerlebnisse in der Luft oder gar langanhaltende Krankenhausaufenthalte ein.

Besonders gefährlich ist der Flugsport für alle, die noch am Rande eines aufziehenden Gewitters oder bei bereits einsetzenden Föhnturbulenzen fliegen. Als im Frühjahr 1997 ein Pilot seinen Gewitterflug mit dem Leben bezahlen mußte, bewegte dies den ortsansässigen Fluglehrer zur Aussage: »Leider war es absehbar, er stand auf der Warteliste ganz oben.«

In der Flugsaison 1996 herrschten in der Mehrzahl der Fälle zum Unfallzeitpunkt thermische und turbulente Flugbedin-

mäßig auf die Klassen 1 und 1-2 (ca. 23 %) und 2-3 und 3 (ca. 22 %). Die Unfälle mit Geräten der Klasse 1 und 1-2 waren hauptsächlich auf Fehler beim Starten und Landen zurückzuführen. Deformierungen der Kappe traten nicht in Erscheinung. Bei Geräten der Klasse 2 war immerhin bei 30 % der Verunfallten eine Störung an der Kappe Ursache für den nachfolgenden Absturz. Bereits die Saison 1996 hat gezeigt, daß die neue Generation der Gleitsegel mit Kategorie 2 einen aktiven Flugstil des Piloten voraussetzt. Dies wird bestätigt durch die gewonnenen Erkenntnisse aus der nunmehr laufenden Flugsaison '97. Bedingt durch noch höhere Trimm- und Endgeschwindigkeit sowie in vielen Fällen durch nur mäßig anwachsende Steuerdrücke und sehr gutes Handling werden diese Geräte zunehmend dynamischer und verlangen einen umsichtigen Piloten. Reagiert der Pilot auf Störungen an der Kappe nicht rechtzeitig oder nicht richtig,



gungen. Diese Angaben stammen von den verunfallten Piloten selbst. Es kann davon ausgegangen werden, daß eine große Anzahl aufgrund meteorologischer Bedingungen hervorgerufener heikler Situationen nur mit viel Glück glimpflich abgegangen ist.

Betrachtet man die tödlich verlaufenden Gleitsegelunfälle der vergangenen Jahre einschließlich denen des Frühjahrs 1997, so kann eindeutig festgestellt werden, daß zum Zeitpunkt der Unfälle nahezu ausschließlich kritische Wetterbedingungen geherrscht haben.

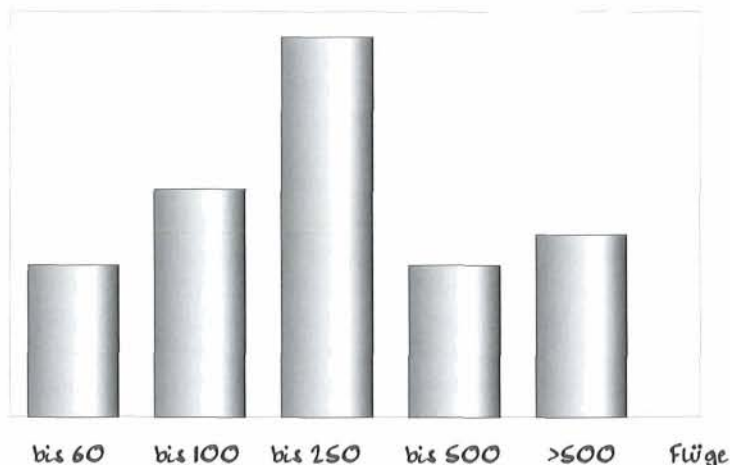
Verletzungsarten

Zu untersuchen galt es weiterhin, welche Körperpartien bei Gleitsegelunfällen besonders gefährdet sind. Die Auswertung hat gezeigt, daß bei Gleitschirmfliegern vor allem der Rücken sowie die Beine/Füße in Mitleidenschaft gezogen werden. Brüche und Stauchungen im Bereich Lenden-, Brust- und Halswirbelsäule sind häufig. Dieser Umstand zeigt, wie wichtig es ist, den Einsatz von Protektoren zu propagieren und deren Entwicklung noch weiter voranzutreiben.

Flugerfahrung

Die Pilotenerfahrung konnte nur quantitativ anhand der von den verunfallten Piloten angegebenen Gesamtzahl ihrer Flüge bestimmt werden. Vom Flugschüler bis zum erfahrenen Flieger waren alle Pilotengruppen vertreten. Die Anzahl der absolvierten Flüge war nicht ausschlaggebend für die Verwirklichung bestimmter typischer Gefahren beim Gleitschirmfliegen. Lediglich die Gruppe der Piloten mit bis zu 250 Flügen hebt sich etwas ab, hier gilt es aber zu

Flugerfahrung der 1996 verunfallten Gleitsegelpiloten



berücksichtigen, daß diese Gruppe, die Gesamtzahl der Flieger betrachtet, wohl auch den größten Teil darstellen dürfte. Bei Unfällen im Schulungsbereich waren zumeist direkte Start- und Landefehler die Ursache. Auffallend häufig war ein falsches Betätigen der Bremsen unmittelbar vor oder während der Landephase. Die Anzahl der gemeldeten Schulungsunfälle hat sich im Vergleich zur Saison 1995 um 10% reduziert.

Geschlechterverteilung

Betrachtet man das Verhältnis verunfallter Pilotinnen und Piloten, so deckt sich dieses weitestgehend mit der bei den

**WIR SIND
UNGEZOGEN**

SIE FINDEN UNS AB 12.04.1997
IN 73240 WENDLINGEN
AN DEN KIESGRUBEN 24
TELEFON: 07024/34 28
FAX: 07024/92 97 74



ALINCO AB DM 249,00

HELMSETS AB DM 39,00

SPRECHGARNITUREN AB DM 59,00

MINCOM'S AB DM 199,00

ANTENNEN FÜR BESSERE REICHWEITE AB DM 29,00

EINBAU UND SERVICE

YAESU · ALINCO · KENWOOD · STANDARD · STABO · ICOM · EUROCOM

Zuständig für **SCHULUNGEN AMATEURFUNK C-Lizenz und Wetterstationen**
FIRMA KIRSCHNER, RONNYTRONICS · ZUFFENHAUSER STR. 91 · 70825 KORNTAL
TELEFON: 0711 · 8 38 06-54 · TELEFAX 0711 · 8 38 06-45

UNSERE GESCHÄFTSZEITEN IN WENDLINGEN:
MO., DI., DO., FR. 9.00 UHR BIS 12.00 UHR UND 14.30 UHR BIS 18.00 UHR
MI. 9.00 UHR BIS 12.00 UHR
SA. 9.00 UHR BIS 12.00 UHR

**ALINCO
EC10**



BEI UNS WERDEN
SERVICE UND BERATUNG GROSZ GESCHRIEBEN
NICHT NUR IN EINER PRODUKTION UND IN UNSEREM
REPARATURSERVICE

**IHR ANSPRECHPARTNER:
HERR UTTENDORFER
Tel.: 07024-3428**

DHV-Mitgliedern bestehenden Geschlechterverteilung. Sind im Verband ca. 10 % Pilotinnen gemeldet, so waren im Jahr 1996 13 % der verunfallten Frauen. Diese Zahl differiert in den einzelnen Unfalljahren um wenige Prozentpunkte, so daß im Grundsatz davon ausgegangen werden kann, daß das Risiko, bei einem Unfall verletzt zu werden, für Männer und Frauen etwa gleich hoch ist.

Rettungsgeräte

In der Flugsaison 1996 wurden insgesamt 10 Unfälle gemeldet, bei denen, zumeist aufgrund von Kollisionen, das Rettungsgerät betätigt wurde. Die schlimmsten hierbei aufgetretenen Verletzungen waren Knochenbrüche, in der überwiegenden Zahl kamen die Piloten mit dem Schrecken oder kleinen Blessuren davon. Aus der Flugsaison 1996 ist kein Fall bekannt, in dem trotz Auslösen des Rettungsgerätes eine sehr schwere oder gar tödliche Verletzung aufgetreten ist. Auch aus den Vorjahren ist entsprechendes nicht bekannt.

Die tatsächliche Anzahl der Rettungsgeräteöffnungen wird vermutlich noch deutlich höher sein, einige Fälle wurden nicht gemeldet, da weder Personen- noch Sachschaden eingetreten ist. Das Rettungsgerät hat damit auch in der vergangenen Flugsaison einigen Piloten das Leben gerettet oder sie zumindest vor schwersten Verletzungen bewahrt. Dieser Umstand zeigt, wie wichtig es ist, eine funktionierende Reserve bei sich zu haben und im Notfall auch zu aktivieren. Die Verpflichtung, ein Rettungsgerät mit sich führen zu müssen, hat sich daher schon 'zigfach als lebensrettend erwiesen. Dies setzt jedoch voraus, daß die Rettungsgeräte in ordnungsgemäßem Zustand sind und im Notfall auch tatsächlich genutzt werden.

Schlüsse aus der Statistik

Diese Aussagen beruhen ausschließlich auf den beim DHV aus dem In- und Ausland eingegangenen Unfallmeldungen deutscher Piloten. Die über mehrere Jahre vorgenommene Unfallauswertung legt folgende Schlüsse nahe:

1. Noch immer wird das Wetter von vielen Piloten in seiner Wichtigkeit für unseren Flugsport falsch eingeschätzt. Die Grenzen »fliegbarer« Bedingungen werden aufgrund leistungsstärkerer und vermeintlich sicherer Geräte neu definiert. Hierbei bleibt zu oft unberücksichtigt, daß auch das sicherste Gerät, der beste Protektor und der schnellste Rettungsschirm dann nicht mehr helfen können, wenn die uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten aufgrund meteorologischer Bedingungen (z. B. Gewitter, Föhn, starker Wind) überschritten werden.

2. Das Pilotenkönnen wächst nicht mit der Leistungssteigerung der Geräte. Viele Piloten sind ganz offensichtlich mit den von ihnen gewählten Schirmen überfordert. Geräte der Klassen 2-3 und 3 gehören nicht in die Hände von Freizeit-

fliegern, moderne Geräte der Klasse 2 nicht in die von frischgebackenen A-Schein-Piloten oder Wenigfliegern.

3. Leider ist das Image von Geräten der Klassen 1 und 1-2 noch nicht ihrer eigentlichen Bedeutung entsprechend. So werden die Piloten derartiger Geräte von manch »erfahrenen« Piloten noch immer belächelt. Völlig zu Unrecht. Die Mehrzahl der aus Spaß und ohne Leistungsdruck fliegenden Piloten können sich alle ihre fliegerischen Wünsche auch mit diesen Geräten erfüllen, und dies mit deutlich mehr Spaß und streßfrei.

4. Die Ausbildung darf nicht mit Ablegung der Prüfung beendet sein. Die vorliegenden Erkenntnisse legen die Erfordernis nahe, sich einer ständigen Weiter- und Fortbildung zu unterziehen, um hierdurch die eigene Sicherheit zu erhöhen. Auch guten Piloten und Vielfliegern kann es nicht schaden, sich im Rahmen von Sicherheits-, Strecken- oder Thermikseminaren weiter zu entwickeln und vielleicht die durch mehrjährige Flugpraxis eingeschliffenen Fehler auszumerzen.

5. Um ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten, müssen auch Schirm und Ausrüstung einer dauernden Kontrolle unterzogen werden. Dazu gehört, daß Fluggerät und Rettungsgerät in gütesiegelkonformem Zustand sind und vor allem das Rettungsgerät regelmäßig gepackt wird. Der bisherige Verlauf der Saison 1997 hat deutlich vor Augen geführt, was bei sorglosem Umgang mit der Reserve passieren kann. So hätte zumindest in einem Fall der Pilot sein Leben retten können, wäre die Reserve in ordnungsgemäßem Zustand gewesen.

Die aktuelle Unfallentwicklung 1997 führt uns deutlich vor Augen, daß die Hoffnung, der Gleitschirmsport sei »sicherer« geworden, sich nicht bestätigt. Betrachtet man die Gefahren in unserem Sport, so kommt man wie bei vielen anderen Sportarten auch zu dem Schluß, daß dieser nur so sicher oder unsicher sein kann, wie diejenigen, die ihn ausüben. Aus diesem Grund ist der Auswahl des richtigen Fluggerätes eine so große Bedeutung beizumessen. Erwiesenermaßen verzeihen Schirme der verschiedenen Klassen die Fehler ihrer Piloten in unterschiedlichem Maße. So steht zwischenzeitlich fest, daß Gleitsegel der Klassen 1 und 1-2 in vielen Situationen auch dann noch beherrschbar reagieren, wenn Geräte mit höherer Einstufung schon einen erfahrenen und besonnenen Piloten verlangen. Es kann daher nur an alle Piloten appelliert werden, bei der Wahl ihres Fluggerätes das eigene Können richtig einzuschätzen und zu einem Gerät zu greifen, das sie nicht überfordert und sie den Spaß an unserem Sport in vollem Umfang genießen läßt.

Peter Rauchenecker, Referatsleiter Flugbetrieb



Nachdem wir viele Jahre als »Wilderschrecker« durch die Presse gegeistert sind, liest man im Moment kaum noch solche Vorwürfe. Das Wildbiologische Gutachten hat hier viel genützt. Die Einsicht, daß Tiere nicht so dumm sind, ein 30 qm großes, langsam dahingleitendes Segel mit einem Raubvogel zu verwechseln, hat sich inzwischen auch schon herumgesprochen. Trotzdem füllten wir in letzter Zeit wieder viele Zeitungsseiten. Die Forderung - aufgekomen bei einem Chirurgenkongress - Risikosportarten, darunter auch unser Flugsport, speziell versichern zu müssen, fand viel positive und auch negative Resonanz. Ich könnte es mir einfach machen und schreiben, schaut Euch die Bilder mancher Kommentatoren an. Je breiter der Hintern und je dicker der Kopf, um so vehementer die Forderung nach so einer Abgabe. Andere Kommentatoren, denen man ansah, daß sie auch schon mal Sport getrieben haben, waren strikt dagegen. Um aber diesen Vorschlag ernsthafter zu behandeln, bleiben mir einige Fragen. Man kann sich doch völlig ungehindert täglich ein paar Packungen Zigaretten reinziehen und saufen bis zum Umfallen, unsere Krankenkassen zahlen anstandslos bei Lungenkrebs und Leberzirrhose. Unsere »Solidargemeinschaft« kommt auch für die Folgen der Bumsbomberreisen nach Thailand u.s.w. auf. Auch mit dem Auto kann man bei Nebel mit 150 km/h in andere hineinrasen - keine Krankenkasse wird die Zahlung verweigern. Obwohl man

die Kosten, die durch Rauchen, Alkohol und Unfälle entstehen genau kennt, werden die Steuern auf Alkohol, Tabak und Mineralöle nicht der Krankenkasse zugeschrieben. Die sackelt schon der Waigel ein.

Mir ist es nun völlig wurscht, ob jemand raucht, säuft oder kiff. Wenn er es nötig hat - viel Vergnügen. Daß man aber aus unserer »Solidargemeinschaft« ausgeschlossen werden soll, wenn man Sport betreibt, seine Tage lieber an frischer Luft verbringt als in der Kneipe, keine Drogen für seinen Seelenzustand braucht und sich bemüht, körperlich fit zu sein - dafür fehlt mir jedes Verständnis. Da der Vorschlag aber diesmal nicht von unseren vielgescholtenen Politikern, sondern von Ärzten kommt, beantwortet das allerdings den Hintergrund dieser Idee. Würden sich doch im Verletzungsfall bei einer Privatversicherung viel höhere Arzthonorare berechnen lassen als bei der Krankenkasse.

Sogar das Bundesarbeitsgericht hat in einem Urteil festgestellt, daß Drachenfliegen keine gefährliche Sportart ist. Sollte sich jedoch die Geschichte eines

Gleitschirmpiloten als wahr erweisen, muß man sich auf ganz unerwartete Gefahren einstellen: Soarte doch ein Pilot glücklich und zufrieden ein Stündchen an einem Hang, als ihm ein harter Schlag den Kopf zur Seite riß. Sein Helm war stark beschädigt, man hatte anscheinend auf ihn geschossen. Wie nennt man nun die »Krankheit« des Schützen? - Rinderwahn? Dafür braucht er keine Privatversicherung, da kommt schon die Krankenkasse auf.

Nicht nur die Angst vor einer Zusatzprämie sollte unser Verhalten beim Fliegen beeinflussen. Kein noch so schöner Flug, auch kein sportlicher Erfolg ist irgendeine Verletzung wert. Wenn sich aber der Trend der letzten Zeit durchsetzt, werden unsere Unfallzahlen deutlich steigen. Für Gleitschirm- und Drachenflieger gibt es seit neuestem keinen Föhn mehr! Er wurde nicht nur durch das Wort »föhnig« ersetzt, man sucht sich bei entsprechender Wetterlage halt einen Startplatz, an dem es nicht so bläst. Lentis am Himmel und

seien sie dreistöckig, halten kaum mehr jemanden am Boden. Ich weiß zwar nicht, warum Föhnrotoren in letzter Zeit harmloser geworden sein sollen und kann mir nur erklären, daß Urlaubserlebnisse zu dieser Einschätzung führen. Fliegt man doch oft in Bassano noch recht glücklich, obwohl ein paar Kilometer vorher das Auto von Föhnböen fast von der Straße geblasen worden wäre. Anscheinend hat man diese Erinnerungen auch bei seinen Alpenflügen im Kopf, war doch beim letzten Flug im Süden auch der Himmel voller Lentis, der Wind teilweise viel stärker und trotzdem war es ein toller Flugtag. Abgesehen davon, daß auch in diesen Frühjahrsfluggebieten der Krankewagen ganz schön oft fährt, vergißt man anscheinend völlig - um wieder bei Bassano zu bleiben - daß man hier weit weg vom Alpenhauptkamm in keinem typischen Föhnzugsgebiet ist. Viel extremer ist das in der Nähe des Alpenhauptkammes. Die Leerotoren haben vielfache Kraft und die Täler verstärken durch den Düsen effekt die Windstärken. Ich gebe es ja zu, auch ich war schon oft an »föhnigen« Tagen in der Luft. Nach dem Schreiben dieser Zeilen erwischte ich mich bei einem Himmel voller Lentis an der Talstation der Wallbergbahn. Meine guten Vorsätze brachten mich aber dann doch aufs Bike. Eins ist jedenfalls klar - Gips ist immer unangenehm, ganz gleich ob von der Krankenkasse oder Privatversicherung bezahlt.

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

19.7.97 – Info Nr. 92

Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

Haftungsausschluss!

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

Hängegleiter

1

Joker, Bj. 90, Check bis 12/97, Zubehör, DM 1.400,-. Gurtzeug Sting m. Rettung, DM 700,-. ☎ 06349/6401.

Joker, Bj. 89, crashfrei, pink/weiß/blau, Räder, GS-Vario, Helm, Gurtzeug (pink/blau), Gurt m. Schirm u. Schleppkline, VB DM 2.500,-. ☎ 02864/1226 (ab 18 Uhr).

1-2

Calypso 165, Bj. 90, o. Check, DM 700,-. Gurtzeug Charly Penguin DM 500,-. Biduniger Alto Vario P II m. Halterung DM 200,-. ☎ 09956/1356.

Calypso 165, Bj. 92, Räder, 2 Ersatztrapezrohre, Keller-Karpgurt 170 cm o. Kniehänger, Parosail-Rettung, Bräuniger P III Gesch.messer, Integralhelm, Tolle-Dachträger o. Leiter, VB. ☎ 08553/776.

Calypso 165, Bj. 91, Check 7/98, Räder, DM 1.900,-. ☎ 02933/5705.

Calypso 165, Bj. 91, violett/pink/weiß, Check bis 4/98, Ersatzbügel, Räder, VB DM 1.600,-. ☎ 0721/887015 o. 501217.

Calypso 165, Bj. 93, VB DM 2.500,-. ☎ 05321/85670.

Calypso 165, Bj. 90, Räder, Karpgurt 165 - 180 cm, Jethelm, Vario, kompl. VB DM 2.100,-. ☎ u. Fax 08805/300 (Wochenende).

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

Mars 170, Bj. 91, Check neu 12/96, DM 1.200,-. ☎ 05042/53129.

Nimbus 62 - Hagner, Räder, Fahrtemesser, Kniehänger, Rettung, Helm, Vario, VB DM 2.000,-. ☎ 09135/3948.

Nimbus 62/15, Räder, DM 500,-. ☎ 0671/41420.

Perfex, Bj. 4/93, div. Ersatzteile, DM 2.700,-. ☎ 09133/4292.

Supersport 143, Bj. 92, m. Ersatzsteuerbügel, DM 1.500,-. ☎ 0711/886360.

Supersport 143, Bj. 9/93, VB DM 3.850,-. ☎ 07382/93181.

Supersport 153, Bj. 93, crashfrei, VB DM 4.500,-. ☎ 08652/69155.

Supersport 163, Bj. 11/91, Check neu 6/97, DM 2.000,-. ☎ 089/2800386 o. 08552/91485.

Supersport 163, Bj. 9/92, auf Wunsch Check, Trapezrohr, VB DM 2.700,-. ☎ 089/69371734.

Supersport 163, Bj. 92, Check neu, crashfrei, VB DM 2.650,-. ☎ 02395/1437.

Uno, Bj. 87, Check bis 98, Speedbar, Räder, Ersatzbügel, DM 1.000,-. ☎ 07823/2628 (ab 19 Uhr).

Uno, Bj. 87, crashfrei, dkl./mtl./hellblau, Räder, Check neu, DM 1.100,-. Charly Rettung DM 400,-. Kniehänger DM 80,-. Helm DM 80,-. ☎ 030/4317361.

Uno, Bj. 89, Speedbar, o. Check, DM 500,-. ☎ 06221/775797 o. 06142/71028.

Uno piccolo, Bj. 93, Gurtzeug, Rettung, Helm Gr. XS, kompl. DM 3.500,-. Auch einzeln. ☎ 02362/23924.

Uno piccolo, schöne Farben, Check, Kniehänger, Rettung GS 95, Räder, VB DM 2.400,-. Auch einzeln. ☎ 06221/869482.

Uno piccolo, Bj. 90, Check fällig, grau/petrol/pink, Charly Kniehänger u. Rettung, Schleppkline,

Kevlar-Integralhelm, auch einzeln, VB DM 3.000,-. ☎ 06251/78394.

Vektor, Bj. 95, Drachen aus DHV-Film, Zubehör, DM 4.600,-. ☎ 07762/7960.

2

Cloud III, Bj. 85, gegen Gebot. ☎ u. Fax 02261/73762 (ab 18 Uhr).

2 x Cloud II (Thalhofer 1-2), Bj. 82, evtl. m. Strecken, Check fällig, 1.: crashfrei, VB DM 700,-. 2.: nicht crashfrei, VB DM 100,-. ☎ 02293/1272.

Funfex, Bj. 89, Check neu, Gurtzeug, Vario, Räder, VB DM 2.500,-. ☎ 07961/55828.

GT Top, Bj. 91, Zubehör, DM 1.750,-. ☎ 07141/80316.

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

Impuls, Bj. 9/93, magenta/türkis/weiß, Check neu, Räder, Zubehör, DM 1.900,-. ☎ 0531/7996261.

Impuls, Bj. 92, o. Check, VB DM 2.100,-. Evtl. m. Kellergurt u. Rettung. ☎ 0241/536166, Fax 532332.

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

Impuls, Check 12/97, VB DM 1.200,-. ☎ 04481/98680.

Impuls 14, Bj. 93, crashfrei, schöne Farben, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 2.600,-. ☎ 07162/6634 (bis 18 Uhr).

Impuls 14, Bj. 89, pink/blau, VB DM 2.000,-. ☎ 0711/6787604.

Impuls 14, Bj. 12/92, crashfrei, DM 1.600,-. Steuerbügel, Helm, Kniehänger, Räder, VB. ☎ 0721/32277.

Impuls 14, Bj. 95, pink/lila, crashfrei, Räder, Ersatzsteuerbügel, DM 3.500,-. ☎ 07121/329070.

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 91, Check bis 98, Kniehänger u. Alt-Atlas zum Ausschachten, DM 500,-. ☎ 06732/2053, Fax 96042.

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 89, neonfarben, Integralhelm, Kniehänger, VB DM 600,-. ☎ 0711/6787604.

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 91, grün/gelb, Kniehänger, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.100,-. ☎ 0209/67571.

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 90, Kniehänger, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 380,-. ☎ 07032/994066.

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 90, weiß/rot, crashfrei, Kurzpack, DM 200,-. Nur Selbstabholer. ☎ 0228/687803.

K 2 144, Bj. 92, dunkelblau/pink/weiß, crashfrei, Check neu, kein Kurzpack, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 3.200,-. ☎ 0721/886453.

K 2 144, Bj. 91, weiß/blau/grün, Check neu, DM 1.500,-. ☎ u. Fax 02243/2820.

K 4 Plus, Bj. 94, AK pink, US weiß/grau, OS weiß, VB DM 3.500,-. ☎ 07033/42445.

Laser, Bj. 91, OS weiß, US lila/lila, crashfrei, DM 800,-. ☎ 08022/67764 o. 5492.

Lightfex, Bj. 92, weiß/lila/gelb, Langpacksack neu, Speedbar, Räder, Check 97, Kniehänger, Charly Rettung, VB DM 3.000,-. ☎ 08121/41586.

Lightfex, Bj. 96, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 4.300,-. Charly Rettung, Bj. 91, DM 300,-. Karpgurt Aero Safety, Bj. 87, DM 100,-. ☎ 0261/703363, Fax 702695.

Lightfex, Bj. 4/96, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 4.300,-. Karpgurt Aero Safety, Bj. 87, DM 100,-. ☎ 0261/703363.

Magic Six 154, Bj. 91, Check neu (3/97), AK pink, OS weiß, US blau/gelb/weiß, 1 Seitenrohr, Räder, VB DM 2.800,-. ☎ 08041/797162.

Milan, Bj. 92, pink/lila, Ersatzteile, DM 2.200,-. ☎ 08234/42778.

Nimbus 62-17, Bj. 89, m. Check, Räder, Ersatzsteuerbügel, DM 600,-. ☎ 05692/8278, Fax 5349.

Santana, Bj. 11/95, Karpgurt 170 - 190 cm, Charly-Schirm, Helm, Kombiinstrument, VB. ☎ 0211/444242.

Santana, Bj. 11/95, Karpgurt 170 - 190 cm, Charly-Schirm, Helm, Kombiinstrument, VB. ☎ 0211/444242.

Sport 167, Bj. 89, DM 900,-. ☎ 06531/94677 (Tina).

Sport 167, Bj. 89, Check neu, DM 1.900,-. ☎ 08031/392205 (tags), 08052/5382 (abends).

Polaris 17qm, DHV-Kl. 1 - 2, Bj. 85, Check 9/98, Räder, Charly Kniehänger, ca. 180 cm, Rettung Sigma Elite, Bj. 84, Helm,

VB DM 1.000,-. ☎ 06321/58175 (ab 19 Uhr).

Benet X, Bj. 86, Keller Karpgurt m. integriert. Rettung, Kniehänger, kompl. o. einzeln, VB DM 1.200,-. ☎ 07954/8677.

Magic 4-155, crashfrei, AK rot, OS weiß, US spektral, VG, Räder, Speedbar, 2 Trapezrohre, DM 800,-. ☎ u. Fax 06120/8881 (Jürgen Emmermann).

2-3

Bullet C 86, Bj. 94, Räder, Ersatztrapez, Check neu, bis 104 kg, VB DM 3.500,-. ☎ 08238/7687.

Klassik 13, Bj. 4/96, grau/gelb, Winglets, DM 5.600,-. ☎ 089/7243433, Fax 7243796.

Klassik 14, Bj. 5/95, blau, crashfrei, DM 4.200,-. ☎ 06083/28225.

Merlin 148, Bj. 2/97, DM 5.700,-. ☎ 0731/724759 o. 07751/3433.

Pamir, Bj. 90, VB DM 1.600,-. ☎ 06094/631.

Pamir, Bj. 1/91, Charly Gurt m. Schirm, Afro Cirrus 8000 m. Fahrtemesser, Wasmer Vario Minirail. ☎ 09392/8593.

Pamir, Bj. 91, crashfrei, Ersatzsteuerbügel, Räder, evtl. Zubehör, VB DM 1.000,-. ☎ 09364/4099.

Probe III, Bj. 86, - zu verschenken. ☎ 02233/35750.

Vega 16 u. Moyes GTR günstig abzugeben. ☎ 06349/6401.

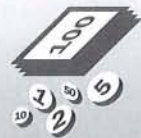
Topfex, Bj. 88, Vario, Gurtzeug, Kurzpack, DM 1.500,-. ☎ 089/935290.

3

AT 145, Bj. 91, Check, 2 Steuerbügel, Regensack, VB DM 2.100,-. ☎ 0711/3161279 (ab 17 Uhr).

Blade 132, Bj. 95, viele Extras, VB DM 4.800,-. ☎ 08121/71439.

Bullet C 15, Bj. 86, Keller-Fischgurt m. Rettung, Charly, Hall-Geschwindigkeitsmesser, DM 250,-. ☎ 08395/7075.



Bullet Novum, Bj. 92, neue UV, Packsack neu, DM 1.700,-. ☎ 0821/814498.

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

Foil 152 Combat, Bj. 91, crashfrei, verst. Flügelrohre (Renntversion), neue Unter- spannung, Ersatztrapez, VB DM 1.500,-. ☎ 05172/93152.

Foil 152 Combat, Bj. 93, lange Sleeves, 4 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.200,-. ☎ 08024/49011.

Glidexilla 150 (14 qm), DM 1.400,-. Keller-Karpgurt gr. Größe, DM 250,-. Rettung DM 350,-. Vario Bräuniger Alto Vario DM 390,-. ☎ 089/7854387.

Glidexilla 150 (14 qm), VB DM 1.400,-. Keller-Karpgurt gr. Größe, DM 280,-. Rettung DM 290,-. Bräuniger Alto Vario Basis, DM 390,-. ☎ 089/7854387.

Hermes 152 Geräte, Bj. 88 u. Bj. 90, VG u. Ersatzteile, Qst. Seitenst., Steuerbügel, Integralgurt 175 cm, VB DM je Gerät 550,-. ☎ 08841/1546.

Laminar 14, Bj. 94, Icaro Int. Helm, Vega Int. Gurt 190, geb. Gebot. ☎ 03641/423372 (8-9 Uhr).

Laser 14, Bj. 91, crashfrei, VB DM 1.700,-. ☎ 08641/6987-90, Fax -92.

Laser 14, Bj. 91, AK neongelb, US weiß, 2 Ersatzsteuerbügel, Räder, DM 800,-. ☎ 08320/9707.

Laser 14, Bj. 92, weiß, US rot, crashfrei, VB DM 1.800,-. ☎ 069/5481523.

Magic IV 133 C, Bj. 87, Check 8/98, crashfrei, DM 500,-. ☎ 0261/703363, Fax 702695.

Magic Kiss 154, Bj. 91, Check bis 99, schöne Farben, DM 1.300,-. ☎ 06221/869482.

Magic Kiss 154, Bj. 9/90, Check neu, crashfrei, DM 2.000,-. ☎ u. Fax 02243/6278.

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

Merlin 133, Bj. 5/95, crashfrei, DM 4.300,-. ☎ u. Fax 02058/4678.

Milan Racer, Bj. 5/94, DM 3.400,-. ☎ 07151/73509.

Moyes XS 142 Race Australia, Bj. 91, crashfrei, DM 1.300,-. ☎ 089/430012, Fax 4302182.

Moyes XS 142 Race Australia, Bj. 90, DM 500,-. ☎ 0201/488822.

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 91, Check Ende 98, Ersatzteile, DM 2.000,-. ☎ 02638/94337, Fax 94339.

Moyes XS Race 155 It., Bj. 90, VB DM 900,-. ☎ 07023/8648 o. 909720.

RamAir 154, Bj. 4/95, Winglets, VB. ☎ 07183/8302.

RamAir 154, Bj. 94, AK weiß, US blau/magenta, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 2.600,-. ☎ 08320/9707.

RamAir 154, Bj. 4/95, 2 E-Stb., VW-Rad, VB DM 4.500,-. ☎ 04792/3960.

Reflex, Bj. 10/92, Check auf Wunsch neu, VB DM 2.400,-. ☎ 0761/492436 o. 2036183 (öfter versuchen).

Reflex, Bj. 8/92, Räder, Ersatzbügel, Bräuniger Vario, DM 3.600,-. Evtl. Madreiter Gurtzeug m. Rettung, Kevlar Helm, Schleppklinik. ☎ u. Fax ☎ 0711/6771008.

Saphir 17, Bj. 87, Räder, Ersatzsteuerbügel, VB DM 700,-. ☎ 07673/932186 o. 07621/61687.

Saphir 17, Bj. 85, flugbereit, o. Check, DM 300,-. ☎ 06247/1431.

Sensor 510 B-E, Bj. 4/91, o. Check, VB DM 800,-. ☎ 0521/103366.

Sensor 510 B-E, Bj. 91, pink/weiß, OS gelb, 1 Jahr Check, VB DM 1.200,-. ☎ 08021/5602.

Xtralite 137, Bj. 95, US dunkelblau, OS weiß, DM 4.500,-. ☎ u. Fax 06151/715070 (Corinna).

Xtralite 137, Bj. 2/96, kl. Trapez, DM 4.900,-. ☎ u. Fax 06151/715070 (Corinna).

Xtralite 137, Bj. 94, crashfrei, AK dunkelblau, KS leuchtend grün/gelb, OS weiß m. Moyes-Aufschrift, VB DM 2.700,-. ☎ 08250/1776 (Tulzer).

Xtralite 147, Bj. 3/96, Ligagürt, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 6.300,-. ☎ 089/4300012, Fax 4302182.

Xtralite 147, Bj. 3/95, crashfrei, VB DM 4.200,-. ☎ 0211/4920446.

Zephir CX, Bj. 87, VB DM 400,-. Div. Zubehör. ☎ 06094/631.

Zephir CX, Bj. 87, US multic., gegen Gebot. ☎ u. Fax 02261/73762 (ab 18 Uhr).

Gleitsegel

Manta EQ 26, Bj. 89, Gurtzeug, Rettung Charly, Vario Bräuniger, Fly-Helm, kompl. DM 800,-. ☎ 0731/711351 (ab 17.00 Uhr).

Swift Easy 19, Bj. 10/89, Neukauf März 92, Startgew. 55-70 kg, Sitzgurt Paramount Magic, DM 600,-. ☎ 06871/4893.

1

Black Magic 24, Bj. 90, lila, Gurtzeug, Rettung, Helm, VB DM 1.200,-. ☎ 09561/34523.

Black Magic 24, Bj. 91, B-Stall, DM 750,-. Gurtzeug, Rettung Columbus Doppelkappe, DM 750,-. Bräuniger Alto Vario LCD III, DM 300,-. Kompl. DM 1.600,-. ☎ 02150/4328.

Magic Cloud 24, Bj. 92, Check 8/98, Gurtzeug Vonblon, VB DM 1.100,-. ☎ 09762/1566.

Magic Cloud 27, Bj. 92, Check 7/98, 70 - 110 kg, pink, VB DM 990,-. ☎ 06182/220184.

Magic Cloud 27, Bj. 92, neue Stammel- nen 94, Zubehör, Sitzgurt Firebird, Rettungs- gerät Charly, Bräuniger Vario P II, Helm, VB DM 1.500,-. ☎ 089/655760.

Magic Cloud 27, Bj. 92, neu Stammel- nen 94, Sitzgurt Firebird, Rettung Charly, Bräuniger Vario P II, Helm, VB DM 1.500,-. ☎ 089/655760.

Nova Philou 23, Bj. 2/95, lila, VB DM 2.900,-. ☎ 08324/2939 (ab 17 Uhr).

Nova Philou 23, Bj. 4/95, blau, VB DM 2.200,-. ☎ 09903/332.

Rainbow Maxi (9/30), 85 - 117 kg, DM 2.200,-. ☎ 03476/88960.

Trend 19, Bj. 91, Check, Gurtzeug, Von- blon Diag., Rettung SC 90 Pro Design, DM 400,-. ☎ 089/406666.

Trend 21, Bj. 7/90, grün/pink, Sitzgurt Flight Design, DM 700,-. Ohne DM 500,-. ☎ 0711/6076291, Fax 696454.

XC 11 (Jaguar), Bj. 90, pink/lila, Gurt- zeug Skyline, Rettung Firebird, Schuhe Han- wag Gr. 42, kompl. DM 800,-. ☎ 08102/1327, Fax 1347.

1-2

Advance Epsilon 2/25, Bj. 11/96, violett, VB DM 3.500,-. ☎ 08382/4743.

Advance Epsilon 2/28, Bj. 10/96, blau/rot, 90 - 105 kg, Startgewicht, VB DM 3.600,-. ☎ 0861/8388, Fax 8317.

Athlete Neo 11,5, Bj. 91, Check 7/98, Gurtzeug Rodeo, Vario, Windmesser, Schleppklinik, Rettung, Helm, Schuhe, VB. ☎ 06022/21031.

Bi-Merak 42, Bj. 10/95, VB DM 3.800,-. ☎ 07361/79475.

Bi-Merak 42, Tandem, Bj. 10/95, VB DM 3.800,-. ☎ 07361/79475.

Boogie L, Bj. 11/96, DM 3.800,-. ☎ 0951/44295.

Discus 1000/60, Bj. 7/95, Gurtzeug Charly Husky, Rettung Turnpoint Espirit II, kompl. DM 3.800,-. ☎ 09405/961956.

Dolphin 27, Bj. 4/95, pink/weiß, 80 - 120 kg, Gurtzeug PIA3 m. Protektor, Ret- tung, Helm, Schleppklinik, VB DM 3.400,-. ☎ 0345/7766353.

Dream 90/24, Bj. 91, DM 900,-. Mini- tex Rettungsschirm Sigma 110, Bj. 93, DM 300,-. Gurtzeug Perche Perfekt, Bj. 93, DM 200,-. Koch-Klinik, Bj. 93, DM 40,-. Bräuni- ger Alto Vario Basis, Bj. 93, DM 300,-. ☎ 02271/767782.

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

Graffiti Sport XL, Bj. 5/96, lila, DM 3.200,-. Gurtzeug Perche Perfect m. Oskar 18 Rettung, Bj. 5/96, DM 900,-. ☎ 07254/74114 o. 06205/12890.

Graffiti Large, Bj. 7/93, lila, DM 1.300,-. ☎ 05404/71144.

Graffiti Large, Bj. 5/96, lila, VB DM 3.300,-. ☎ 0611/962-4352 (dl.), 06151/23638 (priv.).

Graffiti Large, Bj. 5/96, lila, VB DM 3.300,-. ☎ 0611/962-4352 (dl.), 06151/23638 (priv.).

Graffiti Medium, Bj. 8/93, lila, Check 1/98, 55 - 75 kg, Helm, DM 1.500,-. ☎ 09229/8180 (ab 18 Uhr).

Graffiti Medium, Bj. 8/93, lila, Check 1/98, Helm, 55 - 75 kg, DM 1.500,-. ☎ 09229/8180 (ab 18 Uhr).

Nova Philou 29, Bj. 3/95, grün, VB DM 2.400,-. ☎ 09903/332.

P 22/25, Bj. 95, Gurtzeug Edel Force, Rettung Charly, VB DM 3.000,-. ☎ 089/48093204 o. 030/8559017.

P 22/31, Bj. 8/93, weiß, VB DM 1.300,-. ☎ 07533/91069.

Skyline Condor HP 9, m. Air Bulle Gurt- zeug, DM 290,-. ☎ 089/8562391.

UP Pickup 47, Modell 95, pink, Trimmer, Rettung Minitec 200, Gurtzeug SupairBI, kompl. VB DM 4.100,-. Nur Kappe DM 3.100,-. ☎ 08342/41531 (Roland u. Bar- bara).

UP Pickup 47, privat geflogen, DM 3.000,-. ☎ 08821/54201.

UP Pickup 47, Bj. 96, Trimmer, orange, VB DM 3.800,-. ☎ 08323/51600.

UP Pickup 47, Bj. 6/95, grün, DM 3.800,-. ☎ 07031/14-7396.

UP Pickup 47, Bj. 6/95, lila/weiß, DHV- Trimmer, Probeflug mögl., DM 3.200,-. ☎ 08021/909870.

Vega 10, Bj. 1/89, weiß/türkis/rot, o. Check, Fallschirm Kosletzky, Bj. 6/85, letzt. Check 4/91, Integralgurt 170 - 190 cm, Integralhelm Römer, VB. ☎ 02234/84650.

1-2G

Brizair 25, Bj. 91. ☎ 089/7231160 o. 3800-5772.

Flyair 950, Bj. 93, Gurtzeug, Rettung Sig- ma, DM 1.100,-. ☎ 06102/23634.

Flyair 950, Bj. 94, lila/pink, Check 1/98, Gurtzeug Pro Tec, DM 1.350,-. Evtl. m. Reserve Minitec 110, Bj. 90, DM 350,-. ☎ 08622/690 (ab 18 Uhr).

1GH

Nova Philou 26, Bj. 6/95, blau, Check bis 5/99, 75 - 100 kg, DM 3.100,-. Mit Helm, Gurt, Rettung, Vario, Overall u. Schleppklinik DM 3.900,-. ☎ 0228/327656 (priv.) o. 0228/940-1242 (dl.).

1-2GX

P 21/23, Bj. 92, gelb/lila, Check neu, für leichte Piloten, Gurtzeug Modular m. integr. Rettung Charly Second Chance 84 (GS), Bräuniger Vario, Helm, Rückenprotektor, VB DM 2.450,-. Auch einzeln. ☎ 0621/302100, Fax 06221/524366.

P 21/29, Bj. 6/92, weiß/orange, Check 9/98, kompl. m. Gurtzeug Modular, Ret- tung Charly Rev. 2, VB DM 1.900,-. ☎ 02361/185769.

2

A4 28, Bj. 9/95, Beinstrecker, VB DM 2.200,-. ☎ 07031/654141.

A4 28, gelb/lila, 90 kg, Gurtzeug Perfekt, schwarz/lila, Rettung Oskar 16, VB DM 3.500,-. ☎ 09544/6204 o. 0171/7591288.

A4 28, Bj. 9/95, Beinstrecker, VB DM 2.200,-. ☎ 07031/654141.

A4-25, Bj. 95, Check neu, DM 1.900,-. ☎ 07361/79475.

Advance Epsilon 26, Bj. 94, Check bis 6/98, türkis, VB DM 2.700,-. ☎ 0521/881689, Fax 0521/1366683.

Advance Epsilon 26, Bj. 95, Gurtzeug Paratech, Minitec Rettung, Vario Bräuniger P II, Helm, kompl. VB DM 4.500,-. ☎ 0631/272020.

Advance Sigma III 27, Bj. 8/85, Gurt- zeug Sup Air, Rettung Amigo PI, VB DM 3.500,-. ☎ 07623/50420.

Advance Sigma III 30, Check 11/98, weiß/lila, VB DM 3.200,-. ☎ 07544/73328.

Apache II 26, Bj. 93, Check 2/98, ma- genta/weiß, Gurtzeug Sitting Bull, Rettung Firebird R2, Bräuniger Alto Vario Basis SP, VB DM 3.200,-. Auch einzeln. ☎ 0711/662-1361 (tags), 519692 (abends).

Apache II 29, Bj. 93, lila, DM 500,-. ☎ 06301/32148 (abends).

Apache II 29, DM 1.800,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Apache II 29, Bj. 93, Check, neue Leinen, Gurte 96, VB DM 1.500,-. Gurtzeug Turn- point, DM 100,-. Rettung PI, DM 250,-. ☎ 08171/22316.

Apollo 27, Bj. 92, Gurtzeug, Helm, VB. ☎ 030/4348315, Fax 4331211.

Aspect M, Bj. 5/96, türkis, 75 - 110 kg, DM 3.400,-. ☎ 06659/1455.

Aspect S, Bj. 7/96, DM 3.700,-. ☎ 08041/75665.

Aspect S, weiß/rot, Zubehör, DM 3.350,-. ☎ 09131/206886 (Martin).

Comet CX 23, Bj. 1/95, VB DM 1.500,-. Sitzgurt Husky, VB DM 550,-. Rettung Stol- linger, VB DM 400,-. ☎ 089/6124001.

Comet CX 23, Bj. 92, Check 9/97, 80 - 120 kg, orange, VB. ☎ 02622/4568.

gebrauchtmarkt

Compact 29, Bj. 11/96, VB DM 4.000,-. Gurtzeug u. Rückenprotektor, Rettung, DM 1.000,-. ☎ 07522/80317.

Compact 29, Bj. 2/95, VB DM 2.500,-. Sitzgurt UP Lady m. integr. Rettung Firebird R2, DM 900,-. ☎ 089/6124001.

Compact 31, Bj. 6/94, Check 6/98, DM 2.000,-. Gurtzeug Charly Easy m. RS Charly Reserve I, Bj. 4/96, DM 1.400,-. 2 Brünniger Vario Competition S 6 DM 300,-. Thermo-Gleitschirmoverall, Gr. 38/40, DM 250,-. ☎ 089/7554755.

Compact 33, Bj. 7/95, Check neu, Gurt UP Action LX m. Protektor u. Airbag, Bj. 5/97, incl. Reserve Bj. 5/97, Vario Brünniger Basis SP, 1/2 Jahr alt, Helm, kompl. DM 4.550,-. ☎ 0214/68836.

Compact 33, Bj. 10/95, lila, DM 2.600,-. ☎ u. Fax 07171/38640.

Compact 33, Bj. 95, 75-95 kg, Gurtzeug Air Base, Rettung Minitec 100, Check neu, DM 4.200,-. ☎ 08634/1239 (ab 17.00 Uhr).

Compact 35 D, Bj. 94, lila/grün, incl. Gurtzeug (a. Rettung), DM 1.800,-. ☎ 07424/3584, Fax 502766.

Compact 35 D, Bj. 2/95, lila/rot, Check 2/99, VB DM 2.800,-. Evtl. auch Gurt UP Action LX, DM 1.300,-. ☎ 04633/1508 (ab 14.07.97).

Cyclop 40 Mono, Bj. 92, Check 9/98, Stammleinen neu, Mono-/BiPlacezulassung, VB DM 1.900,-. ☎ 089/5380134.

Discus 2000/90, Bj. 93, DM 1.800,-. Rettung Firebird R2 Mittelleine, DM 300,-. ☎ 05506/8285.

Discus 2000/90, Bj. 3/94, Check 3/96, aus erster Hand, VB DM 1.800,-. Gurtzeug Charly Flip geschenkt dazu. ☎ 089/72242418 (dl.) o. 655339 (priv. -Clemens).

freeX Frantic S, Bj. 6/95, Check neu, lila, Beschl. neu, DM 2.800,-. Incl. Gurt, Reserve, Helm, Vario, DM 3.600,-. ☎ 089/8414656.

freeX Frantic S, Bj. 5/96, weiß/orange, VB DM 4.100,-. ☎ 08321/84621.

freeX Frantic S, Bj. 1/96, gelb/violett o. rot/weiß, VB DM 2.800,-. ☎ 0831/97362.

G-Sport L, Bj. 12/95, gelb/weiß, VB DM 1.750,-. Evtl. Gurtzeug u. Rettung. ☎ 08191/70268.

G-Sport L, Bj. 4/95, Sonderdesign weiß/gelb, DM 1.999,-. ☎ 07432/171649 (ab 18 Uhr).

G-Sport L, Bj. 10/96, VB DM 2.300,-. ☎ 08243/2679.

G-Sport L, Bj. 8/95, weiß/lila, VB DM 1.800,-. ☎ 089/527106.

G-Sport XL, Bj. 5/96, werksüberholt, DM 2.500,-. ☎ 08381/1630.

G-Sport XL, Bj. 5/96, blau/pink, DM 2.199,-. ☎ 0831/13966.

Marlin 26, Bj. 94, violett/weiß, Speedsystem, Gurtzeug, evtl. m. neuem Check, DM 1.800,-. ☎ 0221/5501127.

Marlin 26, Bj. 5/95, violett/weiß, VB DM 1.700,-. ☎ 07432/15220.

Marlin 26, Bj. 94, blau/weiß, Speedsystem, Check bis 2/98, VB DM 1.500,-. Mit Gurtzeug CC-Top (Funk- u. Fototasche, Rückenprotektor), integr. Rettung, kompl. VB DM 2.300,-. ☎ 089/30778981.

Marlin 29, Bj. 7/94, blau/weiß, Gurtzeug Perche Perfekt, Reserve Oskar 18, Alti Vario AV 8000, Schleppkline, Check neu, kompl. DM 3.500,-. ☎ 06221/836921.

Merak 31, Bj. 2/96, DM 2.700,-. Ztl. 0651/26071 (abends) 31427.

Merak 31, Bj. 12/95, 95-125 kg, VB DM 1.500,-. ☎ 08243/2679.

Merak 31, Bj. 12/95, VB DM 1.700,-. ☎ 08243/2679.

Mistral 30, Bj. 96, lila. ☎ 07528/97494 o. 0171/6122167.

New Inf. Six Six Xtra, Bj. 9/91, Check 5/98, DM 450,-. ☎ 0911/618494.

Nova Axon 26, violett, DM 4.500,-. ☎ 07531/77016 o. 50954.

Nova Axon 26, Bj. 4/97, VB DM 4.100,-. Rettung DM 350,-. Vario Brünniger DM 180,-. ☎ 089/7854387.

Nova Axon 26, Bj. 97, VB DM 4.400,-. ☎ 07634/3968.

Nova Phocus 29, Bj. 9/94, grün/türkis, VB DM 2.500,-. ☎ 07321/43594.

Nova Phocus 29, türkis, DM 2.000,-. Evtl. m. Vario, Gurt, Rettung. ☎ 02192/7531.

Nova Phocus 29, Bj. 5/95, pink, 75-100 kg, DM 2.800,-. ☎ 04504/78933.

Nova Phocus 29, Bj. 94, Beschl.system, pink/lila, VB DM 2.950,-. ☎ u. Fax 08821/72647.

Nova Phocus 29, türkis, DM 2.000,-. Evtl. m. Vario, Gurt u. Rettung. ☎ 02192/7531.

P 40 Biplace, Bj. 92, DM 2.500,-. ☎ 08321/86290.

P 40/26, Bj. 93, orange, Gurtzeug, Charly, Vario, Helm, DM 2.000,-. ☎ 06221/475101.

P 40/26, Bj. 93, pink, Check 11/97, VB DM 1.500,-. ☎ 07141/250140.

P 40/26, Bj. 9/93, weiß/gelb, Gurtzeug Edel Rodeo, Rettung Flamingo P1, kompl. VB DM 1.500,-. ☎ 0831/62568.

P 40/26, Bj. 4/95, Check neu, pink, Speedsystem, VB DM 1.000,-. ☎ 0171/4616298 (München).

P 40/26, Bj. 93, pink, Speedsystem, Check 3/98, Gurtzeug u. Rettung, DM 2.500,-. ☎ 08860/1340.

P 40/26, Bj. 5/93, pink, Speedsystem, Check 1/98, VB DM 1.500,-. ☎ 07721/54375.

P 40/26, Bj. 7/93, pink/gelb, Check 1/98, DM 1.500,-. Gurtzeug SS-Tap Mayes, Gr. L, Rettung Parasail, DM 600,-. ☎ 02361/12908.

P 40/26, Bj. 94, Check 3/98, lila, DM 1.900,-. ☎ 02961/4757.

P 40/29, Bj. 93, gelb, DM 1.400,-. Incl. Gurtzeug u. Rettung. ☎ 07531/21304 o. 8050.

P 40/29, Bj. 92, Gurtzeug, Rettung Minitec, Check neu, VB DM 3.000,-. ☎ 02171/43168.

P 40/29, Bj. 6/93, orange, Speedsystem, VB DM 1.400,-. ☎ 09561/34523.

P 40/29, Bj. 92, Gurtzeug m. Minitec 110, Check neu, VB DM 2.800,-. ☎ 0214/77075.

P 40/29, Bj. 94, VB DM 1.700,-. ☎ 0214/93445 (priv.), 3024227 (dl.).

P 40/29, Bj. 7/93, weiß/orange, bis 120 kg, Speedsystem, VB DM 1.600,-. ☎ 0231/553250.

P41 31, Bj. 95, Check 8/98, gelb, DM 3.200,-. ☎ 07723/3208.

Phocus 26, Bj. 5/95, pink/violett, DM 2.900,-. ☎ 04504/78933.

Phönix 125, Bj. 93, DM 700,-. ☎ 07361/79475.

Phönix 125, Bj. 93, 70-90 kg, violett, Beschleuniger, Sitzgurt Vanblon Integral, incl. Rettung, Vario P II, Helm, kompl. DM 2.500,-. Auch einzeln. ☎ 089/6252040.

Saber L, Bj. 97, pink, VB DM 3.650,-. Rettung RS 2, Bj. 97, DM 690,-. Brünniger Alto Vario Basis SP, DM 390,-. ☎ 089/7854387.

Saber L, DM 3.550,-. Gurtzeug DM 250,-. Brünniger Alto Vario DM 180,-. Rettung Perche Oskar 18, DM 620,-. ☎ 089/7854387.

Saber XL, DM 3.900,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Nächstes Info Nr. 92 September 1997 Anzeigenschluß 19. Juli 1997

✂ Abtrennen oder Kopieren

gebrauchtmarkt 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



Sector S, lila/gelb, neu, DM 2.500,-.
☎ 08022/9675-20 o. 08021/9290.

Sensor L, Bj. 8/95, lila, Gurtzeug, VB DM 2.900,-. ☎ u. Fax 06022/22455.

Sonic Large, Bj. 4/96, pink, VB DM 3.000,-. ☎ 0611/962-4352 (dl.), 06151/23638 (priv.).

Sonic Large, Bj. 1/97, blau, VB DM 3.650,-. ☎ 089/7854387.

Sonic Large, Bj. 4/96, pink, VB DM 3.000,-. ☎ 0611/962-4352 (dl.), 06151/23638 (priv.).

Sonic XLarge, Bj. 97, VB, Gurtzeug Tigra m. integr. Rettung Annular 20, Vario Basis SP. ☎ 08334/552.

Soul L, Bj. 8/96, grün, DM 3.950,-. ☎ 07031/14-7396.

Soul L, Bj. 5/97, DM 4.000,-. Gurtzeug Perche Perfekt m. Oskar 18 Rettung, Bj. 5/96, DM 900,-. ☎ 07254/74114 o. 06205/12890.

Soul M, Bj. 97, magenta, DM 4.850,-. ☎ 02638/94337, Fax 94339.

Space 22, Bj. 11/92, Gurtzeug Force, Rettung Amigo, DM 700,-. ☎ 0511/313130, Fax 313663.

Space 24, Bj. 94, Check 4/99, Gurtzeug, Bräuniger Vario, Fliegerkombi XL, Rettung, VB DM 2.300,-. ☎ 02233/43939.

Space 24, Bj. 2/94, Check 4/98, türkis, Rainbow-Design, m. Beschleunigungssyst., DM 1.590,-. ☎ 07841/25069 o. 07223/76-2364.

Space 27, Bj. 8/92, Check 12/97, DM 1.300,-. ☎ 0911/762553 o. 0911/9704379.

Space 27, Bj. 92, Gurtzeug Sigma megalog 505, Husky o. Check, DM 1.850,-; m. Check DM 2.350,-. ☎ u. Fax 02251/4235.

Space 27, Bj. 93, pink, Check 12/98, VB DM 1.500,-. ☎ 02561/3407, Fax 3933.

Space 27, Bj. 7/94, Startgew. 90 - 120 kg, Check bis 98, Beschleuniger, Gurtzeug Paratech Modular m. Rückenprotektor u. Beschleuniger, Rettung Oskar 18, Helm, DM 2.100,-. ☎ 030/7737440.

Space 30, Bj. 93, bis 120 kg, VB DM 2.000,-. Gurtzeug m. Rettung Action v. UP Europ, 1 Jahr alt, VB DM 1.300,-. ☎ u. Fax 07203/5082 (ab 17 Uhr).

Space 30, Bj. 10/93, Check neu, Speedsystem, Gurtzeug Husky, Rettung Revolution 2, Check neu, Alto Vario P III, Schleppklinik Müller, Overall Gr. 54, Helm, Skywatch-Winds, VB DM 3.100,-. ☎ u. Fax 06138/6390.

Stellar 31, Bj. 93, lila, DM 950,-. ☎ 089/63624609 (tags) o. 08024/6661 (abends).

Stellar 33 mit Speeds, Bj. 93, Reserve, Gurtzeug, kompl. DM 2.000,-. ☎ 08321/5298.

Super Space M, Bj. 6/95, lila, VB DM 2.300,-. ☎ 07031/878984.

Twist 25, Bj. 91, pink, Check 12/96 abgelaufen, zu verschenken. ☎ 089/3615876.

Twist 28, Bj. 91, m. Sitzgurt, DM 180,-. ☎ 08841/4671.

Vision L, Bj. 7/94, Check neu, VB DM 1.800,-. Vario Bräuniger P III, VB DM 270,-. ☎ 09851/3597, Fax 55607.

Vision L, Bj. 1/95, blau/weiß, Check, VB DM 2.750,-. Gurtzeug Skyline Supersede + Rettung Charly Second Chance, VB DM 1.000,-. ☎ 06251/76612 o. 08686/8589.

Vision L, Bj. 1/95, blau/weiß, Check neu, Supersede v. Skyline, incl. Charly Second Chance 96, VB DM 3.600,-. ☎ 06251/76612 o. 08686/8589.

Vision L, Bj. 94, Check, VB DM 2.500,-. ☎ 02931/77078.

Vision M, Bj. 12/94, pink, DM 2.800,-. ☎ 04504/78933.

Vision M, Bj. 6/94, violett/weiß, VB DM 2.730,-. Evtl. Helm. ☎ 0171/2329945 (tags), 08151/28502 (abends). Probeflug in Westendorf mögl.

Vision M, Bj. 6/94, Check 1/98, violett/weiß, VB DM 2.200,-. ☎ 08821/52148 (ab 18.30 Uhr).

Vision M, Bj. 9/94, Check neu, pink, Gurtzeug UP Action LX m. Protektor, Rettung Charly DK, Zubehör, kompl. DM 3.200,-. ☎ 0831/62574.

Vision M, Bj. 5/95, petrol/weiß, VB DM 2.150,-. ☎ u. Fax 07303/5581 o. ☎ 3513.

Vision S, Bj. 4/95, lila, DM 3.000,-. Gurtzeug Skyline Supersede m. Protector + Rettung Charly Second Chance, DM 1.300,-. Vario Bräuniger Basis SP, DM 350,-. Kompl. DM 3.800,-. ☎ 06476/410197.

Vision S, Bj. 94, DM 1.500,-. ☎ 07324/2525.

Vision S, Bj. 94, DM 1.500,-. ☎ 07324/2525.

Voyager 14, Bj. 3/97, OS blau, US weiß, (Test: Gleitschirm 3/97), VB DM 2.950,-. ☎ 08642/750.

2G

Apache 23, blau, DM 990,-. ☎ 07432/171649 (ab 18 Uhr).

Apache 26, Bj. 92, Gurtzeug Sitting Bull, lila, Check 6/98, DM 950,-. ☎ 07253/25310.

Apollo 22, Bj. 92, Gurtzeug Firebird Sitting Bull, incl. Rettungssystem R 1, Helm, VB DM 2.300,-. ☎ 0871/76466.

Cruisair 29, Bj. 5/94, weiß, Gurtzeug AdK Integral, VB. ☎ 05483/309 o. 0711/3412548.

Flyair 1000, Bj. 12/93, lila/rot, Check 1/98, Gurtzeug AdK Primo, Helm, DM 1.200,-. ☎ 0611/691462.

Flyair 1000, Bj. 5/92, blau, Gurtzeug, VB. ☎ 05483/309 o. 0711/3412548.

2 GH

Nova Phocus 131, Bj. 7/96, weiß, VB DM 3.800,-. ☎ 09402/930916 (abends).

Paratech P60 27, Bj. 5/97, DM 4.400,-. Charly Elite m. Paratech, DM 799,-. ☎ 04104/3259, Fax 80175.

Soul S, Bj. 1/97, VB DM 3.700,-. ☎ 07361/79475.

Soul S, Bj. 1/97, VB DM 3.800,-. ☎ 07361/79475.

2-3

Advance Omega III/29, Bj. 1/96, lila/weiß, VB DM 2.800,-. ☎ u. Fax 089/597682.

Aerologic 51, Bj. 4/93, Perche Gurtzeug, Rettung Columbus 18, Bräuniger Basis, VB. Auch einzeln. ☎ 02371/60941.

Aerologic 51, Bj. 3/94, weiß, VB DM 990,-. Gurtzeug Charly Rodeo, Bj. 92, DM 100,-. ☎ 0761/492436 o. 2036183 (offener versuchen).

Aerologic 51, Bj. 1/94, Gurtzeug Perche, DM 2.000,-. ☎ 0711/782836.

Aerologic 55, Bj. 9/93, DM 800,-. Mit Gurt u. Rettung, DM 1.250,-. ☎ 07361/79475.

B3 29, Bj. 3/97, VB DM 2.700,-. ☎ 07031/654141.

B3-26, Bj. 94, gelb, DM 1.500,-. ☎ 06421/12345.

Barracuda 25, Bj. 3/94, violett/weiß, VB. ☎ 0172/8310631.

Barracuda 28, Erstflug 7/94, Check 96, blau/weiß, DM 990,-. ☎ 0221/411221.

Barracuda 28, Bj. 3/94, Check 5/96, lila/weiß, VB DM 1.400,-. ☎ 02773/6786.

Compact 35 S, Bj. 1/95, weiß, VB DM 2.600,-. Sitzgurt Moskito m. integr. Rettung Sigma, VB DM 900,-. ☎ 089/6124001.

Compact 35 S, Bj. 94, Gurtzeug incl. Beschleuniger, DM 1.800,-. ☎ 07424/3584.

CX II 23, Bj. 7/91, gelb, 80 - 110 kg, Speedy, Gurtzeug Edel Force Bj. 93, Rettung Revolution 1, Bj. 92, Alti Plus Vario V3, nur kompl., DM 2.000,-. ☎ 0211/5333453 o. 0172/6300878.

Finesse, Bj. 7/95, Check, DM 2.600,-. ☎ 089/4309141 o. 0711/713619.

G-Sport M, Bj. 8/95, DM 2.000,-. ☎ 08243/1621 o. 0172/8204362.

G-Sport M, Bj. 5/95, Check 5/99, DM 2.000,-. ☎ 08322/6728.

Genesis M, weiß/lila, Check neu, 70 - 95 kg, VB DM 1.999,-. ☎ 07432/171649 (ab 18 Uhr).

Katana 47, Bj. 9/92, Check neu 1/97, Gurtzeug CC-Top incl. Rettung Moyes Olympia, Check neu 1/97, GS-Schleppklinik, kompl. DM 2.500,-. ☎ 06257/68248.

Nova Xyon 26, Bj. 9/96, blau/weiß, DM 4.300,- o. ÖS 30.000,-. ☎ 0043/6454-8519 (ab 20 Uhr).

Nova Xyon 26, Bj. 12/95, lila/weiß, DM 2.300,-. ☎ 089/60814232 (dl.), 08093/2986 (priv.).

Nova Xyon 26, Bj. 5/96, blau/weiß, VB DM 3.333,-. ☎ 08821/2658 (pr.) o. 56901 (dl.).

Nova Xyon 26, Bj. 96, DM 2.800,-. ☎ 06421/12345.

Nova Xyon 28, Bj. 96, DM 3.200,-. Oder Tausch geg. Nova Xyon 26. ☎ 08821/58899.

Nova Xyon 28, Bj. 96, weiß/blau, DM 2.800,-. Gurtzeug Montana m. Rettung DM 600,-. ☎ 08821/58899.

P 40/23, Bj. 93, Check, DM 850,-. Mit Gurt u. Rettung, DM 1.300,-. ☎ 07361/79475.

Sting 28, Bj. 12/93, unfallfrei, pink/weiß, Gurtzeug Sting Distance, Rettung Minitec 110, kompl. VB DM 2.600,-. ☎ 08029/1241.

2-3G

Aerologic 47, Bj. 5/93, Gurt, Rettung, DM 2.150,-. ☎ 05121/867378.

Aerologic 47, Bj. 93, Leinen u. Check neu, lila, DM 1.200,-. VB. ☎ 0521/200022, Fax 0521/200021.

Challenger Classic 25, Kauf 6/93, Okt. 95 Check, Zubehör, Rettung Charly, Gurtzeug Flip, Afro Pocket Kombi, GS-Schleppklinik, geg. Gebot. ☎ 07721/23829 (priv.), 07720/21074 (dl.).

Corrado Challenger 25, Bj. 91, pink, Rettung Help SC 120, Sitzgurt, kompl. DM 2.000,-. ☎ 0211/7900610.

Genair 224, Bj. 5/91, Check 11/93, DM 350,-. ☎ 07022/36349.

3

Aero 27, Bj. 91, DM 150,-. ☎ 08841/4671.

Contest 48, Bj. 11/95, DM 1.500,-. Gurtzeug Moskito CX m. RS Pro

Design Help 5400, Bj. 8/96, DM 1.200,-. Rettungssignalgerät Flytec SOS, DM 200,-. 2 Gurtzeug Vonblon Liga 6 DM 150,-. ☎ 089/7554755.

Energy XL, Bj. 8/95, gelb/lila, VB DM 2.000,-. ☎ 08652/3565.

F1-21, Bj. 91, Gurtzeug Pro Comfort, Rettung Charly, Vario, Helm, kompl. DM 1.000,-. ☎ 0731/9717119 (abends).

Genesis L, Bj. 5/96, blau/pink, VB DM 2.900,-. ☎ 06151/58901.

Sector M, Bj. 96, VB DM 2.900,-. ☎ 08376/8474.

Haftungsausschluß!

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

3E

Condor SP 12, Bj. 89, blau/rot, DM 400,-. ☎ 07721/63285.

3G

Flash 51, GS 7/91, grün, VB DM 400,-. ☎ 089/8114102.

Flash 51, Bj. 2/91, pink, VB DM 750,-. ☎ 07351/28476 o. 29413.

3 GH

Sector L, Bj. 2/97, weiß/pink, DM 3.900,-. ☎ 0171/3284187.

Sector L, Bj. 1/97, Sondersegel, VB DM 4.800,-. ☎ 097402/930916 (abends).

Spark M, weiß/rot, DM 4.500,-. ☎ 08024/4484.

Gemischt

Gurtzeuge

Perche Fashion Fly II, Rettung Pro Design SC 20, VB DM 450,-. ☎ 09574/4424.

Charly Penguin f. HG, 185 - 190 cm, gegen Gebot. ☎ 08238/7687.

Montana m. Rettung, DM 600,-. ☎ 08821/58899.

Delta Fly, 195 cm, Bj. 89, Rettung, Bj. 93, VB DM 890,-. ☎ 0711/2590-453 o. 0172/7154575, Fax 0711/2590-161.

Vonblon Liga, Bj. 92, lila/grün, VB DM 150,-. ☎ 089/3615876.

Charly Integral, 178 cm, rot/weiß, Bj. 91, Rettung, Bj. 91, DM 400,-. ☎ 05172/93152.

UP f. HG M2, Gr. S, Bj. 97, DM 500,-. ☎ 07162/45704.

Woody Valley Smoking Race, 165 - 170 cm, VB DM 700,-. Te. 07162/45704.

Airwave Race 2 f. HG, 175 - 185 cm, grau/gelb, Phototasche u. öhnl., 10/96 m. Rettung Sigma, 91, DM 1.100,-. ☎ 089/7243433, Fax 7243796.

Kniehänger Parasail 91, DM 100,-. ☎ 05042/53129.

gebrauchtmarkt

Integralgurt Madreiter HG, 170 - 185 cm, Bj. 96, Rettung, Funk- u. Fototasche etc., VB DM 990,-. ☎ 089/4307090 (abends).

Kellergurt bis 172 cm, m. Rettung VB DM 400,-. ☎ 0241/536166, Fax 532332.

Flip u. Charly Edel, Bj. 89, VB DM 100,-. ☎ 09543/9067.

Apco Contour, Bj. 4/97, evtl. m. Airbag, DM 690,-. Comet Image First Class m. Airbag, Bj. 3/97, VB DM 590,-. ☎ 08642/750.

Integralgurt Sting Soft, 180 - 185 cm, integr. Rettung Columbus 18, VB DM 1.000,-. ☎ 040/479685.

Air Bulle, Bj. 89, DM 50,-. ☎ 07721/63285.

Caddy XC-Gurt, ca. 180 cm, VB DM 990,-. ☎ 07081/8172.

Charly Kangaroo, 178 cm, blau/gold, VB DM 300,-. ☎ 08821/52148 (ab 18.30 Uhr).

Kel-Tec Integralg., passende Schleppkline u. Schirm Aeronautic HG II, DM 500,-. ☎ 0201/488822.

Charly Kangaroo, rot/gelbmetallic, bis 185 cm, VB DM 350,-. ☎ 08021/5602.

Keller Karpen, gelb, VB DM 250,-. ☎ 08021/5602.

Vonblon Diagonal, Bj. 91, VB DM 100,-. ☎ 02522/3994.

Charly Pinguin, Bj. 93, 170 - 175 cm, DM 680,-. ☎ 08857/736.

Vonblon Diagonal, DM 190,-. ☎ 089/6252374.

Keller-Fisch-Gurt, DM 70,-. ☎ 04349/246.

Kniehänger Kurle, rot, VB DM 120,-. ☎ 089/527106.

Sitzgurt Vonblon Integral incl. Rettung, DM 750,-. ☎ 089/6252040.

Sting Shifter f. HG, Gr. 170 - 175, Bj. 11/93, VB DM 590,-. ☎ 07382/93181.

Integralgurt Sky-System, VB DM 700,-. ☎ 08121/41586.

Rettungsgeräte

Dimenione Volo, Rückenprotektor, Doppelkappen-Rettung, VB DM 1.000,-. ☎ 07522/80317.

Charly f. HG, DM 400,-. ☎ 05042/53129.

Firebird RS 2, bis 125 kg, Bj. 97, DM 690,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Perche Columbus RDP 18, Bj. 93, DM 500,-. ☎ 07721/63285.

Charly Second Chance 84, Bj. 90, alle Checks, k. Notauslösung, k. Wasserlandung, DM 380,-. ☎ 06021/54334 (ab 18 Uhr).

Metamorfosi Rettung, 3 Jahre, VB DM 590,-. ☎ 07081/8172.

Minitex, VB DM 550,-. ☎ 07321/43594.

Sigma Minitex 110, VB DM 250,-. ☎ u. Fax 08224/2295.

Parasail IV, Bj. 91, DM 450,-. ☎ 08857/736.

Charly Revolution II, Bj. 93, o. Öffnung, DM 450,-. ☎ u. Fax 04235/8462.

Charly Second Chance 84, k. Notöffnung, DM 300,-. ☎ 089/6252374.

Charly, HG, o. Öffnung, DM 380,-. ☎ u. Fax 0711/859556.

Charly Second Chance 84, Bj. 89, Check neu, VB DM 300,-.

Sigma Minitex 110, Bj. 91, DM 333,-. ☎ 089/7224218 (dl.) o. 655339 (priv. - Clemens).

Charly Second Chance 84, Bj. 91, VB DM 350,-. ☎ 05130/3035 (Claus - ab 18 Uhr).

Kosteletzky für Dekozwecke, VB. ☎ 02234/84650.

RS 2 Firebird, bis 125 kg, Bj. 96, VB DM 650,-. ☎ 089/7854387.

Fluginstrumente

2 x LPC v. Albrecht, VB je DM 199,-. Kompl. DM 350,-. ☎ 089/5380134.

Vario Bräuniger P II, DM 230,-. ☎ 08841/4671.

AV-Competition m. Kugelkopfhaltung, DM 650,-. ☎ 07344/6172.

2 Flugfunkgeräte Icom IC A3E, VB DM 1.600,-. ☎ 089/6124001.

Vario/Höhenm. Bräuniger Classic m. Speedanz., DM 650,-. Geschwindigkeitsmesser analog, Fa. Winter, bis 80 km/h, DM 100,-. ☎ 08857/736.

AV Competition Bräuniger, DM 450,-. 2-M-Funkgerät Alan CT-145 m. Ersatzakkus, DM 300,-. ☎ 08821/58899.

Afro Micropanel 3 m. Barograph, VB DM 850,-. Alto Vario P 2, VB DM 250,-. ☎ 089/6124001.

Funkgeräte Euro Com E 10 Bräuniger, VB DM 290,-. ☎ 08243/1621 o. 0172/8204362.

Bräuniger AV Competition, VB DM 600,-. ☎ 069/5481523.

Funkgeräte 2-m-Band Icom IC-2E, 140 - 150 MHz, Akku, Ladegerät, DM 220,-. Helm-Einbauset, DM 90,-. Yaesu FT-23, 140 - 170 MHz, Akku, Ladegerät, DM 340,-. ☎ 089/78543.

Alto Vario Basis SP, Bräuniger, DM 390,-. Vario DM 180,-. ☎ 089/7854387.

Vario Basis SP, DM 420,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Bräuniger Alto Vario LCD III, DM 300,-. ☎ 0211/7900610.

Vario AV 5000, LCD Rundanzeige, M. Höhenmesser, mech. bis 5000 m auf Montageplatte für Steuerbügel, DM 495,-. ☎ 0721/866563.

Vario Afro Cumulus 3, Vario Flytec 3030. ☎ 08821/4773, Fax 4574.

Bräuniger Alto Vario LCD III f. HG, DM 250,-. ☎ 0711/3161279 (ab 17 Uhr).

Alto Vario PII, VB DM 70,-. 2 Funkgeräte Sommerkamp, TS 2800DX, je DM 250,-. ☎ 0251/7636056.

Bräuniger Vario LCD, VB DM 160,-. ☎ 07081/8172.

CB-Funk Stabo m. CEPT-Zulassung, SH 8000 FM m. Handmic, VB DM 195,-. SC 8040 FM, VB DM 220,-. Teleskopantenne u. BNC-Adapter. ☎ 07031/657954.

Flytec 3010, VB DM 350,-. ☎ u. Fax 08224/2295.

Flytec elektronischer Kompaß, DM 150,-. ☎ 07134/13374 (ab 19 Uhr).

Funkgerät Yaesu FT-411, 2-m-Band v. 140 - 174 MHz, Akku, Ladegerät, DM 500,-. ☎ 089/3599473 o. 38246020.

Vario/Höhenmesser Afro Cumulus 8000, werksüberholt, DM 450,-. ☎ 0041/55/2842687.

Sol 7, Solar-Barograph incl. Software, 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,-. ☎ 089/7224218 (dl.) o. 655339 (priv. - Clemens).

Bräuniger AV SP, VB DM 420,-. ☎ 089/527106.

Sonstiges

Dachträger f. Hochdach, sehr stabil. ☎ 089/8562391.

Kohlefaserhelm Graffiti, DM 100,-. Transportträhre f. HG auf Thuledachträger montiert, DM 300,-. ☎ 05172/93152.

Bräuniger Competition GPS m. GPS Garmin, 45 XL, Halterung Drachenbasis, Speedsensor, Solarzelle, Software, Vario, DM 1.300,-. ☎ 089/7243433, Fax 7243796.

Uvex-Helm, Gr. L, weiß, 400 gr., DM 150,-. Römer-Helm, Gr. XL, blau, DM 40,-. ☎ 07033/45594, Fax 549671.

Integralhelm, Gr. 58 - 60, Modell Gosby, Kevlar, VB DM 200,-. ☎ 08021/5602.

Schutzhülle f. HG aus stab. PE-Folie, 7 m lang, DM 40,-. ☎ 06126/2882.

Harzer GLEITSCHIRM Schule & Shop

Schule & Shop: Bäringer Str. 31 - 38640 Goslar - Tel.: 05321/43737

Hotline: 05322/1415

ohne Prüfungen
Umschulung von HG auf GS oder GS auf HG

Windenschlepp für GS/HG
TANDEM-Schulung GS an der Winde
A-/B-Theorie/Praxis für GS/HG
UL-Theorie/Praxis Motorschirm
Rettungsgeräte für GS/HG packen
incl. Auslösung überprüfen
TOUREN: Südfrankreich 16.-25. 8. 97
Türkei 19. 10.-26. 10. (2. 11. 97)
Silvester in den Dolomiten und/oder Sahara
Bassano 7.-15. 2. 98

Shop auf über 100qm in zentraler Lage Goslars
"Ihre Zeit vergeht bei uns im Fluge"

NOVA



Mitglied im XDF

Tour

... jetzt anmelden für...

- Dolomiten - Südtirol**
13. - 17. Aug. '97 DM 490,-
- Castelluccio**
30. Aug. - 6. Sept. '97 DM 590,-
- Spanische Pyrenäen**
27. Sept. - 4. Okt. '97 DM 990,-

... bei begründetem Verdacht auf Interesse ...

www.adventure-sports.de - e-mail: adventure-sports@T-Online.de
(0.80.42) 94.86 - Fax 48.31 - An der Talstation - 83661 Lenggries



Integralhelm, Kohlefaser, 440 gr., schwarz, Gr. L, DM 140,-. Overall Para Perche 200, Gr. XL, schwarz/grün/weiß, DM 200,-. ☎ 089/6252374.

2 Helme m. Helmsat, VB DM 200,-. ☎ 089/6124001.

Hanwag Fly 2000, Gore-Tex, Gr. 4 1/2, Türkis/violett, DM 150,-. ☎ 0221/5501127.

Fly-Helm, Gr. 54, m. integr. Funk-sprechereinrichtung, DM 120,-. ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719.

Windmesser Pocketwind, VB DM 80,-. ☎ u. Fax 07303/5581 o. 3513.

HG Flamingo I, Bj. 78, m. Parasail-Schirm u. Kniehänger f. Werbezwecke, Sammler o. Museum. ☎ 0212/208756 o. 0171/8104010.

Helm Uvex Kohlefaser, Gr. L, weiß, 400 gr., DM 150,-. Helm Römer, Gr. XL, blau, DM 40,-. ☎ 07033/45594.

2 Fly-Helme m. integr. Funk-sprechereinrichtung à DM 90,-. ☎ 07762/7125.

Steuerbügel Cut, SP 11, Stück DM 70,-. ☎ 07162/45704+.

Gesucht

Gleitschirme

Gleitschirm ab Bj. 90, max. DHV-XL 2, günstig. ☎ 0228/327656 (priv.), 940-1242 (dl.).

Advance Epsilon II. ☎ 06109/23471.

Ninja 27/30 f. Versuche, keine Flugversuche, Zahl DM 50,-. ☎ 0214/68836.

Aspect L, mögl. mit Check. ☎ 02561/3407, Fax 3933.

Hängegleiter

Bullet Cut. ☎ 0821/814498.

Gurtzeuge

Modernen HG-Integralgurt, 193 cm. ☎ 0761/492436 o. 2036183 (öfter versuchen).

GS, 1 bis 2 Jahre alt, bis 300 DM. ☎ 08821/58497.

Madreiter HG-Integralgurt, 175 - 180 cm, Stuba-Karabiner, verstellbare Neigung, VB DM 450,-. ☎ 07145/7544.

Vonblon Liga integral, Bj. 96, Airbag, Rückenprotektor, integr. Rettung Champion 235, VB DM 1.500,-. ☎ 07634/3968.

Fluginstrumente

Flytec 3030 Profesional m. Barograph u. Software, VB DM 950,-. ☎ 07634/3968.

Vario m. Barograph. ☎ 0761/492436 o. 2036183 (öfter versuchen).

Sonstiges

Schleppwinde stationär f. GS-Schlepp. ☎ 04402/4517, Fax 84404.

Tips u. Infos zum Drachenfliegen in Venezuela. Heiko Bucher, Seilerbrückstr. 11a, 85354 Freising.

Damen-Overall, Gr. 40/42. ☎ 09333/1490 (abends).

Für Frau zum Üben 1-2 oder 2er DVH-Schirm. Möglichst günstig. ☎ 09131/206886 (Martin).

Meindl Super Fun, Gr. 42-43, altes Modell, Höhenmesser m. Barograph u. Funkgeräte Kennwood 2 m. ☎ 06253/86805.

Gut erhaltene Gleitschirmausrüstung für ca. 72 kg (Compact, Discus 1000, Philou, Funiac, Epsilon o.ä.), kompl. o. einzeln. ☎ u. Fax 0711/859556.

Wasserdichte Drachenhülle, 5,80 m, Instrumentenhalterung HG, Koch-Drachenklinik. ☎ u. Fax 0711/859556.

Haftungsausschluss!

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

Fliegerfamilie m. 2 Kindern (11 u. 13 Jahre), sucht f. Urlaub 4.8. - 18.8.97 in Kärnten am Ossiacher See, - Nähe Gerlitzen-gleichsinnige Familie. Er GS-Flieger, Solo + Tandem, Rest d. Familie nichtfliegend. ☎ 03476/88960, Fax 889630.

Abrollwinde o. Stationärwinde, mögl. reparaturbedürftig u. mögl. günstig - bis DM 500,-. ☎ 02561/3407, Fax 3933.

Starnberger Gleitschirmflieger (27) sucht Gleichsinnige jeden Alters f. Tagestouren ins Gebirge. ☎ 08151/50245.

Reise(Flug)partner(in) f. sportl. Aktivitäten ges. Bin bis Okt. 97 im Alpenraum, Spanien, Türkei. Gern auch Nichtflieger(innen). Horst Giese, Weyregg 3, A - 4852 Weyregg

Verloren Gestohlen

Sonstiges

Am Sonntag den 30.3.97 wurde in Bassano ein roter VW-Bus aufgebrochen und mein neues Vario gestohlen. Typ: Renschler SOL 7, Serien Nr.: 2848, Wert: DM 1.200,-. ☎ 069/491550.

Wer hat am 19.5.97 in Tannheim am Oststartplatz einen Fotoapparat (Yashika Zoom Tec) gefunden. Auf dem Film sind viele tolle Flugbilder. Bitte melde Dich. ☎ u. Fax 06093/502 (AB).

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,-

Drachensflieger 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

Gewerblich 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 11/73 35 43 79 email Parawing@aol.com http://members.aol.com/parawing/

COMMA. VS-VILLINGEN

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)**

Gleitschirm-Infotag ein voller Erfolg

Mehr als 350 Besucher kamen zur bestens organisierten Infoveranstaltung der Gleitschirm-Freunde Hochwald. Geboten wurden Filme auf einem Großbildschirm, sowie Informationen zu Vereinsgeschehen, Schleppgelände, Flugberge im Saarland und angrenzenden Gebieten, Fragen zur Ausbildung, Förderung der Ausbildung durch den Verein, Weiterbildungsseminare, Wochenendaktivitäten, Anlaufstelle für brandaktuelle Informationen über unser vereinseigenes Infotelefon 06842/53405 und vieles mehr. Kaffee und Kuchen gab's umsonst. Weiterhin wurden insgesamt 5 Tandemflüge unter allen Besuchern verlost.

Viele Einzelflieger aus unserer Umgebung haben die Möglichkeit genutzt, Mitglied in unserem Verein zu werden, um somit an unserem kameradschaftlichen Vereinsleben teilzunehmen, denn bei uns steht das aktive Fliegen im Vordergrund.

Gleitschirm-Freunde Hochwald
Jörg Diemann

Wetter-Info am Startplatz Eisenberg

Am Eisenberg, Startplatz West des DFC Ederbergland Battenberg hat eine Wetterstation ihren Dienst aufgenommen. Die vom DHV geförderte Station erteilt unter der Tel. 06452/8585 die aktuelle Auskunft über Wetter und Wind am Ort. Am Wochenende können vom Startleiter unter der gleichen Telefonnummer weitere Informationen zum Flugbetrieb eingeholt werden. Gastpiloten mit Drachen oder Gleitschirm sind willkommen.

Drachenfliegerclub Ederbergland
Bernd Schade

Jubiläumsschrift

Zum 20-jährigen Bestehen des Drachenflugclubs Loffenau hat der Verein eine sehr interessante Broschüre herausgegeben.

Anekdoten aus den Anfangsjahren der Drachenfliegerei sind ebenso lesenswert wie Informationen über das Fluggebiet und die Wetterstation. »Loff, der Schrecken der Teufelsmühle« erfreut den Leser. Auch der Wettbewerbssport kommt nicht zu kurz. Besonders gerne liest man allerdings den Satz »Gäste, na klar«. Leider ist es nicht überall so, aber beim DCL sind Gastflieger gerne gesehen. Daß diese gern gesehenen Flieger allerdings unbedingt Gestänge in ihrem Fluggerät haben müssen, ist der einzige bittere Tropfen - Gleitschirmstarts sind nicht erlaubt.



Hier überreicht Vorsitzender Burkhard Schulte dem Ortsvorsteher und passivem Mitglied Willi Judith als kleines Dankeschön für seine Unterstützung einen Holz-Aktenkoffer, naturverbunden wie Drachenflieger eben sind.

Drachenfliegervorstand unverändert

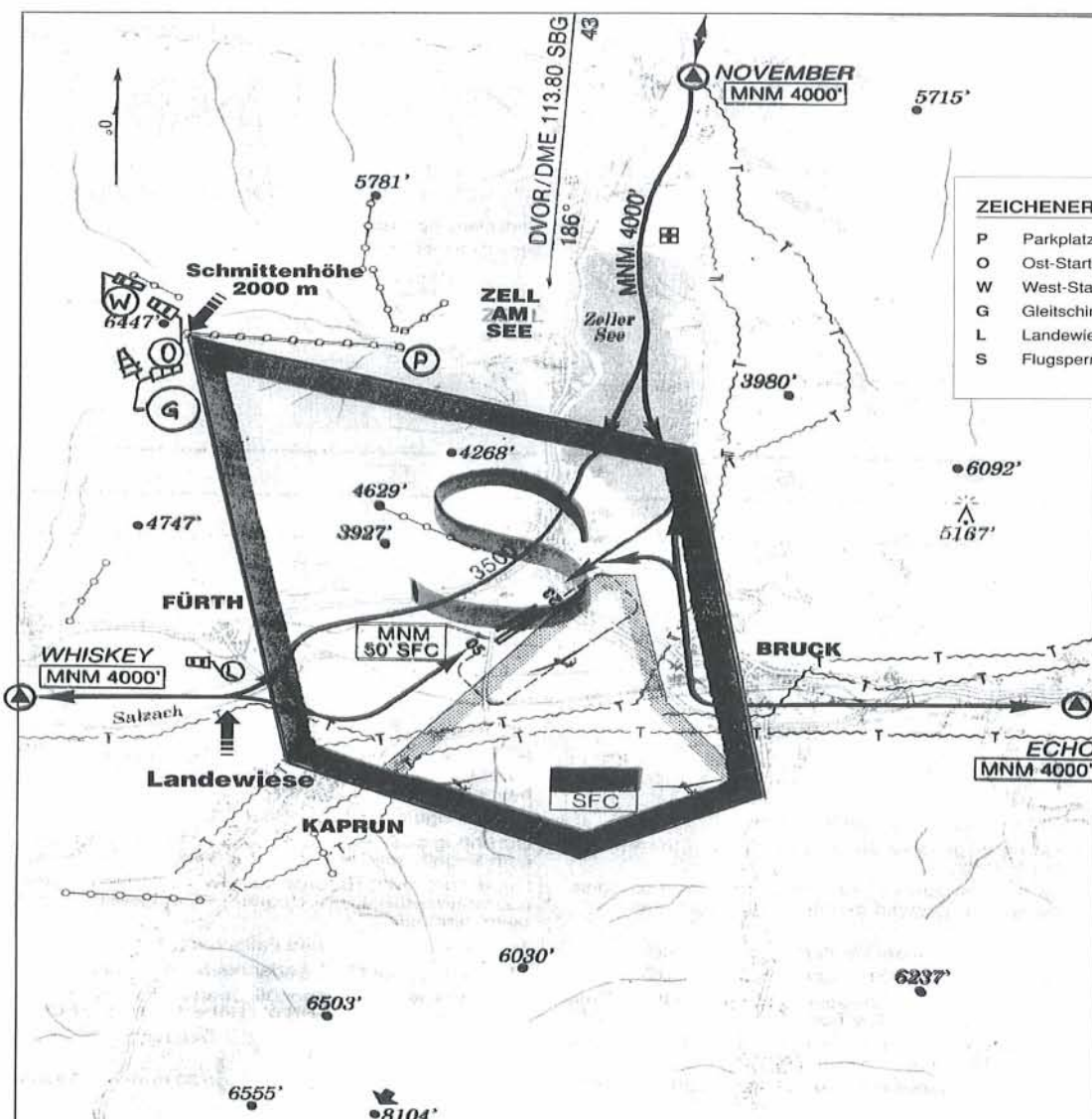
Großer Drachenfliegersport kommt in diesem Jahr ins Sauerland. An allen Geländen des Drachenfliegerclub West in Olsberg-Elpe können dann die bunten Vögel gesehen werden. Diese Ankündigung wurde neben der allgemeinen Tagungsordnung auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung in Elpe gemacht. Der Verein ist auf fast 120 Mitglieder angewachsen, die trotz teilweise langer Anfahrtswege zahlreich in der Elper Halle erschienen sind. Die Wahlen bestätigen alle im Amt tätigen Personen.

Drachenfliegerclub West
Burkhard Schulte

Vorstand bestätigt

Der inzwischen auf 70 Mitglieder angewachsene Gleitschirm- und Drachenflug e.V. »Die Remstaler« wählten wieder den Vereinsvorstand Lothar Schweizer aus Weinstadt-Großheppach zum 1. Vorsitzenden, Armin Zimmerle aus Weinstadt-Großheppach zum Kassenwart, Luise Christmann aus Winterbach zur Schriftführerin, Reiner Braun aus Weinstadt-Beutelsbach zum Sportreferenten und Wolfgang Deuschle aus Weinstadt Beutelsbach zum Pressereferenten. In die Vorstandschaft wurde aus aktuellem Anlaß der neu einzurichtende Posten des Winden-, Gelände- und Gerätewartes mit aufgenommen. In dieses Amt wurde von den Mitgliedern Heinz Strotbek aus Kaisersbach gewählt.

Gleitschirm- und Drachenflug Die Remstaler
Wolfgang Deuschle



Flugregelung Zell am See - Schmittenhöhe

Aufgrund der hohen Flugfrequenz sind einige Regelungen für einen gesicherten Flugbetrieb unerlässlich.

Die Piloten werden dringend um deren Einhaltung ersucht.

- Die Benützung des Start- und Landeplatzes ist zwingend vorgeschrieben und nur nach Entrichtung der Fluggeländegebühr gestattet.

- Die Landewiese befindet sich direkt an der Landesstraße zwischen Fürth und Kaprun gegenüber dem Gasthof Schett (Fliebertreff).

- Flüge sind nur mit entsprechend gültiger Flugberechtigung, Flughaftpflichtversicherung, Helm und Rettungsschirm erlaubt.

- Den Anordnungen der Seilbahnbediensteten und der Funktionäre des Para- und Deltafliegerclubs Ikarus ist unbedingt Folge zu leisten.

- Schulungs-, Ausbildungs- und Tandemflüge sowie die

Durchführung von Wettbewerben sind untersagt.

- Das auf der Karte eingezeichnete Sperrgebiet des Flugplatzes Zell am See reicht bis in eine Höhe von 5.000 ft MSL.

- Das Einfliegen und insbesondere das Landen in diesem Gebiet sind strengstens untersagt.

- Das Abbauen der Fluggeräte hat sofort nach der Landung am äußersten Rand des Landeplatzes zu erfolgen.

- Bei Außenlandungen ist unbedingt Kontakt mit dem Grundstückseigentümer aufzunehmen.

Mit dem Entrichten der Fluggeländegebühr erklärt der Pilot sich mit den oben angeführten Bedingungen einverstanden.

- Piloten, welche die oben angeführten Bedingungen und die allgemein gültigen Vorschriften nicht einhalten, werden bei der örtlichen Gendarmerie und beim Bundesamt für Zivilluftfahrt angezeigt.

- Die Benützung des Fluggeländes erfolgt auf eigene Gefahr!

Ikarus Para- und Drachenfliegerclub
Saalfelden/Zell am See

Piloten und Downhiller Hand in Hand

Zum ersten Mal in seiner noch jungen Vereinsgeschichte veranstaltete der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub (DGC) Siebengebirge den Kombinationswettbewerb Fly und Bike.

Austragungsort war Roßbach im Wiedtal. Zündender Funke für den Wettbewerb: die beiden jungen Sportarten Downhill und Gleitschirmfliegen einmal gemeinsam der Öffentlichkeit zu präsentieren. Zusammen mit dem RSC Eifelland Mayen organisierte der DGC den neuartigen Team-Wettbewerb. Vereine und Interessierte aus der gesamten Republik

konnten am Fly und Bike teilnehmen.

Jeweils ein Downhiller und ein Pilot bildeten ein Team. Start für beide Sportler war am Naturstartplatz für Drachen- und Gleitschirmflieger auf dem Finkenberg bei Roßbach. Landeplatz und Zielankunft hatten die Organisatoren beim Roßbacher

Campingplatz eingerichtet. Flieger und Downhiller führten jeweils einen getrennten Wettbewerb durch. Danach wurden die Teams ausgelost. Der Durchschnitt aus den beiden Einzelplatzierungen ergab die Mannschaftswertung.

Beim Team-Wettbewerb konnten Jochen Brodbeck und Christian Lemmerz die Mannschaftswertung für sich entscheiden.

Christian Lemmerz, Deutscher Downhill-Vizemeister, führte mit 2,11 Minuten auch die Fahrerwertung an. Sebastian Plag (2,24 Minuten) und Florian Menzen (2,29 Minuten) folgten auf den Plätzen zwei und drei.

Gleitschirm-Fluglehrer Jochen Brodbeck aus Bamberg belegte unter den Piloten den vierten Rang. Hier konnte sich der Spraitbacher Roland Kappel mit einem souveränen Punktepolster an die Spitze setzen. In der Pilotenwertung konnten sich Markus Bleyer aus Neu-Isenburg auf Rang zwei und Steffen Froitzheim aus Hilden auf Rang drei platzieren.

Selbstverständlich fuhren die Teilnehmer nicht mit leeren Händen nach Hause. Die Neuwieder Firma Tretlager hatte Downhill-Bekleidung, Flugsport Plag Oakley-Brillen und die Firma Dictaphon Pokale gestiftet.

»Einer Wiederholung des Wettbewerbs steht nichts im

Wege«, freute sich DGC-Vorsitzender Edmund Plag über die gute Resonanz aus beiden Sportlerlagern und die zahlreichen Zuschauer.

An jedem zweiten Freitag eines Monats trifft sich der Verein in geselliger Runde, meist im Hotel »Strand-Cafe« in Roßbach. Gäste sind bei den Treffen gerne gesehen. Aktuelle Flug-Infos können Interessierte über das Info-Telefon 02638/94376 abhören. Für weitere Fragen steht Edmund Plag, 02638/94337, gerne zur Verfügung. Nächster Flug-Wettbewerb des DGC ist der Wiedtal-Cup von Freitag, 5. bis Sonntag, 7. September.

Drachen- Gleitschirmclub Siebengebirge
Markus Scheid

Fluggebietsinformation Jenzig

Leider ist in der Fluggebieteübersicht in Fly & Glide Nr. 4/97 in Bezug auf unser Fluggelände »Jenzig« Unzutreffendes veröffentlicht worden. Unvernünftige Piloten haben diese Darstellung benutzt, um entgegen allen Verkehrsregeln gesperrte Zufahrten zu durchfahren. Dadurch ist es zu schwierigen Konfrontationen mit Mitnutzern (dem ansässigen Wirtshaus) des Jenzig gekommen, die die Weiterexistenz des Fluggebietes gefährden. Weder wir (der DFC Jena) noch Fly & Glide oder einzelne Piloten können Verkehrsregeln außer Kraft setzen.

1. Eine Auffahrt zum Startplatz ist grundsätzlich nicht möglich. Für Hängegleiterpiloten sind 6 Vereinsfahrzeuge registriert und mit einer Sondergenehmigung ausgestattet. GS-Piloten haben statt dessen einen ca. 25-min Fußmarsch vorzunehmen.
 2. Der Jenzig ist ein schwieriges, ohne Einweisung nicht zu befliegendes Gelände.
 3. Zwischen Start- und Landeplatz ist eine Hochspannungsleitung zu überqueren.
 4. Vor dem Start ist daher in jedem Fall ein Vereinspilot oder der Vereinssitz in Jena (Zwätzengasse 13) zu kontaktieren.
 5. Verstöße gegen die StVO werden vom Vorstand den zuständigen Ordnungsbehörden angezeigt.
 6. Bei weiteren Verstößen wird der Jenzig für Gastpiloten gesperrt.
- Wir sind Gastpiloten gegenüber grundsätzlich positiv eingestellt, haben aber vor allem auch die Interessen unserer Vereinspiloten zu berücksichtigen.

Drachenfliegerclub Jena
Sascha Schlösser





Aktives Jahresprogramm

Die Sindelfinger Drachen- und Gleitschirmflieger geben auch 1997 wieder eine sehr informative Broschüre mit ihrem Jahresprogramm heraus. Von wichtigen Telefonnummern bis zu Geländebeschreibungen von Ausfahrtszielen, von Vorflugregeln bis zu Thermiktips reicht der Bogen. Der sehr aktive Club hat 1997 eine Menge Reiseziele und Termine. Näheres erfährt man von Hans Artmann, Tel. 07159/42885 oder 07034/60435.



Fluggelände gekauft

Gleichzeitig mit der Zulassung nach § 25 des LuftVG kaufte die Hot Sport Hessische Gleitschirmschule kürzlich das Gleitschirmübungsgelände am Burghang der Burg Ronneburg. Die Ronneburg liegt 20 km östlich der Stadtgrenze von Frankfurt nahe Hanau. Das Gelände ist nach Norden ausgerichtete und hat ca. 50 m Höhenunterschied. Sogenannte Aufziewiesen rund um die Burg lassen Training nahezu bei jeder Windrichtung zu. Der »Freifliegerrekord« wurde 1996 auf 3 Stunden 15 Minuten geschraubt.

Da Tierzüchter diese attraktiven Burgwiesen zu Zucht- und Ausstellungszwecken nutzen wollten, mußte das Gelände gekauft werden, sonst wäre es mit Gleitschirmfliegen vorbei gewesen.

Obwohl die Hangkante nur 200 m breit ist und gleichzeitig je nach Wetter nur maximal 8 »Soarer« verträgt, sollen Gäste nicht nach Hause geschickt werden. Wochentags ist jeder willkommen, der vorher am Eingang des Burgmuseums eine Tageskarte für 10 DM gelöst hat, mindestens den beschränkten Luftfahrerschein und einen Versicherungsnachweis besitzt und die sonstigen Bedingungen der FBO erfüllt. An Wochenenden u. Feiertagen entscheidet bei viel Betrieb ein Startleiter im Zweifelsfall über stundenweise Zulassung. »Natürlich stehen die Gastgebühren in keiner Relation zu den Investitionen« so Günther Gerkau, »aber es macht einfach Spaß mit den Leuten. Fast alle entrichten gerne ihren Obolus, weil sie dankbar sind, daß auch wir Gleitschirmflieger mal gegenüber stärkeren Interessen gewonnen haben, zumindest bis jetzt!«

Nähere Info unter Tel. 06421/12345 oder Fax 77455, Breslauer Straße 12, 35096 Niederweimar bei Marburg.

Hot Sport, Sport-/Gleitschirmschule
Günther Gerkau

Windsack zum Lesen

Mit einer Auflage von 500 Stück ist jetzt die 5. Ausgabe der Vereinszeitschrift »Der Windsack« erschienen. Die Zeitschrift umfaßt einen interessanten Bogen von Berichten über Gleitschirmreisen, Packen von Rettungsgeräten, Flug-erlebnissen, Streckenflugtips bis zum Sommerprogramm des Clubs. Interessenten erhalten das Heft gegen Einsendung von 3 DM in Briefmarken (fürs Rückporto) an Gleitschirm- und Drachenflug »Die Remstaler«, Pressereferat, c/o Wolfgang Deuschle, Karl-Baisch-Straße 14, 71384 Weinstadt.

Großes Fliegerfest

Einer der aktivsten Gleitschirmclubs Südtirols, der Parapendio Club Gherdeina, feiert sein zehnjähriges Bestehen mit einem 3-tägigen Flugfest am 8., 9. u. 10. August. Die Mitglieder des Grödnertal Fliegerclubs sind nicht nur im Flugsport äußerst erfolgreich, auch im Feiern sind sie Spitzenklasse.

Parapendio Club Gherdeina

Generationswechsel

Auf der Jahreshauptversammlung am 20.4.97 in Reichweiler wurde der gesamte Vorstand des DFC Saar neu gewählt. Der bisherige Vorstand trat nach langjähriger erfolgreicher und harmonischer Arbeit geschlossen zurück und machte Platz für die nächste Generation. Einstimmig gewählt wurden

Karl Hechl, 1. Vorsitzender; Wilfried »Willy« Rapp, 2. Vorsitzender; Jörg »Chico« Gregorius, Schriftführer; Astrid Ullrich, Kassiererin; Elisabeth Höhn, Christoph König, Matthias Faust, Beisitzer/innen.

Auf den neuen Vorstand warten zahlreiche Aufgaben, die das Team gutgelaunt und energisch angehen will.

Drachenflugclub Saar
Bernhard Schiestel



Engagement für den Naturschutz

Beim Drachen- und Gleitschirmclub Mosel Falken« (aus Fusion DFC Mittelmose und Deltaclub Falke Idar-Oberstein entstanden) stand nicht der Flugsport, sondern der Naturschutz im Vordergrund.

Da der Startplatz Erden an einem öffentlichen Parkplatz liegt, war er durch sorglose Mitmenschen stark durch Müll verunreinigt.

Rund 30 Vereinsmitglieder haben das unwegsame Gelände von Hausmüll, Autoreifen, Altölkannen, alten Kühlschränken und Batterien befreit. Ein Abfallcontainer mußte organisiert und per Lkw auf Kosten des Vereins zur Sondermülldeponie Sehlern transportiert werden.

Mit diesem Arbeitseinsatz

für den Naturschutz sollte nach den langwierigen Verhandlungen mit der Naturschutzbehörde im Rahmen der Geländezulassung dokumentiert werden, daß der Club ein Interesse an einer intakten Natur im Landschaftsschutzgebiet Mosel hat.

Mosel Falken
Michael Müller

Fliegerfest des DFC Ederbergland

Vor 20 Jahren flogen die ersten kühnen Piloten vom Eisenberg ins Edertal. Im Laufe der Jahre gab es Wettbewerbe und Veranstaltungen, die viele Drachenflierer und Zuschauer aus dem gesamten Bundesgebiet (insbesondere auch aus Berlin) immer wieder nach Battenberg kommen ließen. Wir wollen die alte Tradition wiederbeleben und laden alle, die früher am Eisenberg geflogen sind und natürlich auch all die, die den Eisenberg gerne kennenlernen möchten, am 30. und 31.8.1997 zu einem Fliegerfest nach Battenberg ein. Inzwischen wird auch am Eisenberg Gleitschirm geflogen, so daß auch die Gleitschirmpiloten angesprochen sind. Ein Drachen- und Gleitschirm-Ziellandewettbewerb sowie Schlepps aus der Winde sind geplant. Für die »Fußgänger« gibt es eine besondere Attraktion: Das Drachenfliegen an einem Kran soll den Mutigen einen Eindruck des Fliegens mit dem Drachen vermitteln. Am Samstagabend können im Rahmen eines Festes Erinnerungen an alte Zeiten bzw. neue Erfahrungen ausgetauscht werden. Übernachtungsmöglichkeiten gibt es für Camper im Zelt oder Wohnmobil oder in einem Gasthof oder Hotel am Ort. Anmeldungen an Ernst Wetter 06452/8484 und Bernd Schade 06424/964000.

Drachenfliererclub Ederbergland
Bernd Schade

Anzeige



Eine Woche Fliegen in Fluggebieten der Sierra de Gador. Hangsoaring mit Blick auf das Meer und bei guter Thermik sind Streckenflüge ein Genuß. Großzügige Start- und Landeplätze lassen für alle Flieger optimales Starten und Landen zu. Fiestas in Bodegas, Grillparties und Top-Betreuung lassen Ihren Urlaub zum Erlebnis werden.

SIERRA DE GADOR
CASTALA - ALICUN
AQUADULCE

Inklusive Flugtransfer von/zum Flughafen Almeria, Transport von/zu den Startplätzen und ganztägiger Betreuung. Funkgeräte sind empfehlenswert.

Termine für 1997 10. 9. 97 bis 17. 9. 97 und 17.9. 97 bis 24. 9. 97
Übernachtung in 2- und 4-Bett-App.
1 Woche ohne Flug 549,- DM / Flug direkt buchen ca. 530,- DM

INFO - Telefon 0 61 51 / 2 36 38 • Fax 0 61 51 / 2 39 17



Fallschirmspringen

Tandemsprünge - Ausbildung
Freifallschnuppersprünge
Mai - September in Leutkirch/Allgäu
Oktober - April in Südspanien

Sonderkonditionen für
Gleitschirmpiloten

NUGGETS Fallschirmsport Flugplatz Unterzell
88299 Leutkirch Tel: 07561-70021 Fax: 07561-70022



Fliegen mit anderen

Es ist beim Fliegen wie beim Autofahren. Nicht die bestandene Prüfung, sondern die Erfahrung danach bringen dem Schüler letztendlich die Sicherheit. Ist man erst einmal ganz auf sich gestellt, kommt man in Situationen die früher mit dem Lehrer so nicht geschehen wären. D.h. man kommt unter Umständen in Situationen mit denen man nicht fertig wird und auch keiner da ist, der helfen könnte.

Auch ich habe als Pilotin dies schon am eigenen Leib erfahren. Was mich damals rettete war, daß ich mich erinnerte was erfahrene Piloten in dieser Situation gemacht und mir erzählt haben. Es war nur diese eine Chance der Erinnerung die ich hatte, sie ergriff und sicher auf dem Boden landete. Es ist wichtig für junge Piloten, daß sie sich mit erfahrenen zusammentun um zu lernen, was man in welcher Situation noch machen kann.

Ich würde einem anderen Schüler aus eigener Erfahrung raten, sich nicht zu einem Wochenendkurs oder einem Schnellkurs hinreißen zu lassen. Nach erfolgreicher Prüfung steht man womöglich allein zwischen all den anderen, fremden Piloten da. Hat weder die Erfahrung noch die Routine eines guten Piloten um zu erkennen, ob die gegebene Situation seinen Kenntnissen entspricht. Gehört man aber zu einer Gruppe, so hat man die Möglichkeit zu fragen, ohne sich zu blamieren. Auch ist schnelle Hilfe bei einem Kameraden selbstverständlicher als bei einem Einzeljäger, wo man im Notfall noch nicht einmal weiß, ob der Pilot die Situation im Griff hat, woher er kommt oder ob er auf Strecke gehen wollte.

Mein Mann fliegt seit über 10 Jahren. Trotzdem haben wir ein lockeres Verhältnis zu unserem Fluglehrer und nehmen mindestens einmal im Jahr an Gemeinschaftsaktivitäten teil. Es hat sich schon ein fester Kern gebildet mit Leuten die so unterschiedlich sind und doch so vieles Gemeinsames miteinander haben.

Im Sommer 1996 waren wir z.B. auf Flugsafari in der Gegend von St. Pierre de Chartreuse (Grenoble). Es haben sich viele Piloten eingefunden. Am vorletzten Tag war ein Pokalfliegen. Aufgabe war z.B. zu zeigen, wie man eine Abstiegshilfe beherrscht und dann die Punktlandung. Erfreulich ist, daß nicht nur die routinierten Piloten auf den Punkt gekommen sind, auch die Anfänger waren nahe dran. Die Sieger dieses Pokalfliegens waren dann wie folgt: 1. Platz Lorenz Datz, 2. Platz Uwe Sommer, 3. Platz Michael Eitrich, 4. Platz Rainer Waiblen, 5. Platz Oswin Holder.

Für die Außenlandung total gabs Zitrone am Schnürchen und evtl. Maisfeld-Kamikaze-Piloten erhalten den reifen Maiskolben am Strick.

Für das Bodenpersonal, Frauen und Kinder gibt's einen Sonderkurs entweder in Geschirrspülen oder »Radieschenschnitt Spezial« vom Lehrer persönlich angeleitet. Wichtig ist eben, daß die Familie auch eine Chance hat, am

Flieger- und Campingleben teilzunehmen.

Auch die Aufsicht von Kleinkindern ist gewährleistet. Es genügt z.B. in diesem Sommer die Fahrzeugtüren offenzulassen und Gummibärchen griffbereit zu halten.

So konnte unser Neffe Cedric Eitrich (2 Jahre) sich durch sämtliche Funktionen der Fahrzeugamaturen und Gummibärchentüten durchtesten. Ergebnis: Stundenlange Ruhe. Ansonsten sind ja genug Freunde dagewesen, die den Kleinen beaufsichtigten. Wir haben also nicht nur Spaß am Fliegen, sondern auch die wertvolle Erfahrung und Unterstützung von unserem Lehrer und vor allem von den anderen Piloten. Eigentlich ist das schon so etwas ähnliches wie eine weitere Schulung - nur mit dem Unterschied, daß es freiwillig ist und mehr Freude macht.

So ein Sommer - ja von dem kann man den ganzen Winter träumen. Es gibt nichts schöneres als eine Tasse Glühwein, Fliegermagazine und Urlaubsfotos auf dem Sofa eingekuschelt zu genießen.

Marja Eitrich

1. Paraflly-Club-Schwaben im Internet

Seit Mitte April ist nun auch der 1. Paraflly-Club-Schwaben im Internet zu finden. Die Adresse seiner Homepage lautet <http://ourworld.compuserve.com/homepages/paraflly>. Dort findet man alle Informationen

über den 1. PCS, aber auch über das Gleitschirmfliegen allgemein.

Aus dem Inhalt: Wir über uns (eine Kurzvorstellung) - Unser Sport (was man über das Gleitschirmfliegen wissen sollte: Technik, Schulung, Verband) -

Aktuelles (letzte Meldung, PCS Terminkalender) - Gebraucht-

markt - Fotoarchiv (unsere schönsten Bilder) - Videoclip - Adressen (Vorstand, Schirmpacken, DHV) - Links - E-Mail.

Clubmitglied Martin Kaufmann hat diese Präsentation entworfen, zusammengestellt und humorvoll mit Bildern ausgestattet. Er wird sie laufend auf dem neuesten Stand halten. Die »Links« erlauben u.a. einen Blick auf das Wettergeschehen und sind deshalb für die kurzfristige Planung von Ausfahrten besonders interessant.

Die E-Mail-Adresse ist: paraflly@compuserve.com.

Martin Kaufmann und der 1. PCS freuen sich auf Nachrichten und Stellungnahmen zur Homepage.



1. Paraflly-Club-Schwaben
Wolfgang von Brunn



Von links nach rechts: Jutta und Charly, Stefan und Helmut, Bernd und Andreas

Delta-Ski-Cup

Teamgeist - das war der Grundgedanke bei diesem Wettbewerb. Daher werden aus den anwesenden Piloten 2er-Teams gebildet, immer ein erfahrener Pilot und ein Delta-Ski-Neuling.

Das Wetter war gut, der Schnee auch, und so konnte am letzten März-Wochenende der Wettbewerb gestartet werden. Trotz allgemein sinkender Teilnehmerzahlen begaben sich 13 2er-Teams zum ersten Durchgang des Skifahrens. Dieser wurde als Seilrennen ausgetragen, das heißt beide Piloten fahren einen Riesentorlauf, zusammengebunden an einem Seil. Im zweiten Durchgang konnte jeder einzeln zeigen, was er drauf hatte.

Das Team Charly Schmaderer mit Jutta Fürsattel flog, was das Zeug hielt und gewann die Flugwertung überlegen. Bei der abendlichen Siegesfeier stellte sich aber heraus, daß diesmal das Skifahren so viele Punkte eingebracht hatte, daß sie sich knapp geschlagen geben mußten.

Ergebnis: 1. Stefan Stehle und Helmut Knieler, 2. Charly Schmaderer und Jutta Fürsattel, 3. Andreas Stehle und Bernd Baier.

An den fröhlichen Gesichtern sieht man, daß nächstes Jahr alle wiederkommen wollen

Charly Schmaderer
Augsburger Drachenflieger



Fliegen in Florida

2180 m über Disney World in Orlando/Florida: Ein bißchen kühl hier oben, aber kein Vergleich mit den Temperaturen zu Ostern in Bassano/Italien. Auch die Thermik war nicht mit Bassano zu vergleichen. Während man am Alpensüdrand froh war, wenn man sich beim vorherrschenden Nordwind nicht überschlug oder nicht erfror, war hier im sonnigen Florida alles anders.

Zwei Tage nach Ostern flog ich zu »Sun and Fun« nach Florida und schaute wie jedes Jahr bei Malcolm auf der Wallaby Flying Ranch vorbei.

Die Leihgeräte sind hier meistens aufgebaut und »angeflockt« wie auf einer Pferderanch. man braucht sich eigentlich nur einen Drachen auszusuchen und diesen auf einen Startwagen zu heben. Immer sind freundliche Mitmenschen da, die einem dabei helfen. Dann legt man das mitgebrachte Gurtzeug an (es gibt auch welche zu leihen), hängt sich in das Gerät und schon rollt das Schleppgerät an. Irgendwie, besonders wenn man am späten Nachmittag startet, steht über der Ranch immer der Hausbart. Ein Schlepp um diese Uhrzeit dauert mit dem Moyes Dragonfly höchstens 3 bis 5 Minuten. Der Schlepp-Pilot dreht das Gespann richtig in die Thermik ein und nach 2 bis 3 Kreisen gibt er das Zeichen zum Ausklinken. Man dreht einfach weiter und liest am Vario 3 bis 4 m Steigen ab.

Wenn man auf der Wallaby Ranch fliegt, sollte man allerdings UL-Schlepp-Erfahrung besitzen, um gleich in die Luft zu kommen. Man wird aber auch jederzeit in den UL-Schlepp (auch mit Doppelsitzer) eingewiesen. Auf der Wallaby Ranch fliegen viele Piloten, die noch nie in ihrem Leben einen Berg gesehen oder einen Fußstart absolviert haben.

Die Wallaby Ranch liegt nur wenige Meilen von den Hauptattraktionen in Florida entfernt. Infos oder UL-Schlepp-Vorbereitung bei Charly Schmaderer, Beinhofer Straße 1, 81247 München, Tel. 089/8144335;

Wallaby Ranch, The Hang Gliding Resort, 1805 Dean Still Road, Davenport, FL 33837-9358, Tel. u. Fax (941) 424-0070, web Site: <http://www.wallaby.com>

Charly Schmaderer



Mit dem Schnäppchen - Angebot richtig preiswert in den Tod

Im Sommerurlaub 1996 führte unser Weg unter anderem auch nach Slowenien. Das Land und die Leute faszinierten uns, denn was uns die Natur rund um den Stol (bekannter Flugberg in Slowenien) bot, war einfach überwältigend. Nach unserer Ankunft am Campingplatz hat es dann auch nicht lange gedauert, bis wir einen Deutschen getroffen haben, der in dieser Region lebt und sich ein paar Mark dazu verdient, indem er Gleitschirmflieger über die lokale Wettersituation informiert und sich und seinen Geländewagen als Para-Taxi zur Verfügung stellt. Er ist selbst Gleitschirm-Pilot, kennt die Gegend wie seine Westentasche, macht Landeplatzeinweisungen und bringt die Piloten zu den besten Startplätzen. Leider war es am nächsten Morgen regnerisch und nicht fliegbar. Dadurch hatten wir genügend Zeit für »Fliegergespräche«. Auf seine Frage was ich denn für einen Schirm fliege, antwortete ich: »Einen 4 Jahre alten Apache 1.« »Kauf Dir doch einen moderneren Schirm mit einer höheren Leistung.« »Dazu habe ich leider nicht das nötige Kleingeld.« »Sei doch nicht so einfältig! Junge, kauf Dir hier in Slowenien ne neue Kiste, denn hier zahlst du mal halb soviel wie in Deutschland!«

Inspiziert von dem Gedanken, Geld zu sparen, notierte ich mir die Anschrift eines Herstellers, der seinen Betrieb etwa 2 Stunden von dort haben sollte. Kurz nach unserer Ankunft bei dieser Firma stellte sich auch bald heraus, daß die mir versprochenen Preise sich nicht realisieren ließen, aber er hätte einen günstigen gebrauchten 55er Aerologic. Nun begann das Hadern mit mir selbst. Der Schirm war ca. 1 Jahr alt und hatte etwa 40 bis 50 Flüge drauf. Ich stellte die Frage nach dem Gütesiegel. Herr S. erklärte mir, daß der Schirm absolut identisch sei mit den Modellen vom deutschen Markt und es mit dem Gütesiegel kein Problem gäbe, er könne dies für 200 DM erledigen. Das Gerät sei komplett gecheckt und in Ordnung. Es schien alles perfekt zu sein. Wir haben die letzten Kohlen zusammengekratzt und den Schirm für 1000 DM ohne Plakette gekauft. Dann der erste Flug: Es waren ruhige Bedingungen und das Teil segelte richtig toll - welcher Unterschied. Ich war glücklich und überzeugt davon, einen guten Kauf getätigt zu haben.

In den darauf folgenden Wochen habe ich mit vielen Leuten über meinen Glückskauf gesprochen und es herrschte einstimmig der Tenor: »Für das Geld hätte ich den auch genommen, denn da machst Du ja nichts kaputt!« Frühjahr 1997. Ich habe ca. 20 Flüge mit dem Aerologic hinter mich

gebracht, ohne aber auch jemals in eine brenzlige Situation gekommen zu sein und ohne Extremflugfigur. Ich lernte um die Osterzeit, in der Nähe von Brixen, Helmut Spindler von der Fa. GSSM kennen. Voller Stolz erzählte ich Helmut von meinem günstigen Kauf in Slowenien. Desweiteren erzählte ich, daß mein Schirm kein Gütesiegel hat, ich aber trotzdem gerne so was wie einen Check durchführen lassen wollte. Helmut erklärte sich bereit, den Schirm etwas genauer unter die Lupe zu nehmen. Helmut packte dort den Schirm aus und montierte die Tragegurte auf den Belastungsprüfstand mit 25 kg Gegengewicht. Danach erklärte er mir, daß der Schirm noch mit ganz alten Kevlar Leinen bestückt sei und ich nun gut aufpassen solle. Mit der rechten Hand griff er nach einer Leine, erhöhte langsam die Belastung. Plötzlich machte es einen Knall und die Leine ist mitten in der Schlaufe gerissen. Langsam verlor ich meine sonst üblicherweise rosige Farbe im Gesicht. Mein Herz klopfte wie wild und ich brachte keinen Ton über meine Lippen. Helmut sagte nun mit ruhiger Stimme zu mir, daß es sich nicht um einen Zufall handelt, sondern daß sich dieser Effekt bei allen Leinen einstellen würde. Ich habe Helmut aufgefordert, weiterzumachen. Diesmal ergriff er eine A-Leine, welche immerhin einer etwas höheren Belastung standhielt und dann erst riß. Aber leider riß nicht nur die Leine, sondern auch an am Untersegel ist die Kappe entlang den Nähten teilweise bis zu 18 cm eingerissen. Bei den weiteren Leinen sind sogar die Aufhängeschlaufen ausgerissen. Ich stand da wie angewurzelt. Meine Gesichtsfarbe wechselte erneut, diesmal von fadem Grau in ein richtig blutleeres Weiß. Helmut erläuterte mir, daß es bei einer extremen Belastung wie der Steilspirale oder das plötzliche Freigeben der Leinen nach einem B-Stall, ein Reißverschlußartiges Ausleinen zur Folge gehabt hätte. Auf meinen damaligen Gefühlszustand brauche ich wirklich nicht mehr näher eingehen. Ich packte den »Müll« zusammen, bedankte mich bei Helmut und fuhr wie in Trance nach Hause. Immer wieder lief es wie ein Film vor meinen Augen ab, was alles hätte passieren können!

Nachdem ich mich wieder beruhigt hatte, ist mir so richtig klar geworden, wie wichtig das Gütesiegel und die sich wiederholenden Checks sind. Auch wenn die Ausrüstungen in Deutschland etwas teurer sind, so hat dies durchaus seine Berechtigung, denn der Kunde erhält geprüfte Sicherheit. Nach meinem Erlebnis kann ich wirklich jeden Piloten davor warnen, irgend ein Sonderangebot im Ausland mitzunehmen.

Peter Liebezeit



Zusammenarbeit mit der DLRG

Die Weiterbildung sollte nicht nur auf das Fluggerät und die Aktivitäten in der Luft begrenzt sein. Aus diesem Grund führte der Drachen- und Gleitsegel-Verein Göttingen in der flugarmen Zeit in Zusammenarbeit mit der DLRG in Göttingen einen Kurs durch, bei dem Herz-Lungen-Wiederbelebungsmaßnahmen (HLW) demonstriert und geübt wurden. Die Leitung hatte Jens Germershausen, ein aktiver DLRG-Rettungsschwimmer, der den Teilnehmern nicht nur das theoretisch Grundwissen sondern auch die praktischen Grundlagen vermittelte. Die Teilnehmer übten nach dem theoretischen Teil an lebensechten Puppen, die im inneren über Computeraufzeichnungsgeräte verfügten. Aufgrund der von diesen Geräten vorgenommenen Analysen war eine Kontrolle der Übungen und die praxisgerechte Gestaltung der Durchführungen gegeben.

Die praxisnahen Übungen vermittelten den Teilnehmern Erfahrungen im Umgang mit lebensechten Situationen. Alle Teilnehmer waren nach Abschluß des Kurses der einhelligen Auffassung, daß derartige Übungen nicht nur für Flieger eine Notwendigkeit darstellen sollten, sondern auch für alle übrigen Privatpersonen eine obligatorische Ausbildung in der Herz-Lungen-Wiederbelebungsmaßnahme sinnvoll sei.

Außerdem fördert eine Zusammenarbeit auf diesem Gebiet ein besseres Verständnis für die Arbeit der Vereine untereinander.

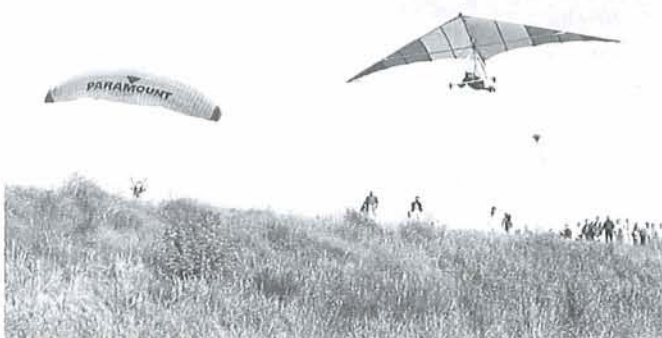
Drachen- und Gleitsegel-Verein Göttingen
Helmut Illie

Neue Vereinsanschrift

Der Drachenflug Unterland hat eine neue Vereinsanschrift.
1. Vorsitzender Jürgen Kuckert, Im Falter 1, 74078 Heilbronn, Tel. 07131/21102. 2. Vorsitzender Ralf Haberla, Friedrichshallerstraße 29, 74177 Bad Friedrichshall, Tel. 07136/910260. Zuständig für den Windenschleppbetrieb ist Harald Müller, Tel. 07150/8955.

Wir betreiben zwei Schleppgelände im Raum Heilbronn, wo ausschließlich Drachenflugbetrieb stattfindet. Gastpiloten sind unter vorheriger Anmeldung bei Harald Müller herzlich willkommen.

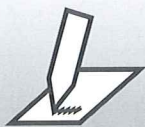
Drachenflugclub Unterland
Jürgen Kuckert



Verbesserung am Teufelsberg

Positive Nachricht für die Gleitsegelpiloten in Berlin. Am Südhang darf wieder geflogen werden. Das Forstamt Grunewald und das Bezirksamt Wilmersdorf hat der »Öffnung« nach entsprechenden Gesprächen wieder zugestimmt. Fliegen am Südhang jedoch mehrere Piloten, müssen diese am Landeplatz einen Ordner abstellen, der für die Sicherheit auf dem Landeplatz zu sorgen hat. Für die Drachenflieger bleibt es bei der bisherigen Regelung, wonach diese den Hang nur bei angemeldeten Veranstaltungen benutzen dürfen. Ein den neuen Gegebenheiten entsprechendes Hinweisschild wird demnächst aufgestellt.

Drachenfliegerclub Berlin
Hans-Christoph Buddee



Bürgermeister ging in die Luft

»Es war einfach super!« Bürgermeister Roland Esch aus ABlar zeigte sich nach knapp fünfminütigem Ausflug in luftige Höhe am späten Abend begeistert. Das ABlarer Stadtoberhaupt hatte völlig furchtlos - »es gibt Dinge, die noch viel gefährlicher sind« - den ersten Tandemflug in der Geschichte des ABlarer Gleitschirmflieger Vereins gewagt. Die Luftsportler, die seit 1993 auf dem Flugplatz in ABlar zu Hause sind, hatten anlässlich der tandemtauglichen Umrüstung ihrer Winde zu diesem Ereignis eingeladen, zahlreiche Zuschauer waren dabei. Dreihundert Meter hoch schwebte »Copilot« Esch bei herrlichem Sonnenschein und frischen Temperaturen über dem Flugplatz, bevor er wohlbehalten auf die Erde zurückkehrte.

Vorsitzender Werner Schlegel lud die Besucher nach seiner Ansprache zu Umtrunk und Imbiß ein. Er hob das sehr gute Verhältnis zu den Segelfliegern hervor. Außerdem überreichte er einen Spendenscheck in Höhe von 500 DM an die Lebenshilfe in ABlar.

Unter den zahlreichen Besuchern war auch die RP-Abgeordnete für Luftaufsicht, Frau von Cleef. Sie überreichte den ABlarer Gleitschirmfliegern die Genehmigung, in Zukunft auch nach W-O zu schleppen. Diese Schleppstrecke beträgt ca. 450 m, die Schleppstrecke N-S fast 1100 m. Geschleppt wird jeden Dienstag ab 17.00 Uhr. Ab und an sind auch freitags die Gleitschirme am Himmel zu bewundern. Am Wochenende steht die Winde still, da Mischbetrieb nicht erlaubt ist.

Die Gleitschirmflieger bieten bis zum 1. Juli interessierten Piloten die gebührenfreie Aufnahme in den Verein an. Der Verein ist durch den Anrufbeantworter 06441/85854 jederzeit zu erreichen.

Asslarer Gleitschirmflieger
Werner Schlegel

2 Superflüge im Flachland

Gleich zwei Zielflüge über 200 km konnte unser Langstrecken-Langwald Gerd hintereinander im Monat April 1997 auf seinem Fliegerkonto verbuchen. Am 21.4.97 gelang es unserem Piloten Gerd von Bahrenborstel aus Wittenberg (Elbe) im Zielflug zu erreichen. Für die 205 km benötigte Gerd 6,5 Stunden. Aber nicht genug damit. Gleich zwei Tage später am 23.4.97 konnte er nochmals einen Zielflug von Bahrenborstel nach Schwerin vorweisen. Für die 206 km benötigte er ca. 7 Stunden. Eine beachtliche Leistung, über die sich unsere Windengemeinschaft zusammen mit Gerd freuen kann.

Drachenfluggemeinschaft Kirchdorf-Bahrenborstel
Heinrich Ebeling

Flugschule HOCHRIES



Reisebüro Hochries
Helene Mayer
Robert Niederreuther

Hochriesstraße 80
(Talst. Hochriesbahn)
83122 Samerberg
Telefon (0 80 32) 89 71
Telefax (0 80 32) 89 01

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

Drachenfliegen Gleitschirmfliegen

Wir schulen täglich

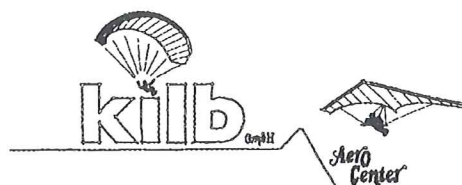
- 8.00 bis 12.00 Uhr
Anfängerkurs am Übungshang
- ab 12.00 Uhr Höhenflug-
ausbildung Hochries oder Winde
- Schulungsbeginn und
-Fortsetzung täglich möglich
- Alle Schulungsgelände
im Umkreis von 7 km
- Schulungsschirme
nicht älter als 3 Monate
- Höhenflüge mit Funkeinweisung
- Modernste Schulungsdrachen
- GS-Tandem-Verleih
- Sicherheitstraining

Theorie (HG und GS)

- A-Schein:**
18. - 20. 04. 97
13. - 15. 06. 97
18. - 20. 07. 97
12. - 14. 09. 97
- Winde:**
12. - 13. 04. 97
12. - 13. 07. 97
18. - 19. 10. 97
- Flugfunk:**
09. 06. 97
08. 09. 97
- B-Schein:**
06. - 08. 06. 97
05. - 07. 09. 97

Begleitete Flugsafaris
Eigenes Reisebüro

Service und Verkauf
Neu- u. Gebrauchtgeräte



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

Beratung Schulung Komplett-
Angebote Reiseorga-
nisation

Jeden 1. Donnerstag im Monat
FLIEGERSTAMMTISCH

Wir freuen uns auf Deinen Besuch!

KILB Acro-Center GmbH

Am Becherweg 2

55270 Ober-Olm

Telefon 06136/991815

Öffnungszeiten

Do 17.00 - 20.00 Uhr

Fr 15.00 - 18.00 Uhr

FAX 06136/997118



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
01.08.97		GS	P,A, B, Pass	FS Oase, 08326/38036
02.08.97	Engelberg (CH)	GS	T,P,A, B, WS, F	air power - GSS, 07745/308
02.08.97	Greifenburg (A)	HG GS	T,Alles Drachen und Gleitschirmsch.	Goslar, 05321/41764
02.08.97	Rieden	GS	T,P,A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
02.08.97	Bad Harzburg	HG GS	T,A, B, WS, WF, Pass, F	Harzer GSS, Knut Jäger, 05322/1415
02.08.97	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding, 08363/5969
02.08.97	Greifenburg	HG GS	P,A, B	FS Sunrise, Kai Ehrenfried, 06201/182911
03.08.97	Greifenburg (A)	HG GS	P,A, B	Drachen und Gleitschirmsch. Goslar, 05321/41764
03.08.97	Bad Harzburg	HG GS	P,A, B, WS, WF, Pass	Harzer GSS, Knut Jäger, 05322/1415
03.08.97	Pfronten	GS	P,A, B, Pass	OFS Paragliding, 08363/5969
08.08.97	Fellerling	HG GS	T,A, B, Pass	FS Dreyeckland, 0761/84227
08.08.97	Sonthofen	GS	T,A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
09.08.97	Rieden	GS	T,P,A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
09.08.97	Bad Salzungen	HG GS	T,Alles	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
09.08.97	Fellerling	HG GS	P,A, B, Pass	FS Dreyeckland, 0761/84227
09.08.97	Bolsterlang	GS	P,A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
09.08.97	Hochplatte	HG	T,P,A	DFS Chiemsee, 08642/383
10.08.97	Zillertal (A)	HG GS	P,A, B, WS, WF, Pass	FS Göppingen, 07164/12021
10.08.97	Bad Salzungen	HG GS	P,A, B, WS, WF	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
13.08.97		GS	T,A, B, F, Pass	FS Oase, 08326/38036
15.08.97	Südtirol (I)	GS	T,A, B, F, Pass	GSS Aerogen, 089/8978870
15.08.97		GS	P,A, B, Pass	FS Oase, 08326/38036
16.08.97	Rieden	GS	T,P,A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
16.08.97	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A, B	GSS Löffler, 0721/378878
16.08.97	Wallberg	GS	T,P,A, B, WS	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
16.08.97	Südtirol (I)	GS	P,A, B, Pass	GSS Aerogen, 089/8978870
17.08.97	Lenggries	HG GS	T,P,A, B, WS, WF, Pass	Adventure Sports, 08042/9486
20.08.97	Birkenau	GS	T,A	FS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
22.08.97	Garmisch-Part.	GS	T,A, B, Funk, Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
22.08.97	Sonthofen	GS	T,A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
23.08.97	Südtirol	GS	T,A, B, Pass	FS Frank, 07191/65475
23.08.97	Bad Schönborn	HG GS	T,A, B, Funk, WS, WF	FS Sunrise, 06201/182911
23.08.97	Rieden	GS	T,P,A, B, F	GleitschirmFS Fischer, 08362/37038
23.08.97	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding, 08363/5969
23.08.97	Bad Salzungen	HG GS	T,Alles	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
23.08.97	Unterwössen	GS	T,A, B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
23.08.97	Bad Schönborn	HG GS	P,WS, WF	FS Sunrise, 06201/182911
23.08.97	Garmisch-Part.	GS	P,A, B, Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
23.08.97	Bolsterlang	GS	P,A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
24.08.97	Südtirol	GS	P,A, B, Pass	FS Frank, 07191/65475
24.08.97	Pfronten	GS	P,A, B, Pass	OFS Paragliding, 08363/5969
24.08.97	Bad Salzungen	HG GS	P,A, B, WS, WF	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
24.08.97	Kössen	GS	P,A, B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
27.08.97	Stuttgart - Hofen	HG GS	T,A, B, Funk	Luftikus, 0711/537928
27.08.97		GS	T,A, B, F, Pass	FS Oase, 08326/38036
29.08.97		GS	P,A, B, Pass	FS Oase, 08326/38036
30.08.97	Rieden	GS	T,P,A, B, F	GleitschirmFS Fischer, 08362/37038
31.08.97	Lenggries	HG GS	T,P,A, B, WS, WF, Pass	Adventure Sports, 08042/9486
05.09.97	Fellerling	GS	T,P,A, B, Pass	FS Dreyeckland, 0761/84227
06.09.97	Südtirol	GS	T,A, B, Pass	FS Frank, 07191/65475
06.09.97	Rieden	GS	T,P,A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
06.09.97	Wallberg	GS	T,P,A, B, WS	Paragliding Tegernsee, 08022/2556

Datum	Ort	HG GS	Art	Organisator, Telefon
06.09.97	Bad Salzungen	HG GS	T,Alles	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
07.09.97	Tegelberg	HG GS	T,P,A, B	FS Tegelberg, 08367/598
07.09.97	Südtirol	GS	P,A, B, Pass	FS Frank, 07191/65475
07.09.97	Bad Salzungen	HG GS	P,A, B, WS, WF	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
10.09.97		GS	T,A, B, F, Pass	FS Oase, 08326/38036
10.09.97	Sonthofen	GS	T,A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
11.09.97	Herborn	HG GS	T,A, B, WS, WF, Pass	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
11.09.97	Bolsterlang	GS	P,A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
12.09.97	Garmisch-Part.	GS	T,A, B, Funk, Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
12.09.97	Herborn	HG GS	P,WS, WF	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
12.09.97		GS	P,A, B, Pass	FS Oase, 08326/38036
13.09.97	Rieden	GS	T,P,A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
13.09.97	Andelsbuch/Bezau	GS	T,P,A, B	GSS Löffler, 0721/378878
13.09.97	Pfronten	GS	T,Alles	OFS Paragliding, 08363/5969
13.09.97	Unterwössen	GS	T,A, B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
13.09.97	Garmisch-Part.	GS	P,A, B, Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
13.09.97	Bad Salzungen	HG	T,P,UL-Schlepp,	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
14.09.97	Kössen	GS	P,A, B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
14.09.97	Lenggries	HG GS	T,P,A, B, WS, WF, Pass	Adventure Sports, 08042/9486
14.09.97	Pfronten	GS	P,A, B, Pass	OFS Paragliding, 08363/5969
14.09.97	Wasserkuppe	HG	T,P, Berg A, B	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
16.09.97	Stuttgart - Hofen	HG GS	T,A, B, Funk	Luftikus, 0711/537928
19.09.97	Hochries	HG GS	T,P, Berg A, B, Pass, V	Bürger Rudl, 08032/8134
19.09.97	Backnang	HG GS	T,A, B, WS, WF, F	FS Frank, 07191/65475

Fluglehrerausbildung

LEHRGANGSKALENDER

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
13.10. - 26.10.	D/GS	Fluglehreranwärterkurs (Assistentenlehrgang) DHV-Geschäftsstelle (08022-967530)
04.11. - 07.11.	D/GS	Fachlehrer Windenschlepp Horst Barthelmes 06654/353
17.11. - 21.11.	D/GS	Fluglehrer-Refresher DHV-Geschäftsstelle (08022-967530)
22.11. - 23.11.	D/GS	Fluglehrerprüfung DHV-Geschäftsstelle (08022-967530)

Teilnahme nach Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

Vorauswahlprüfungen können ab sofort bei folgenden Prüfzentren absolviert werden: Horst Barthelmes, Tel. 06654/353, Fax 06654/7771; Rudel Bürger, Tel. 08032/8134, Fax 08032/8134; Waldemar Obergfell, Tel. 07685/1050, Fax 07685/1061, Anni Rehl, Tel. 0043/3687/81880, Fax 0043/3687/81346.

Datum	Ort	HG GS	Art	Organisator, Telefon
19.09.97	Dürnau	HG GS	T, A, B, WS, WF, F, Pass	FS Göppingen, 07164/12021
19.09.97	Heidenheim	HG GS	T, A, B, WS, WF, F, Pass	FS Ostalb-Heidenheim, 07321/45425
20.09.97	Rieden	GS	T, P, A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
20.09.97	Backnang	HG GS	P, A, B, WS, WF	FS Frank, 07191/65475
20.09.97	Heidenheim	HG GS	P, A, B, WS, WF	FS Ostalb-Heidenheim, 07321/45425
22.09.97	Südtirol	HG GS	T, A, B, Pass	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
22.09.97	Südtirol	HG GS	P, A, B, Pass	Klaus Schwarzer's FS Flyart, 02772/40178
24.09.97	Sonthofen	GS	T, A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
25.09.97	Bolsterlang	GS	P, A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
27.09.97	Rieden	GS	T, P, A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
27.09.97	Wallberg	GS	T, P, A, B, WS	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
27.09.97	Bad Salzungen	HG GS	T, Alles	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
28.09.97	Lenggries	HG GS	T, P, A, B, WS, WF, Pass	Adventure Sports, 08042/9486
28.09.97	Zillertal (A)	HG GS	P, A, B, WS, WF, Pass	FS Göppingen, 07164/12021
28.09.97	Bad Salzungen	HG GS	P, A, B, WS, WF	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
01.10.97		GS	T, A, B, F, Pass	FS Oase, 08326/38036
03.10.97	Garmisch-Part.	GS	T, A, B, Funk, Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
03.10.97		GS	P, A, B, Pass	FS Oase, 08326/38036
04.10.97	Engelberg (CH)	GS	T, P, A, B, WS, F	air power - GSS, 07745/308
04.10.97	Südtirol	GS	T, A, B, Pass	FS Frank, 07191/65475
04.10.97	Weinheim	HG GS	T, A, B, Funk, WS, WF	FS Sunrise, 06201/182911
04.10.97	Rieden	GS	T, P, A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
04.10.97	Andelsbuch/Bezau	GS	T, P, A, B	GSS Löffler, 0721/378878
04.10.97	Verbier (CH)	GS	T, A, B, WS, F	Hot Sport Gerkau & Fehlings, 06421/12345
04.10.97	Meransen	GS	T, Alles	OFS Paragliding, 08363/5969
04.10.97	Unterwössen	GS	T, A, B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
04.10.97	Garmisch-Part.	GS	P, A, B, Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
04.10.97	Hochplatte	HG	T, P, A	DFS-Chiemsee, 08642/383
05.10.97	Südtirol (I)	GS	P, A, B	Luftikus, 0711/537928
05.10.97	Südtirol	GS	P, A, B, Pass	FS Frank, 07191/65475
05.10.97	Bad Schönborn	HG GS	P, WS, WF	FS Sunrise, 06201/182911
05.10.97	Verbier (CH)	GS	P, A, B	Hot Sport Gerkau & Fehlings, 06421/12345
05.10.97	Meransen	GS	P, A, B, Pass	OFS Paragliding, 08363/5969
05.10.97	Kössen	GS	P, A, B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
06.10.97	Südtirol (I)	GS	P, A, B	Luftikus, 0711/537928
11.10.97	Greifenburg (A)	HG GS	T, Alles	Drachen und Gleitschirm Sch. Goslar, 05321/41764
11.10.97	Rieden	GS	T, P, A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
11.10.97	Bad Salzungen	HG GS	T, Alles	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
12.10.97	Lenggries	HG GS	T, P, A, B, WS, WF, Pass	Adventure Sports, 08042/9486
12.10.97	Greifenburg (A)	HG GS	P, A, B	Drachen und Gleitschirm Sch. Goslar, 05321/41764
12.10.97	Bad Salzungen	HG GS	P, A, B, WS, WF	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
15.10.97	Birkenau	GS	T, A	FS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
15.10.97		GS	T, A, B, F, Pass	FS Oase, 08326/38036
16.10.97	Sonthofen	GS	T, A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
17.10.97	Dürnau	HG GS	T, A, B, WS, WF, F, Pass	FS Göppingen, 07164/12021
17.10.97	Berlin	HG GS	T, A, B, WS, WF, F, Pass	FS Lukas Bader, 030/3231598
17.10.97	Karlsruhe	GS	T, A, B	GSS Löffler, 0721/378878
17.10.97		GS	P, A, B, Pass	FS Oase, 08326/38036
17.10.97	Bolsterlang	GS	P, A, B, Pass	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
18.10.97	Rieden	GS	T, P, A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
18.10.97	Bad Harzburg	HG GS	T, A, B, WS, WF, Pass, F	Harzer GSS, 05322/1415
18.10.97	Wallberg	GS	T, P, A, B, WS	Paragliding Tegernsee, 08022/2556
18.10.97	Unterwössen	GS	T, A, B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
18.10.97	Saarmund	HG GS	P, A, B, WS, WF, Pass	FS Lukas Bader, 030/3231598
19.10.97	Tegelberg	HG GS	T, P, A, B	FS Tegelberg, 08367/598
19.10.97	Zillertal (A)	HG GS	P, A, B, WS, WF, Pass	FS Göppingen, 07164/12021
19.10.97	Bad Harzburg	HG GS	P, A, B, WS, WF, Pass	Harzer GSS, 05322/1415
19.10.97	Kössen	GS	P, A, B	Süddeutsche GSS, 08641/7575
24.10.97	Backnang	HG GS	T, P, A, B, WS, WF, F	FS Frank, 07191/65475
24.10.97	Garmisch-Part.	GS	T, A, B, Funk, Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
25.10.97	Schaurain/Rohrdorf	HG GS	T, P, Schlepp A, B, WS, V	Bürger Rudl, 08032/8134
25.10.97	Rieden	GS	T, P, A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038

Datum	Ort	HG GS	Art	Organisator, Telefon
25.10.97	Bad Salzungen	HG GS	T, Alles	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
25.10.97	Garmisch-Part.	GS	P, A, B, Pass	GSS Michael Brunner, 08821/74260
26.10.97	Lenggries	HG GS	T, P, A, B, WS, WF, Pass	Adventure Sports, 08042/9486
26.10.97	Bad Salzungen	HG GS	P, A, B, WS, WF	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
28.10.97	Stuttgart - Hofen	HG GS	T, A, B, Funk	Luftikus, 0711/537928
31.10.97	Südtirol (I)	GS	T, A, B, F, Pass	GSS Wagner, 0721/515363
01.11.97	Südtirol	GS	T, A, B, Pass	FS Frank, 07191/65475
01.11.97	Rieden	GS	T, P, A, B, F	GSS Heinz Fischer, 08362/37038
01.11.97	Andelsbuch/Bezau	GS	T, P, A, B	GSS Löffler, 0721/378878
01.11.97	Meransen	GS	T, Alles	OFS Paragliding, 08363/5969
01.11.97	Südtirol (I)	GS	P, A, B, Pass	GSS Wagner, 0721/515363
02.11.97	Südtirol	GS	P, A, B, Pass	FS Frank, 07191/65475
02.11.97	Meransen	GS	P, A, B, Pass	OFS Paragliding, 08363/5969
08.11.97	Heidenheim	HG GS	T, A, B, WS, WF, F, Pass	FS Ostalb-Heidenheim, 07321/45425
08.11.97	Bad Salzungen	HG GS	T, Alles	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
09.11.97	Lenggries	HG GS	T, P, A, B, WS, WF, Pass	Adventure Sports, 08042/9486
09.11.97	Heidenheim	HG GS	P, A, B, WS, WF	FS Ostalb-Heidenheim, 07321/45425
09.11.97	Bad Salzungen	HG GS	P, A, B, WS, WF	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
14.11.97	Dürnau	HG GS	T, A, B, WS, WF, F, Pass	FS Göppingen, 07164/12021
15.11.97	Meransen	GS	T, Alles	OFS Paragliding, 08363/5969
16.11.97	Meransen	GS	P, A, B, Pass	OFS Paragliding, 08363/5969
22.11.97	Bad Salzungen	HG GS	T, Alles	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
23.11.97	Bad Salzungen	HG GS	P, A, B, WS, WF	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
26.11.97	Birkenau	GS	T, B, Funk	FS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
28.11.97	Karlsruhe	GS	T, A, B	GSS Löffler, 0721/378878
30.11.97	Zillertal (A)	HG GS	P, A, B, WS, WF, Pass	FS Göppingen, 07164/12021
06.12.97	Pfronten	GS	T, B	OFS Paragliding, 08363/5969
13.12.97	Bad Harzburg	HG GS	T, A, B, WS, WF, Pass, F	Harzer GSS, 05322/1415
14.12.97	Bad Harzburg	HG GS	P, A, B, WS, WF, Pass	Harzer GSS, 05322/1415
22.12.97	Stuttgart - Hofen	HG GS	T, A, B, Funk	Luftikus, 0711/537928
28.12.97	Lenggries	HG GS	T, P, A, B, WS, WF, Pass	Adventure Sports, 08042/9486
30.12.97	Südtirol (I)	GS	P, A, B	Luftikus, 0711/537928
31.12.97	Südtirol (I)	GS	P, A, B	Luftikus, 0711/537928

Anzeige



gebührenfrei für nur **DM 249,-!**

Gratis-katalog

FINSTERWALDER & CHARLY

LPD-FUNKEY

- ✓ Leistungsstark und legal
- ✓ perfekte Sprachqualität
- ✓ 68 Kanäle mit je 38 CTCSS-Frequenzen
- ✓ Reichweite Luft-Luft 40 km
- ✓ Hosentaschenformat
- ✓ Klappantenne
- ✓ 3 Mignon-Batterien für 60 Std. Sprechzeit

Bei Ihrer Flugschule oder Finsterwalder Airport Boutique
Pagodenburgstr. 8, 81247 München ☎ 089-811 65 28 Fax -814 41 07

DEUTSCHER STRECK

Die Streckenjagd 1997 ist eröffnet und bereits im April wurden bemerkenswerte Flüge durchgeführt. Während die Gleitschirmpiloten den Hauptteil ihrer Punkte von den bekannten Startplätzen jenseits des Alpenhauptkammes (Emberger Alm, Thurntaler) erflogen, punkteten die Drachenpiloten im norddeutschen Flachland sowie in den Mittelgebirgen nördlich der Donau, meist gestartet aus der Winde oder hinter dem UL.

Drachen

Erst im letzten DHV- Info beschrieb der Berliner Andreas Becker die Problematik bei Zielflügen im Flachland und traute am ehesten dem Kirchdorfer Gerd Langwald zu, Zielflüge über 200 km Entfernung zu schaffen. Bereits vor dem Erscheinungstermin des Infos hatte der »norddeutsche Altmeister« dieses Zutrauen gerechtfertigt. Mit zwei Zielflügen aus der heimischen Winde in Kirchdorf-Bahrenborstel nach Wittenberge (Elbe) am 21.4. über 203 km und nach Schwerin am 23.4. über 207 km setzte er sich mit einem weiteren Flug als freie Strecke über 123 km souverän an die Spitze des Gesamtklassements.

Aus der gleichen Winde punktete sein Vereinskamerad Gerd Rohrer, darunter ein Zielflug Richtung Süden nach Münster/Westfalen.

Die Kirchdorf-Bahrenborstler Piloten erreichen mit ihrer Winde Schlepphöhen jenseits von 500 m, eine gute Ausgangshöhe für die Thermiksuche. Im wieder interessanten Vergleich mit den Berliner Konkurrenten haben sie momentan die Nase weit vorn. Bei den Berlinern punktete bisher lediglich Ulrich Schneider mit zwei Flügen von Segeletz (135 km) und von Neuhausen (107 km).

Den weitesten Flug schaffte ebenfalls am 21.4. an dem Langwald nach Wittenberge flog, Lukas Etz vom Flugplatz Neuanspach im Taunus über 232 km nach Spincourt in Frankreich in genau die entgegengesetzte Richtung. Er umflog dabei den komplizierten Frankfurter Luftraum im Norden.

Mit 320 Punkten erreichte Wolfgang Lengauer den punktbesten Flug, gestartet von der Emberger Alm mit den Wendepunkten Zetttersfeld BS, Pfannhornhütte und Goldeck BS.

2/3 aller Flüge wurden nicht in den Alpen geflogen sondern im Flachland und den Mittelgebirgen. Trendwende im Streckenflug - oder nur kurzzeitige Wetterbegünstigung der Flachlandpiloten ?

Die nächste Zwischenwertung wird es zeigen.

Gleitsegel

Anders sieht die 1. Zwischenwertung bei den Gleitsegelpiloten aus.

Zwar glückte Claus Vischer am 17.4. ein Flug über 141 km vom Entenberg bei Laaspke bis nach Mürbach in der Nordeifel, aber sonst wurden alle Flüge jenseits der 100-Punkte-Marke in den Alpen erflogen.

Der beste Startpunkt war am 2.4. der Thurntaler bei Sillian. Neben Christian Blum (190 Punkte) und Johann Plenagl (180 Punkte) erreichte hier Christoph Kirsch mit seinem Freex X Spear mit dem Wendepunkt Gitsch BS 204 Punkte als Zielrückkehrflug.

3 Wochen später gelang es Andreas Straub durch zwei flache Dreiecke an der Emberger Alm (215 und 155 Punkte) die Führung im jetzigen Klassement zu übernehmen.

Wenig neue Namen finden sich in den Ergebnislisten und viele unvollendete Aufgaben zeigen, daß entweder die Wittersituation bis zum 1. Mai kaum geschlossene Aufgaben zuließ, aber auch, daß die Piloten sich immer größere Ziele setzen, wohlwissend, daß zum Sieg in diesem Jahr die Punktzahl vom vergangenen Jahr nicht reichen wird.

In der Tandemwertung gibt es bisher lediglich 2 Flüge: Burkhard Martens mit 63 Punkten und Rainer Scheltdorf mit 55 Punkten.

Hinweis

Die hier abgedruckten Ergebnisse können leider nicht aktuell sein.

Neueste Zwischenwertungen werden regelmäßig in der Homepage Seite des DHV im Internet <http://www.DHV.de> veröffentlicht und sind per DHV-Fax-Abruf Nr. 08022/96740 erhältlich.

unterstützt von **NOCAI**
und **han
wag**

KENFLUGPOKAL

Stand 15.5.97 (Eingangsdatum der Flüge)

Foto: Michael Kroggauer



Hängegleiter Stand 3.6.97

Platz	Name, Vorname	Verein	Gerät			
		1. Flug	2. Flug	3. Flug	D/J/N	Gesamt
1	Lengauer, Wolfgang	DFCA Kampenwand 320	Bautek Twister 255	278		853
2	Langwald, Gerd	Kirchdorf Bahrenborstel 310	Seedwings Merlin 304	123		737
3	Denz, Helmut	Icaro Laminar 12 249	195	222		666
4	Bausenwein, Hans	DFC Ingolstadt 247	Icaro Laminar ST 337			584
5	Otterpohl, Bernd	Tus Kirchdorf 98	Bautek Milan Racer 243	154		495
6	Eitz, Lukas	1. DFC Wasserkuppe 186	Bautek Twister 232			398
7	Raggl, Paul	Ammergauer DF 70	Icaro Laminar 62	248		380
8	Altmannshofer, Maximilian	DCB Ruhpolding 97	Moyes Xtralite 280			377
9	Feser, Jörg	Nordbayerische DF 59	WW XC 155 154	155		368
10	Fischer, Sybille	191	Guggenmoos RCS 172		D	363

Gleitsegel Stand 3.6.97

Platz	Name, Vorname	Verein	Gerät			
		1. Flug	2. Flug	3. Flug	D/J/N	Gesamt
1	Straub, Andreas	215	Nimbus RC 155	153		523
2	Hahne, Torsten	DGCTT Tegernseer Tal 229	Edel Sector 246			476
3	Gschwendtner, Sepp	DGCTT Tegernseer Tal 130	Airea Tension 121	173		424
4	Pinn, Michael	Obersdorfer GS-Flieger 206	Edel Energy 155		N	361
5	Schierle, Willi	GSC Hohenlohe 71	Swing Ventus 168	97		336
6	Plenagl, Johann	DGCTT Tegernseer Tal 180	Airea Tension 118			298
7	Martens, Burkhard	1. PC Schwaben 751	Airea Tension 119			294
8	Walcher, Hans	Flugfreunde Ulm 113	Swing Prisma 116	65	N	294
9	Vischer, Claus	MSF SiegenAirea Tension 54	141	66		261
10	Appel, Armin	Flugfreunde Ulm 113	Advance Omega 3 118			229

Gleitsegel doppelsitzig Stand 3.6.97

Platz	Name	Verein	Gerät		
		1. Flug	2. Flug	3. Flug	Gesamt
1	Martens, Burkhard	1. PC Schwaben 63	Airea Fat Willie		63
2	Schelldorf, Rainer	D'Ostrachtaler 55	UP Pickup		55



ZWISCHENWERTUNG 1997

Flüge GS 1997, 21.5.97

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	Startpunkt 3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte
16.09.1996	Vischer Claus	Airea Tension	Enlenberg Laasphe Siegen Wohnhaus 36	ZF	Startplatz
13.03.1997	Leschinski Frank	Edel Energy	Mt. Brione Dosso Lau Lughina s. Tirano 74,2	ID Cima di Granda 1,75	Dosso Lau Dosso Lau 130
15.03.1997	Gschwendner Sepp	Nova Xyon	Bassano Mt. Cengia 74,1	ID Rif. Vedella 1,75	Semonzo Kirche Semonzo Kirche 130
26.03.1997	Martens Burkhard	Airea Tension	Thurntaler Tiefenrasten Hütte 100,2	ZR	Sillian Kirche
31.03.1997	Hahne Torsten	Edel Saber	Belluno Col Visentin Rif. 60,6	ID S. Vito 1,75	Lago Kirche Lago Kirche 106
31.03.1997	Bräuchler Bernd	Airwave XMx	Bassano Camisino Fabrik 65	ID Mt. Tomba 1,75	Dalla Mena Dalla Mena 114
02.04.1997	Wallner Christian	Nova Xyon	Wank Bach Lechtal TS 61,5	ZF	Wank MS
02.04.1997	Blum Christian	FeeX Spark	Thurntaler Oberwielenbach Kapelle 108,3	ID Hochsteinhaus 1,75	Sillian Kirche Sillian Kirche 190
02.04.1997	Plenagl Johann	Airea Tension	Thurntaler Tiefenrasten Hütte 103	ZR	Thurntaler TS
02.04.1997	Kirsch Christoph	Free X Spear	Thurntaler Gitsch BS 116,6	ZR 1,75	Thurntaler TS 204
02.04.1997	Kalka Reiner	Nova Xyon	Wank Bach Lechtal TS 61,5	ZF	Wank MS
03.04.1997	Gschwendner Sepp	Nova Xyon	Bassano Luciana Kirche 98,4	FSagB 1	Bassano Puppulo Aviano LP 98
09.04.1997	Schelldorf Rainer	Pickup	Nebelhorn Höfats # 31,2	ID Wildengundkopf 1,75	Seealpe Falkenalpe 55
10.04.1997	Vischer Claus	Airea Tension	Nordhelle Siegen 35	FS	
12.04.1997	Martens Burkhard	Airea Fat Willie	Bassano Oliivi 63,0	FSagB 1	Semonzo Kirche Collura 63
13.04.1997	Schelldorf Rainer	Omega 3	Nebelhorn Höfats 40,1	ID Wildengundkopf 1,75	Seealpe Imberger Horn 70

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	Startpunkt 3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte
13.04.1997	Vischer Claus	Airea Tension	Nordhelle Sassenroth LP 44,1	ZF	Startplatz
13.04.1997	Martens Burkhard	Airea Tension	Bassano Mt. Tremol TS 118,6	FSagB 1	Semonzo Kirche Pederobba 119
14.04.1997	Hahne Torsten	Edel Saber	Mt. de Bergies Sisteron Citadelle 90	FSagB Serres 1	Seueron Fombelon 90
17.04.1997	Vischer Claus	Airea Tension	Enlenberg Laasphe Mirbach Eifel 141,2	FSagB	
18.04.1997	Straub Andreas	Nimbus RC	Emberger Alm Anna Schutzhaus 88,5	ID Goldeck Antenne 1,75	Greifenburg Kirche Greifenburg Kirche 155
24.04.1997	Kalka Reiner	Nova Xyon	Wank Wallberg BS 79,1	FSagB 1	Wank BS 79
24.04.1997	Straub Andreas	Nimbus RC	Emberger Alm Matrei BS 122,6	ID Radlberger Alm 1,75	Greifenburg Kirche Greifenburg Kirche 215
24.04.1997	Gschwendner Sepp	Airea Tension	Plafzen Weiltental Kirche 121,2	FSagB 1	Plafzen Platten Gundersheim Obergailtal 121
24.04.1997	Schierle Willi	Swing Ventus	Hirschberg GP Hausberg TS 53	FS 1	
02.05.1997	Appel Armin	Advance Omega3	Emberger Alm Anna Schutzhaus 64,6	ID Radlberger Alm 1,75	Sattleegger Haus Sattleegger Haus 113
03.05.1997	Leschinski Frank	Edel Energy Lenggries	Ochsenalpe 91	FS 1	91
03.05.1997	Appel Armin	Advance Omega3	Emberger Alm Anna Schutzhaus 66,3	ID Radlberger Alm 1,75	Greifenburg Friedhof Greifenburg Friedhof 116
03.05.1997	Gschwendner Sepp	Airea Tension	Wallberg Grubbörndl Gipfel 103,6	FSagB 1	Wallberg Gipfel Dientner Sattel 104
03.05.1997	Große Erik	Advance Omega3	Emberger Alm Ziefhenkopf 56,3	ID Radlberger Alm 1,75	Sattleegger Haus Sattleegger Haus 99

ZWISCHENWERTUNG 1997

Flüge HG 1997, 21.5.97

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz 1. WP total km	Aufgabe 2. WP MF	Startpunkt 3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte
05.09.96	Langwald Gerd	Merlin	Bahrenborstel Beckum 101,0	FS 1	N 52 34 0 08 45 101
03.10.96	Weber Bernd	UP Speed	Seissen Flugpl. St. Georgen, Schwarzwald 112,0	FS 1	112
26.03.97	Hoffmann-Guben	RamAir	Pfalzen Flattach 93,8	FS 1	94
01.04.97	Willmann Klaus	X-tralite	Laragne F Rosans 76,2	FAI Aspres s. Buech 2	Kieswerk Nordlandeplatz Kieswerk Nordlandeplatz 152
02.04.97	Gröbner Arno	Concept	Stalpe/Sillian Sand i. Taulers Burg 121,7	IID Hochsteinhaus 1,75	Thurntalerbahn Sillian TS Thurntalerbahn Sillian TS 213
02.04.97	Hoffmann-Guben	RamAir	Pfalzen Luns/östl Bruneck 116,2	FSagB 1	116
02.04.97	Schiffmacher, Fred		Emberger Alm Radlberger Alm 64,6	IID Anna Schutzhaus 1,75	Emberger Alm Emberger Alm 113
02.04.97	Odenwald Thomas	RamAir	Emberger Alm Radlberger Alm 64,6	IID Anna Schutzhaus 1,75	Emberger Alm Emberger Alm 113
06.04.97	Gröbner Arno	Concept	Nordhelle Dernbach BAB Dreieck 76,7	ZF 1,5	115
07.04.97	Allmannshofer Max	X-tralite	Horaling Sauerlach 97,0	FS 1	97
07.04.97	Odenwald Thomas	RamAir	Obrigheim Hochstetten 54,0	FS 1	54
12.04.97	Wilms Helmut	X-tralite	Hörpel Bokel 51,0	FS 1	51
13.04.97	Etz Lukas	Twister	Melibokus Walldorf BAB 95,0	ZR 1,75	Schloss Auerbach Schloss Auerbach 166
13.04.97	Odenwald Thomas	Foil C	Eplenbach Wurmberg Kirche 50,7	ZF 1,5	Burg Neidenstein 76
15.04.97	Rohrer Gerd	X-tralite	Bahrenborstel Eberdissen 54,8	FS 1	55
16.04.97	Langwald Gerd	Merlin	Bahrenborstel Soest BAB 123,0	FS 1	123
19.04.97	Schneider Ulrich	X-tralite	Segeletz FP Daurschen 135,0	FS 1	135
20.04.97	Vogel Karlheinz	X-tralite	Kulmbach Flugplatz Neustadt a.d. Aisch FP 84,8	FS 1	85

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz 1. WP total km	Aufgabe 2. WP MF	Startpunkt 3. WP/ Ziel/ bei FS Landung Punkte
20.04.97	Rohrer Gerd	X-tralite	Bahrenborstel Münster 109,2	ZF 1,5	Kuh-Hotel aller Südstart 164
20.04.97	Gidde Andreas	Milan Racer	Deinsen FP Neukirchen 120,6	FS 1	121
20.04.97	Odenwald Thomas	Foil C	Obrigheim Sunbourg / Frau 102,6	FS 1	103
21.04.97	Etz Lukas	Twister	FP Neu Anspach/Taunus Spincourt-F Ortsrand S/W 231,6	FS 1	232
21.04.97	Langwald Gerd	Merlin	Bahrenborstel Wittenberge(Eibe) Brücke S-W 202,9	ZF 1,5	Scharringhausen 304
21.04.97	Möglich Dieter	X-tralite	Dolmar FP Waldeshagen / Bingen 195,8	FS 1	196
21.04.97	Gerstner Jethro	Sensor	Dolmar FP Wasserkuppe 68,4	ZR 1,75	Schloß Landsberg Schloß Landsberg 120
23.04.97	Langwald Gerd	Merlin	Bahrenborstel Schwerin Bahgabelung S-W 206,9	ZF 1,5	Scharringhausen 310
23.04.97	Lengauer Wolfgang	Twister	Emberger Alm Matrei BS 145,6	IID Goldeck BS 1,75	Greifenberg Greifenberg 255
23.04.97	Rohrer Gerd	X-tralite	Bahrenborstel Bispingen 99,2	FS 1	99
23.04.97	Gräper Hans-J.	Milan Racer	Bahrenborstel Solltau 85,6	FS 1	86
24.04.97	Lengauer Wolfgang	Twister	Emberger Alm Plannhornhütte 182,9	IID Goldeck BS 1,75	Greifenberg 320
24.04.97	Bausenwein Hans	Laminar	Pfalzen Hochsteinhaus 141,4	IID Terenten Kirche 1,75	St. Georgen Kirche St. Georgen Kirche 247
25.04.97	Holz Sascha	HP-AT	Belluno Croce d'Aune 79,5	IID Soccher Kirche 1,75	Soccher Kirche 139
26.04.97	Schneider Ulrich	X-tralite	Neuhausen FP Altes Lager FP 107,0	FS 1	107
02.05.97	Niedermann Helmut	Ram-Air	Schniflis Spuller See Dittis-Haus 53,8	ZR 1,75	Schniflis TS Schniflis TS 94
03.05.97	Ulmer Michael	Laser	Emberger Alm Anna Schutzhaus 64,6	IID Radlberger Alm 1,75	Sattellogger Haus Sattellogger Haus 113

GERMAN CUP 1997

1.4. - 31.8.1997

Nachwuchs- und Breitensportwettbewerb im
HÄNGEGLEITEN und GLEITSEGELN

gesponsort von



NOVA

bautek



ULTRALITE PRODUCTS
HANGGLIDING & PARAGLIDING



ICARO 2000
HANG GLIDERS



2. GERMAN CUP Gleitschirm/97 GS in Lenggries am Brauneck

Wir schreiben das Wochenende 17.05 - 18.05.97. Der neu ins Leben gerufene German Cup für Gleitschirmflieger lud ein nach Lenggries an das Brauneck. Sechzig Piloten aus ganz Deutschland folgten dieser Einladung und der Parkplatz der Brauneckbergbahn füllte sich schon früh am Morgen mit Leben. War doch die Einschreibzeit unchristlich auf 7 - 8 Uhr gelegt worden.

Der blaue Himmel deutete auf schönstes Wetter und vereinfachte das Aufstehen, so daß ein gute Stimmung beim Briefing bereits zu spüren war. Die Bergbahn machte allen Wettkämpfern einen Spezialpreis und so konnten dann alle für 5 DM eine Tageskarte erwerben. Hierfür ein Dankeschön an die Brauneckbergbahn!

Der Organisator Stefan Haider versammelte die fluggierige Meute um sich und rief zum Briefing am Startplatz des Brauneck, dem berühmt-berüchtigten Garlandkessel. Zusammen mit einigen einheimischen Piloten wurde noch mal die lokale Wetterentwicklung begutachtet und eine Aufgabe erstellt. In der Zwischenzeit gab es ein paar Tips vom Clubvorsitzenden, falls es zu Außenlandungen kommen sollte und wie man sich mit den umliegenden Bauern verständigen soll. Die sind nämlich durch die vielen Flieger schon arg strapaziert.

Endlich war es so weit. Das Taskboard wurde aufgestellt und die Aufgabe präsentiert. Ein Klassiker mit einer kleinen Neuerung. Die Aufgabe war ein Elapsed-time-Race-to-Goal, zu deutsch, ein Bojenflug mit individueller Zeitnahme. Die Streckenlänge betrug 39,1 km. Das Startfenster wurde auf 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr festgesetzt und die letzte Landung auf 19.00 Uhr. Pünktlich begann im Garlandkessel die erste Thermik zu köcheln und ein frühes Starten sollte sich auszahlen.

Als erster Wendepunkt mußte die Biwakhütte auf der Benediktenwand angefliegen werden. Hatte man diese umrundet, ging es über die Hügellandschaft zum Blomberg bei Bad Tölz. Dort mußte man die Bergstation der Blombergbahn fotografieren. Zurück zur dritten Wende, noch mal die Biwakhütte Benediktenwand, dabei war es unbedingt erforderlich, so viel Höhe wie möglich zu machen. Ein Teil der Wettkämpfer versuchten danach südseitig der Benediktenwand Höhe zu machen, was aber nur sehr zäh ging und einige mit ei-

nem langen Fußmarsch durch das Schwarzbachtal bezahlen mußten. Auch nordseitig übten sich ein paar Piloten in Geduld und wanderten das Längental hinaus.

Der taktische Kniff war, an der 3. Boje nicht zu verweilen sondern nordseitig im Aufwindband die Kette entlang bis zum Brauneck zu fliegen, um dort wieder neuen Thermikanschluß zu finden. Hatte man dies bewältigt, galt es der Neuerung im Klassiker Aufmerksamkeit zu widmen, dem letzten Wendepunkt, der Denkmalm. Sie liegt auf der anderen Talseite des Isarwinkels. Um diese Boje zu erreichen und anschließend ins Ziel zu gleiten, ist eine Strecke von knapp 10 km zu bewältigen. Hinzu kommt, daß der Ostwind oft ein Erreichen dieses Wendepunktes vereitelt. Diesmal jedoch reichten Thermikbärte am Brauneck auf 2500 m MSL und die schnellsten machten es im Gleitflug und mußten sogar noch auf dem Weg ins Ziel die Ohren anlegen, um nicht zu hoch über der Ziellinie anzukommen und wertvolle Zeit zu verschenken. Der zweite Pulk erwischte noch einen Bart kurz vor der Wende und kam mit einiger Verzögerung dann auch ins Ziel. So ergab sich, daß Klaus Günther Eberle in einer Zeit von 1 Stunde und 49 Minuten den Tagessieg und damit das gelbe Trikot des Spitzenreiter einheimste. Weitere 13 Piloten flogen die Aufgabe bis ins Ziel.

Der zweite Tag war dann wieder vom Wetterpech verfolgt. Die Meteorologen sagten eine frühe Überentwicklung voraus. Das Team um Stefan Haider beschloß eine kurze Aufgabe vom Brauneck zum Blomberg und zurück. Nach einem Start bereits um 10.30 war fast die gesamte Teilnehmerzahl am Kreisen über dem Brauneck. Leider war bei ca. 1900 m MSL der Deckel drauf und sie kreisten und kreisten. Einige Ausbruchversuche wurden mit Absaufen bestraft. Nach ewi-



Die Sieger (v. l.) Georg Maier, Klaus G. Eberle, Hagen Mühlich, Organisator Stefan Haider

gem Kreisen über dem Startplatz war dann die Geduld zu Ende und ein Großteil nahm den Kampf gegen die schwache und dann ausbleibende Thermik auf. Einige wenige arbeiteten sich bis zum Blomberg vor. Aufkommender Nordwind sowie eintretende Überentwicklung von Westen vereitelten jedoch eine Umrundung der Boje und kein Pilot schaffte die Mindestdistanz, um die Aufgabe zu einer gültigen Wertung zu machen.

So blieb es bei dem Tabellenstand des erste Durchganges. Leader of the Pack bleibt Klaus Günther Eberle, gefolgt von Hagen Mühlich und Georg Meier.

Fortsetzung folgt beim nächsten German Cup am Wallberg, bei dem mit Sicherheit die meisten wieder antreten, weil es richtig Spaß gemacht hat.

Hagen Mühlich

Anzeige



CHARLY INSIDER

Neuester Stand der Technik bei Flughelmen Paßform

Die Vollausrüstung aus weichen, atmenden, hautfreundlichen Textilien sorgt für angenehmes Helmklima. Kein unangenehmer Druck auf Ohren und Wangen. Sehr bequem auch der aufwendig gepolsterte Kinnriemen.

Neu: Jetzt auch Größe XXL für 63cm Kopfumfang.

Sicherheit

Der Insider macht's möglich: Ein fast uneingeschränktes Gesichtsfeld in Kombination mit guter Abdeckung von Stirn und Schläfen sowie einem wirksamen Kinnschutz.

Gewicht

Dank neuer Fertigungstechnik unglaublich leicht und dabei enorm stabil. **Prüfen und vergleichen Sie selbst!**

Insider

mit kratzfester **dreifach-Lackierung** weiß **DM 279,-**
carbon-/gelb/burgund-metallic/silber-metallic
anthrazit-metallic/türkis-metallic **DM 298,-**

6 Größen (Kopfumfang in cm angeben). Geeignet für Brillenträger. Vorbereitet zum Einbau v. Hör-/Sprechgarnituren. Erhältlich in Flugschulen oder bei der Finsterwalder Air-sport Boutique. Versand per NN, Umtausch möglich, bei Nichtgefallen Geld zurück!

Gratiskatalog
Flugausrüstung

FINSTERWALDER
& CHARLY

Pagodenburgstr. 8, 81247 München ☎ 089-811 65 28, Fax -814 41 07
Zweigbetr. CHARLY Postf. 50, 87637 Seeg, ☎ 08364-1286, Fax -8426

1. German Cup Drachen '97 in Loffenau

Dem ersten geplanten Wettbewerb am Brauneck fielen leider beide Termine dem aus noch immer nicht geklärten Gründen verlängerten Winter zum Opfer. Die Motivation der Teilnehmer hatte darunter offensichtlich nicht gelitten und so reisten bei relativ schlechten Wetteraussichten 47 Teilnehmer nach Loffenau an. Die Schlagzeilen:



Siegerehrung

Freitag, die Mitglieder des auf diesen Wettbewerb bestens vorbereiteten DCL Loffenau bauen ein Zelt zur Bewirtung von Piloten und Zuschauern am Landeplatz auf. Erste Piloten treffen ein. (Zitat: »Euren Abbauplatz hab ich jetzt gesehen, aber wo bitte ist hier der Landeplatz ?«). Aufgrund von Sturmböen sind leider keine Trainingsflüge möglich. Gegen Abend läßt der Sturm nach, es regnet. Um 22 Uhr trifft der Wettbewerbsleiter ein, es ist kein geringerer als DHV Technikvorstand Knut v. Hentig. Letzte Vorbereitungen werden getroffen und nachdem um 0:30 die Losnummern für die Startreihenfolge gedruckt sind, begeben sich alle zu Bett und hoffen auf Wetterbesserung.

Samstag: 8:30 Briefing, 9:30 Auffahrt der Piloten mit dem DCL Bus und einem geliehenen LKW. Die Organisation paßt. Wetter 8/8, saukalt, schwacher Wind um West. (Zitat: »An so einem Tag würde keiner freiwillig zum Fliegen gehen !«). Die Flugwetterberatung jedoch gibt Hoffnung auf Wetterbesserung. 10:30 Helfer, DRK und Vorflieger sind da. 11:00 erstes Briefing, 12:00 zweites Briefing, 12:30 der erste Vorflieger gibt sein Bestes, aber ohne Thermik reicht auch das nicht, er säuft ab. 13:00 der zweite Vorflieger hält sich eine knappe Stunde unter Startplatzhöhe, dann muß auch er landen. 14:00 Schneeschauer am Startplatz. Der Wirt der Teufelsmühle freut sich über fünfzig hungrige und frierende Piloten. 15:00 immer noch keine eindeutige Wetterbesserung in Sicht, aber da es ziemlich labil ist, entschließt man sich für einen Doppelzielrück mit 1.WP Althof Rampe, 2.WP Teufelsmühle, 3. WP Althof Rampe, Ziel LP Loffenau. Nur Roland Wöhrle schafft die zweite Wende, viele schaffen die erste Wende, müssen

dann aber in Loffenau landen. Für den Abend hat der DCL wieder mit einem organisatorischen Highlight aufzuwarten. Gesponsert vom DCL gibt es beim Pilotentreff eine warme Mahlzeit und Freigetränke. Knut gibt das Tagesergebnis bekannt, welches für den Tagessieger immerhin noch stolze 233 Punkte erbringt. Peter Vogt entlockt dem Klavier Jazz- und Bluesklänge, die Stimmung steigt.

Sonntag, 7:00 strahlend blauer Himmel. 9:00 erstes Briefing und Geräte- und Pilotentransport zum Startplatz. Bereits um 9:00 werden aufgrund der vorhandenen Labilität und Sonneneinstrahlung Überentwicklungen erkennbar. Entgegen allen Prognosen trocknet es jedoch im Tagesverlauf wieder ab, so daß eine interessante Flugaufgabe für die Piloten gestellt werden kann. 11:00 Abschirmung durch Wolken aus Südost, leichter Rückenwind am Start verzögert den Start der Aufgabe. 12:00 Briefing und Start des Vorfliegers Peter Zeltmann. Er fliegt gut sichtbar für alle Piloten geradeaus Richtung Loffenau. Jeder Heber, aber auch jeder Höhenverlust wird von den Wettkampfpiloten mit einem lauten Raunen begleitet. Als er kurz darauf in einen auf 4 m/s geschätzten Bart einsteigt wird die Tagesaufgabe

festgezurt. Ein Dreieck: 1WP Rampe Althof, 2 WP Merkur, Ziel LP Loffenau. Nun geht's schnell. Die zuverlässigen Ablösungen sind stärker als der überregionale Wind und lassen einen flüssigen Startablauf zu. In weniger als einer Stunde sind alle Piloten auf Kurs. Niko Salewski bewältigt den Kurs, bei dem das Murgtal zweimal überquert werden muß, in 66 Minuten und fährt damit den Tagessieg ein. 15 zum Teil überglückliche Piloten schaffen es, den Kurs zu vollenden und 2/3 der Piloten schaffen die zweite Wende, geben den Tasksettern Knut v. Hentig und Uli Blumenthal die Gewißheit, die richtige Aufgabe für den Tag gestellt zu haben.

Da aufgrund der teilweise langen Anfahrtswege der Piloten die Siegerehrung auf 17:00 vorverlegt wird, kommt der eigens angereiste DHV-Vorsitzende Charlie Jöst leider zu spät und kann nicht mehr die Siegerehrung durchführen. Was er jedoch nicht versäumt, ist sich beim DCL Loffenau für die vorbildliche Organisation des Wettbewerbs und die Unterstützung des Breitensports zu bedanken. Der DHV, zusammen mit den ausrichtenden Vereinen und den Sponsoren Airwave, Bautek, Guggenmos, Moyes, UP, Icaro, gewährleistet offensichtlich eine gute Mischung für erfolgreichen Breitensport.

Ernst Schneider, Johann Hahn

Oliver Rössel
wird
Bayerischer
Meister

Foto: Peter Jahn



Bavarian Open in Tiroler Thermik



»Nach der Antenne ein Bart mit 700 Meter Höhengewinn. Da hab ich gewußt, ich hab gewonnen« - Originalton Oliver Rössel über den entscheidenden Moment bei seinem Sieg in der Bavarian Open in Kössen/Tirol.

Oliver Rössel, der von der Flugschule Mergenthaler unterstützt wird, ist unter den Cross-Country-Piloten kein Unbekannter. Mit 697 Punkten hatte er sich 1996 die Krone im Deutschen Streckenflugpokal geholt. Und jetzt, im direkten Vergleich mit Wettkampfpiloten? In zwei Durchgängen über 68 und 54 Kilometer kann sich der 27jährige durchsetzen, auch gegenüber internationalen Toppiloten wie Peter Brinkeby und Bruce Goldsmith.

»Ich bin unbefangen und ohne Druck an die Sache herangegangen«, erzählt der Bayerische Meister, der nach der neuen Ligawertung, die auch internationale Wettkämpfe berücksichtigt, von Ligaplatz 6 auf Rang 20 abgerutscht war. Die ungewöhnlichen Wetterbedingungen während des viertägigen Wettkampfes lassen nur zwei Läufe zu. Die Niederschlagsmengen der Vortage sowie einfließende Warmluft bescheren den knapp 100 Piloten aus Deutschland, Österreich, England, Schweden und USA nur magere Steigwerte. Doch in den Loferer Steinbergen steigt die Basis schon mal auf 2700 Meter.

Schwedischer Alleingang

Durchgang Nummer 1 ist ein Airstarted Race über 68 Kilometer. Schon der flache Startplatz an der neuen Bergstation Unternberg findet bei anhaltendem Rückenwind seine Meister. Allen voran zeigt der schnelle Schwede Peter Brinkeby sein Können. In einer Zeit von 2 Stunden und 54 Minuten (Schnitt 23 km/h) holt sich Peter den Tagessieg. Mit nur 6 Minuten Rückstand folgt Berni Koller, Dritter im Ziel ist Stephan Hüglin. Oliver Rössel fliegt auf Platz 4.

»Wir im ersten Pulk flogen auf dem Hin- und Rückweg die Route über die Loferer Steinberge«, berichtet Berni Koller.

Schneller, aber riskanter ist der direkte Weg über Kirchberg, Wallerberg, Buchensteinwand. Insgesamt finden 37 Piloten den Weg ins Ziel nach Kössen.

Thermikpause am Unternberg

Der zweite Flugtag, der 3. Mai, ist kein Hammertag. Es ist sonnig, aber stabil. Mancher Pilot zweifelt, ob überhaupt genügend Teilnehmer die Mindeststrecke erreichen. »Früh starten ist bei diesen Bedingungen entscheidend«, kommentiert Oliver Rössel. »Und eine gute Abflughöhe, hinaus zum Startpunkt, dem Landeplatz Kössen.« Rund ein Drittel schafft es nicht zurück. Unter diesen Pechvögeln sind auch Thomas Friedrich, Stefan Bocks und Richi Berkmann.

Wieder führt die Aufgabe in Richtung Südost, diesmal ist die erste Wende die Bergstation des Sessellift Buchensteinwand bei Fieberbrunn. Ohne Umweg Loferer Steinberge fliegen die Schnellsten die Direktroute zur Boje. Gerade die Piloten mit internationalem Wettkampfwissen sind schnell, zu schnell. An der Wende bei Kilometer 22 bleibt der Thermikofen aus, viele müssen aufgeben. Unter ihnen auch Peter Brinkeby und Harry Buntz.

»Eine coole Aktion mit 10 Metern über das Straubinger Haus am Fellhorn« schwärmt Berni Koller über seinen spannenden Rückflug. Der Spitzenpulk um Toni Bender, Achim Joos und Rene Petersmann erfliegt sich eine Stunde Vorsprung, doch im Tal von Kössen ist plötzlich Endstation. Breite Cirrenfelder und lebhafter Talwind töten jeden Thermikansatz.

Das gelbe Trikot für Bruce

Bruce Goldsmith ist mit so schwachen Bedingungen bestens vertraut, schließlich ist er Engländer. Mit viel Geduld segelt er nach knapp vier Stunden harter Arbeit als Erster ins Ziel. Weit und breit ist kein weiterer Pilot zu sehen. Erst 48 Minuten spä-

Teamchef Stefan Mast hat die komplette Liga am Sart





Ein lachender
»Looser of the day«



Strahlender
Sieger Oliver
Rössel

ter winken die Landeplatzrichter einen Advance-Piloten ab. Es ist Oliver. Dank seines »Flachlandbartes« schafft er die dritte Wende Peternhof und erreicht als Zweiter das Ziel. Mit dieser konstanten Flugleistung fliegt er ganz oben aufs Siegertreppchen. An diesem Tag schaffen es nur noch Stefan Seibel und XC-Pilot Willi Schierle ins Ziel. Es ist 18.33 Uhr.

Oliver Rössel gewinnt die offene Wertung vor Bruce Goldsmith und Berni Koller. Bayerischer Vizemeister wird Burkhard Martens vor Berni Koller. Bei den Damen gewinnt Lizzy Opitz (USA) die offene Wertung, Dani Anke verteidigt ihren Titel der Bayerischen Meisterin. Die neu eingeführte Teamwertung gewinnen die »Glorreichen Fünf« mit Stephan Hüglin, Hartmut Rocker, Willi Schierle, Andreas Schubert und Harry Stadler.

Tiroler Gastfreundschaft

»Man fühlt sich hier wie Zuhause«, lobt Bruce Goldsmith die gute Organisation in Kössen. Doch warum eine »Bayerische« auf Tiroler Boden? In Bayern war kein Club bereit, sein Gelände zur Verfügung zu stellen. Da sprang Sepp Himberger ein. Und die Zusammenarbeit klappt gut. Für Aufgabenstellung und Auswertung sorgte der Ligachef Stefan Mast, um Transport, Party und das leibliche Wohl kümmerte sich Sepp Himberger dank seiner Sponsoren und seiner freundlichen Helfer.

Daniela Anke



Der Start in Kössen

Die Aufgaben

Durchgang 1 am 2. Mai 97

Airstarted Race 68 km

Startpunkt: Bergstation Kabinenbahn Unternberg

Startplatz: Bergstation Kabinenbahn Unternberg

1 Wendepunkt: Bergstation Asitz Sessellift (32,7 km)

Zielpunkt: Landeplatz Kössen (67,9 km)

Durchgang 2 am 3. Mai 97

Airstarted Race 54 km

Startpunkt: Drachenflieger Landeplatz Kössen,

Startplatz: Bergstation Kabinenbahn Unternberg

1. Wendepunkt: Bergstation Buchensteinwand Sessellift (22,6 km)

2. Wendepunkt: Bichlach Antenne (46 km)

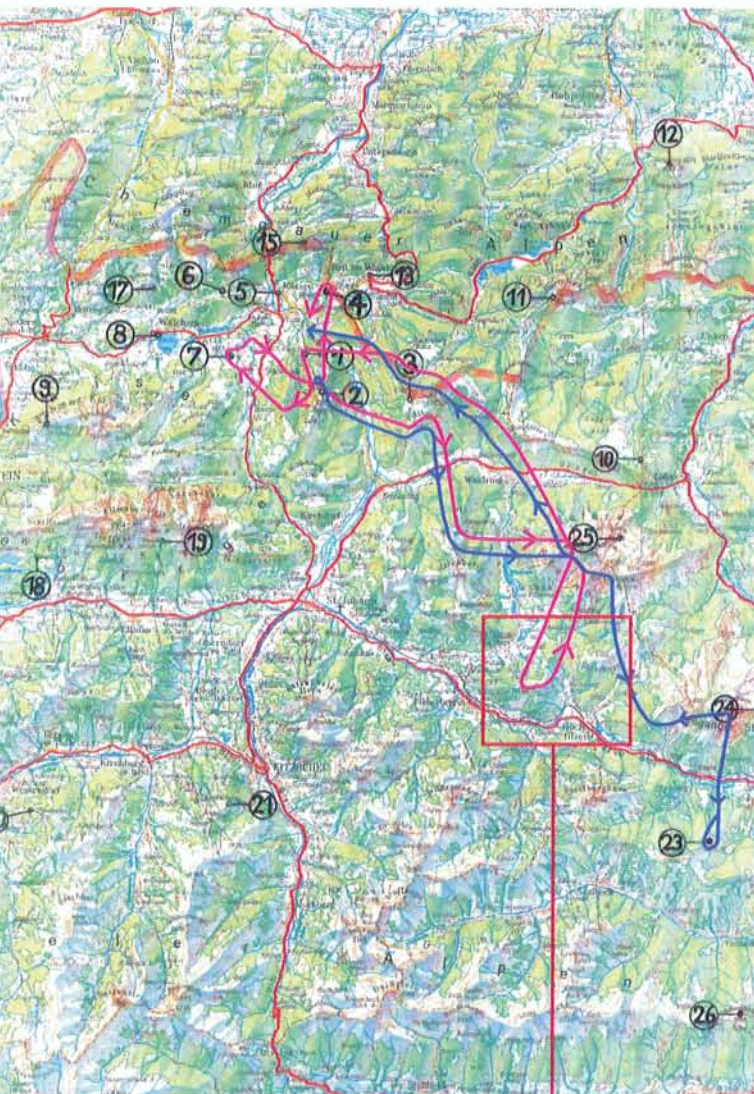
3. Wendepunkt: Peternhof (52,2 km)

Zielpunkt: Drachenflieger Landeplatz (54,2) Kössen

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Oliver Rössel	Omega 4	1836,7
2	Bruce Goldsmith	Alto XMx	1824,1
3	Berni Koller	Spark Pro	1742,6
4	Burkhard Martens	Tension	1731,7
5	Stephan Hüglin	Nimbus	1617,1
6	Stefan Seibel	Sector	1615,2
7	Peter Geg	Sector	1597,6
8	Andreas Schubert	Escape	1549,2
9	Toni Bender	Proto 97	1548,2
10	Torsten Siegel	Escape	1541,5

Das Flugprotokoll des Siegers



Die Gefahrenzone
(Schießbetrieb) darf
nur nach vorheriger
Anmeldung überflo-
gen werden

1. Durchgang			
Berg	Hangseite Abflughöhe in m über NN	Thermik Gedanken Streckenwahl	Ankunftshöhe
1. Unterberg	NW. über Gipfel wechsel 2200m auf SO-Seite	NW 3m/s SO 4-6m/s kl. Talsprung zum Fellhorn mit guter Anschlussmöglichkeit	100 m unter Grat
2. Fellhorn	S-Seite 2400m	4-6m/s Kirchberg bekannt vom Vorjahr	300m über Gipfel
3. 2km nördl. des Kirchbergs	östl. vom Gipfel 2400m	2-4m/s Loferer Steinberge wg. starker Thermik, hohe Basis durch Latschen und Geröllhalden	1900m
4. Loferer Steinberge	Südseite 2700m	6-8m/s Leoganger Steinberge in Südseite s. 3.	1900m
5. Leoganger Steinberge	Südseite 2750m	6-8m/s ausreichende Höhe für den Talsprung zum Wendepunkt	1900m
6. Asitz-Sessellift Bergstation	200m über Gipfel 2600m	2-4m/s zurück zu Leoganger Steinbergen wg. guter Thermik	1800m
7. Leoganger Steinberge	SW-Seite 2300m	bockig, 3-7m/s Geierkogel S-Seite, verlockender SW-Kessel östl. vom Gipfel	1800m
8. Geierkogel	SW-Kessel 1900m	2m/s gr. Ochsenhorn, Geröllhalden u. Latschen	1600m
9. gr. Ochsenhorn	SW-Seite 2700m	5-7m/s Steinplatte nächstmögl. Punkt für Thermikanschluß	1700m
10. Steinplatte	SW-Seite 2500m	5-7m/s Gleitflug bis ins Ziel entlang des Grats nördl. des Fellhorns	Ziel
2. Durchgang			
Berg	Hangseite Abflughöhe in m über NN	Thermik Gedanken Streckenwahl	Ankunftshöhe
1. Unterberg	NW. über Gipfel Wechsel auf S-Kessel 2300m	NW-Seite 2-3m/s, S-Seite 4-6m/s möglichst viel Höhe tanken um SP zu erreichen und Anschluß zu finden	Mittelstation
2. Unterberg	s. 1. 2300m	s. 1. Fellhorn wie Vortag	50m unter Gipfel
3. Fellhorn	Süd 2300m	2-4m/s Richtung Kirchberg	10m über Gipfel
4. 2km nördl. von Kirchberg	über Vorgipfel 2000m	2-3m/s Loferer Steinberge, leichter Umweg, da höhere Basis und stärkeres Steigen	1500m
5. Loferer Steinberge	W ab 2000m S 2800m	W 2-3m/s, S 7-8m/s Wendepunkt mit sicherer Abflughöhe	1600m
6. Buchensteinwand	SO vom Gipfel 2450m	2-3m/s zurück zu den Loferen, da tiefe Einstiegsmöglichkeit	1400m
7. Loferer Steinberge	SW 2700m	7-8m/s wie Vortag Steinplatte	150m unter Grat
8. Steinplatte	S 2400m	2-5m/s Richtung nördl. Gratausläufer Fellhorn	1600m
9. Grat nördl. Fellhorn	über Grat 2350m	zerissen 2-4m/s zum Unterberg gegen den Talwind und vor der drohenden Abschattung	50m unter Mittelstation
10. Unterberg	NW-Seite 1800m	0.5-2m/s Richtung Ritsch westl. vom Unterberg	50m über Grat
11. Ritsch westl. vom Unterberg	W 1800m	soaring mit leichter Thermik 0.5-2m/s knappes Abfliegen zum Wendepunkt	200 über Wendepunkt
12. 1km östl. der Antenne	Talmitte 200m über Grund 1700m	0.5-1.5m/s zurück zum Unterberg	100m unter Bergstation
13. Unterberg	W 2300m	3-4m/s Abgleiten zur letzten Boje und Zielflug	Ziel 500m über Grund

wettbewerbsport



Von links: Jos Guggenmos, Stefan Weber, Holger Bolz, Bob Baier

Starke Thermik bei der »Drachen-Bayrischen«

Der Mittag in Immenstadt wird von den Vereinsmitgliedern des Mittag Teams als das »Owens Valley im Allgäu« bezeichnet. Während den bayrischen Meisterschaften im Drachenfliegen vom 29.5. - 1.6.1997 konnten wir zumindest teilweise erfahren, warum das so ist. Starke Winde, und wenn mal der Anschluß an die Hochgebirgsthermik erreicht war, satte Thermikbärte. Lediglich die Temperatur machte da mit dem Owens Feeling nicht ganz mit. Nur 38 Piloten nahmen an der BM '97 teil. Etwas bitter für den ausrichtenden Verein, der alles exzellent vorbereitet hatte und neben der BM '97 auch noch im Juni sein Gelände für den German Cup zur Verfügung stellt. Vor zwei Jahren waren noch Vorausscheidungen notwendig. Woran es lag, wußte keiner so richtig, das Wetter paßte. Diejenigen, die nicht da waren, haben mit Sicherheit einen guten Wettbewerb verpaßt.

Am ersten Wettbewerbstag war ein 75-km-FAI-Dreieck angesagt: Vom Mittag übers Söllerneck, von dort nach Tannheim zum Neunerköpfle und wieder zurück nach Immenstadt. Sechs Piloten erreichen das Ziel. Mit gutem Vorsprung fährt Holger Bolz auf Laminar ST vor Bob Baier auf CSX und Herbert Sturm auf Laminar ST den Tagessieg ein. Nachdem der Wetterbericht am Freitag Höhenwinde mit 35-55 km/h vorhersagt wird für den zweiten Durchgang ein 55-km-Task angesetzt, der es erlaubt, bei allen Schenkeln auf der Luvseite der Berge zu fliegen. Gleich 22 Piloten segeln an diesem Tag ins Ziel.

Obwohl Holger Bolz auch an diesem Tag wieder als erster ins Ziel segelt, muß er Bob Baier den Tagessieg überlassen. Hinter Holger Bolz belegt Georg Schweier auf seinem Laminar ST den dritten Tagesrang. Obwohl für den Samstag Hammerwetter angesagt ist, fliegen die Hämmer an diesem Tag leider nur seitwärts. Am Boden gehen Böen durch mit 50 km/h und bringen selbst auf dem geschützten Alsee das Wasser ordentlich in Wallung. Aus Sicherheitsgründen wird der Durchgang daher abgesagt. Charlie Jöst hält abends zu-



Die Aufgabe und das erste Foto



sammen mit dem vom Mittag Team organisierten Grillfest die Piloten mit Filmvorträgen in Stimmung und alles hofft auf einen Durchgang am Sonntag. Nachdem sich am Sonntag die Wolken eher verdichten und es ab und zu etwas regnet, wird der Tag um 12 Uhr neutralisiert und die Piloten starten zum Ziellandewettbewerb. Daß die Cracks das Ziellanden offensichtlich verlernt haben, zeigt das Ergebnis. Keiner der Cracks platziert sich beim Ziellanden unter den ersten drei. Bayrischer Meister 1997 wird Holger Bolz, der neben seinem Siegerpokal auch noch einen Warengutschein der Firma Bräuniger in Empfang nehmen durfte, vor Bob Baier und Stefan Weber auf CSX.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Holger Bolz	Laminar	1119
2.	Bob Baier	CSX	1083
3.	Stefan Weber	SX4	937
4.	Jos Guggenmos	RCS	872
5.	Herbert Sturm	Laminar	860
6.	Georg Schweier	Laminar ST	845
7.	Gerald Woll	Concept	837
8.	Kurt Schumann	RCS	766
9.	Thomas Rauch	Speed TL	676
10.	Walter Tradt	Foil	648

Norddeutsche Blockmeisterschaft im Drachenfliegen

Wettervorhersage für Vatertag bis Muttertag: Regen für alle vier Wettkampftage! Pilotenbriefing wurde für 9.00 Uhr am 8. Mai angesetzt. Pünktlich kamen die Bremer mit Winde samt Windenfahrer vorgefahren. 20 freiwillige Helfer aus Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern mengten sich unter die Piloten



und schauten gebannt auf die Multimedia-Show, die Ralph Schmidt in Sachen Wetter zum Besten gab.

Das Tief Gesine im Nordwesten, ein weiteres Tief im Südosten. Dazwischen eine kleine Hochdruckbrücke genau über uns. Tendenz für den nächsten Tag: »Gleichbleibend mit etwas höherer Schauerneigung«, für uns Nordlichter ideale Flugbedingungen.

Die normale Ost-West Start- und Landebahn des Flugplatzes Neustadt-Glewe wurde wegen des starken Südwindes auf Nord-Süd umgestellt. Die Fallschirmspringer flogen zum Springen zu einem anderen Flugplatz. Die Segelflieger und Motorflieger räumten uns absolute Priorität über dem Platz ein. Der nahegelegene Flughafen Schwerin/Parchim dirigierte die An- und Abflüge einer Boeing so um, daß wir nicht miteinander ins Gehege kommen konnten. Die Winden wurden aufgestellt und die sechs Seile ausgezogen.

Ziel des ersten Durchgangs: 61,5 km in das nördliche Wismar. Die äußerst wackelige Hochdruckbrücke schwankte zwar stark, aber sie hielt. Tagesergebnis: Zwei Piloten im Ziel, einer auch in Wismar, aber auf der anderen Seite der Stadt. 17 Piloten schafften die Mindeststrecke, acht Piloten weiter als die halbe Tagesaufgabe.

Freitag, 9. Mai: Die Hochdruckbrücke wankt im Sturm. Gesine rückt uns auf die Pelle. Der Südwind nimmt zu. Und weil es am Vortag so gut klappte; gleiches Ziel, also Wismar. Tagesergebnis: Ein Pilot in Wismar. Neun Piloten schafften die Mindeststrecke, drei mehr als die halbe Tagesaufgabe.

Samstag, 10. Mai: Das Tief Gesine hat nun gesamt Europa im Griff. Der Wind kommt inzwischen fast aus West, am Boden mit 25 km/h, ab 1000 Meter mit 45 bis 50 km/h. Schauer, böiger Wind und Überentwicklungen. Es wird für die herrschenden Bedingungen ein hohes Ziel angestrebt: 43 km nach Plau. Tagesergebnis: Fünf Piloten schaffen die Mindeststrecke und einer bewältigt mehr als die halbe Tagesaufgabe.

Sonntag, 11. Mai: Wetterbericht für heute: Keine bis kaum nutzbare Thermik. Gesine hockt da und bläst und näßt.

Nach langer Diskussion die Tagesaufgabe: Zielflug Richtung Nordosten ins 38,2 km entfernte Goldberg. Sonne und Wolken lösen sich ab. Eine dicke Front mit Wind und Regen zieht durch. Es tun sich einige blaue Löcher auf. Ein Pilot macht Höhe und fliegt weg. Kurz darauf ein zweiter. Zum Ende des Streckenfensters starten noch die letzten drei Piloten. Zwei landen nach einiger Zeit wieder, ein dritter fliegt weg. Dann die ersten Meldungen: Dirk Postulat: 19,5 km und Olaf Barthodzie: 19,0 km. Christoph Trömer hat die Mindestdistanz geschafft. Wir haben einen gültigen Durchgang.

Der Wettkampf 1997 war der bisher spannendste, den wir je hatten. Vielen Dank an die Piloten und besonders an die vielen, vielen Helfer.

Peter Urban

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1.	Olaf Barthodzie	Ram Air	1206,6
2.	Ulf Karnath	Xtralite 147	1183,9
3.	Johann Kenst	Xtralite 147	1037,5
4.	Sebastian Siemers	Pamir	1022,9
5.	Dirk Postulat	Laminar	954,3
6.	Christoph Trömer	RamAir	825,8
7.	Florian Böer	RamAir	760,3
8.	Bernd Hoyer	Milan Racer	684,4
9.	Volker Piezunka	Zephir	587,1
10.	Thomas Schwalenberg	Desire	532,6

.....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

Die Sieger



Hessische Gleitschirmmeisterschaft 1997

Diesmal meinte es der Wettergott besser mit den Hessen in Kärnten auf der Emberger Alm als im Vorjahr. So konnten die insgesamt 29 Teilnehmer gleich am ersten Tag (25.5.) einen gültigen Durchgang erfliegen. Nach einem Ground Started Race ging es zuerst zur Radlberg Alm, dann zurück zur Emberger Alm, danach als 3. Wendepunkt wieder Richtung Osten, zur Draubücke in Kleblach Lind. Im Endanflug lieferten sich Armin Harich (Nimbus RC) und Andreas Schubert (Escape) einen spannenden Zweikampf. Armin lag knapp in Führung, landete jedoch als erster, Andreas glitt ca. 200 m weiter und war somit Gewinner des ersten Durchganges. Das Ziel verpaßten beide um ca. 3 km, da im knapp bemessenen Endanflug leider das große Saufen begann.

Obwohl es Montag früh noch recht trüb aussah, klarte es gegen Mittag doch auf und somit war der Start frei für den 2. Durchgang. Nach einem Air Started Race führte die Gesamtstrecke über 54 km: Startlinie auf der Emberger Alm, 1. Wendepunkt Vorderbergalm und dann wieder hinüber zur Kleblach-Lind Draubücke. Schon auf dem Weg zum 1. Wendepunkt versenkten sich einige der Spitzenpiloten vom Vortag, unter anderem Titelverteidiger Gottfried Bacher (Sector). Heute kämpfte Andreas Schubert im Endanflug gegen Arne Wehrlin (Nimbus RC). Die Erfahrungen vom Vortag hatten gezeigt, daß man mit einem reinen Speedendanflug nicht immer ins Ziel kommt. Die beiden flogen heute mit etwas mehr Höhe und nahmen noch das eine oder andere Steigen nach der Draubücke mit, so kamen immerhin 2 Teilnehmer ins Ziel: Zuerst Andreas Schubert und kurz danach Arne Wehrlin.

Am Dienstag setzte schon mittags der starke Nordwind ein, dennoch entschied man sich für eine kleine Aufgabe. Ground Started Race, 1. Boje Radlberg Alm, 2. Boje Emberger

ger Alm, 3. Boje Draubücke, 4. Boje Emberger Alm und dann Landeplatz Greifenburg. In einem wahnsinnigem Tempo erreichten die ersten die Bojen 1 und 2. Das Spitzenfeld bestand diesmal aus Ulrich Klebl (Finesse), Andreas Schubert und Armin Harich. Als diese 3 auf dem Weg von der Draubücke zurück waren, zeigten sich bereits die ersten Lenticularis-Wolken am Himmel und der Durchgang wurde schleunigst abgesagt. Eine Superdisziplin zeigten die noch in der Luft befindlichen Teilnehmer und flogen mit angelegten Ohren zum Landeplatz.

Nach stark föhnigem Mittwoch, zeigte sich der Donnerstag auch mit strahlend blauem Himmel, aber mit weniger Wind. Nach genauester Beratschlagung des Tasksetters Gottfried Bacher mit seinen Pilotensprechern Andreas Schubert und Armin Harich und Ralf Grösel entschied man sich für einen weiteren Durchgang über insgesamt 56,2 km. Wieder gab es einen Ground Started Race (Startzeit 13.00 Uhr) mit 3 Wendepunkten; 1. Zwickenberg Kirche, 2. Klablach-Lind Brücke und 3. Sägewerk Greifenburg. Zielpunkt wie zuvor Landeplatz Greifenburg. Ein guter Task, den 6 Piloten voll erfüllten, weitere 6 schafften es nur nicht mehr ganz von der letzten Boje bis zum Landeplatz. Nach nur 2.07 Stunden flog Arne Wehrlin heute als erster über die Ziellinie, gefolgt von Andreas Schubert und Ulrich Klebl. Daß dieser Tag aber trotzdem eher anspruchsvoll zu fliegen war zeigt sich an einigen Piloten, die kurz nach dem Start wieder landen gingen, da es ihnen zu turbulent in der Luft war und an Gottfried Bacher, der nach einem Klapper und anschließender Spirale mit der Rettung in einem Baum oben am Stagor landete. Gott sei Dank ist ihm nichts passiert und er schaffte es, sich selber und seinen Schirm alleine aus dem Baum zu befreien und dann den mühevollen Abstieg zu beginnen. Obwohl er erst lange nach Sonnenuntergang den Landeplatz erreichte, arbeitete er noch die halbe Nacht an der Auswer-



tung des Durchgangs. Ein großes Dankeschön an unseren unermüdlichen und »unkaputtbaren« Gottfried!!!!

Da am Freitag wieder sehr starker Nordwind blies, wurde kein weiterer Durchgang angesetzt. Der Sonnentag wurde u.a. mit Aufziehübungen auf der Landwiese ausgefüllt.

Dies war auf jeden Fall eine gelungene Hessische Meisterschaft, die allen Beteiligten viel Spaß machte und einigen sehr schöne oder auch turbulente Flüge verschaffte.

Verdienter Hessenmeister wurde also Andreas Schubert, der sein Können hoffentlich an seine Flugschüler in der Rhön (Flugschule Papillon) weitergeben wird, damit im nächsten Jahr noch mehr Teilnehmer die Hessische Meisterschaft mitfliegen möchten. Und vielleicht findet sich ja auch mal wieder die eine oder andere weibliche Teilnehmerin ein, denn leider fehlten sie dieses Jahr ganz.

Andrea Simon

Ergebnis

1.	Andreas Schubert	Escape	1230
2.	Arne Wehrlin	Nimbus RC	1187
3.	Martin Pieper	Escape	987
4.	Armin Harich	Nimbus RC	839
5.	Uwe Lorenz	Engergy	812
6.	Bernd Grunewald	Xenon	794
7.	Ulrich Klebl	Finesse	782
8.	Tobi May	Nimbus	779
9.	Uli Dajek	Omega 3	763
10.	Volker Franke	Tension	758



Hessische Drachenflugmeisterschaft

Zum 5. Mal in Folge trafen sich die Hessen auf der Emberger Alm nicht nur um ihren Meister zu ermitteln, sondern auch wie in den Jahren zuvor viele große Strecken zu fliegen und im sonnigen Drautal einen schönen Urlaub zu erleben.

Das Wetter sah anfangs zwar traurig aus, trotzdem kamen vier Durchgänge zustande, zwei Tage fielen wegen Nordföhn aus. Am ersten Tag schaffte keiner die bewußt kurzgehaltene Standardaufgabe, doch erreichte Altmeister Walter Schurr mit seiner bewährten Frühstartmethode immerhin den zweiten Wendepunkt. Er flog damit doppelt so weit wie der Rest, bekam dafür aber nur schlaffe 100 Punkte. Tags darauf liegt der Knackpunkt in 2200 m Höhe - nur dem Titelverteidiger Lukas Etz gelang es die Gipfelstation vom Goldeck zu fotografieren. Beim dritten Durchgang bringt die Nordströmung gute, aber harte und turbulente Bedingungen. 13 Piloten erreichen das Ziel, am Schnellsten Lukas Etz. Aber ein Vorfall überschattete den Durchgang: Der turmlose RCS von Jochen Hillmeier brach in heftiger Leeturbulenz

nach zweifachem Überschlag. Jochen konnte am Rettungsschirm unverletzt an der Kirche Zwickenberg landen. Der letzte Tag bringt dann die wohl größte Aufgabe aller Landesmeisterschaften: 135 km nach Sillian und Kleblach. Obwohl es an diesem Tag fast keine Wolken gibt, zischen 9 Drachen über die Ziellinie (und einer knapp daran vorbei). Mit einem 31er Schnitt gewinnt Peter Reiter souverän den Tag und verdient sich dadurch den Titel des neuen Hessenmeisters. Alles in Allem ein schöner, gut organisierter Wettbewerb, wie jedes Jahr, dank des aufopfernden Einsatzes von Wettbewerbsleiter Kurt Luther, Peter Otter und der vielen freiwilligen Helfer und Helferinnen.

Ergebnis

1.	Reiter Peter	Desire	1527
2.	Etz Lukas	Twister	1483
3.	Vaupel Manfred	Laminar 14	1441
4.	Barthelmes Oliver	SX 5	1345
5.	Möglich Dieter	Xtralite	1291
6.	Godzieba Klaus	Xtralite 147	1250
7.	Boller Stefan	Xtralite	1207
8.	Abraham Jürgen	Merlin	1196
9.	Schilling Michael	Laminar 14	1165
10.	Theis Reiner	Laminar 14	1147



Die strahlenden Sieger

7. Ostdeutsche Drachenflugmeisterschaft

Im Gegensatz zu den letzten Jahren begann die Meisterschaft in Ruhpolding unerwartet mit einem Wettbewerbstag der nicht ins Wasser fiel. Bei noch guter Thermik erreichte fast die Hälfte der 27 Teilnehmer die Mindeststrecke. Den Tagessieg errang der Sächsische Drachenflugpionier Dieter Sommermeier.

Am 2. Wettbewerbstag sollte spätnachmittags die Kaltfront am Rauschberg sein. Entsprechend der Vorhersage war das Startfenster sehr kurz, und von der Wettbewerbsleitung wurde ein Mini-Durchgang mit 25 km angesetzt. Jan Lozek startete als erster und wurde zum unglücklichen Durchgangshelden, er schaffte als einziger die Tagesaufgabe. Leider blieb die Wertung ungültig, weil nur 2 Piloten die Mindeststrecke bewältigten, obwohl bis in Bodennähe um jeden Meter gekämpft wurde. So fand Udo noch in geringer Höhe eine Thermalquelle, und durch konstantes Pumpen konnte er sich im Delphinstil bis nach Inzell durcharbeiten. Thomas Barthel und Gecko Büchl spielten auf Zeit, wodurch sie eine praktische Nachhilfestunde in Meteorologie bekamen. Beide spürten unliebsam den Boden. Bei Thomas war es das Handgelenk und bei Gecko der Steuerbügel, der den Belastungen der Böenwalze nicht standhielt. Den 3. Wettbewerbstag gewann Peter Hoffmann, mit seinem Motto »turm- aber nicht kopflos«.

Im Verlauf der Veranstaltungen machten sich erste Anzeichen von Mobbing bemerkbar. Ein Konkurrent wollte den Führenden in der Gesamtwertung mit Fröschen im Doppelsegel mattsetzen. Desweiteren wurde 2 Piloten in einer Nacht- und Nebelaktion der Turm gestohlen. Beim abschließenden Ziellandewettbewerb ernteten sie mitleidige Blicke von den Zuschauern, da sie sich allem Anschein nach einen vollwertigen Drachen nicht leisten können. Pechvogel der Meisterschaft war Cottbusser Michael Senner,

dessen Fotoapparat mit Direktbelichter sich nicht vom Film trennen wollte, damit blieb ihm eine Platzierung in den ersten Rängen versagt.

Wieder eine interessante und spannende Landesmeisterschaft, die leider durch einen Unfall überschattet wurde. Das sportliche und stimmungsmäßige Gesamtniveau lag über dem des letzten Jahres, besonderen Anteil daran hatte unser Wettbewerbsorganisator Sigg, der im Hintergrund alle Fäden in der Hand hielt.

Aufgrund seiner guten Leistungen im 2. Durchgang siegte der Berliner Hans Peter Hoffmann verdient vor Ulrich Schneider. Arno Baudendistel sicherte sich in einem starken Verfolgerfeld, wie die Tabelle zeigt, knapp den 3. Platz.

Ergebnis

1.	Hans-Peter Hoffmann	Laminar	1679,5
2.	Ulrich Schneider	Xtralite	1526,8
3.	Arno Baudendistel	Desire	1393,2
4.	Jens Rinneberg	K 3	1384,2
5.	Michael Fechner	Topless	1358,0
6.	Henry Maek	Blitz 155	1335,4
7.	Dieter Sommermeier	Zephyr	1034,8
8.	Sven Fischer	Magic IV	946,6
9.	Thomas Barthel	Xtralite	881,4
10.	Ralf Duffek	XS 155	876,1
10.	Jan Lozek	Xtralite 145	876,1



NRW-Meisterschaft im Drachenfliegen

Zu einem fröhlichen Treffen der Piloten aus Nordrhein-Westfalen, bei dem »nebenbei« die NRW-Meisterschaft ausgefliegen werden sollte (oder umgekehrt), hatte der Delta-Club Wiegengebirge als Organisator viele Vereine angeschrieben und eingeladen. Die Resonanz war für uns doch etwas deprimierend, denn nur 21 Piloten ließen sich beim Eröffnungsbriefing einschreiben. Bereits am ersten Tag

konnte nicht am Vereinsgelände der Porta Westfalica geflogen werden, sondern das Fluggelände in Battenberg war angesagt.

Den ausgeschriebenen Zielflug von 41,4 km schafften gleich 4 Piloten; die anderen genossen auf der Strecke die Gastfreundschaft der Hessen. Der 2. Durchgang wurde in Willingen ausgeflogen und mit Rücksicht auf die Rückholer wurde »nur« ein 55-km-Zielflug ausgeschrieben, denn im Sauerland bedeutet dies fast die 3-fache Rückholstrecke. 3 Piloten erreichten das Ziel, unter ihnen wieder die Ligapiloten Peter Kausche und Thees Wullkopf, die sich auch im 3. Durchgang, diesmal von Höxter aus, einen spannenden Zweikampf zum 41 Kilometer entfernten Flugplatz nach Paderborn lieferten.

Für den 4. Tag konnte dem vorherrschenden Wind kein geeignetes Gelände, auch bei vorhandener Fahrbereitschaft, zugeordnet werden, so daß die Siegerehrung von den Flugpionieren Heinz Schwarzer und Fritz Bunte, die den Wettbewerb souverän leiteten, vorgenommen wurde.

Peter Bork

Ergebnis

1. Peter Kausche	RCS	1.230
2. Thees Wullkopf	Twister	1.102
3. Niko Salewski	Twister	960
4. Bernd Meier	Laminar	741
5. Peter Bork	Xtralite	680
6. Björn Grüber	C14	632
7. Detlef Meier	Laminar	629
8. Dirk Postulat	Laminar	560
9. Gert Brink	Merlin	560
10. K.-M. Piontek	Xtralite	545

Rheinland-pfälzische und saarländische Meisterschaft im Gleitschirmfliegen

Der erste Lauf am 25. Mai, ein Ziel-Rück-Flug über 22 km, führte vom Startplatz Fulseck bei Dorfgastein über die Poserhöhe (Wendepunkt) zurück nach Dorfgastein. Werner Schmitt, der Vorsitzende des ausrichtenden Vereins Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn, konnte diese Aufgabe in 126 Minuten bewältigen, gefolgt von Michael Grau (127 Minuten) und Rüdiger Kuhn (148 Minuten). Der mit Abstand schnellste Pilot dieses Durchgangs, der Ligapilot Stefan Seibel, der die Aufgabe in 72 Minuten bewältigt hatte, scheiterte an einem Fotofehler. Er hatte den Fotosektor des Wendepunktes um einige Grad verfehlt. Der zweite Lauf, ein Bojenflug über 33 km, konnte wegen

Deutsche Luftfahrerscheine
& österreichische Fluglizenzen

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

**Sicherheitstraining am Ossiachersee
Juli und August 1997**

FLUGFERIEN IN GRIECHENLAND

flyOLYMPIC 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
- ✈ Rückholddienst auch bei Streckenflug
- ✈ Preiswertes Familienprogramm
- ✈ vier Jahre Erfahrung vor Ort, Fluglehrerunterstützung

**1 Woche
ab DM 695,-**

UND EINEN EINMALIGEN SERVICE!

Außerdem organisieren wir auch gerne Eure Flugtickets, je nach Saison ab DM 390,-!

Info in Griechenland: Tel./Fax: 00 30/3 52/4 39 81, Mobil: 00 30/9 32/9 08 74
In Deutschland unter Tel./Fax: 03 61/7 91 16 20
Internet: <http://www.cns96de/olympics>

INFOMATERIAL, PROSPEKT UND VIDEO ANFORDERN

wettbewerbsport

des starken Windes erst am 29. Mai durchgeführt werden. Er führte vom Startplatz Fulseck zur Gamskarkogelhütte (9 km), von dort gegen den kräftigen Wind zur Strohlenalm auf der gegenüberliegenden Talseite (13 km), nach einer weiteren Talquerung mit dem Wind zu den Laderdingen Almen (7 km) und schließlich zurück zum Landeplatz bei Dorfgastein (4 km). Wegen des starken Talwindes konnte diese Aufgabe keiner der Teilnehmer erfüllen. Der Baden-Württemberger Michael Grau schaffte es bis kurz vor den dritten Wendepunkt und sicherte sich damit den Sieg dieses Laufes und des gesamten Wettbewerbs in der offenen Wertung. In zwei Durchgängen errang Werner Schmitt aus Kestert am Rhein den Meistertitel.

Ergebnis

1.	Grau Michael	Xyon	1293,8
2.	Schmitt Werner	Ventus	1225,4
3.	Kuhn Rüdiger	Soul	941,9
4.	Altrichter Fritz	Xyon	533,2
5.	Faeth Uwe	Spark	519,9
6.	Herchen Ronald	Omega 3	504,0
7.	Sell Werner	Sector	451,5
8.	Diemann Jörg	Sector	430,8
9.	Jilg Joachim	Voyager	422,5
10.	Deiner Simon	Omega 3	379,3



Rheinland-pfälzische und saarländische Meisterschaft im Drachenfliegen

Immer wieder neu müssen wir die Erfahrung machen, daß Drachenfliegen zum Schönwettersport gehört. Schönes Wetter allein genügt nicht, es muß schon gewissen Ansprüchen genügen und vor allem Thermik produzieren.

Ralf Wippich (DFC Vulkaneifel) hat sich redlich bemüht, die LM HG 97 mit UL-Schlepp auf ein sicheres Ergebnis zu programmieren. Schleppen war angesagt, um jedem die gleiche Chance zu geben. Erneut zeigte sich die Natur als Sieger über uns und erlaubte den 21 Teilnehmern nur einen einzigen wertbaren Durchgang.

Resultat: Wetter zum Wandern klasse, Stimmung insgesamt überraschend gut, Teilnehmer 21 davon 4 Frauen 17 Männer Schlepptrikes 2 mit Walter Franken u. Günter Hens gut besetzt, Schleppablauf parallel zum Segel u. Motorflugbetrieb in Büchel beispielhaft.

Peter Rother

Deutscher Hängegleiterverband e.V. ✈

Wir suchen baldmöglichst
für unsere Geschäftsstelle
am Tegernsee

eine/n Sekretär/in

mit guten EDV-Kenntnissen, Engagement
und Kundenorientierung

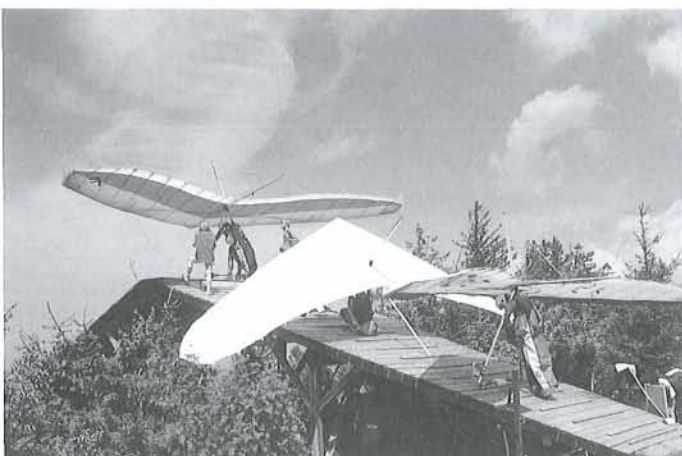
Wenn Sie daran Freude haben, in einem
jungen Team in kollegialer Atmosphäre
zu arbeiten, senden Sie bitte Ihre
vollständigen Bewerbungsunterlagen
mit Angabe des möglichen Eintrittstermin
an

Deutscher Hängegleiterverband e.V.
z.Hd. Herrn Tänzler
Postfach 88
83701 Gmund am Tegernsee



Ergebnis

1	Klaus Eschweiler	Sensor 610	500
2	Silvia Junker	Sunrise	422,1
3	Hermann Justen	Sunrise	422,1
4	Susanne Schönecker	Milan Racer	381,1
5	Wolfgang Schwager	Milan Racer	377,0



Baden-Württembergische Meisterschaft im Drachenfliegen

Hier eine kurze Zusammenfassung von Wettbewerbsleiter Charlie Jöst.

Erst im zweiten Anlauf konnten Anfang Juni die Baden-Württembergischen Landesmeisterschaften im Drachenfliegen am Kandel (bei Freiburg) abgeschlossen werden, nachdem eine Woche zuvor wegen des zu starken Ostwindes der Wettbewerb abgebrochen worden war.

Mit 49 gemeldeten Piloten und einer Pilotin war das Teilnehmerfeld fast so groß wie in den vorangegangenen Jahren.

Vom ersten Wettbewerbstag an lieferten sich Martin Ölkrug und Peter Friedemann ein spannendes Duell, das nach zwei Zielerückkehraufgaben Martin Ölkrug mit wenigen Minuten Vorsprung knapp für sich entscheiden konnte.

Die anwesenden Zuschauer erlebten an Spannung kaum zu überbietende Endanflüge, als einige der heimkehrenden Piloten mit den letzten Höhenreserven über die Ziellinie schwebten.

Eine gute Chance zum Sieg vergab der Organisator des ausrichtenden Vereins DFC Südschwarzwald, Michael Braunstein, als er beim letzten Durchgang nach enorm schnellem Flug zu früh bei der Wende außenlanden mußte.

Joachim Cuolt sorgte mit dem 3. Rang dann doch noch für die Ehrenrettung des ortsansässigen Vereins.

Baden-Württembergische Meisterschaft im Gleitschirmfliegen 1997 fiel leider dem schlechten Wetter zum Opfer.



Von links hinten: Peter Friedemann, Martin Ölkrug, Joachim Cuolt, Werner Fleck, Harald Noller, Michael Braunstein

Ergebnis

1.	Ölkrug Martin	1778
2.	Friedemann Peter	1747
3.	Cuolt Joachim	1526
4.	Noller Harald	1411
5.	Fleck Werner	1365
6.	Braunstein Michael	1267
7.	Eisfeld Jochen	1100
8.	Hoffmann-Guben Marcus	1082
9.	Zeyher Jochen	1015
10.	Ebenfeld Markus	996

NOCAI-Helme für Nationalmannschaft

Wie bereits 1996 stattet der Helmhersteller NOCAI auch dieses Jahr wieder die Nationalmannschaften Gleitschirm und Drachen mit seinen CE-geprüften Flughelmen aus. Zum Drachenliga Wettbewerb im Schweizer Jura waren die Firmenchefin E. Irmischer und der technische Leiter eigens mit dem NOCAI-Werkstattswagen angereist, um den Mitgliedern der deutschen Drachenflugnationalmannschaft ihre 97er Helme persönlich anzupassen. Vor Ort wurden die Helme den doch recht unterschiedlichen Kopfformen der Piloten vom technischen Leiter Norbert Christoph optimal angepaßt. Zudem konnten die Piloten in Fachgesprächen den Unterschied zwischen einem CE-geprüften Helm und ungeprüften Helmen erfahren.

Ernst Schneider





Foto: Martin Schell

Stephan Hüglin - zu schnell für die Konkurrenz



Foto: Daniela Anke

Newcomer Achim Joos



Gleitschirm-Weltcup in Como: Deutsche in der Weltspitze

Mit Frühlingssonne, italienischer Lebensfreude und perfekter Organisation des Clubs Scubbatt geht alles leichter. Mit diesem Slogan starten am Monte Cornizzolo am Comer See 157 Piloten zum dritten Weltcup der Saison.

Es gewittert jeden Tag und so setzt Tasksetter Giorgio Corti nur kurze Aufgaben bis 51 km. Es ist der letzte Wettkampf für die Qualifikation zur deutschen Nationalmannschaft und die Jungs zeigen, was sie können.

1. Durchgang: Achim Joos fliegt hinter Weltcupsieger von 1995, Hansi Bollinger, auf Platz 2. Der erst 19-jährige UP-Pilot sichert sich wertvolle Weltcuppunkte. Sein Teamkollege Peter Hensold (UP Escape) erreicht Platz 6, Torsten Siegel (UP Escape) fliegt auf den 13. Rang.

Task two: Wieder ein deutscher Pilot unter den ersten Drei. In einem spannenden Race über 51 km kämpft sich Swing-Werkspilot Stephan Hüglin mit seinem grünen Nimbus als Dritter ins Ziel. Der Zeitunterschied zu Tagessieger Jimmy Pacher (Edel Sector - Italien) nur 1 Min. 27 Sek.

Der nächste Tag führt bereits früh ein enormes Gewitter ins Wettkampfgebiet: Einige Piloten sind schon im Ziel, auch Freex-Pilot Rene Petersmann, da bricht Corti den Durchgang ohne Wertung ab. Gut, aber zu spät. Die gewaltige Böenwalze zwingt fünf Piloten zu Wasserlandungen.

Der dritte Wertungstag bringt eine kurze, aber gewittersichere 31-km-Aufgabe. Schnellster Pilot ist der Österreicher Walter Holzmüller (Nova Proto) mit einer glänzenden Zeit von 1 Std. 11 Min. Mit nur 6 Min. Rückstand jagen Toni Bender (Nova Proto 97) und Peter Geg (Edel Sector) als 6. und 7. über die weiße Linie.

Samstag, letzter Wettkampftag und krönender Abschluß für die Deutschen: Gestern noch »abgesoffen« an der letzten Boje, nimmt sich Stephan Hüglin vor: »Heute ein bißchen langsamer«. Und trotzdem - zu schnell für die Konkurrenz. In einem rasanten Flachland-Race holt sich Stephan vor

dem Schweden Tibor Berki (Freex Spark Pro) den Tagessieg und 200 Weltcuppunkte.

Como-Gesamtsieger wird der Schweizer Peter Luethi (Nova Proto 97) vor Peter Brinkeby (Airwave XMX) aus Schweden und dem Franzosen Patrick Berod (Edel Sector). In der Nationenwertung schaffen es die Franzosen aufs Siebertreppchen. Dank souveräner Einzelleistungen erkämpfen sich die Deutschen hinter den Schweizern den 3. Platz.

Dani Anke

Deutsches Drachenflugteam in Bassano auf Rang 1

Rekordbeteiligung beim Drachenflugwettbewerb in Bassano. 180 Teilnehmer waren am Start. Obwohl auch dieses Mal Mandi Ruhmer nicht zu schlagen war, glänzten die deutschen Teilnehmer mit sehr guten Ergebnissen. Am ersten Tag konnten sich mit Lukas Etz (Platz 4, Twister), Bob Baier (6 Moyes CSX), Martin Oelkrug (8 Moyes CSX), Georg Schweizer (9 Icaro ST), gleich 4 Piloten unter den ersten 10 platzieren. Am zweiten Tag waren es mit Bob Baier (6 Moyes CSX), Guido Gehrmann (Topless), Jobst Bäumer (10 Twister), wiederum 3 Piloten unter den ersten 10. Mit großem Abstand konnte nach langer Zeit wieder ein deutsches Drachenfliegerteam bei einem internationalen Wettbewerb den 1. Rang erzielen. Die guten Einzelresultate mit Bob Baier auf dem 4., Jobst Bäumer auf dem 6., und Guido Gehrmann auf dem 7. Rang verstärkten den guten Eindruck der deutschen Piloten zusätzlich.

Ernst Schneider

Drachenliga Durchgänge 1 bis 3

Bereits vor dem tragischen Unfall von Stefan Rebl am 4.5.1997 wurden in der Liga 3 Durchgänge durchgeführt. Am 18.4. und 19.4. konnten in Feltre am Monte Avena je ein 100- und 105-km-Flug durchgeführt werden. Am 2.5. wurde im Schweizer Jura am Chasseral ein 103-km-Durchgang geflogen. Nach drei Durchgängen liegt Guido Gehrmann (Topless) in Führung vor Bob Baier (Moyes CSX) und Jos Guggenmos (RCS). Der geplante Ligawettbewerb über das Pfingstwochenende wurde trotz exzellenten Flugwetters aufgrund des tragischen Unfalls von Stefan Rebl abgesagt.

Ernst Schneider



Ostbayern im Streckenfieber

Nun knabbern schon einige Piloten jahrelang an der offiziell dokumentierten 100 km-Marke im Bayerischen Wald. Bis jetzt hat's noch keiner geschafft, die Marke mit dem Gleitschirm zu übertreffen. Letztes Jahr wurde der Ostbayerncup (Fluggebiete: Niederbayern, Oberpfalz, Franken, der nördli-

che Thüringer Wald, das Mühlviertel und der Spizak/CSSR) erstmalig auch für Gleitschirmflieger durchgeführt und Karl Bauer aus Passau gelang ein grandioser Flug über 85 km (offiziell die weiteste dokumentierte Strecke im Bayerischen Wald) und somit gewann er auch diesen Wettbewerb. Zweiter wurde Ludwig Lohner vor Ruppert Kellnhöfer. Die Siegerehrung fand beim Pig Mountain Cup statt und die ersten drei konnten wertvolle Pokale, Sach- und Geldpreise mit nach Hause nehmen.

Beim diesjährigen Ostbayerncup zählen die Fluggebiete zweier Fränkischer Vereine dazu, nämlich von Parafly Franken und vom Gleitschirmverein Rennsteig. Neben diesen Vereinen sind Mitglieder des Bayerwald Gleitschirmvereins, Gleitschirmclub Ratisbona, Gleitschirmclub Marsbach und Windenschleppverein Osterhofen zum Start berechtigt. Erlaubt sind Winden- und Hangstarts.

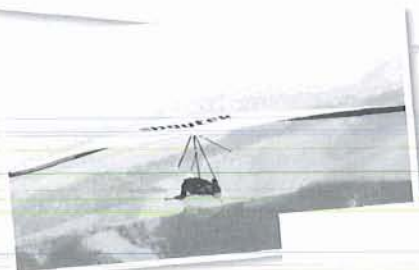
Es wird sicher ein spannendes Jahr für unseren Flugsport. Siegerehrung ist wieder beim Pig Mountain Cup.

Weitere Infos hierzu erhaltet Ihr im Flugzentrum Bayerwald unter der Telefonnummer 09401/8760.

Schorsch Höcherl

Anzeige

Twister



Das sagen die Ligapiloten zum Twister...

"Bei den ersten Wettbewerben in Bassano und in der Liga haben sich meine hochgesteckten Erwartungen an den Twister voll erfüllt: Steigen, Gleiten und Handling absolute Spitzenklasse." **Uli Blumenthal**

"Nach über 80 Flugstunden bin ich von der Verarbeitung, der Gleitzahl und dem Handling des Twister 100% überzeugt. Beim Gleiten zwischen 50 und 70 km/h ist er konkurrenzlos. Mit dem Twister wird "Gegen-den-Wind-fliegen" zu reinsten Freude." **Lukas Etz**

"Nachdem ich ca. 30 Flugstunden auf dem Tacho habe, bin ich restlos begeistert. Wer mit dem Twister nicht unter die ersten 10 in der Liga kommt, der ist selber schuld!" **Thees Wullkopf**

"Mit dem Twister ist es gelungen, ein turmloses Gerät zu bauen, das im Gegensatz zu manch anderem keinen Zweifel an der Sicherheit aufkommen läßt und mit dem Gleiten eine wahre Freude ist." **Jobst Baeumer**

bautek
Gewerbegebiet 54344 Kenn - Tel: 06502-3060 - Fax: 06502-7436

Innovation

Qualität

Service

Handling

Leistung

Design

DHV-Sportkalender 1997

Gleitschirm

Datum	Ausweichtermin	Wettbewerb	Ort
03.07. - 08.07.		PWC/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
09.07. - 13.07.		Alpen Open	Gnadenwald
14.07. - 20.07.		German Open	Garmisch-Partenkirchen
23.07. - 03.08.		Vor-EM Slowakei	Slowakei
05.08. - 13.08.		Junior & Ladies Challenge	Greifenburg
06.09. - 21.09.		World Air Games	Türkei

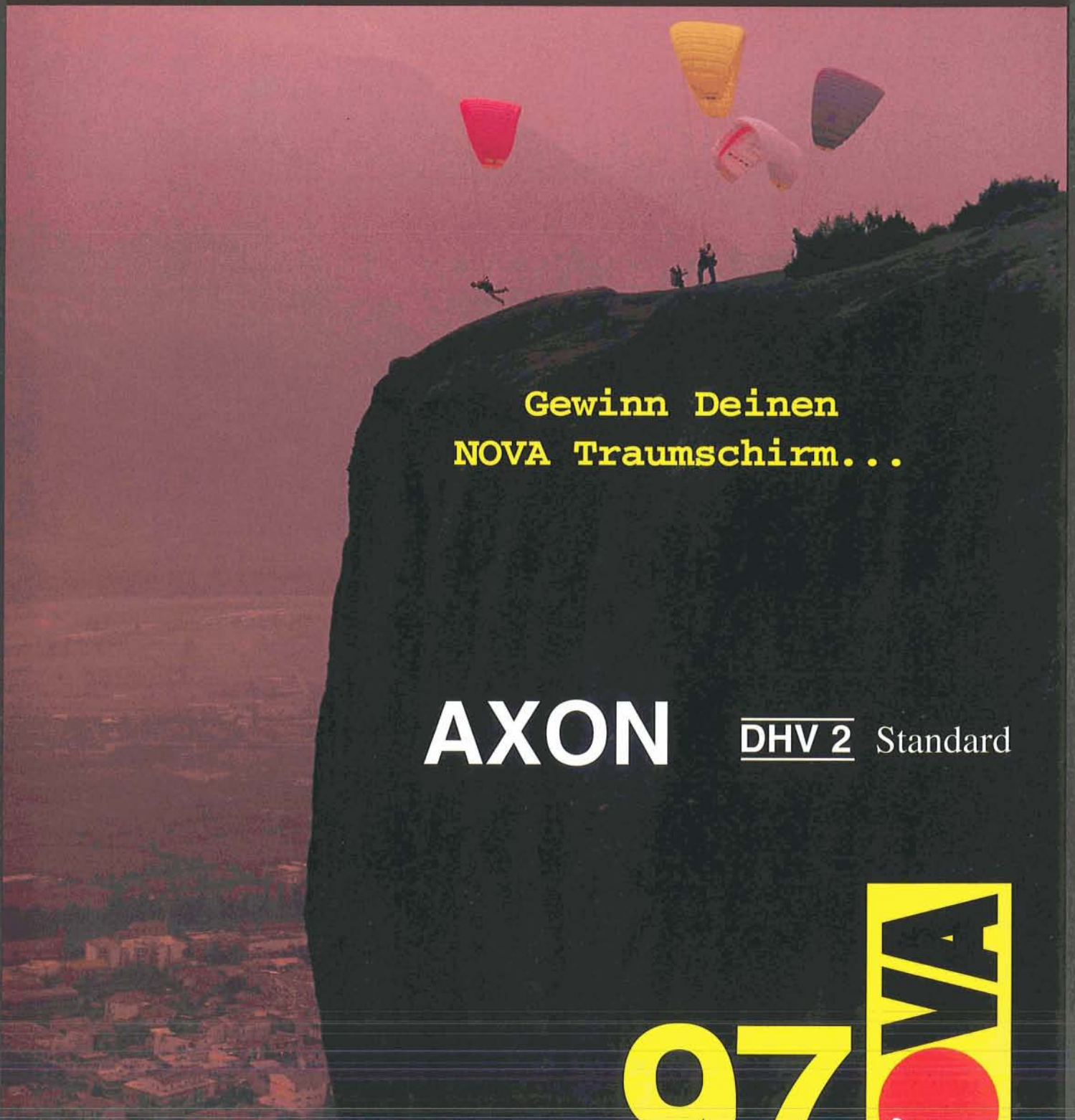
Organisatoren HG

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
12.07.		Tandemwettbewerb mit weibl. Passagier	Pfronten	Oliver Guenay, Tel./Fax 08363/94443
19.07.	26.07.	Grenzlandcup	Hochfelln	Peter Viehauser, Tel. 08663/702
28.06. - 29.06.	12. - 13. 07.	Intern. Wildkogel Paragleiten	Bramberg/Pinzgau	H. Brandner, Tel./Fax A-06565/6668, F. Voithofer Tel. A-06566/8207, Fax 8509,
26.07.	D/G	Flying Witches Cup	Hochries	Helene Mayer Flugschule Hochries, Tel. 08032/8971
02.08. - 03.08.	09.08. - 10.08.	9.Internationaler Alpenrosencup	Westendorf	Tel. A-5334/2130
21.08. - 24.08.		HG-AIREFA 97	Laragne	Te./fax 0033/4/75464320
22.08. - 24.08.		15. Intern. Bärenpokal	Bad Herrenalb-Bernbach	Ralph Trenkle, Tel. 07231/17989
30.08. - 31.08.		D/GS Ziellandwettbewerb	Ederbergland/Battenberg	Ernst Wetter, Tel. 06452/8484
05.09. - 07.09.		Wiedtal Cup 97	Roßbach	Peter Weyler, Tel. 02293/6718
06.09.		Grazi-Man 1997	Bad Reichenhall	Sport Riap, Tel. 08651/8428, Fax 08651/8743
06. - 07.09.	13. - 14.09.	Teufelspokal	Teufelsmühle Loffenau	Drachenflugclub Loffenau, Johannes Hahn, Tel. 07224/650292 (ab 19 Uhr)
06. - 07.09.		4.Saarländischer GS-Cup	Losheimer Stausee	GS-Freunde Hochwald, Tel. 06842/53405, Fax 06897/67183
13.09. - 14.09.	20.09. - 21.09.	ADC Triathlon	Königsbrunn bei Augsburg	Karl Schmaderer, Tel. 089/8144335
18.09. - 21.09.		Coupe Icare	St. Hilaire du Touvet	office du tourisme, Tel. F-476083399
14. - 19.12.		Mauna Kea Fly	Hawaii	Tel.USA/808/968/8685

...NOVA on tour... Gewinn Deinen NOVA
Traumschirm ...Info bei Deiner Flugschule...
...NOVA on tour... Gewinn Deinen
NOVA Traumschirm...



Gewinn Deinen
NOVA Traumschirm...

AXON DHV 2 Standard

NOVA on tour 97



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>



*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)081 42 / 4 12 63
Fax (+49)081 42 / 1 87 13
Turnpoint@t-online.de

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

