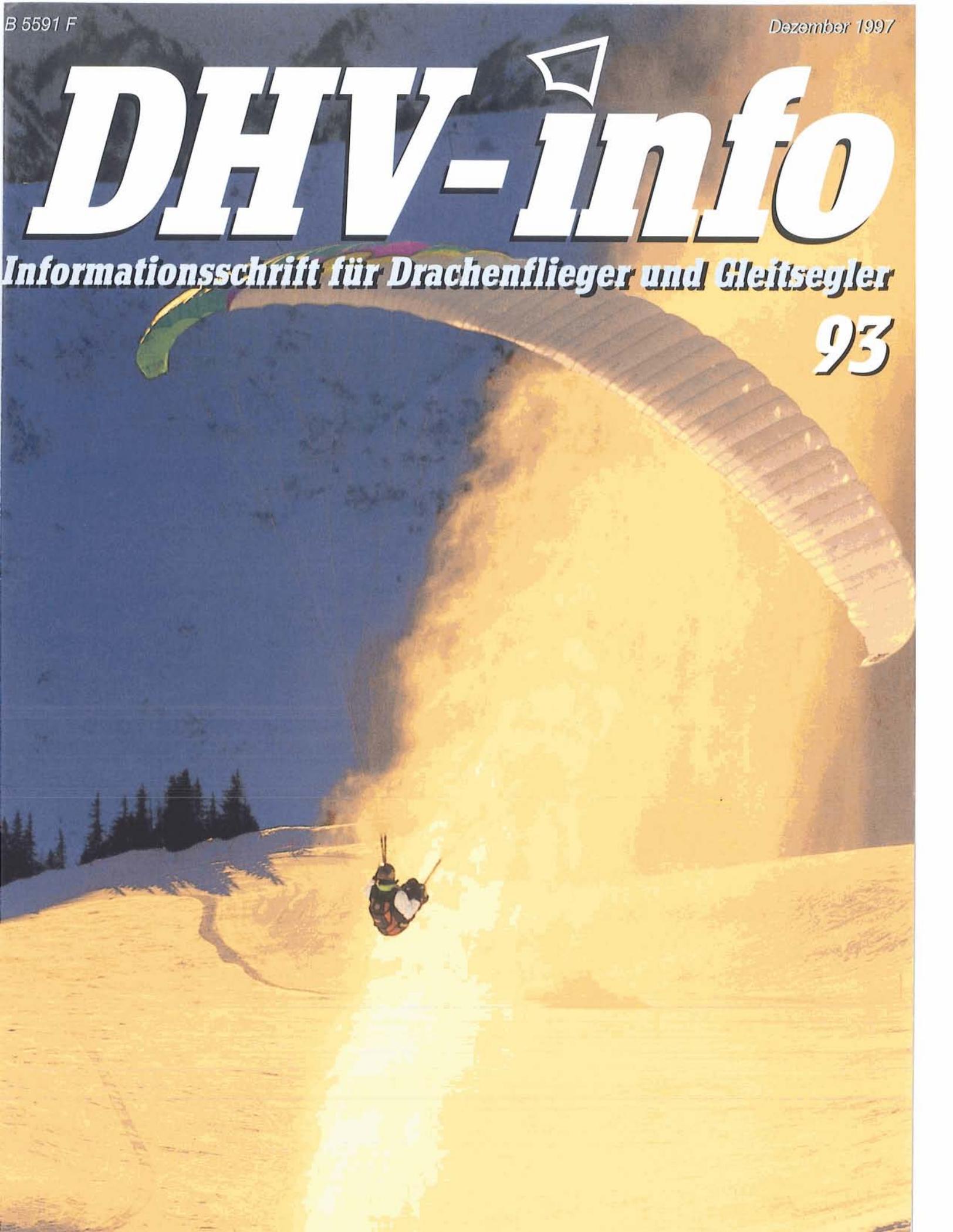


DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

93



ICARO 2000

H A N G G L I D E R S

Laminar 13 & 14 ST (Senza torre)

Die Perfektion in Design und das Maximum an Leistung - der Gleiter für die Weltelite.

Der Laminar ST hat sich als erfolgreichster Gleiter im Wettbewerb 1997 bestätigt.

Laminar 12, 13 & 14

der Hochleistungsgleiter für Freizeitpiloten mit einfachen Flugeigenschaften und optimalen Steig- und Leistungskriterien.

Der Name der neuen Icaro 2000 Helm-Linie

SkyRunner

„SkyRunner“ ist bestimmt ein Durchbruch im Helmdesign: Seine innovative Form und sein außergewöhnliches Aussehen erregten allgemeines Interesse und Aufmerksamkeit, seit erste Bilder in diversen Fachzeitschriften erschienen sind.

Die neue Helm-Linie umfaßt drei Grundmodelle ...

- Sky Runner J der Jet-Helm (ohne Visier)
- Sky Runner I der Integralhelm (ohne Visier)
- Sky Runner IV der Integralhelm mit Visier



Alle Gleiter mit DHV-Certifikat						
Technische Daten	MODEL 12	MODEL 13	MODEL 14	MODEL 13ST	MODEL 14ST	MODEL 14ST-Mylar
Segelfläche m ²	12,5	13,2	14,4	13,2	14,4	14,4
Nasenwinkel	130°	130°	130°	130°	130°	130°
Spannweite m	9,90	10,02	10,40	10,02	10,40	10,40
Streckung	7,84	7,60	7,51	7,60	7,51	7,51
Anteil Doppelsegel	86%	86%	86%	88%	87%	87%
Segellatten	21+4	21+4	23+4	21+6	23+6	23+6
Gleitgewicht kg	29,5	31	33,5	33	35	35
Min. Pilotengewicht kg	45	55	75	55	70	70
Max. Pilotengewicht kg	65	85	110	80	100	100
Packmaß m	4,90	4,98	5,20	4,98	5,20	5,20

1997 WINNERS			
SCORE	RACE	COUNTRY	PILOT
1 ST	Bogong-Cup	Australia	Manfred Ruhmer
2 ND	Pre-World	Australia	Nelson Howe
3 RD			Josef Zweckmayr
1 ST	New Zealand Nationals	New Zealand	Allan Barnes
1 ST	Brasil Nationals	Brasil	Carlos Nimeyer
2 ND			Beto Schmidt
1 ST	Japan Nationals	Japan	Masahiro Minegishi
1 ST	International Bassano	Italy	Manfred Ruhmer
3 RD			Gerolf Heinrichs
1 ST	National Championship	Slovenia	Franc Peternel
1 ST	East Coast Championship	U.S.	Nelson Howe
1 ST	WHGS XCountry & Speed	Greece	Manfred Ruhmer
3 RD			Josef Zweckmayr
1 ST	Alpen Open	Austria	Manfred Ruhmer
3 RD			Josef Zweckmayr
1 ST	German Open	Germany	Manfred Ruhmer
2 ND			Robert Reisinger
1 ST	Italian Championship	Italy	Christian Ciech
1 ST	Austrian Open	Austria	Manfred Ruhmer
2 ND			Robert Reisinger
3 RD	Willy Vonblon		
1 ST	Championship Niederlande	Niederlande	Aart de Kooomen
2 ST			Joop Berendsen
3 ST	Frans Icke		
1 ST	Pre-European Championship	Slovakia	Manfred Ruhmer
2 ND			Robert Reisinger
3 RD	Franz Harrmann		
1 ST	Spanish Championship	Spain	Marc Utrillo
3 RD			Carlos Fernandez
1 ST	British Championship	Great Britan	Gordon Rigg
1 ST	Air World Games	Turkey	Serge Tastet

Fly & more GmbH

Vertrieb Deutschland & Österreich

Wolfgang Kaiser, Kufsteiner Str. 44, D-83064 Raubling-Kirchdorf, Telefon ++49 (80 35) 61 89, Telefax 84 81

inhalt 93



Foto: Jan Kutschak

Fotowettbewerb 1997: Hervorragende Drachen- und Gleitschirmmotive im Bild eingefangen

- 4 WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes
- 12 DIE NEUEN 2ER GERÄTE** Der DHV reagiert
- 14 TRÄUME VOM FLIEGEN** Fotowettbewerb 1997
- 18 FRAGEBOGEN** Die Wünsche der Mitglieder sind gefragt
- 19 KALENDER** Ein kleiner Flugführer für '98
- 20 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT** Die Faszination des Fliegens vermitteln
- 22 WEIHNACHTSBAZAR** Fliegergeschenke, die man gerne unterm Christbaum hat
- 24 WETTER VIRTUELL** Hintergründe und Anleitung für die eigene Wettervorhersage
- 25 FLUGWETTERBERATUNG** Umstrukturierung und neue Dienste
- 26 UNFALLURSACHE WETTER** Die richtige Einschätzung der »Himmelszeichen«
- 32 WINDSPIELE** Übungen zur optimalen Gerätebeherrschung
- 36 COUPE ICARE** Fun Festival und Sportmesse in St. Hilaire
- 38 GUIDO GEHRMANN** Erfahrungen und Erlebnisse eines Weltklassepiloten
- 42 TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung
- 51 PITCH UP** Die Kolumne für die Drachenflieger
- 52 TURMLOSE** Ein Interview mit Jos Guggenmos

- 55** DHV BIETET AN
- 56** DHV VIDEO UND FILM
- 60** VERSICHERUNGSPROGRAMM
- 62** GEBRAUCHTMARKT

- 57 nFGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger
- 57** FLUGBETRIEBSORDNUNG
- 57** LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNGEN
- 58** MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER
- 59** GELÄNDE

- 61 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit
- 72 VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum
- 82 STRECKENFLUGPOKAL '97** Endergebnisse und neue Ausschreibung 1998
- 95 STRECKENFLUGDOKUMENTATION** Tips von Torsten Hahne
- 98 WORLD AIR GAMES** Erste Fliegerolympiade in der Türkei
- 100 SZENE G** Vorder- und Hintergründiges aus der Szene
- 101 WETTBEWERBSSPORT** Ergebnisse und Meldungen
- 111 REGISTER** Alle Themen des Jahres auf einen Blick

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

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

E-Mail DHV: CompuServe 106004,641@compuserve.com

E-Mail Technik: dhvtechnik@compuserve.com

Faxabruf 08022/9674-0

Telefon-Nummern
Mitgliederservice/
Versicherung
08022/9675-0

Ausbildung
08022/9675-30

Sport
08022/9675-50

Betrieb/Gelände
08022/9675-10

Technik
08022/9675-40

Fax 08022/9675-99

Redaktion:
Alexander Escher (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 erhältlich.

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: 33.000

Titelbild: Cassian Gajda,
Sieger (GS) Fotowettbewerb 1997

Erprobungsprogramm Gleitschirm-Grundausbildung an der Winde

Am 07. Juli 1997 genehmigte das Bundesministerium für Verkehr (BMV) das vom DHV beantragte Erprobungsprogramm »Grundausbildung mit Gleitschirmen an der Winde«.

Die Grundidee des Erprobungsprogrammes ist, die Gleitschirmausbildung - nach einigen Aufziehübungen in der Ebene - direkt mit dem Windenschlepp beginnen zu lassen.

Nachdem der Flugschüler die Windenschleppstarts und die Flugtechnik ausreichend beherrscht, wird der Fluglehrer ihm die Fußstarttechnik am Übungshang vermitteln. Erst wenn der Flugschüler den Fußstart einwandfrei beherrscht und mindestens 30 Windenschleppstarts mit verschiedenen Flugaufgaben und 10 Startleitertätigkeiten durchgeführt hat, bestätigt ihm der Fluglehrer die Grundausbildung und die Ausbildung zur Windenschleppstartberechtigung.

Die Umsetzung dieser Idee

in die Ausbildungspraxis und die dafür notwendige Methodik wird jetzt durch ein groß angelegtes Erprobungsprogramm geprüft, damit künftig die rechtlichen Grundlagen für diese alternative Möglichkeit der Gleitschirm-Grundausbildung geschaffen werden können. An dem Programm arbeiten bundesweit 18 Flugschulen mit.

Der Hauptvorteil dieser Art Ausbildung ist das stufenlose Heranführen an die Höhe.

Horst Barthelmes

Informatives im Internet

<http://members.aol.com/lukasbader/Flugschule/anfanghtm>
<http://home.t-online.de/home/michaelkeller/index.htm>
<http://www.erste-daec-gleitschirmschule.de>
<http://www.flugsport.de>

Streckenflugpokal jetzt Deutsche Meisterschaft

Die Sieger des Streckenflugpokals können sich am Ende der Saison 1998 »Deutscher Meister im Streckenfliegen« nennen. Die Streckenflugmeisterschaft wird neu in vier Klassen ausgetragen, bei Drachen wird die FAI-Klasse 1 und 2 unterschieden, bei Gleitschirmen die »Sport-Klasse« (Gütesiegel 1 - 2) und die offene Klasse. Die neu geschaffene Sportklasse soll nun keine Animation für Anfänger sein, Streckenfliegen zu müssen, sondern soll all denen, die erhöhte Gerätesicherheit einem Maximum an Leistung vorziehen, eine Chance geben. Außerdem wird diese neue Klasse sicherlich beweisen, wie weit man mit diesen Geräten fliegen kann. Auch andere Regeländerungen wurden beschlossen, es lohnt sich, die Ausschreibung auf Seite 91 genau zu lesen.

Vorflugregeln geändert

Ab 1.1.1998 gilt die Vorflugregel der Flugbetriebsordnung nicht mehr, wonach kreisenden Fluggeräten auszuweichen ist (siehe auch Seite 57, NFGH). Diese Bestimmung der FBO wurde abgeschafft, da sie den anderen Luftfahrt-Teilnehmern nicht geläufig ist. Die LuftVO sagt hierzu lediglich: Luftfahrzeuge, die sich im Gegenflug einander nähern, haben, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen. Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, das von links kommt, auszuweichen. Auch international, z.B. bei Flügen in Österreich, gelten die Bestimmung analog der LuftVO.



Foto: Ulrich Goll

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.



Zusammenarbeit zwischen SHV und DHV/OeAeC bei Gleitschirm-Musterprüfungen

Wie bereits im letzten INFO berichtet, haben SHV, OeAeC und DHV ein Technikabkommen unterzeichnet. Seit Oktober kann demzufolge jeder Hersteller wählen, ob er die Belastungs- und Flugtests zur DHV/OeAeC-Musterzulassung beim Technikreferat des DHV oder in der Schweiz bei Air Turquoise (der Prüfstelle des SHV) durchführen läßt. In gleicher Weise werden EN-(AFNOR-)Tests, die seit '97 als Service für die Hersteller ebenfalls vom DHV angeboten werden, in der Schweiz als Grundlage der Homologation durch den SHV akzeptiert.

Seit Abschluß des Vertrages darf in der Schweiz bei Pilotenprüfungen mit DHV oder DHV/OeAeC-zugelassenen Geräten geflogen werden. Pilotenprüfungen sind in der Schweiz die einzige Gelegenheit, bei welcher eine Gerätezulassung verpflichtend vorgeschrieben ist.

Eine Anerkennung von EN-(AFNOR-)Tests als Grundlage der DHV/OeAeC-Zulassung ist derzeit nur für statische Belastungstests möglich. Die EN-Flugtests können nicht anerkannt werden, da die Anforderungen dieser Tests zu weit von den Anforderungen unserer Bauvorschriften entfernt sind.

SHV, OeAeC und DHV erwarten sich aber von dem Technikabkommen ein besseres Verständnis der Unterschiede in den Flugteststandards, da nun 2 Prüfstellen beide Arten von Flugtests durchführen. Es ist zu hoffen, daß dies mittelfristig entscheidende Impulse zur internationalen Harmonisierung der GS-Musterprüfstandards liefern wird.

Seilbahnen in Betrieb

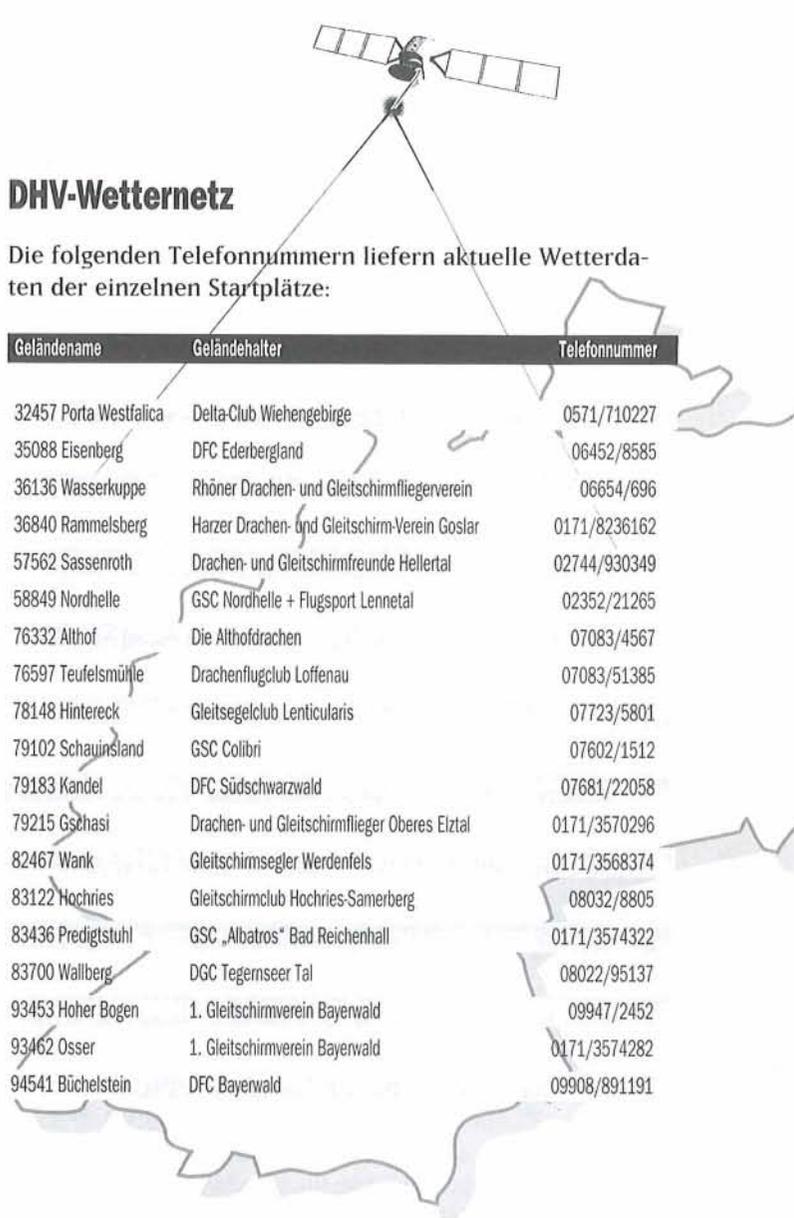
Nach der Herbstrevison nehmen nun die Bergbahnen wieder ihren Betrieb auf.

Die aufgelisteten Bahnen fahren ab folgendem Zeitpunkt wieder, ein Telefonanruf vorher kann aber nicht schaden.

Bahn	Ort	wieder geöffnet	Telefon
Alpspitz	Garmisch-Partenkirchen	ab 19.12.97	08821/7970
Blombergbahn	Bad Tölz	ab 08.12.97	08041/3726
Brauneck-Bergbahn	Lenggries	ab 28.11.97	08042/8910
Hochriesbahn	Samerberg	ab 05.12.97	08032/8404
Kampenwand	Aschau	ab 26.11.97	08052/4411
Kreuzeckbahn	Garmisch-Partenkirchen	ab 19.12.97	08821/2610
Nebelhornbahn	Oberstdorf	ab 18.12.97	08322/96000
Rauschbergbahn	Ruhpolding	ab 19.12.97	08663/5945
Tegelbergbahn	Schwangau	ab 18.12.97	08362/98360
Wallbergbahn	Rottach-Egern	ab 12.12.97	08022/24086

DHV-Wetternetz

Die folgenden Telefonnummern liefern aktuelle Wetterdaten der einzelnen Startplätze:



Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein	06654/696
36840 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar	0171/8236162
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle + Flugsport Lennetal	02352/21265
76332 Althof	Die Althofdrachen	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau	07083/51385
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal	0171/3570296
82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels	0171/3568374
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC „Albatros“ Bad Reichenhall	0171/3574322
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal	08022/95137
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald	0171/3574282
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald	09908/891191

Adressenänderungen bitte mitteilen

Wir erfahren oft von unseren Mitgliedern, daß sie nach Umzug das DHV-Info trotz Nachsendeantrag an die Post nicht mehr erhalten.

Teilt uns Eure neue Adresse mit, wir versenden das Info dann direkt dorthin. Sollte sich auch die Bankverbindung geändert haben, bitten wir ebenfalls um Mitteilung. Die Rücklastschriften kommen uns, also auch die Mitglieder, sehr teuer.

Infodatei über Fluggebiete im Ausland - Service für DHV-Mitglieder

Ob nach Norden, Süden, Osten und Westen - Gleitschirm und Drachenfliegen kann man fast überall und reiselustig sind die meisten Piloten. Doch wo findet man geeignete Startplätze vom südlichen Spanien bis hoch nach Norwegen?

Bereits seit längerer Zeit bietet der DHV Mitgliederberatung bei Auslandsreisen an. Dieser Service soll erweitert werden. Mit Hilfe einer geeigneten Datenbank können nun Auskünfte über Fluggebiete in ganz Europa gegeben werden. Zur Anwendung kommt dabei eine Software von Stefan Kusche, die unter dem Namen »Fluggebiete 1.1« schon seit 1995 auf dem Markt ist. Das Programm hat den Vorteil, daß Fluggebiete nach vielen Auswahlkriterien wie z.B. Land, Region, oder Startrichtung selektiert werden können, um die Informationen gezielt abzurufen. Zudem kann die Datenbank beliebig erweitert und ergänzt werden. Alle für Flieger notwendige Infos von der Anfahrt bis zum Landeplatz können auf einer Seite übersichtlich zusammengefaßt und an DHV-Mitglieder weitergegeben werden.

Jede Datenbank ist jedoch nur so gut, wie sie gepflegt wird. Da wir die Fluggebietsübersicht möglichst vollständig, informativ und aktuell auf dem Laufenden halten wollen, ist die Mitarbeit aller Piloten dringend erforderlich. Attraktive Fluggebiete sollten dem DHV möglichst schriftlich mit folgenden Angaben gemeldet werden: Flugberg, Region, Gemeinde, Land, Koordinaten, Anreise, Startrichtung, Starthöhe, Höhendifferenz, Zugang, Art des Starts, Besonderheiten, Beschreibung von Start- und Landeplatz, Kontakt vor Ort.

Der DHV nimmt diese Daten auf und erweitert die Datenbank um die weiteren Fluggebiete und ist praktisch Umschlagplatz und Börse für Fluggebietsinformationen, nach Möglichkeit weltweit. Alle Daten sind von Piloten für Piloten.

Das PC-Programm »Fluggebiete 1.1« kann auch direkt von Stefan Kusche, Königsdorfer Str.31, 82515 Wolfrathshausen, Tel. 08171/76804 bezogen werden. Der Preis für die Grundversion mit 50 Fluggebieten liegt bei 49,00 DM. Zusätzlich können auch weitere Disketten mit weiteren Fluggebieten geordert werden.

Testflüge des DHV mit Unterstützung der Militärischen Flugsicherung

»Memmingen-Tower - D-MCUL Drachenschlepp auf 2000 m für Testflug über Tannheim« - die Stimme des Schlepppiloten Martin Scheible klingt sehr vertraut für den Flugsicherungskontrolleiter auf dem Fliegerhorst Memmingerberg. Seit dem Herbst 1996 finden in regelmäßigen Abständen Testflüge auf dem nahe dem Fliegerhorst gelegenen Landeplatz Tannheim statt. Für den DHV testen die Piloten Knut v. Hentig, Christof Kratzner und Markus Hanfstängl zusammen mit dem Fluglehrer Martin Scheible Flugdrachen. Da der kontrollierte Luftraum im Bereich Tannheim bei 1000 Fuß über Grund beginnt und im Zuständigkeitsbereich der Flugsicherung Memmingen liegt, waren entsprechende Absprachen nötig.

Bis auf Flugfläche 60, unter ständiger Kontrolle der Flugsicherung Memmingen, schraubt sich das Schleppgespann nach oben. Nach dem Ausklinken haben die Testpiloten ausreichend Luftraum und Zeit, um die Hängegleiter auf Herz und Nieren zu prüfen.

Neue Vereine im DHV

Wir begrüßen herzlich:

Tälesflieger Deggingen

Wolfgang Schmid
Alleenweg 26
73326 Deggingen

Drachenflieger Wendland

Martin Papke
Am Räsenberg 6
29456 Hitzacker

Gleitschirm- und Drachenflieger Ostrau

Henry Hänsel
Dresdner Str. 1
04749 Ostrau

Paragliding Club Nordwest

Werner Hofball
Weberstr. 16
46414 Rhede

Hängegleiter Club Einkorn

Schwäbisch Hall
Christoph Wankmüller
Haldenäcker 28
74423 Obersontheim-
Herlebach

Osterfelder billiger

Ein attraktiver Startplatz hat neuen Aufwind bekommen. Nachdem der Osterfelder in Garmisch-Partenkirchen aufgrund der hohen Seilbahnpreise in Vergessenheit zu geraten drohte, sind die Kosten für das Bergfahrt-Ticket seit Sommer auf DM 15 gesenkt worden. Ein sehr fairer Preis für 1.240 m Höhenunterschied. Das sehen offenbar die Drachen- und Gleitschirmflieger auch so, die seit neuestem wieder in großer Zahl am NW- und NO-Start des Osterfelder fliegen.



Risikozuschlag bei Lebensversicherungen

Zahlreiche Anrufe von Mitgliedern in der DHV-Geschäftsstelle zeigen, daß sehr viele Versicherer im Bereich der Lebensversicherungen den Hängegleiter- und Gleitsegelsport aus dem Versicherungsschutz herausgenommen haben. Dies wird in der Regel damit begründet, daß es sich um »gefährliche Sportarten« oder »Risikosportarten« handle, welche nur gegen einen gesonderten Risikozuschlag (teilweise bis zu 50 %) in den Deckungsumfang aufgenommen würden. Hierzu ist anzumerken, daß es sich bei der Lebensversicherung um eine vom Versicherungsnehmer freiwillig abzuschließende Versicherung handelt. Im Gegensatz zu den sog. Pflichtversicherungen (z. B. Halterhaftpflichtversicherung für Fluggeräte) besteht zu deren Abschluß kein gesetzliches Erfordernis. Für diese freiwilligen Versicherungen gilt weitgehend die »Vertragsfreiheit«, das heißt, der Versicherer kann die Übernahme des Flugrisikos anbieten oder nicht oder er kann die Risikoübernahme von einer höheren Versicherungsprämie abhängig machen.

Aufgrund dieser gängigen Praxis, die durch die Unfallentwicklung der letzten Jahre nicht gerechtfertigt ist, raten wir allen unseren Mitgliedern an, die Vertragsbestimmungen bereits abgeschlossener Lebensversicherungen zu prüfen. Sollte eine Ausschlußklausel enthalten sein, empfiehlt es sich, mit dem Versicherer über die Aufnahme des Flugsportrisikos ohne Aufschlag zu verhandeln.

Die vom Gerling Konzern über den DHV angebotenen Kapital-Lebensversicherungen sehen bis zu einer Versicherungssumme von 400.000 DM derartige Risikozuschläge nicht vor, auch nicht für die Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung bis 36.000 DM jährlich. Wer vom Gerling Konzern ein Angebot einholt, sollte immer auf die DHV-Mitgliedschaft hinweisen, da der Risikoeinschluß Hängegleiten/Gleitsegeln nur für DHV-Mitglieder gilt.



Ein großer Teil der DHV-Mitarbeiter fliegt Drachen oder Gleitschirm. Um auch den „Fußgängern“ in der DHV-Geschäftsstelle das „Feeling“ zu geben, das die Faszination des

Flugsports ausmacht, wurde eine Ballonfahrt organisiert. Die Chefs von Ballooning Reichart und Unger, selbst begeisterte Gleitschirmpiloten, ließen es sich nicht nehmen, die DHV-Crew gen Himmel fahren zu lassen.

DHV in Zahlen

Stand: 1.10.1997 (Stand: 1.10.1996)

Mitglieder	31807	(32175)
weiblich	3035	(3099)
männlich	28772	(29078)
Vereinsmitglieder	13146	(12732)
Einzelmitglieder	18661	(19445)
Vereine	308	(308)
Piloten⁽¹⁾	40539	(38747)
Hängegleiten gesamt	17514	(17266)
Gleitsegeln gesamt	25963	(24105)
Hängegleiterschlepp	5121	(4975)
Hängegleiterwindenfahrer	1918	(1856)
Hängegleiter-UL-Schlepp	981	(871)
Gleitsegelschlepp	4950	(4335)
Gleitsegelwindenfahrer	1271	(1139)
Flugfunk	5735	(5327)
Fluglehrer	433	(403)
Hängegleiten	265	(261)
Gleitsegeln	280	(245)
Flugschulen	117	(106)
Hängegleiten gesamt	75	(74)
Gleitsegeln gesamt	86	(86)
Hängegleiterwindenschlepp	45	(49)
Hängegleiter-UL-Schlepp	13	(12)
Gleitsegelwindenschlepp	50	(48)
Fluggelände⁽²⁾	796	(656)
Hängegleiten	722	(606)
Gleitsegeln	720	(587)
Musterzulassungen (Gütesiegel)	1321	(1116)
Hängegleiter	327	(315)
Hängegleitergurtzeuge	107	(104)
Hängegleiterrettungsgeräte	45	(44)
Gleitsegel	540	(484)
Gleitsegelgurtzeuge	184	(163)
Gleitsegelrettungsgeräte	73	(67)
Startwinden	19	(16)
Schleppgeschirre	26	(26)
Hersteller Deutschland⁽³⁾	55	(48)
Betriebe Österreich⁽⁴⁾	16	(8)

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

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

(3) Vom DHV als Herstellerbetrieb für Luftsportgerät anerkannt.

(4) Vom ÖAeC bewilligte Herstellungs- und Entwicklungsbetriebe oder Instandhaltungsbetriebe.

wichtig • neu • kurz



Für einen Tag Schimanski

Der Gleitschirmflieger Peter Hein durfte für eine neue Fernsehserie den berühmten Kommissar Schimanski, Götz George, doublen. Mit Elmar Müller an der Winde wurden Flugaufnahmen mit dem Gleitschirm aufgenommen. Götz George spielt einen ausgeschie-

denen Polizisten und begeisterten Paraglider. Für den Film brauchte er noch das Double Peter Hein, zeigte aber großes Interesse. Vielleicht macht er ja bald einen Grundkurs!

Fliegen in Kroatien

In jedem Fluggebiet sind die Verhältnisse anders. Um mit den speziellen Bedingungen zurechtzukommen und um vor allem die Unfallzahlen so niedrig wie möglich zu halten, bietet der kroatische Gleitschirmclub »Papamel« Informationen. Wer die schönen Fluggebiete Istriens besuchen will, erhält sie unter Tel. und Fax 00385/ 52214342.

Neuer Fax-Service beim Deutschen Wetterdienst

Seit dem 01. September 1997 ist in der Zentrale des Deutschen Wetterdienstes (DWD) ein Fax-Server in den Routinebetrieb genommen worden, über den die wichtigsten Flugwetterinformationen abgerufen werden können. Durch eine Vielzahl von geschalteten Leitungen ist ein ständiger Zugriff gewährleistet. Durch Doppelung des Systems ist eine hohe Ausfallsicherheit vorhanden. Voraussetzung für den Abruf ist ein Faxgerät der 3. Generation mit Abrufmodus. Der Fax-Server wird rechnergesteuert kontinuierlich mit Flugwetterdaten versorgt. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Speicherfaxgeräten, die nur ein Komplettdatensatz ausgeben können, ist beim Server ein gezielter produktbezogener Abruf möglich. Neben den einzelnen Produkten sind aber auch Pakete zusammengestellt worden, die mit einem Abruf übertragen werden können. Zur Zeit liegt der Schwerpunkt bei der Versorgung der IFR-Luftfahrt, aber auch VFR-Flieger und die Sportluftfahrt wie Ballonfahrt und Segelflug werden bereits mit Karten, Meldungen und Berichten versorgt. Das Programmangebot wird ständig überarbeitet und erweitert.

Die aktuelle Produktliste kann unter der Nummer 069 / 8056-1 abgerufen werden.

FIRST CLASS

AUSBILDUNG UND TANDEMFLÜGE
IM BERGDORF OBERSTDORF IM ALLGÄU
GLEITSCHIRMTTOUREN - WELTWEIT

GANZJÄHRIG

- Schnuppertage zum Kennenlernen
- Grundausbildung + Luftfahrtscheine international anerkannt
- Pilotenprüfungen Theorie und Praxis
- Tandemausbildung
- Fortbildungskurse weil man nie auslernt
- Flugtechnikurse DHV anerkannt
- Flugsportshop 100% Fachberatung Second Hand Markt Sportswear
- Pilotenclub fun and function

OASE PRO-TOURS

TERMINE '98 - DAS ERLEBNIS LOCKT !

Flugtechnikurse	ab Februar 4 x im Jahr
Pietrahita	19.03.-25.03.
Streckenflugseminar	18.-24.04.+01.-07.08.
Fly-Türkei	27.-04.06.+05.-12.10.
Slowenientraum	25.07.-31.07.
Dolomitenspaß	12.09.-19.09.
La Palma	17.10.-24.10.
Reunion Fantastique	26.10.-09.11.
Fly West USA	02.11.-16.11.

ausführliches Prospektmaterial und
kostenloses Info-Video anfordern !



GLEITSCHIRM
FLUGSCHULE PETER GEG

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



FREE FLIGHT '98



Die internationale Messe für das Gleitschirm- und Drachenfliegen vom 23. - 26.04.1998 in Garmisch-Partenkirchen.

Die klassische Frühjahrsmesse hat einen neuen Namen: Free Flight. Findet endlich wieder dort statt, wo unser Flugsport hingehört: im Herzen eines Fluggebietes. Wird so attraktiv, daß sie Piloten genauso wie Fluginteressierte anspricht: mit einer umfassenden Ausstellung, Flugvorführungen, Flugmöglichkeiten für Piloten sowie Abendevents.

Als neue Heimat der weltweit größten Plattform für das freie Fliegen haben wir Garmisch-Partenkirchen ausgewählt. Dieser Ort bietet mit seinem Messe- und Kongreßzentrum ca. 6.000 m² Ausstellungsfläche, umgeben von den besten Fluggebieten.

Nicht zu vergessen ist die historische Bedeutung von Garmisch-Partenkirchen, wo 1973 Mike Harker den ersten Höhenflug in Deutschland von der Zugspitze aus startete. Ein Jahr später wurde hier auch der erste Drachenfliegerverein in Deutschland gegründet, der 1975 die erste Bayerische Meisterschaft im Drachenfliegen ausrichtete. Genau 25 Jahre nach Mike Harkers legendärem Flug werden die Tore der Free Flight '98 im Olympia-Eissportzentrum in Garmisch-Partenkirchen geöffnet.

Erwartet werden Aussteller aus der ganzen Welt, die ihre Innovationen aus dem Drachen-, Gleitschirm- und Zubehörbereich präsentieren. Alle großen Gleitschirmhersteller wie Airwave, Skyline, Swing, Flight Design, Paratech, UP, Nova, FreeX, Airea, Edel und Firebird haben bereits ihr Kommen zugesagt. Ferner werden Schulen, Fachpresse, Verbände und Reiseunternehmen über ihre neuesten Angebote und Aktivitäten informieren.

Den Rahmen dieser Messe bietet eine Ausstellung mit dem Motto »25 Jahre Drachenfliegen«, die die Entwicklung der Fluggeräte, Ausbildung, Ausstattung der Piloten etc. darstellt und - so ist es im Moment geplant - von Mike Harker persönlich eröffnet wird.

Für aktive Fotografen sei schon jetzt darauf hingewiesen, daß ein Fotowettbewerb mit anschließender Prämierung stattfinden wird. Wer mitmachen will, sollte sich so schnell wie möglich hinter die Linse klemmen und uns das Ergebnis der Bemühungen zuschicken (Anschrift siehe unten).

Um dem Ort der Free Flight '98 gerecht zu werden, haben wir eine Menge Flugvorführungen geplant, die sich nicht nur auf Gleitschirm- und Drachenfliegen beschränken, sondern auch andere Fluggeräte mit einbeziehen.

Hier werden die besten Pilotenteams Vorführungen besonderer Art zeigen. Für Einsteiger und Interessierte steht ein Kranflugsimulator zur Verfügung, wo man sich erste Eindrücke vom Fliegen verschaffen kann.

Wer genug von der Theorie hat, der kann gleich vor Ort die neuesten Fluggeräte oder Gurtzeuge testen. Hierzu werden die drei bekannten Flugberge Wank, Hausberg und Osterfelder zur Verfügung stehen, so daß ein Starten bei allen Windrichtungen möglich sein wird.

Wer nach dem Messebesuch und dem Fliegen noch Kraftreserven hat, kann sich bei den abendlichen Partys austoben, wo bekannte DJ's für die richtige Stimmung sorgen werden.

Ausrichter der Messe ist übrigens der Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V., der sich zum Ziel gesetzt hat unseren Sport für die Piloten genauso wie für die (noch) Nichtflieger besonders attraktiv zu machen.

Genauere Programminformationen zur Free Flight '98 findet ihr in der nächsten Ausgabe des DHV-Info oder wendet Euch direkt an den Organisator:

MCN

Marketing Concept Neff

Klammstr. 11, D - 82467 Garmisch-Partenkirchen

Tel: 08821/18853

www.garmisch-partenkirchen.com-freeflight

e-mail: mcn@garmisch-partenkirchen.com



FRAGEN AN DEN DHV

? *Woran erkennt man den Unterschied zwischen A- und B-Schein?*

Im Beiblatt zum Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer hat der B-Schein in der Rubrik Beschränkungen den Vermerk »kein Eintrag«. Der A-Schein hat den Vermerk: »beschränkt auf die Umgebung des Fluggeländes«.

? *Ist der Luftfahrerschein für Drachen- und Gleitschirmflieger in Italien anerkannt?*

Leider nicht. Der italienische Aero Club hat bisher keinen ausländischen Schein direkt anerkannt und dem DHV geantwortet, die Frage der Anerkennung ausländischer Scheine bräuchte noch mehr Zeit. Aber im italienischen Recht ist per Erlaß verankert, daß ausländische Gleitschirm- und Drachenflieger in Italien fliegen dürfen, wenn sie im Besitz einer FAI-Lizenz sind. Die IPPI-Card der FAI - welche die nationale Berechtigung in einen internationalen Standard

übersetzt - ist daher für Gastpiloten Voraussetzung für legales Fliegen in Italien. Die IPPI-Card wird unbefristet von der Stelle ausgestellt, die auch die nationale Berechtigung ausstellt. Luftfahrerschein-Inhaber können sich die IPPI Card vom DHV ausstellen lassen (Ausstellungsgebühr DM 20.-).

? *Dürfen Prototypen in DHV-Wettbewerben geflogen werden?*

Ja, Voraussetzung ist, daß das Gerät vom DHV/OeAeC-Technikreferat für die Breitenerprobung freigegeben wurde (Aufkleber am Gerät), und daß der Pilot beim Technikreferat als Werks- oder Breitenerprobungspilot registriert ist (Ausweis).



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 Höhenflugausbildung 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**

Teneriffa

- Insel mit dem idealen Wind

Paragliding Winterurlaub Dezember '97 - Februar '98

Es erwarten Euch:

- ✓ 6 verschiedene NO-Passatwindgeschützte Fluggebiete
- ✓ Schulungs- + Fortbildungsgelände
- ✓ Soaring über dem Meer
- ✓ Thermik + faszinierende Flugstrecken
- ✓ super Apartments
- ✓ kleine Gruppen + individuelle Betreuung durch deutsche Fluglehrer
- ✓ alle Transfers
- ✓ in 4 Stunden Flug erreichbar

Preise:

- ✓ nur 1398,-/Woche (565,- Verl. woche)
- ✓ 1598,-/Woche (19.12.97 - 11.01.98) (695,- Verl. woche)
- ✓ Begleitpersonen: -180,-/Woche

Michael Theiss
 Tel. 0 72 22/2 47 44 • Fax: 6 82 58 PARA GLIDING

Ausbildung • Fortbildung • Reisen • Tandem • Zubehör

SKY-SPORTS

NEU AUF DEM MARKT

Neues GPS

Das neue GARMIN GPS 12 hat einen 12 Kanal Empfänger, mit dem bis zu 12 Satelliten gleichzeitig verfolgt werden. Der Vorteil: Nach dem Einschalten findet das Gerät seine Position um ein vielfaches schneller als andere 8-Kanal-Geräte. 15 bis 30 Sekunden sind durchaus realistisch. Auch unterwegs (sei es in der Luft beim Fliegen oder auf dem Armaturenbrett des Autos) verliert das GPS 12 dank der neuen Technik so gut wie nie den Standort.

Außerdem ist beim GPS 12 die Antenne jetzt integriert, sie kann somit nicht mehr abbrechen und beim Gleitschirmfliegen ist die Gefahr gebannt, daß sich Leinen beim Start in der abstehenden Antenne verheddern. Nähere Informationen gibt es bei: Bräuniger Flugelektronik, Tel. 0881/64750, Fax 0881/4561, Internet: www.braeuinger-flugelectronic.de oder im guten Fachhandel.

Gleitschirm- und Drachenkalendarer Para '98 und Delta '98 zeigen wieder auf je 13 Farbseiten tolle Flugbilder aus aller Welt.

Nähere Informationen gibt es unter Tel. 07081/8172 oder Fax 07081/3642



Yellow Bird Tour '98

Eine außergewöhnliche Abenteuerreise wird Drachen- und Gleitschirmfliegern mit Geländewagen geboten. Sie können sich vom 26.12.97-18.01.98 an der »Yellow Bird Tour 98« beteiligen, eine »Expedition« durch das tunesische Atlasgebirge. Veranstalter Yellow Bird Flying Club ist auf dem Segelflugplatz Leipzig Taucha beheimatet, nähere Auskünfte zum Fliegen dort und zur Abenteuerreise bekommt man unter der Tel. 034205/86917.

Gleitschirm gewonnen

Im Rahmen der »Nova on Tour Aktion« verlor Nova 3 Gleitschirme an Piloten, die beim Fachhändler Nova Schirme getestet und einen Fragebogen ausgefüllt haben. Der erste Gewinner wurde nun gezogen: ein Gleitschirmpilot, der beim Flugzentrum Ruhpolding getestet hatte, kann sich über einen neuen Axon 26 freuen.

Aktion sicher fliegen

Karl Slezak, Fa. Montana, Leiter des Sicherheitstrainings am Achensee und Klaus Irschik, Schulungsleiter der Flugschule Göppingen, werden von Dezember '97 bis April '98 ein gemeinsames Fortbildungskonzept für Gleitschirmpiloten verwirklichen. Klaus Irschik, Fluglehrer für Drachen, Gleitschirme und Ultralights ist bekannt durch zahlreiche Veröffentlichungen in Fachmagazinen. Er gilt als Spezialist in Sachen Flugtechnik. Karl Slezak, ebenfalls Fluglehrer und wie Irschik auch Mitglied des DHV-Lehrteams kann auf den enormen Erfahrungsschatz von 8 Jahren Sicherheitstraining zurückgreifen. Beide wollen nun ihre Erkenntnisse in kompakter Form an andere Piloten weitergeben.



Karl Slezak (l) und Klaus Irschik

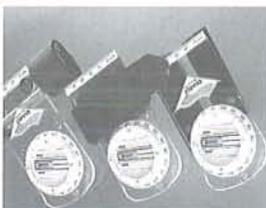
Hierzu finden insgesamt 8 Fortbildungsseminare an verlängerten Wochenenden an unterschiedlichen Orten statt. Die Veranstaltungen bestehen aus Theorie- und Praxisteilen und enthalten folgende Schwerpunkte:

- Verfeinerung der Start- und Landetechnik durch Videoanalyse (Übungshang)
- Einführung in die Thematik des Rückwärtsstarts (Übungshang)
- Gurtzeuge und ihre Einstellung
- Theorie und Praxis des Rettungsgerätewurfs (in der Turnhalle)
- Extreme Flugzustände (Theorievortrag)
- Unfallanalyse und -vorbeugung (Theorievortrag)
- Die Rolle von Angst- und Angstbewältigung im Flugsport (Theorie)

Interessierte Piloten wenden sich bitte an: Flugschule Göppingen, Zeppelinstr. 3, D-73105 Dürna, Tel. 07164-12021, Fax: 12029.

Präzisions Flachkompaß

Wolkenfliegen ist mit Gleitschirm und Drachen zwar verboten und auch recht gefährlich, trotzdem ist für Notfälle ein



Kompaß sehr zu empfehlen. Der neue Flachkompaß der Fa. Finsterwalder zeigt durch eine gute Dämpfung und Übersichtlichkeit auch bei etwas Schräglage noch präzise die Richtung an. Bei starker Neigung wird allerdings

nicht die Genauigkeit eines Kugelkompaßes erreicht. Drei verschiedene Halterungen für Drachen und Gleitschirm ermöglichen eine optimale Anbringung.

Nähere Auskünfte beim Fachhändler (Flugschule) oder unter der Tel. 089/8116528.



2er Schirme

Der DHV

antwortet mit umfassendem Konzept

Lange Zeit hat es kein so intensiv diskutiertes Thema im Gleitschirmsport gegeben: die 2er-Problematik. In dieser Flugsaison kamen verstärkt Stimmen aus Pilotenkreisen und Flugschulen, daß die Reaktionen der neuen 2er-Generation auf Störungen teilweise heftiger ausfielen, als man es bisher kannte. Demgegenüber stehen Meinungen, daß diese Schirme durch »aktives Fliegen« ebenso gut beherrschbar seien, wie die ältere Generation und deutlich mehr Sicherheitsreserven gegen Sackflug, Strömungsabriß und Trudeln bieten. Die DHV Kommission hat im vergangenen September ein umfassendes Maßnahmenbündel verabschiedet, das sowohl Änderungen in der Technik, als auch bei der Ausbildung vorsieht.

Die technische Seite

Es hat sich gezeigt, daß Piloten mit durchschnittlichem Können und Erfahrung insbesondere von dem relativ schnellen Wegdrehen bei Klappern und von Gegenklappern überfordert sein können. Daher dürfen Schirme bis Gütesiegel 2 ab

1998 nur noch mäßig schnell wegdrehen und es dürfen keine Gegenklapper auftreten.

Auch die Anforderungen an das Verhalten der Gleitschirme in der Steilspirale wurde spezifiziert:

Bei Gleitschirmen der Klassen 1, 1-2 und 2 darf künftig bei der Spirale bis zu 14 m/s Sinkgeschwindigkeit keine stabile Steilspirale auftreten. Wenn bei höherer Sinkgeschwindigkeit eine stabile Steilspirale auftritt, gelten die folgenden Anforderungen:

Klasse 1 und 1-2 : Keine Beschleunigung, einfach kontrollierbare Sinkgeschwindigkeit und einfache Ausleitung.

Klasse 2: Keine Beschleunigung, Sinkgeschwindigkeit kontrollierbar und Steilspirale gut ausleitbar.

Klasse 2-3 und 3: Beschleunigung zulässig, Kontrolle der Sinkgeschwindigkeit anspruchsvoll und anspruchsvolle Ausleitung.

Die auf dem Markt befindlichen Geräte behalten ihre Klassifizierung. Die neuen, strengeren Anforderungen werden von den 2er Gleitschirmen ab 1998 erfüllt.

Die neue Klassifizierung

Gleichzeitig wurde die Beschreibung der einzelnen Klassen neu formuliert, um den Piloten ein genauere Information zu geben.

Klasse 1: Gleitschirme mit gutmütigem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.

Klasse 1-2: Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.

Klasse 2: Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Piloten-

fehler. Für Piloten mit Könnensstand Performance und regelmäßiger Flugpraxis.

Klasse 2-3: Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen. Geringer Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand Sicherheitstraining und umfassender Flugerfahrung sowie regelmäßiger Flugpraxis.

Klasse 3: Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen. Kein Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand Sicherheitstraining und ständiger Flugpraxis.

Das neue Performance Training

Das beste Gerät ist nur so gut, wie der Pilot, der es steuert. Um so souveräner man mit seinem Gleitschirm umgehen kann, um so mehr Flugspaß wird man im Endeffekt haben. Wer häufig in der Luft ist, wird daher die Diskussion um die »2er« vielleicht gar nicht nachvollziehen können, weil er intuitiv und aktiv fliegt und damit kritische Situationen automatisch schon im Ansatz vermeidet.

Wie in jedem Sport ist auch beim Gleitschirmfliegen regelmäßiges Training Voraussetzung für den Erfolg. Deshalb hat der DHV aufbauend auf den A-Schein das Performance-Training geschaffen. Durch das Absolvieren der Performance-Trainingsstufe wird die Grundlage für die souveräne Beherrschung eines 2er-Schirmes sichergestellt.

Ab der kommenden Saison werden die Performance-Trainings von speziellen DHV-anerkannten Performance-Flugschulen angeboten. Performance-Trainer sind besonders qualifizierte Fluglehrer, die alle Eigenschaften der aktuellen Gleitschirme genau kennen, die erfahren sind im Umgang mit Video-Bewegungsanalyse und die einen besonders großen fliegerischen Erfahrungsschatz weitergeben können. Das Training zum Leistungsnachweis Performance umfaßt das Rettungsgeräte-Training in der Turnhalle und ein Flugtechnik-Training mit dem Teil »Perfekt Starten und Landen« und dem Teil »Aktives Fliegen in der Thermik«.

Die Leistungsstufe Performance baut das DHV anerkannte Sicherheitstraining auf, das den Piloten trainiert, die kritischen Flugzustände seines Schirmes zu beherrschen. Das Sicherheitstraining sollte auf jeden Fall von allen absolviert werden, die einen 2-3er oder 3er-Schirm fliegen.

Die neue Sportklasse

Die modernen Gleitschirme der Klasse 1 und 1-2 bieten bereits eine beeindruckende Leistung und ein gutes Maß an passiver Sicherheit. Die Leistungsfähigkeit der 1-2er wird sich 1998 auch in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft zeigen, siehe Ausschreibung auf S. 91, denn die DHV-Kommission hat neben der offenen Klasse die Einführung einer neuen Sportklasse beschlossen, in der keine höher klassifizierten Geräte als 1-2 zum Einsatz kommen.

neu IQ BASIS

SCHÖN
EINFACH

EINFACH
SCHÖN

Das neue IQ Basis glänzt gleich doppelt.

Erstens: Es sieht ganz besonders gut aus und ist nach ergonomischen Gesichtspunkten designt worden.

Zweitens: Das neue IQ Basis läßt sich ganz besonders einfach bedienen. Anschalten genügt und los geht's!

Natürlich hat es alle wichtigen Funktionen:

- * 2 Höhenanzeigen und Luftdruckanzeige
- * Vario (analog, digital, Mittelwert)
- * Uhrzeit und Stoppuhr
- * Flugspeicher aller Maximalwerte
- * Speedanzeige (optional) mit Stall-Alarm
- * Temperatur
- * Permanente Anzeige der Batteriekapazität
- * Neues kontrastreiches LCD-Display
- * Besonders formschönes und ergonomisches Design

Wollen Sie mehr über das neue IQ Basis wissen? Coupon einstecken oder 0881-64750 wählen. Informationen kommen sofort! Infos jetzt auch im Internet: www.braeuniger-flugelectronic.de

Riedmann/YC

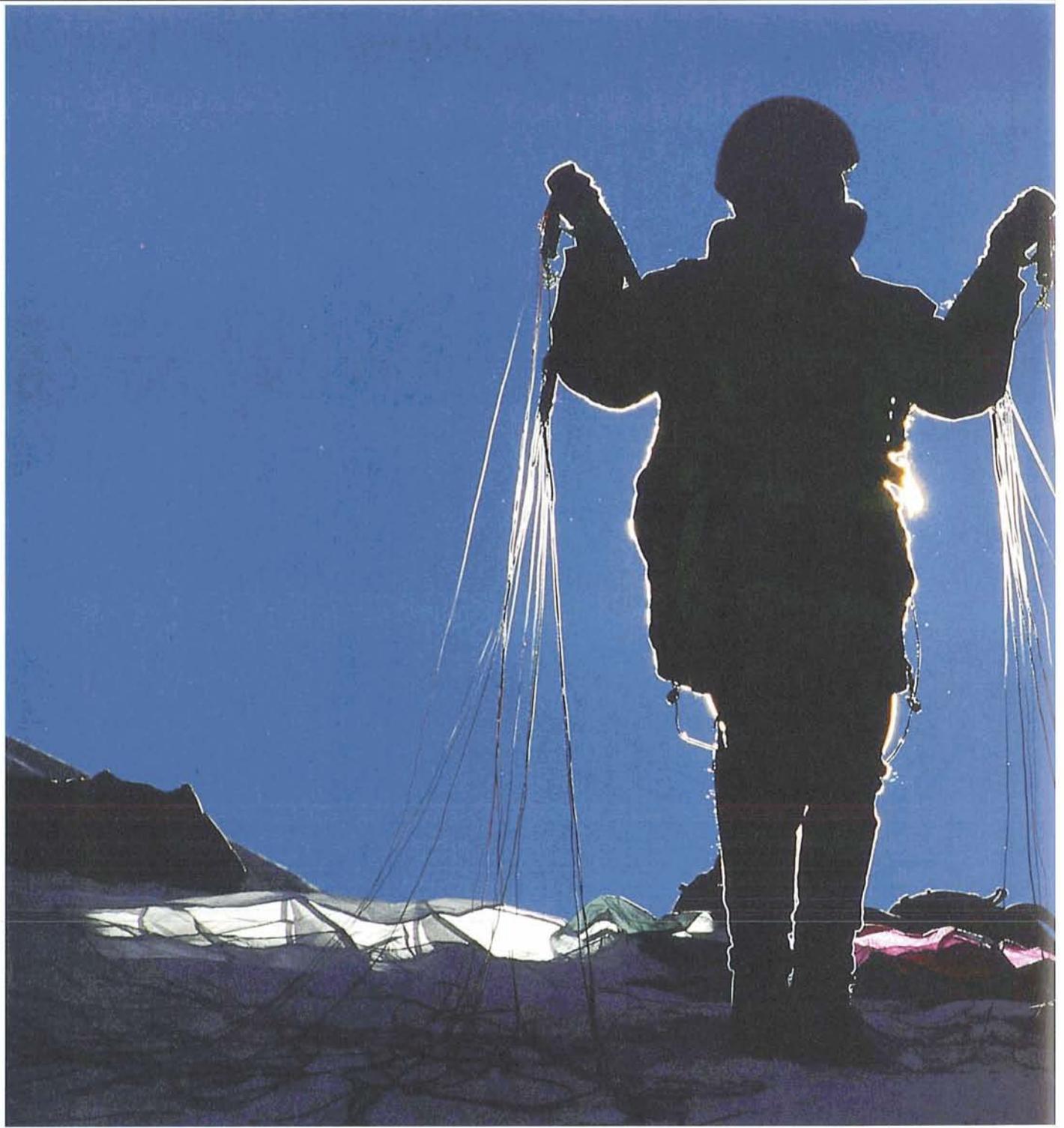
Name:	
Adresse:	
Gleitschirm:	Drachen:

BRÄUNIGER
FASZINATION DES FLIEGENS
www.braeuniger-flugelectronic.de

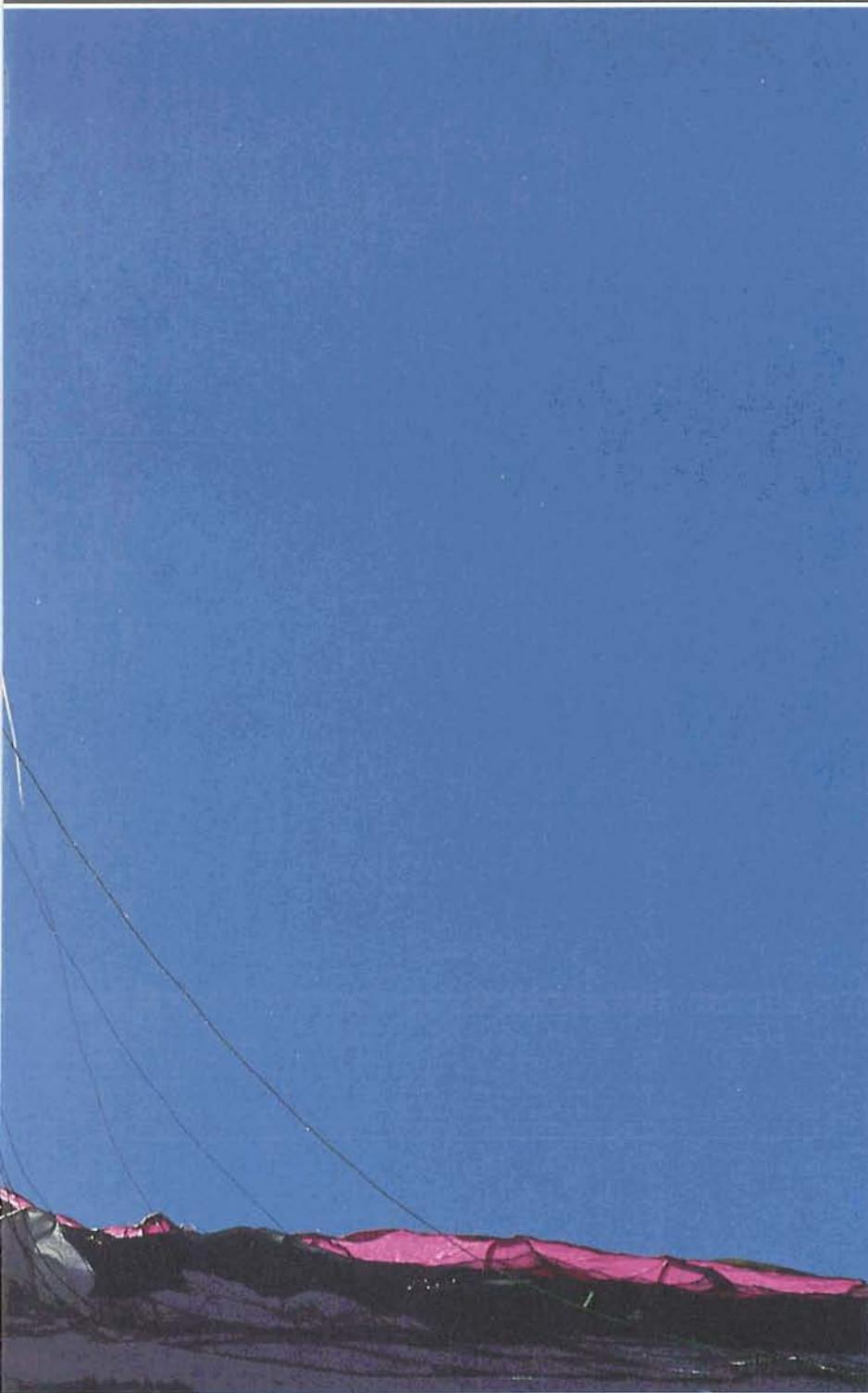
Bräuniger Flugelectronic

Pütrichstr. 21
D-82362 Weilheim
Tel. 0881/64750
Fax 0881/4561
braeuniger-gmbh
@oberland.net

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



Träume vom Fliegen - A



2. Platz Gleitschirm
Guido Scholz

Wir brauchen keine
tausend PS, kein Benzin
oder Kerosin, blasen kei-
ne Abgase in die Luft.
Uns reicht die Kraft der
Sonne, um fliegen zu
können.
Fliegen ist für uns so
einfach, wie nie zuvor.



Ralf Grauer

to Wettbewerb 1997



Manchmal lassen
sich unsere Flug-
geräte nur mit
Mühe am Boden
halten, sie fiebern
ihrem Element
entgegen.

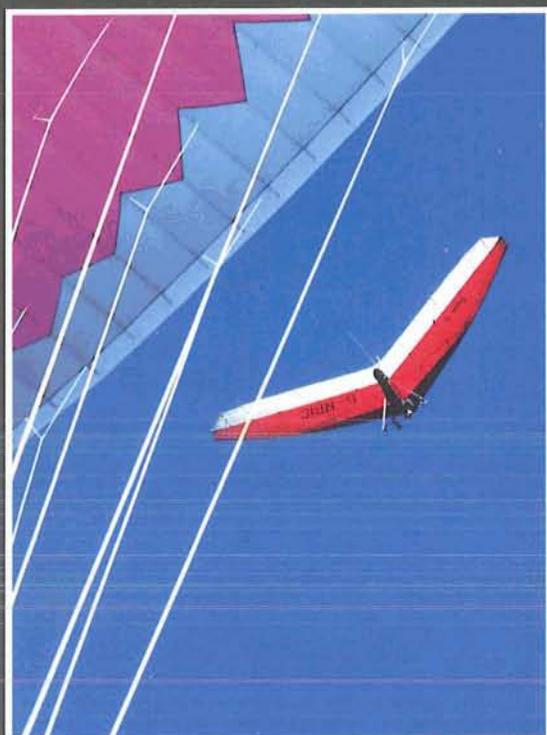
Stunden
später gleiten
glückliche
Piloten dem
Ziel entgegen.

3. Platz Gleitschirm
Karin-Kirst-Scholz



Jürgen Buchert

Ob im Flachland,
in den Bergen
oder an Meeres-
küsten, unser
Spielplatz ist der
Himmel und
die Luft.



1. Platz Drachen
Jan Kostiuk

1. Platz Kombi
Jürgen Polifke

Eure Wünsche sind gefragt

Der DHV will in Zukunft Euch als Mitgliedern einen noch besseren Service anbieten und sein Angebot ausbauen. Um dabei möglichst genau Eure Wünsche zu treffen, möchten wir gerne Eure Meinung wissen und bitten Euch, den Fragebogen auszufüllen und an uns zurück zu schicken. Da viele der Dinge nicht kostenlos zur Verfügung gestellt werden können, interessiert uns natürlich auch, wieviel ihr ungefähr für die einzelnen Angebote ausgeben würdet.

Geländekatalog

- Alle deutschen Gelände
- Ausländische Gelände

Vermittlung von Fortbildungs- und Trainingsveranstaltungen zu den Themen

- Sicherheit
- Thermik-/Streckenfliegen
- Start- und Landung/Flugpraxis
- Sonstige Themen _____

Vermittlung von Reisen nach

- Deutschland/Schweiz/Österreich
- Italien
- Frankreich/Spanien
- Weitere Ziele _____

Bücher

- Lehrbücher
- Bildbände
- Weitere Themen _____

Modellbau

- Flugfähige Modelle
- Dekomodelle

Dürfte DM kosten

Videos

- Lehrfilme
- Geländevorstellungen
- Fun & Action
- Weitere Themen _____

Computersoftware

- Informations-CD-ROM
- Lernsoftware
- Fun- und Spielsoftware
- Sonstige _____

Dürfte DM kosten

Bekleidung

- T-Shirts/Polo-Shirts/Sweat-Shirts
- Caps/Mützen
- Overalls
- Helme
- Freizeitartikel (Handtücher, Tücher etc.)
- Accessoires (Uhren, Schmuck etc.)
- Sonstiges _____
- Weitere Wünsche _____

Bitte den ausgefüllten Fragebogen
heraustrennen oder kopieren
und schicken an:

DHV, Öffentlichkeitsarbeit,
Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee
oder faxen an:
08022/9675-99

Freiwillige Angaben:

Ich bin Gleitschirmflieger(In) Drachenflieger(In)
Ich fliege seit und mache ca. Starts pro Jahr
 Ich bin eher Genußflieger
 Streckenflieger
 Wettbewerbspilot
Ich komme aus (Stadt/Bundesland)
und fliege am liebsten in

Vielen Dank für Eure Mitarbeit!



Merry Christmas

HAW

NG

1991

PR, POOL und

Seit Mitte August ist beim DHV die neu eingerichtete Stelle des Referatsleiters Öffentlichkeitsarbeit durch Alexander Escher besetzt. Zeitgleich wurde von allen großen Gleitschirmherstellern und dem DHV der »Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V.« ins Leben gerufen. Das Ziel beider Maßnahmen ist, die Kommunikation nach außen und nach innen zu verbessern und neue Anhänger für unseren Sport zu gewinnen.

Vision..

Samstag, 9. Juni 2017, ich stehe mit 3 Freunden auf dem Rauschberg in Ruhpolding. Alleine, obwohl uns ein wirklich guter Tag erwartet. Wir bauen unsere Drachen auf bzw. holen langsam die Gleitschirme aus dem Rucksack. Die neuesten Modelle sind es leider nicht mehr. Mein Gerät ist bereits 8 Jahre alt, die Konstruktionszeit liegt gar schon 14 Jahre zurück. Aber was soll man machen. Es gibt nur noch eine handvoll kleiner Hersteller, die für die paar noch übrig gebliebenen Piloten nichts Neues mehr entwickeln. Es lohnt sich einfach nicht mehr.

So richtig eilig hat es heute keiner von uns. Immerhin fliegen wir alle auch schon seit Jahrzehnten und sind mit der Zeit etwas ruhiger geworden. In der Szene ist sowieso kaum einer mehr unter 50, viele haben die 60 oder gar 70 schön längst hinter sich gelassen.

14.00 Uhr, Zeit zu starten. Willi zieht

sein Handy raus und meldet uns bei der Flugaufsicht in München an. Diese Verordnung seit 2 Jahren, daß wir jeden Flug anmelden müssen, ist schon ausgesprochen lästig. Aber bisher hat sich keiner die Mühe gemacht, beim Bundesverkehrsministerium vorzusprechen, um diesen Unsinn wieder rückgängig zu machen.

Nach 3 Stunden Flug in schönster Thermik sitzen wir nach der Landung gemeinsam beim Bier und sinnieren darüber, warum eigentlich so wenig junge Leute mit uns diese herrlich einfach und faszinierende Art der Fliegerei genießen. Früher war's eben doch schöner, als wir noch mehr waren und die erfahrenen Piloten ihre Erfahrungen an die Junioren weitergaben, die dann irgendwann mit leuchtenden Augen von ihrem ersten »Hunderter« erzählten.

... und Wirklichkeit

Vollkommen übertrieben - klar. Aber ein Funken Wahrheit ist dran. Und das



Alexander Escher - der neue Referatsleiter Öffentlichkeitsarbeit des DHV:

- Drachenflieger seit 1985
- Gleitschirmflieger seit 1997
- Studium der Betriebswirtschaft
- Freiberuflicher Fotojournalist
- Mitarbeit in PR-Agenturen
- Zuletzt 5 Jahre als Etatdirektor in einer großen Münchner Werbeagentur

heißt in unserem Falle, daß wir 1997 längst über den Punkt hinaus sind, daß der Saldo aus neuen und aufhörenden Piloten eine deutlich positive Bilanz hat. Daß das Durchschnittsalter der Gleitschirm- und Drachenflieger bei beachtlichen 38 Jahren liegt - Tendenz steigend. Das viele Hersteller sich schon etwas genauer überlegen müssen, ob sie ihr Geld bei insgesamt rückläufigem Marktvolumen in teure Entwicklungen investieren. Daß die Anforderungen an einen

Verband gerade bei einer sensiblen Luftsportart in bezug auf Luftrecht, Sicherheit, Naturschutz etc. immer sehr hoch sein werden und dazu eine entsprechende Lobby notwendig ist.

Das heißt, wir müssen etwas unternehmen, um die Dynamik unseres Sportes am Leben zu erhalten und um die Stärke des DHV und der Hersteller wieder zu fördern, indem die Zahl der Piloten wächst oder zumindest nicht signifikant abnimmt. Kritiker eines solchen Vorha-

PRESSEKONFERENZEN



Alexander Escher auf der gut besuchten Pressekonferenz zum Thema »10 Jahre Gleitschirmfliegen«

bens sagen, daß sie froh sind, wenn sie mit möglichst wenig anderen Fliegern Startplatz und Luftraum teilen müssen. Aber wer sich die Szene in den letzten Jahren aufmerksam angeschaut hat, wird wohl kaum behaupten, daß wir von einer Pilotenschwemme überrollt werden. Natürlich wird es immer fliegerische Brennpunkte geben, an denen es mal etwas enger wird. Natürlich wird es am Berg für einen Freiflieger etwas lästig, wenn gerade ein Wettbewerb mit hundert Teilnehmern läuft. Aber genau das sind doch auch die Dinge, die unsere Szene lebendig machen.

Auf der anderen Seite ist es natürlich nicht unser Ziel, daß wir eine riesige Masse an Piloten bekommen, die die bestehenden Fluggebiete völlig überbevölkern und damit auf kurz oder lang große Probleme erzeugen. Aber davon

sind wir sicherlich so meilenweit entfernt, daß diese Gefahr kaum droht.

Umfassende PR-Maßnahmen

Was machen wir nun konkret in der Öffentlichkeitsarbeit des DHV und des Förderpools? In erster Linie wollen wir die Faszination unseres Sportes vermitteln. Daß diese Sportarten sicher auszuüben sind und den kostengünstigsten Weg darstellen, mit einem eigenen Fluggerät in die Luft zu kommen.

Es sind die ganz normalen Piloten, an deren Beispiel wir die Faszination vermitteln wollen. Vermitteln wollen wir dies vor allem dort, wo viele freizeitorientierte Menschen sind, z.B. auf Sport-, Hobby- und Freizeitmessen. Hierfür haben wir u.a. einen eigenen Messestand und völlig neues Informationsmaterial entwickelt.

Gleichzeitig will der DHV den Service gegenüber seinen Mitgliedern verbessern. Sei es über unseren intensivierten Fluggebieteinformationsservice oder die Erweiterung unserer Internetseiten. Der Förderpool hat die klassische Frühjahrsmesse unter seine Fittiche genommen und wird aus der etwas trockenen Produktschau einen großen Flieger-event im Zentrum zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz machen: die Free Flight '98 in Garmisch Partenkirchen vom 23.-26.4.98.

Ein großes Betätigungsfeld ist

natürlich auch die Intensivierung der Pressearbeit. Neben einer verbesserten Betreuung von Journalisten mit Bild- und Informationsmaterial bauen wir ganz gezielte Kontakte zu einzelnen Medien auf. So haben wir z.B. Anfang Oktober in München eine Pressekonferenz zum Thema »10 Jahre Gleitschirmfliegen« gegeben, die insgesamt 16 Journalisten aus den Bereichen Fernsehen, Nachrichtenagenturen, Zeitschriften, Zeitungen und Hörfunk besucht haben und uns - wir waren selber etwas erstaunt - eine sehr umfangreiche und vor allem sehr positive Resonanz gebracht haben.

D.h. natürlich nicht, daß nicht nach wie vor auch Eure PR-Arbeit vor Ort von ganz großer Bedeutung ist. Zum Beispiel bringen oft erst der lokale Bezug und die persönlichen Kontakte zu einem Journalisten die richtig schönen Artikel hervor, wie wir an den Beispielen von den Vereinen immer wieder sehen können.

Selbstverständlich haben wir noch eine Vielzahl anderer Aktionen bereits durchgeführt oder in Planung. Wir bitten Euch aber jederzeit um Anregungen genauso wie um Kritik. Versucht auch selber, Artikel über Eure Vereinsmeisterschaften, Leistungen Eurer Clubmitglieder oder jedes andere interessante Thema in der lokalen Presse unterzubringen und die Menschen auf Flugtagen von unserer so faszinierenden Form des lautlosen Gleitens zu begeistern.



Charlie Jöst erläutert den Journalisten die Anfänge der Gleitschirmfliegerei

W E I H N A C H T

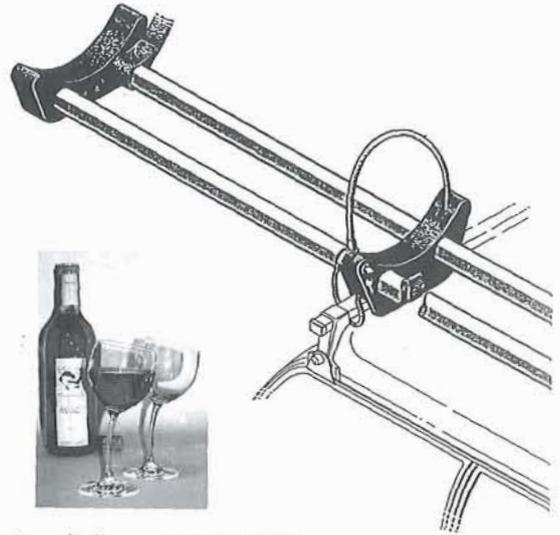
Das richtige Weihnachtsgeschenk für einen engagierten Drachen- oder Gleitschirmpiloten zu finden, ist gar nicht so einfach. Am liebsten wäre sicherlich die Garantie für 365 Sonnentage im neuen Jahr. Da sich das aber wohl nicht verwirklichen läßt, haben wir einige nette Geschenke zusammengestellt.

Shields Sonnenbrille

Erfunden wurde die „Shields“ von einem Kunstflugpiloten, der es leid war, daß ihm bei seinen wilden Manövern immer die Brille verrutschte. Nun muß man nicht Loopings fliegen, um eine Sonnenbrille zu mögen, die keine drückenden Bügel hat und trotzdem sicher sitzt. DM 89,-
Infos unter: Charly Produkte 08364/1286

Fliegerwein

Auch nicht daneben kann man eigentlich mit einer Flasche »Fliegerwein« liegen. Außer der Pilot ist, eher die Ausnahme, strikter Antialkoholiker. Wenn man dazu noch die „Sturmgläser“ schenkt, kann einem Anstoßen auf eine gelungene Flugsaison '98 nichts im Wege stehen. Preise von DM 7.90 bis DM 16.-. Infos von Arne Damm-Bernd Schorn, Tel: 0261/703363



Fliegen interaktiv

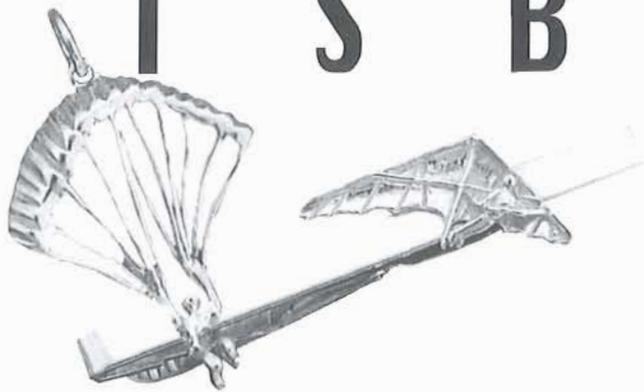
Für den Piloten zur Überbrückung des flugarmen Winters genauso geeignet wie als Geschenk für die noch nicht fliegenden Freunde. 25 Videos und 97 Fotos der besten Filmemacher und Fotografen machen Lust, in die dritte Dimension zu entschweben. Hardware-Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte, CD-ROM-Laufwerk und Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-Versionen. Preis 39,50 DM + Versandkosten. Bezug direkt über den DHV: Bestellformular auf Seite 56.



Skysurfer

Mit dem elektrisch betriebenen Motorgleitschirm Skysurfer braucht man schon etwas besseres Wetter, dafür kann man ihn echt fliegen lassen. Ferngesteuert können sogar Steilschlangen geübt werden. DM 469,-
Infos bei: Modellbau Günther Oechsner, Tel. 089/877396, Walter Klötzner Tel: 089/7854387.

T S B A Z A R



Schmuckanhänger

Als Geschenk macht ein passender Schmuckanhänger immer Freude. Ob als Ohrstecker oder Anhänger, ein stilisierter Drachen oder Gleitschirm ist eigentlich nur dann unpassend, wenn der Beschenkte schon kein Ohr mehr frei oder an der Halskette keinen Platz mehr hat. Von DM 45.- bis DM 245.-
Sport Juwelier Schröder Tel: 0208/360449

Kite Lenkgleit- schirm

Bei manchen Windgeschwindigkeiten ist es sicherlich besser, mit den Beinen am Boden zu bleiben und seinen Gleitschirm alleine fliegen zu lassen. Trotzdem lassen sich nahezu alle Flugzustände simulieren, Fehler enden aber nicht so schmerzlich. DM 270.-
Von Aira: 08041/78100



Gleitschirmmodell aus Metall

Unbedingt muß ein Fluggerät ja gar nicht in die Luft. Als dekorativer Zimmerschmuck macht sich sicherlich der Minischirm mit Pilot aus Metall recht gut. DM 99.-
Näheres von der Flugschule Salzburg. Tel: 0043/6217/6300

Toli Träger

Drachen lieben es, druckfrei und möglichst erschütterungsfrei transportiert zu werden. Sie hassen es, auf dem Autodach durchgebogen und verwunden zu werden. Der Toli-Dachträger in Verbindung mit einem handelsüblichen Ski oder Dachträger bringt das Fluggerät unbeschädigt an den Startberg und läßt sich sogar abschließen. DM 398.-, Infos: 0043/512/564666

Flight Planner 4.0

Warum sollte man sich an einem trüben Wintertag nicht mal so auf einen Flug vorbereiten, wie es die „richtigen“ Piloten tun? Der Flight Planner 4.0 zeigt am Computerbildschirm eine ICAO-Karte, durch einfaches Anklicken mit der Maus kann man mit Daten von über 1600 Flugplätzen, Funkfeuern und Orten die gewünschte Flugroute zusammenstellen. Ab DM 498.-
Informationen gibt es bei ifos: Tel: 06151/339933



LPD-Funkgeräte

Vielleicht ist es ja auch sinnvoll, dem geliebten Piloten ein Funkgerät zu schenken. Manche Flieger sind in der Luft leichter erreichbar, als auf dem Boden. Kommunikation kann beim Luftsport sowieso nie schaden, z. B. für Gefahrenhinweise oder nützliche Tips wie den Bodenwind, die nächste Thermik etc.
Die »Jedermann-Funkeräte« wie das Pan PC 400 benötigen keine Lizenz oder spezielle Zulassungen. DM 229.-, Paar DM 449.-, Lautsprechermikro DM 54.-
Modellbau Günther Oechser Tel. 089/872981



Wetter virtuell

Es gibt wohl nichts wichtigeres für Pilotinnen und Piloten als eine richtige Einschätzung des Wetters. Wie schwierig das schon für Profis ist, konnte man diesen Sommer bei den häufigen Fehlvorhersagen eindrucksvoll verfolgen. Das höchst komplexe Wettergeschehen in unserer Atmosphäre läßt sich trotz modernster Computertechnologie nur sehr bedingt prognostizieren. Trotzdem müssen Gleitschirm- und Drachenflieger sowohl zu ihrer eigenen Sicherheit als auch zur Planung von Streckenflügen mit den ihnen zugänglichen Daten und Informationen zu möglichst treffenden Vorhersagen kommen. Deswegen gehört die Beschäftigung mit dem Phänomen Wetter zur ständigen Herausforderung.

Meteo consult hat mit Unterstützung der esa in diesem Jahr mittels der CD-ROM »Das Wetter« eine multimediale Entdeckungsreise durch ein faszinierendes Phänomen unseres Planeten präsentiert. Die CD-ROM bietet neben allgemeinen Informationen zur Atmosphäre, zur Wetterentstehung durch das Zusammenwirken von Sonne, Luft und Wasser, zum Einfluß der Erddrehung darauf und zu den Jahreszeiten vertiefendes Wissen zu den Wetterelementen Wolken, Niederschlag, Wind, Naturgewalten (wie z.B. Gewitter), Hoch- und Tiefdruckgebieten sowie Fronten und Klimazonen einschließlich der Erklärung von Berg- und Talwind bzw. Land- und Seewind. Daneben gibt es Erläuterungen zum Messen und Beobachten des Wetters und zu Wettervorhersagen. Als Bonus befindet sich auf der CD-ROM die »Wetterkiste«: ein Programm, mit dem die Anwender selber Wetterdaten sammeln, auswerten und ausdrucken können.

Die Erläuterung zur Entstehung von Hoch- und Tiefdruckgebieten und zu

Frontensystemen etwa können die trockene Lehrbuchweisheit plastisch ergänzen. Auch ein Test zur Erkennung von Wolken ist gut geeignet, den eigenen Wissensstand regelmäßig zu überprüfen. Wer unter dem Begriff »Thermik« nachsieht, wird sogar einen Hinweis auf unseren Sport finden.

Die Benutzung des Programmes ist auch für Computerlaien unproblematisch. Wer sich jedoch darauf beschränkt, nur der »Reiseleitung« durch das Angebot zu folgen, wird viele interessante Informationen nicht finden. Das Surfen durch das Angebot auf diesem Weg vermittelt nur einen Überblick. Ergänzend dazu gibt es das Glossar, das über das Symbol »A-Z« von jeder Seite erreichbar ist und den Benutzer genau zur gewünschten Information und z.T. von dort über Verknüpfungen (Links) wieder zu anderen Bereichen führt. Erst darüber erschließt sich der Informationsgehalt und Nutzwert der CD-ROM vollständig.

Ein Wetterkalender für Deutschland zeigt signifikante Wetterwahrscheinlichkeiten aufgrund der Durchschnittswerte der letzten 30 Jahre. Verbunden mit dem mitgelieferten Programm »Wetterkiste« kann sich jeder Flieger durch eigene Aufzeichnungen eine Grundlage zur Planung des Fliegerurlaubs in Mitteleuropa schaffen. Dieses Bonusprogramm ist einfach zu installieren und zu bedienen. Der größte Aufwand besteht darin, konsequent und regelmäßig alle relevanten Daten einzugeben, um sich eine eigene statistische Übersicht aufzubauen.

Die CD-ROM stellt eine Bereicherung des Unterrichts jeder Flugschule dar, um die theoretischen Erläuterungen optisch zu untermalen. Mit wenig technischem Aufwand ist sie durch die Möglichkeit, über das Glossar gezielt jeden

gewünschten Bereich anzusteuern, didaktisch gut einsetzbar. Und sie ist auch geeignet, das Wissen des ausgebildeten Piloten auf unterhaltsame Art und Weise aufzufrischen. Da die Zielgruppe offensichtlich jedoch sehr breit angelegt ist, dürfen die Erwartungen an den Informationsgehalt dieses Werks nicht zu hoch geschraubt werden. Wer etwas tiefer in die Meteorologie einsteigen will, ist allein hiermit nicht bedient, sondern braucht den zusätzlichen Blick in die vielfältige Fachliteratur.

Minimale Systemvoraussetzungen (laut Anbieter): Apple Macintosh: 68040 oder höher, 8MB RAM, CD-ROM Double-speed, 256 Farben, System 7.0 oder höher.

PC: mind. 486/33 Mhz, 8 MB RAM, CD-ROM Doublespeed, Soundblaster compatible Soundkarte, Super VGA-Grafikkarte mit 256 Farben, Windows 3.11 oder Windows 95.

Das ebenfalls erforderliche Programm Quicktime wird mitgeliefert. Zur Installation der Wetterkiste werden etwa 6 MB freier Speicherplatz benötigt. Preis: DM 96.-

Vertrieb in Deutschland:

Navigo, <http://www.navigo.de>

Kuddel Heldmann

Aufgrund von Einsparungsmaßnahmen ist es mit der weiter sinkenden Zahl der Flugwetterberater nicht mehr möglich, alle 15 internationalen Flughäfen mit eigenen Flugwetterberatungsstellen zu besetzen.

Die vorhandenen Kräfte werden konzentriert. Dies geschieht dadurch, daß man 7 Luftfahrerberatungszentralen erstellt und diese mit Wetterberatern bestückt, die rund um die Uhr für individuelle Auskünfte zur Verfügung stehen. Auf den »entvölkerten« Flugwetterwarten bleibt die Möglichkeit, schriftliche Beratungsunterlagen zu bekommen, welche zentral erstellt wurden.

Damit jedoch der gesetzliche Auftrag des Flugwetterdienstes weiter voll wahrgenommen werden kann, stehen neben der individuellen Flugwetterberatung eine Reihe von »Self-briefing-Verfahren« zur Verfügung.

Mit diesen nachfolgend vorgestellten Möglichkeiten ist es den Luftfahrtteilnehmern möglich, sich umfassend meteorologisch zu informieren, wie es der Paragraph 3a LuftVO vorsieht. Den juristischen Anforderungen genügt es, wenn sich der Pilot ausreichend informiert, wobei der Schwerpunkt neben dem »ausreichend« auch auf »aktuell« liegt!

Das Angebot an Wettervorhersagekarten, Flugwetterberichten, Datenzusammenstellungen, Satelliten- und Radarbildern wurde gegenüber den letzten Jahren wesentlich erweitert. Täglich werden rund 200 Vorhersagekarten, 150 Bilder und 350 weitere Produkte herausgegeben.

Mit den neuen Verfahren der Mailbox pc-met, Telefaxabruf incl. Fax-Server, T-Online, Btx, GAFOR-Telefon, Segelflug- und Ballonfahrt-Telefon etc. können alle für ein Flugvorhaben notwendigen Flugwetterinformationen für unterschiedliche Anforderungen abgerufen werden. Zusätzlich dazu steht dann noch die individuelle Flugwetterberatung an den einzelnen Luftfahrtberatungszentralen zur Verfügung!

Die Nutzung der o.g. automatischen Verfahren erfüllt - wie bereits angedeu-

tet - die Forderungen entsprechend § 3a, Absatz 2 LuftVO, wonach sich der Luftfahrtteilnehmer über die verfügbaren Flugwettermeldungen und -vorhersagen ausreichend zu informieren hat. Daher entscheidet alleine der Pilot, welches Verfahren er nutzt und welche Flugwetterinformationen für seine Flugaufgabe erforderlich sind!

Es wird dem Luftfahrtteilnehmer jedoch empfohlen, möglichst aktuelle Daten zu verwenden und ggf. die Ausgabeweiten und die Gültigkeitszeiträume zu beachten.

Darüber hinaus stehen jedem Piloten noch die sogenannten »Infomet«-Telefone rund um die Uhr zur Verfügung, bei dem man zwar keine Wetterberatung, wohl aber aktuelle Wetterdaten (z.B. Wind, Wetter, Wolken) vieler Wetterstationen erhält.

Manfred Kreipl

Selfbriefing-Verfahren

- pc-met: Interaktives pc-gestütztes Selbstberatungssystem mit Modem und PC.
- Telefax: Kartenabrufmöglichkeit per Fax (Polling-System).
- Fax-Server: wie Telefax, jedoch Möglichkeit, einzelne bestimmte Karten abzurufen. Zur Zeit über FaxNr. 069/80561 Produktliste abrufbar. (Segelflugberichte der einzelnen Länder, Radiosondenaufstiege, Konvektions- und Windkarten des unteren Luftraumes für verschiedene Zeiten, Flugwetterübersichten, GAFOR etc.)
- BTX: Möglichkeit der Wetterinformation, mehr allgemeiner Art.
- PID: Telefonansagedienst mit verschiedenen Berichten (teuer).
- INFOMET: Informationsstelle für aktuelle Daten, keine Beratungen!

INFOMET-Telefon-Nummern:

Berlin	030/69008395, 030/41013663, 030/60913702
Bremen	0421/5372164
Dresden	0351/8805041
Düsseldorf	0211/425937
Erfurt	0361/6562301
Frankfurt	069/69032331
Hamburg	040/50050477
Hannover	0511/9739625
Köln/Bonn	02203/402558
Leipzig	0341/2241862
München	089/9785320
Münster	02571/91183
Nürnberg	0911/3650521
Saarbrücken	06893/83391
Stuttgart	0711/9484369

Mit Wirkung zum 01.11.97 stellt die Flugwetterberatung Nürnberg ihre Arbeit ein und geht in die Luftfahrtberatungszentrale München mit ein. Letztere ist für individuelle Beratung unter der neuen Telefonnummer 089/15938135 zu erreichen. Die sieben Luftfahrtberatungszentralen (LBZ) können wie folgt erreicht werden:

Berlin	030/69008350 oder 52
Düsseldorf	0211/424140 oder 4216269
Frankfurt	069/80622615 oder 16
Hamburg	040/50050444 oder 50751501
Leipzig	0341/8664113
München	089/15938135 oder 36
Stuttgart	0711/9484338

Zu diesen LBZen gesellt sich noch die Flugwetterwarte Köln/Bonn, da die für Düsseldorf, Münster/Osnabrück und Köln/Bonn vorgesehene Luftfahrtberatungszentrale Essen noch nicht aktiv ist.

Köln/Bonn 02203/402247 oder 48.

Neue Flugwetterberatung



In der Flugsaison 1997 gab es ziemlich viele Unfälle in den Bergen. Nicht nur im Flugsport, auch beim Bergsteigen waren sie ungewöhnlich hoch - siehst Du einen Zusammenhang mit dem sehr häufigen Schlechtwetter?

Über die Bergunfälle bin ich nicht genau informiert, während der klassischen Urlaubszeit gab es mehrere katastrophale Einzelereignisse mit tödlichem Ausgang. Daß wir beim Drachen- und ganz besonders beim Gleitschirmfliegen nach mehreren Jahren mit rückläufigen Unfallzahlen heuer wieder eine traurige Bilanz ziehen müssen, wissen wir leider schon seit Monaten nur zu gut.



Obwohl in einigen Fällen die meteorologischen Verhältnissen als Ursache klar ausscheiden, gab es zweifellos bei vielen Unfällen einen direkten Zusammenhang mit den ungünstigen Wetterbedingungen.

Welche Wetterlagen sind für Flieger besonders unfallhäufig und warum?

Bei eindeutigen Gefahrensituationen wie stürmischem Süd- oder Nordföhn fällt es, mit wenigen Ausnahmen, auch den abgebrühtesten Fliegern leicht, am Boden zu bleiben.

Wesentlich gefährlicher sind »Änderungslagen«, zumal diese häufig eine Zeitlang mit guten Aufwindchancen einhergehen. Anfangs sind die Flugbedingungen ideal oder zumindest noch

Foto: Hans Schmidt

Über das Wetter '97 wurde bereits viel geschrieben und geklagt.

Die Flugsaison zeichnete sich nicht nur durch viele Frustrationstage aufgrund des schlechten Wetters aus, auch die Unfallzahlen schnellten in die Höhe. Hannes Schmalzl, Diplom Meteorologe und Fluglehrer der Flugschule Wildschönau, zeigt in diesem Interview Zusammenhänge auf.

unfallrisiko

Wetter?



gut vertretbar, dann kritisch und schließlich gefährlich. Wann soll, wann muß ein Flug unterlassen bzw. abgebrochen werden?

Vor solchen Entscheidungen standen heuer viele Piloten.

Beispiele sind der Beginn einer präfrontalen Föhnlage oder ein Tag mit guten Thermikbedingungen, die später infolge hochreichend labiler Luftschichtung von Überentwicklungen und Gewittern abgelöst werden oder ganz einfach, eine allmähliche Windzunahme aus einer beliebigen Richtung.

Welche Hauptfehler werden bei diesen Wetterlagen gemacht?

Der größte Fehler ist, daß bei zweifelhaften, potentiell gefährlichen Lagen

überhaupt geflogen wird. Im Falle von zunächst günstigen Flugbedingungen und einer sukzessiven Verschlechterung wird die Abbruchentscheidung oftmals Stunden zu spät gefällt. Dieses Ausreizen birgt deutliche Gefahren in sich.

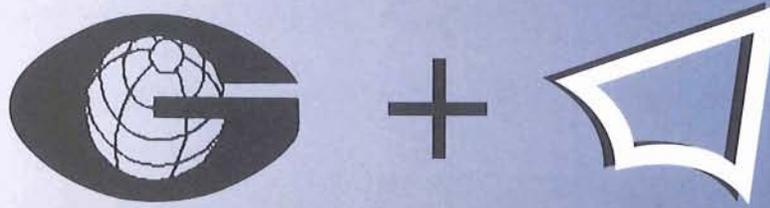
Obwohl wir keinem Flugzwang unterliegen und keine bezahlten Überlebenskämpfer sind, beschwindeln wir uns manchmal nur allzugerne: Um nicht mit der Bahn hinunterfahren zu müssen («schnell, schnell, ehe das Gewitter auch zu uns herzieht») oder um die Flugzeit doch noch etwas zu verlängern («andere fliegen auch noch»). Die Vernunftsvorsätze im Tal und das Verhalten am Start oder in der Luft divergieren fallweise gewaltig.

Anzumerken ist, daß neben absehbaren Änderungen gelegentlich auch unerwartete und nicht vorhergesagte Wetterprobleme auftreten.

Welche Wetterprobleme meinst Du damit konkret?

Z.B. schwer prognostizierbare squall lines, die mit einer kräftigen Labilisierung und heftigen vertikalen Umlagerungen einhergehen (allein am 23. Juli 1996 kamen in der Schweiz durch eine solche Erscheinung insgesamt fünf Bergsteiger und ein Gleitschirmflieger um und viele andere in Schwierigkeiten). Druckwellen, die sich rasch entlang des Alpenrandes ausbreiten und für eine starke Zunahme des Windes in den untersten Schichten sorgen.

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 mit Höhenmesser. 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 Bettermann/Frau Schmidt
Senckenberganlage 20-22
60325 Frankfurt
Tel. 069/7567-397/302
Fax 069/7567-267

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.

Fehlprognosen aufgrund falscher Rechenergebnisse oder falscher Interpretation richtiger Rechenergebnisse.

Welche Wetterinformationen sind Deiner Ansicht nach unerlässlich, um sicher zu fliegen?

Als Basisinformation sollte der aktuelle lokale Flugwetterbericht dienen. Dieser hilft aber wenig, wenn er nur alibiartig abgehört oder bei der Planung von Flugvorhaben nicht richtig umgesetzt wird. Meiner Erfahrung nach ist es darüberhinaus günstig, auch die jeweils aktuellsten Wetterwerte von ausgewählten Meßstationen zu kennen. Heuer hatten wir in unserer Flugschule aufgrund der vielen instabilen Wetterlagen astronomische Telefonkosten für persönliche Beratungsgespräche. Und dies, obwohl in Österreich bislang keine separaten Beratungsgebühren erhoben werden. Bemerkenswert ist, daß bei längerem Schönwetter häufig gar nicht mehr angerufen wird. Vielleicht leitet aber gerade am Flugtag eine massive Kaltfrontpassage das Ende des Hochs ein?

Wichtig ist es, lokale Wetterphänomene und Erfahrungswerte in die Flugplanung einzubinden. Wer am Monte Baldo von Ora oder Vento überrascht wird, im Engadin, Rhone- oder Zillertal vom Talwind oder an der Küste vom Seewind, ist schlecht vorbereitet.

Leider stimmen die Wettervoraussagen ja nicht immer, auf welche Wetterzeichen muß der Pilot vor und während eines Fluges besonders achten?

Auf vieles! Auf alle atmosphärischen Vorgänge, die vom normalen Tagesgang oder von der »günstigen« Wettervorhersage abweichen, besonders auf Wolken- und Nebelbildungen oder auf Aufwinde, die sich in kein Erklärungsschema einordnen lassen. Auch rasche, ungünstige Änderungen wie Wind- oder Turbulenzzunahme sind Hinweise, die nicht ignoriert werden dürfen. Die Feststellung, daß die Turbulenz spürbar zunimmt, hilft wenig, wenn der Pilot nicht umgehend die entsprechenden Konsequenzen zieht.

Es gilt also, eine Vielzahl von Beobachtungen und Wahrnehmungen richtig zu bewerten, im Zweifelsfall besser zu defensiv.

Denkst Du, daß Unfälle auch deshalb passieren, weil die Piloten durch das häufige Schlechtwetter frustriert sind und dadurch auch bei völlig ungeeignetem Flugwetter fliegen?

Ja! Monatelanges Warten auf geeignetes Flugwetter und scheinbare oder tatsächliche Schlechtwetterhöhepunkte an den Wochenenden zehren auch an den Nerven der diszipliniertesten Flieger. Die Bereitschaft zu faulen Kompromissen nimmt zu.

In unserer Schule haben heuer besonders viele Ex-Kursteilnehmer angerufen, um das o.k. für ein privates Flugvorhaben zu bekommen. Häufig mußten wir sagen: »Vergiß diesen Tag als Flugtag!«

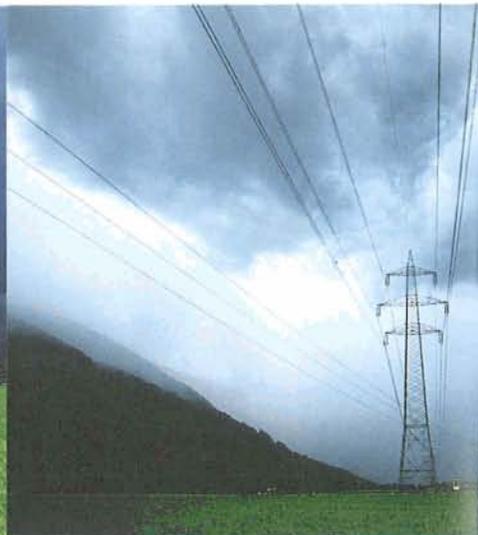
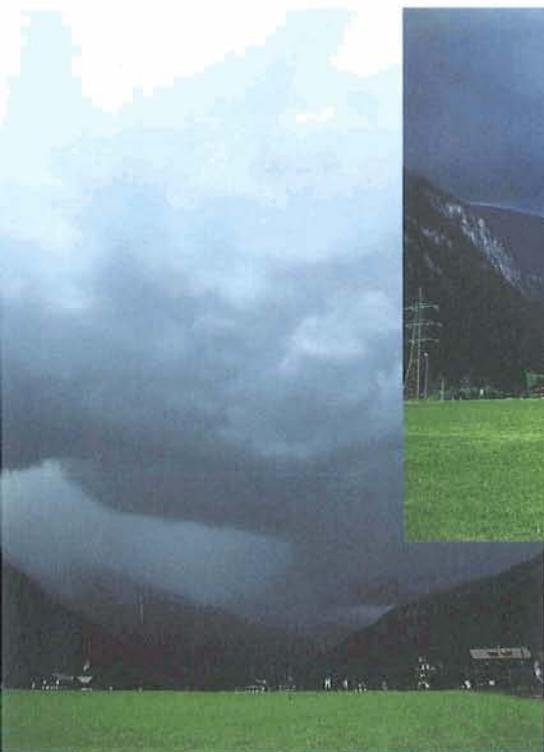
Die Zeitfenster mit sicheren Flugbedingungen waren oft sehr schmal. Zuerst Rückenwind auf den Bergen, dann zwei bis drei Stunden brauchbare Flugbedingungen, eine Stunde später aufgrund beginnender Überentwicklungen schon kritische, eine weitere Stunde später lebensgefährliche Verhältnisse. Für Könnler schwierig aber notwendig rechtzeitig aufzuhören, für Anfänger oder wenig geübte Gelegenheitsflieger einschätzungsmäßig fast nicht bewältigbar!

Tatsache ist: Es gibt Jahre, in deren Verlauf man unglaublich viele Flüge unternehmen kann, in anderen Jahren reduzieren sich die sicheren Flugtage auf eine unerfreulich geringe Anzahl. Über die Jahre gleicht sich's schon wieder aus, aber erzähl' das einmal einem hochmotivierten, frischgebackenen Scheininhaber.

Welche Tips kannst Du den Piloten geben, um die »Unfallursache Wetter« auszuschließen?

Obwohl ich mich selbst als sehr vorsichtig und nach fast zwanzig Jahren Flugerfahrung auch als erfahren einschätze, traue ich mich nicht zu sagen, daß ich jede Wettergefahr rechtzeitig erkennen und damit ausschließen kann.

Über die Jahre werden wir immer wieder in Situationen geraten, die etwas schärfer ausfallen, als wir sie uns vorgestellt und gewünscht haben. Das heißt aber noch lange nicht, daß dies zu einem Unfall führen muß. Eine gewisse Beurteilungsunschärfe und damit Re-



Während im Zillertal sintflutartige Niederschläge herunterprasselten, während innerhalb weniger Minuten Felder bis zu 10 cm unter Wasser standen, während reihenweise die Bäume um- oder einfach abgerissen wurden, flogen etliche Piloten am Achensee, ca. 30 km vom Niederschlagszentrum entfernt.

serve plant man ja mit ein.

Haben demnach auch vorsichtige Piloten ein meteorologisches Restrisiko zu tragen?

Ja! Ein bestimmter Anteil meteorologischer Unwägbarkeiten betrifft auch die Umsichtigsten.

Bei manchen Fliegern ist dieses »Restrisiko« erschreckend hoch, weil sie Gefahren einfach nicht sehen, nicht sehen wollen oder weil sie viel zu stark irgendwelchen Lehrbuch-Standardbildern verhaftet sind. Ein blauer Himmel bedeutet beispielsweise noch lange nicht, daß ideales Flugwetter herrschen muß. Und auch Föhn geht bei weitem nicht immer mit Linsenwolken und guter Sicht einher!

Wie sollte man also vorgehen, um das Wetterrisiko möglichst gering zu halten?

Wir müssen akzeptieren, daß wir uns innerhalb vernünftiger Wettergrenzen bewegen müssen, um sicher fliegen zu können. Bei ungeeignetem Flugwetter wie Föhn, Gewitter, Kaltfront oder ausgeprägter Leethermik kann das leichteste Fluggelände zur tödlichen Falle werden. Und auch der sicherste Schirm

verhält sich dann unkontrollierbar.

Jeder sollte fliegerisch maximal das tun, was er gut kann. Viel besser ist es, wenn man bei seinen Flugunternehmungen könnensmäßige und mentale Reserven hat.

Dies setzt voraus, daß man möglichst genau weiß, was einem am Flugtag in der Luft erwartet.

Mein dringender Rat ist, nur dann zu fliegen, wenn vernunfts- und erfahrungsmäßig nach guter Vorinformation über die Wetterlage und ihrer lokalen Auswirkung einem problemlosen Flug nichts entgegensteht. Wenn man darüberhinaus auch gefühlsmäßig sicher ist, daß einen der Flug nicht überfordern, sondern Freude bereiten und mit einer guten Landung enden wird. So selbstverständlich und banal dies klingt, so oft und vehement wird in der Praxis gegen Gefühl und Vernunft gehandelt.

Siehst Du noch andere Unfallursachen?

Ja! Der Hauptfehler in unserem Sport liegt woanders. Es ist diese einseitige, dumme Leistungsorientierung! Wir tun so oder haben zumindest oft so getan, als ob das Leistungsfliegen eine logische und darüberhinaus eine zwingen-

de Fortsetzung des Flugbeginnes sei!

Wir, das sind die Schulen, Verbände, Clubs, »Wettkampfveranstalter«, die Journalisten, Herausgeber von Magazinen, Büchern, Videos. Natürlich auch die Toppiloten und Hersteller. Leute also, die durchwegs gut fliegen und meist vom Aufwindfliegen fasziniert sind.

Wir unterstützen mit unserem »höher, länger, weiter, schneller« die unerfahrenen, bereitwillig auf diese Leistungsschiene aufspringenden Gelegenheitsflieger oder neuen Piloten bei falschen Zielsetzungen.

In kaum einer anderen Sportart wird man auch nach objektiv tollen Erlebnissen, so viele frustrierte Leute antreffen wie beim Fliegen. »Abgesoffen, nicht einmal eine Stunde, kaum zwanzig Kilometer,...!!«

Die Freude am Fliegen läßt sich nicht in Stunden, Startüberhöhung oder Kilometern ausdrücken! Und dennoch, wer sich zu sagen traut, daß er lieber ruhige Gleit- als ruppige Thermikflüge absolviert, disqualifiziert sich derzeit noch vielfach im Kreis seiner aufwindorientierten Kollegen.

Und diese Überbetonung der Lei-



stungskomponente, diese »verrückte« Wertigkeit induziert eine ganze Kette von Folgefehlern:

✗ materialmäßig wird zu stark aufgerüstet, bei der Schirmwahl sieht man die Vor-, nicht aber die Nachteile der Neuerwerbung

✗ es werden viel zu anspruchsvolle Fluggelände gewählt, weil dort die Thermik eventuell stärker ist

✗ und vor allem wird noch bei Wetterbedingungen geflogen, bei denen das Können im Verhältnis zu den Anforderungen immer mehr schwindet. Weil Aufwinde vorhanden sind, werden Turbulenzen in Kauf genommen, die Gelegenheitsflieger manchmal nicht mehr unbeschadet überstehen.

Es gehört dazu, Könnensunterschiede zu erkennen und zu akzeptieren. Du weißt ja selbst, wie hoch inzwischen der Könnensvorsprung der Profis gegenüber Durchschnittspiloten ist. Für die meisten ist dieser Vorsprung aber gar nicht vorstellbar und im Normalflug auch nicht erkennbar. Ein extremer »Störfall« kann von dem einen aber immer noch souverän bewältigt werden, der andere gerät arg in Bedrängnis.

Die einen schrauben sich »problemlos« und begeistert in den Thermikhim-

mel, die anderen haben in der Hauptsache mit den aufwindbedingten Turbulenzen zu kämpfen.

Nur die wenigsten Hobbypianisten messen sich direkt an Horowitz oder Gulda, und, abgesehen vom Talent, werden vermutlich nur die wenigsten ein vergleichbar intensives Übungsprogramm bewältigt haben.

Ich möchte niemandem den Weg zum leistungsorientierten Fliegen verleiden, ich möchte nur denjenigen den Rücken stärken, die ihr Fliegerglück auch ohne Stoppuhr und Barograph finden. Wenn wir zum Ski-, Radfahren oder Schwimmen gehen, messen wir unsere Leistungen üblicherweise ja auch nicht an denen der Profis. Ein Gleitflug kann in der persönlichen Erlebnisskala genausoviel wert sein, wie ein Rekord-Streckenflug für einen anderen.

Ganz egal, wie man geflogen ist, wenn man am Abend sagen kann: »Der heutige Flugtag hat mir viel Freude bereitet, ohne daß ich mich fürchten oder gar meine Gesundheit riskieren mußte« ist man auf dem richtigen Weg.

Das Gespräch führte
Sepp Gschwendtner

FLY MIKE

Groß -u. Einzelhandel
für Sportbekleidung

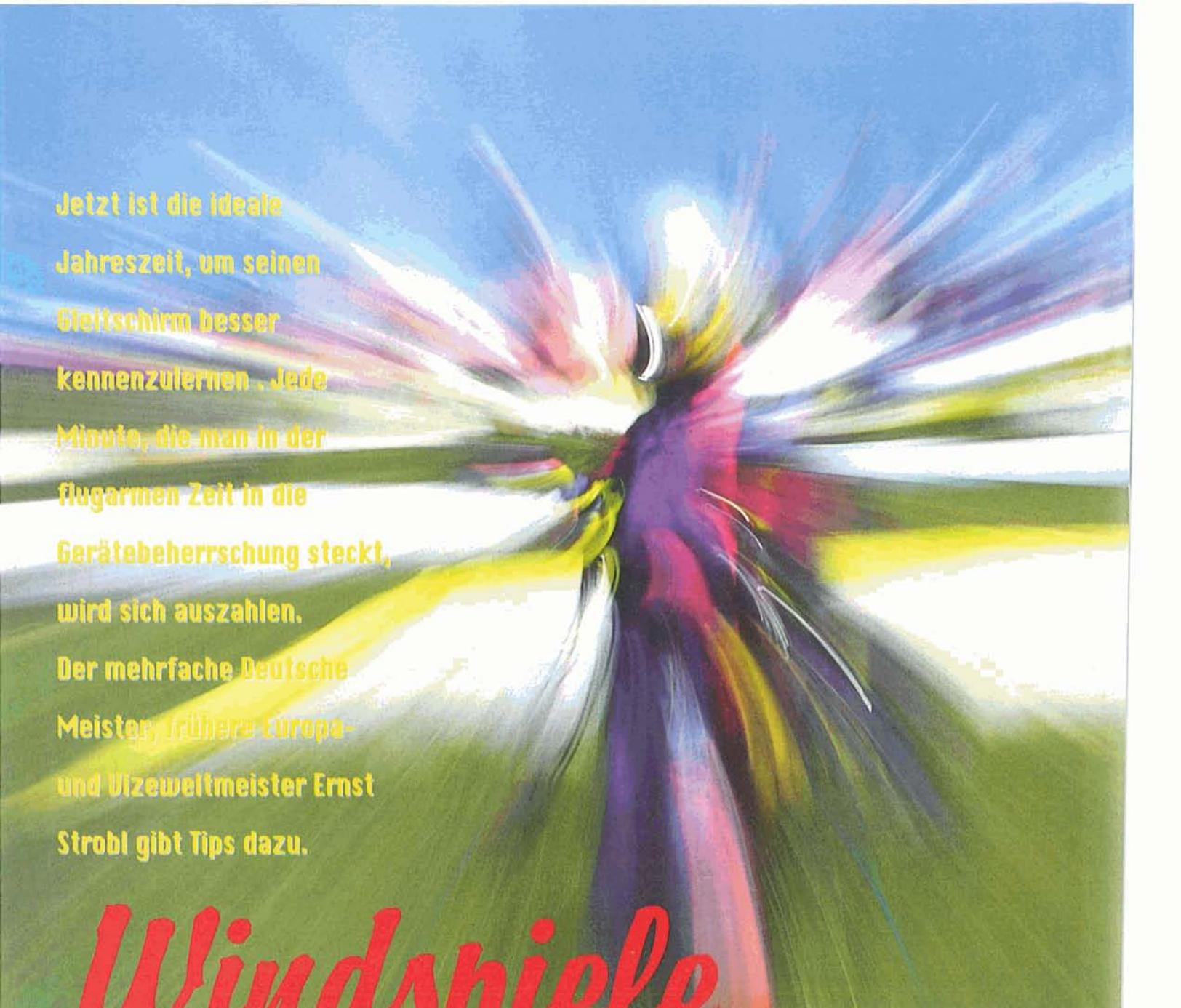
He, schaut mal,
da fliegt ein...
Fly-Mike-Overall !



**Flugsportbekleidung
und Outdoorbekleidung**

**Wollen Sie mehr wissen,
dann fordern Sie
unser Prospektmaterial an!**

Fa. Sport Mike
Melanchthonstraße 8, 96450 Coburg
Tel.: 0 95 61/5 52 20 Fax: 0 95 61/5 52 28



Jetzt ist die ideale Jahreszeit, um seinen Gleitschirm besser kennenzulernen. Jede Minute, die man in der flugarmen Zeit in die Gerätebeherrschung steckt, wird sich auszahlen. Der mehrfache Deutsche Meister, frühere Europa- und Vizeweltmeister Ernst Strobl gibt Tips dazu.

Windspiele

Foto: Alois Pfeiffer Können Sie sich noch an Ihre allerersten Stunden in der Fahrschule erinnern? Anfahren an der Ampel oder gar am Berg! Hat einfach nicht geklappt. Irgendwann hatte man ein richtig mulmiges Gefühl in der Magengegend, wenn es wieder so weit war. Das Autofahren machte gar keinen Spaß mehr!

Genauso geht es vielen Gleitschirmpiloten: Wer den Start nicht richtig beherrscht, dem macht der ganze Flug keinen Spaß. Viele haben sogar richtig Angst vorm Starten.

Das betrifft nicht nur Anfänger oder ungeübte Gleitschirmflieger. Oft müs-

sen Wettkampfpiloten nach einem Startabbruch den Startraum verlassen und sich wieder ganz hinten anstellen. Die Chancen auf einen guten Startzeitpunkt sind verschenkt.

Oder oft kommt es vor, daß nach einem unkontrollierten Startabbruch das eigene Equipment oder auch das von anderen Piloten in einem Riesen-Knäuel aus Leinen, Schirm, Vario und Gurtzeug beschädigt wird. Durch diese und ähnliche »Startdramen« zieht man sich nicht nur den Zorn und den Spott der anderen zu, sondern verursacht für sich selbst die denkbar ungünstigste Situati-

on vor einem Flug: den Konzentrations- und Motivationsverlust.

Wie soll man einen Wettkampf gewinnen, einen tollen Streckenflug schaffen oder einen schönen ruhigen Abendflug genießen können, wenn schon vor dem Flug das unsichere Gefühl nagt: »Hoffentlich klappt jetzt der Start endlich. Ist der Wind auch nicht zu stark? Kommt er auch aus der idealen Richtung?« Diese Gedanken provozieren geradezu einen verpatzten Start.

Wie kann man diesen Ängsten entgegenwirken? Nur wenn man weiß, daß man den Schirm in allen Situationen

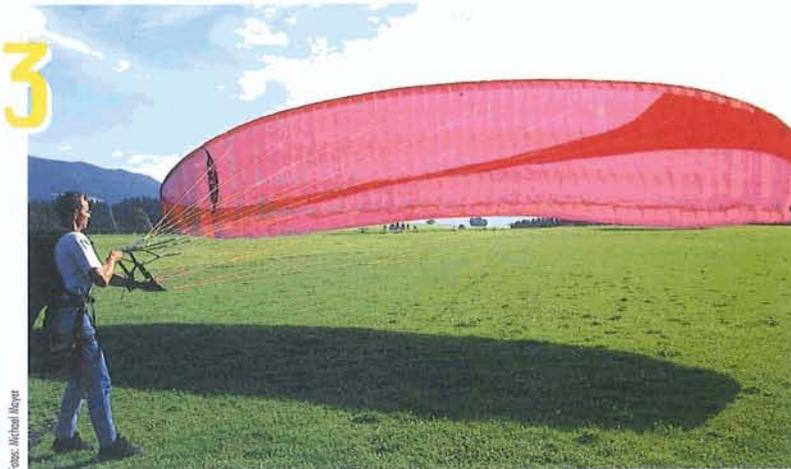
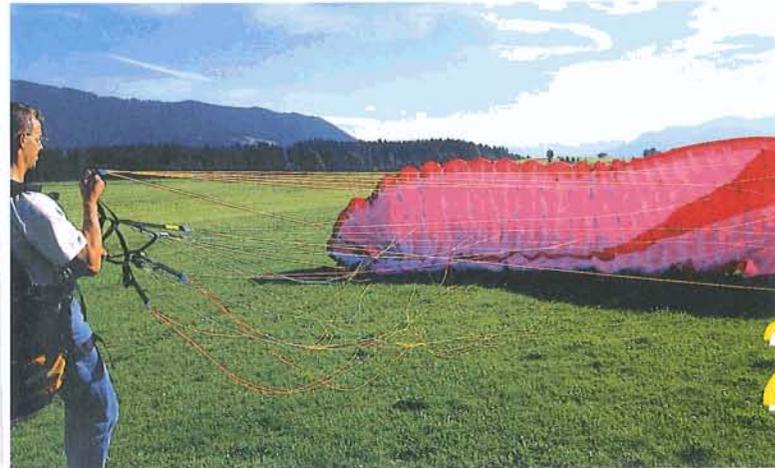


Foto: Michael Meyer

und Bedingungen 100 % beherrschen kann.

Und da hilft nur üben, üben, üben ... Dies geschieht am Besten nicht am eigentlichen Startplatz, denn dann ist es für Training schon zu spät, sondern auf einer flachen Wiese oder an einem kleinen Hang.

Dieser Artikel soll Anregungen geben, wie man das Startverhalten des Schirmes auf der flachen Wiese erkennt

und wie man sich spielerisch aufs Starten vorbereiten kann. Die nachfolgenden Übungen sollen nicht nur helfen, den Schirm in der Startphase besser kontrollieren zu können, sondern man kann sogar das sogenannte »aktive Fliegen« lernen, das frühzeitige Erkennen und Erfühlen von Schirmreaktionen und die entsprechende Pilotenreaktion.

Wir suchen uns idealerweise eine große Wiese oder ein Feld (vorher un-

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/>

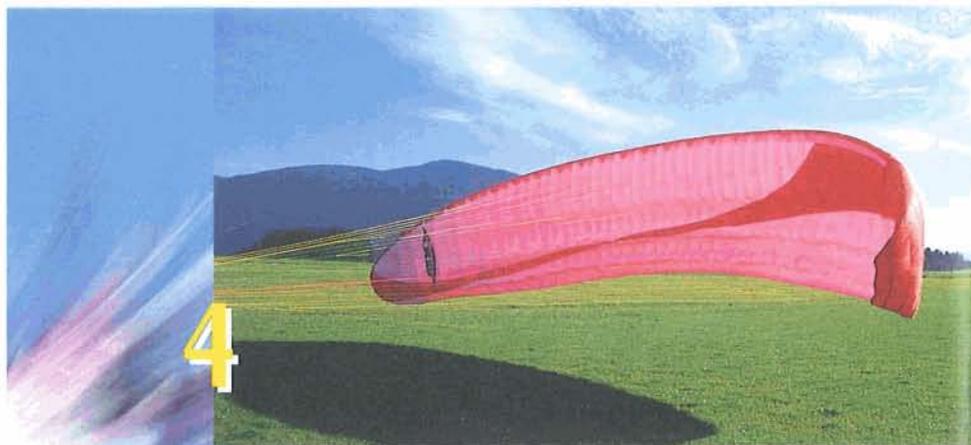
bedingt Erlaubnis einholen!) ohne Stromleitungen und Hindernisse. Zum Trainieren ist es auch egal, ob die Sonne scheint oder es bewölkt ist. Wichtig ist, daß ein laminarer Wind mit ca. 15 bis 20 km/h weht. Der Wind sollte auf keinen Fall zu stark sein, denn dann wird das Spielen zum Krafttraining und für Ungeübte kann es auch richtig gefährlich werden.

Als erstes sollten wir üben, wie man den Schirm bei stärkerem Wind richtig auslegt und die Leinen sortiert. Macht man dies nämlich auf konventionelle Weise, wird man sehr schnell in den »Wahnsinn« getrieben, wenn der Wind den Schirm zum x-ten mal wieder durcheinanderwirbelt.

Bei dieser »Starkwind-Leinen-Sortier-Technik« wird der Schirm normal ausgebreitet, wobei man es ausnahmsweise nicht so genau nehmen muß, da wir später alles genau checken werden. Wichtig ist jedoch, auf die Windrichtung zu achten: er sollte einigermaßen von vorne kommen. Dann gehen wir mit den Tragegurten so weit vom Schirm weg, bis die Leinen gestreckt sind. Dabei die Leinen und Tragegurte nicht verdrehen, eine genaue Kontrolle der Leinen ist aber jetzt noch nicht nötig.

Wir hängen uns noch nicht ins Gurtzeug ein, sondern fassen beide Tragegurte mit einer Hand kurz hinter den Einhängeschlaufen (Bild 1). Die Bremsen sind noch an den Tragegurten angeklickt. Jetzt noch einen Schritt rückwärts, bis alle Leinen und Tragegurte gespannt sind. Mit der anderen Hand greifen wir die beiden A-Tragegurte. Durch leichtes ruckartiges Ziehen füllt sich der Schirm (Bild 2). Jetzt sieht man ganz bequem alle Leinen und Bremsen über die ganze Breite der Kappe vor sich. Verdrehungen und Knoten springen sofort ins Auge.

Will der Schirm starten, so läßt man die A-Tragegurte los und faßt mit der jetzt freien Hand zwischen C- und D-Gurte und drückt die D-Tragegurte fest nach unten (Bild 3). Sofort fällt der Schirm wieder runter. Am besten geht man dabei einen Schritt auf den Schirm zu, so daß nicht zuviel Zug auf den Leinen ist, denn sonst könnte die Eintrittskante nach vorne umfallen und nicht mehr ideal im Wind stehen. Wenn



die Leinen nicht gleich beim ersten Mal völlig frei sind, wiederholt man dieses Spiel einfach ein paar mal. Leicht hochziehen und sofort die D-Tragegurte drücken, dabei lösen sich leichte Verknotungen von ganz alleine.

Auch bei einem realen Start am Berg oder an der Winde ist dies die einfachste Methode, um die Leinen zu kontrollieren. Vorausgesetzt, es hat etwas Wind.

So, dann können wir uns jetzt langsam an das Startverhalten unseres Schirmes herantasten. Durch die folgende Übung ist es möglich, das Start- und Füllverhalten genau zu analysieren

und die eigene Starttechnik für diesen zu optimieren. Da sich jeder Gleitschirm anders startet, muß man zuerst herausfinden, mit wieviel Zug an den Tragegurten der Schirm am besten aufsteigt. Mit Zug ist hier die Verkürzung der A-Tragegurte im Verhältnis zum gestreckten B-Tragegurt gemeint. Für diese Übung hängt man sich im Gurtzeug ein und nimmt die Stellung wie für einen Rückwärtsstart ein, d.h. man schaut zum Schirm. Jetzt zieht man einfach ein paar mal hintereinander den Schirm hoch, und zwar mit jeweils unterschiedlichem Zug an den A-Tragegurten.

Foto: Michael Meyer

Da man den Schirm immer im Auge hat, ist sehr einfach festzustellen, ob der Schirm bei zu wenig Zug hängen bleibt (Bild 4, Schirm schiebt sich in Querrichtung zusammen) oder ob sich die Eintrittskante bei zu viel Zug schließt (Bild 5). Es kann sogar vorkommen, daß bei zu viel Zug der Schirm extrem überschießt, eventuell sogar mit massivem Einklappen der Eintrittskante. Ein anderes Ergebnis dieser Übung könnte auch sein, daß sich die Kappe bei weniger Zug bedeutend schneller und gleichmäßiger füllt und ein starkes »Hineinlaufen« gar nicht nötig, bzw. sogar störend ist. Übrigens: Diese Übung ist auch sehr gut geeignet, schnell und ohne großen (Flug-) Aufwand das Startverhalten mehrerer potentieller Kaufkandidaten zu analysieren.

Nachdem wir durch etwas Herumprobieren herausgefunden haben, wie sich unser Schirm am besten starten läßt, ist es jetzt an der Zeit, das Schirmgefühl zu trainieren. Ziel ist es, den Schirm mehrere Minuten über sich zu halten, ohne hochsehen zu müssen. Wir hängen uns wie für einen Rückwärtsstart ein und ziehen den Schirm hoch. Jetzt versuchen wir den Schirm möglichst lange oben zu halten. Natürlich ist auch hier wieder eine bestimmte Windstärke nötig, sonst kann es nicht funktionieren. Am Anfang wird der Schirm sehr oft nach hinten oder zur Seite kippen. Aber ganz egal, wie die Kappe zu Boden fällt, durch dosiertes Ziehen der A-Tragegurte in Verbindung mit der richtigen Bremsleine sollte es keine Mühen bereiten, den Schirm ohne fremde Hilfe wieder in die richtige Startposition zu bekommen.

Um den Schirm möglichst lange über sich zu stabilisieren, gibt es einen kleinen Trick: Man stellt sich einfach vor, daß man immer genau in der Mitte unter dem Schirm stehen muß. Kippt er zur Seite, kann man (vergeblich) versuchen, den Schirm wieder zurückzuziehen. Viel besser ist es, einfach ein paar schnelle Schritte zur Seite zu machen und schon steht man wieder in der »goldenen Mitte«. Das gleiche gilt auch für die Vor- und Rückbewegung der Kappe. Ein Schritt nach vorne oder hinten ist oft genug. Jetzt muß man nur den richtigen Bremseneinsatz noch ein bißchen üben: Beim seitlichen Wegkippen un-

terlaufen und mit etwas Gegenbremse die Kippbewegung stoppen. Immer daran denken, daß die Bremse den Schirm nur aufrichtet man so aber nicht wieder in die Mitte kommt!

Kommt der Schirm zu weit nach vorne, etwas anbremsen; fällt er nach hinten, Bremsen lösen, um den Schirm zu beschleunigen. Wem das Gesagte hier in einem anderen Zusammenhang bekannt vorkommt, hat ganz recht. Was wir hier spielerisch und sicher am Boden üben, ist nichts anderes, als das viel zitierte »aktive Fliegen in turbulenter Luft«. Auch hier versucht man, den Schirm immer schön in der Mitte über sich zu halten. Unterlaufen ist hier natürlich weder nötig noch möglich. Wer das spielerische Training mit dem Schirm ernst nimmt, wird feststellen, daß man am Boden sehr viel lernen kann - und man braucht nicht mal einen Berg dazu! Profis können bei diesen Übungen sogar das Einklappverhalten, Stall, B-Stall und Negativtendenzen ausloten (Bild 6), ohne einen Schirm auch nur einmal geflogen zu haben.

Wenn dann diese Übung einigermaßen klappt, ist es Zeit, nicht mehr zur Kappe hochzuschauen. Ohne visuellen Kontakt beginnt man, den Schirm zu fühlen: Man spürt die Druckverteilungen, die der Schirm über Leinen, Tragegurte und Gurtzeug auf den Körper überträgt. Die Flügelhälfte, die mehr Auftrieb liefert und stärker zieht, ist die schnellere Schirmhälfte und muß leicht angebremst werden.

Noch ein Tip: Versuchen Sie beim Starten immer möglichst parallel ohne Körperdrehung zur Eintrittskante zu stehen. Oft sieht man Piloten, die mit einer Oberkörperdrehung starten wollen. Dabei kommt ein Tragegurt näher zum Schirm, das ganze System ist schief. Daß die Kappe so nicht sauber und gerade über den Pilot kommen kann, ist klar. Je öfter man jedoch »Schirmhandling« am Boden trainiert, desto mehr Gefühl bekommt man für den eigenen Schirm. Man spürt frühzeitig Richtungsänderungen, Turbulenzen und Entlastungen der Kappe bis zum Einklappen. Und dies letztendlich eben nicht nur am Boden, sondern auch beim Fliegen in der Luft.

Ernst Strobl

SWINGS

NEW GENERATION
DHSV 1-2

Neueste
V-Rippen
Technologie
für DHV 1-2er

The Art of flying

Swing GmbH
Badfeldring 25
D - 82290 Landsberied

☎ +49 8141-21730 Fax +49 8141-16939

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



Ikarus hätte seinen Spaß gehabt

Vier Tage strahlend blauer Himmel, Temperaturen um 25°C und beste Flugbedingungen. Kein Wunder, daß der 24. Coupe Icare vom 18. - 21. September in St. Hilaire zu einem vollen Erfolg wurde und tausende Zuschauer anlockte.

Die perfekte Mischung aus Verkleidungsspektakel, Flugsportmesse, Gebrauchtmart, Szenetreff und Abendveranstaltung macht die Attraktivität von St. Hilaire aus. Und diese Kombination zieht eben nicht nur eingefleischte Flieger in ihren Bann, sondern lockt auch jede Menge Menschen an, die einfach nur das bunte Treiben genießen möchten. Allen voran steht natürlich der legendäre Verkleidungswettbe-

werb, der für viel Unterhaltung und auch Verwunderung sorgt, mit was für Fluggeräten man noch heil in die Luft kommen kann. Sicherlich trugen die guten Startbedingungen ihren Teil dazu bei, daß die fliegende Hormonspritze nebst Kuhherde und Veterinär, der Hubschrauber mit Hilfsschirm, die vor dem Metzger fliehende Wurst und die vielen anderen phantasievollen Kreationen gut gestartet sind. Manchmal waren es auch nicht nur die Flugvorführungen, sondern bis zu viertelstündige Schauspiele am Startplatz mit 10 oder 15 beteiligten Drachen, Gleitschirmen und Bodenpersonal, die für die Unterhaltung der Zuschauer sorgten.

Eine ganz ungewöhnliche Show bot der Franzose Luc Martinez, der ein »Konzert für 6 Gleitschirmflieger« erfunden hat. Dabei flogen die sechs mit

großen Lautsprechern und CD-Spielern versehenen Piloten über den Zuschauern und vermittelten ein völlig neues Raumklanggefühl. Die etwas sphärisch anmutende Musik hat Martinez extra hierfür komponiert. Einziger Wermutstropfen war die etwas unzuverlässige Thermik, die dafür sorgte, daß nie alle fliegenden »Lautsprecher« gleichzeitig über den Köpfen der Zuschauer waren.

Obwohl schon riesige Menschenmengen die Start- und Landeplätze säumten, war auch innerhalb der Zelte auf der Flugsportmesse dichtes Gedränge. Diese Ausstellung hat sich in den vielen Jahren seit ihrer Entstehung auf ein überzeugend professionelles Niveau gemausert. Entsprechend waren auch alle großen Hersteller vertreten und zeigten ihre neuesten Entwicklungen einem interessierten Publikum. Beson-



La aire

derer Vorteil: Wer ein neues Gerät ausprobieren wollte, brauchte nur 300 m weiterzugehen und stand auf einem der allerdings ziemlich überfüllten Startplätze.

Ein eigenes, fast 1.500 qm großes Zelt stand für die Abendveranstaltung zur Verfügung. Hier fand in erster Linie das traditionelle Filmfestival vor täglich fast ausgebuchten Rängen statt. Ganz überzeugen konnten die gezeigten Streifen aber nicht: Einmal waren es eher semiprofessionell anmutende Zusam-



Von den Piloten gefeiert und als Interviewpartner gefragt: Francis Rogallo

menschnitte von Videos, die fast wie Urlaubsfilme aussahen. Auf der anderen Seite gab es Beiträge, die zwar technisch gut gemacht, aber eben doch Werbe- und Produktpräsentationsfilme sind. Im Endeffekt verdient gewonnen hat der Beitrag »La Montgolfiere qui croyait au Paradis« von dem Franzosen Antoi-



Herzliches Wiedersehen: Charlie Jöst und Francis Rogallo

ne de Maximy, der die verschiedenen Stationen aus dem Leben eines Heißluftballons zeigt. Faszinierende Bilder auch für jeden Nicht-Ballonfahrer.

Ein ganz besonderes Highlight des '97er Coupe Icare war der Auftritt von Francis Rogallo zusammen mit seiner Familie auf der Samstagabend-Gala. Es war schon ein einmaliges und ergreifendes Erlebnis, wie ca. 2.000 Flieger den »Urvater« aller Gleitschirme und Drachen mit Standing Ovationen empfangen und mit einer Herzlichkeit feierten, die man selten erlebt. Francis Rogallo versicherte dann auch, wieviel Spaß er daran hat, ein solches Fliegerepektakel zu erleben und zu sehen, was aus seiner ursprünglichen Idee für ein vielseitiges und faszinierendes Fluggerät geworden ist.



Völlig entfesselt:

Guido Gehrman auf

Er hat die deutsche Drachenszene belebt, wie schon lange keiner mehr. Und auch international fliegt er ganz vorne mit. Sein Name wird schon jetzt im gleichen Atemzug mit denen von Tomas Suchanek oder Manfred Ruhmer genannt. Piloten, die manchmal in einer anderen Luft zu fliegen scheinen: Irgendwie viel müheloser sind sie fast immer schneller, höher und weiter als ihre Konkurrenz. Für das DHV-Info berichtet Guido Gehrman über seine Erfahrungen im ausklingenden Jahr und die verschiedenen Wege zum Wettbewerbspiloten.

Ich glaube, ich habe noch nie in meinem Leben ein so abwechslungsreiches und interessantes Jahr wie dieses erlebt: Bis Oktober bin ich 11 Wettbewerbe in 7 verschiedenen Ländern geflogen, von denen ich 6 gewonnen habe. Auch war ich bisher in einem Sport noch nie so erfolgreich wie dieses Jahr im Drachenfliegen, obwohl ich schon viele Jahre Wettbewerbssport, nämlich Kunstturnen betrieben habe. Mehr als Vereins- oder Kreismeisterschaften konnte ich dort nicht gewinnen. Von der Wettbewerbserfahrung und der körperlichen Fitneß, die ich während meiner 7 Turnerjahre erlangt habe, kann ich allerdings heute deutlich profitieren. Das merke ich insbesondere dann, wenn ein Wettbewerb lang und anstrengend ist. Bei vielen Piloten läßt nach einer gewissen Zeit die Kraft, Kon-

zentration und Motivation nach. Ich fühle mich in einer solchen Situation von Tag zu Tag »geölter«.

So begann für mich auch die Saison '97: kräftiges »Einölen« in Australien, während es in Europa unfliegar war, um dann warmgeflogen in unsere Saison zu starten. Mit meinem 2. Platz beim Bogong-Cup und dem 4. Platz auf der Vor-WM in »down-under« war auf jeden Fall ein guter Beginn geschaffen. So etwas ist immer gut für das Selbstvertrauen, das bei mir oft nicht so groß ist. Daraus resultieren dann aber auch öfter angenehme Überraschungseffekte. D.h. ich fliege oft besser, als ich es mir zugetraut hätte. Trotzdem habe ich mir nach Australien vorgenommen, eben dieses Selbstvertrauen zu stärken. Und zwar durch gezielt selbständiges Fliegen im Wettbewerb (nicht nur im Spitzenpulk dahin- oder hinterherschwimmen) und Abschalten der »Tiefkommangst« (die meist mit »Absaufpanik« einhergeht).

Erfolgsrezept: Selbstständig Fliegen

Bemerkenswerterweise habe ich die Wettbewerbe, an denen ich die Priorität auf dieses selbständige Fliegen und nicht aufs Gewinnen gesetzt habe, relativ locker als Sieger beendet: die Brasilien-Open in Valadares im März, die Italian- und die French-Open im August und September. Vor diesen Wett-

bewerben habe ich sogar meinem Hersteller gesagt, er solle nicht erwarten, daß ich gewinne, weil ich sie als Training fürs Schnell- und Selbständigfliegen nehmen wollte.

Für mich waren diese 3 Wettbewerbe die Highlights des Jahres. Auch habe ich bemerkt, daß ich bei diesen Wettbewerben viel öfter als sonst tief gekommen bin und eigentlich genausogut hätte absaufen können. Aber es gibt doch immer mehr Auswege, als man glaubt. Ich denke, etwas mehr Risiko eingehen ist wichtig zum Schnellfliegen, hat aber auch Grenzen.

Weiteres Highlight dieses Jahr war gewiß auch der Abschluß der deutschen Liga bei der German Open, wo ich den eigentlich unschlagbaren siebenfachen Seriensieger der Deutschen Meisterschaft - Bob Baier - mit bescheidenen 300 Punkten Vorsprung ablösen konnte.

Turmlose nicht mehr wegzudenken

Ein interessanter Punkt in der Wettbewerbsfliegerei ist die breite Durchsetzung der Turmlosen. Das konnte ich gerade jetzt beobachten, wo ich seit kurzem wieder aus Brasilien zurück bin. War ich dort letztes Jahr noch der erste und einzige Turmlose mit meinem Topless, so mußte ich dieses Jahr wahrlich nach Turmdrachen suchen und stolperte dabei fast nur über Drachen meiner Marke. Unglaublich, wie schnell ein

Erfolgskurs



Foto: Golo Schumann

Hersteller (bloß) wegen einem »gutem, jungen« Piloten in diesem modefanatischen Land Brasilien überhand nimmt (Glück gehabt mit dem Griff zu mir, Gerard!). Genauso unglaublich ist, wie sich im Wettbewerb oft der Spruch von Gerolf Heinrichs - »turmos oder chancenlos« - bewahrheitet. Sicher haben die besten Piloten meist auch die besten Drachen, d.h. jetzt turmos. Aber selbst die guten Flieger mit Turm haben eigentlich nicht mehr die gleichen Chancen.

Es ist schön, daß ich so eine Weiter-

kalender füllen könnte und riesig Spaß macht. Also wird der Kalender auch bei mir voll. Andererseits nimmt die Entwicklungsarbeit, das »Basteln und Probieren« der Neuerungen, das Umsetzen neuer Ideen ebensoviel Zeit in Anspruch. Ein guter Drachen kann aber nur dann entstehen, wenn es jemanden gibt, der beides macht: entwickeln und im Wettbewerbsvergleich selber die Vor- und Nachteile erkennen. Von diesen »Jemanden«, die praktisch ihre gesamte Zeit fürs Drachenfliegen aufwenden (d.h. auch so ihr Brot verdienen) gibt es aber nicht viele (etwa Jos Guggenmos, Manfred Ruhmer, früher Tomas Suchanek, Christof Kratzner und Gerard Thevenot). Erstens, weil man damit nicht reich werden kann. Zweitens, und jetzt zähle ich mich auch dazu, weil es sehr anstrengend ist.

Viel Spaß - aber auch anstrengend

Im Moment reise ich wie noch nie in allen möglichen Ländern umher. Gerade komme ich von knapp 9 Tagen »Brasilienfliegen« (Wettbewerb gewonnen - Mission erfüllt). Schon fliege ich 4 Tage später wieder für 1 Woche in die Türkei, um mit Red Bull-Team einen Drachenkunstflugfilm zu drehen. Danach geht's noch mal nach Brasilien und dann ist schon wieder Australien mit seiner WM an der Reihe.

Alles herrliche Reisen und die auch noch mit meinem Sport verbunden. Aber ganz so locker, wie es sich anhört, ist es nicht. Gerade in Brasilien hätte ich mir gerne ein paar Tage für mich, ganz ohne Flüge gewünscht. Z.B. um Rio de Janeiro anzuschauen. Doch dafür ist oft keine Zeit, weil ja zwischen den Wettbewerben das Entwickeln wartet, was auch Spaß macht und wozu einen die Neugier und Erfolgslust drängt.

Ankommen, jeden Tag noch kurz vor dem Start irgendeinem La Mouette-Piloten des Gerät reparieren oder einstellen. So gut wie's geht fliegen, Rückholerei, dann Jetlag ausschlafen. Das Schöne an diesem Lebensstil ist, daß man in aller Welt Freunde bekommt und schnell Sprachen lernt. Manchmal jedoch komme ich mir etwas rastlos vor. Die Freunde zu Hause sehe ich nur selten, bei den neuen Freunden in der

Ferne kann ich mir sicher sein, daß ich sie nur selten oder nie mehr sehen werde. Auch ist es nicht leicht, eine Freundin zu finden (am besten nicht in der Ferne), die einen oft entbehren mag. Daß ist es, was ich mit anstrengend meine und oft überlege ich, nicht doch endlich »was Vernünftiges« anzufangen. Doch dann ist wieder die Lust zum Fliegen da und der Ehrgeiz, mal eine WM mitgeflogen zu sein. Und bis dahin werde ich diesen Lebensstil sicher beibehalten.

Spannung vor der WM

Apropos WM und »mitfliegen«. Das hört sich leicht an, aber für mich wird es die erste Weltmeisterschaft werden. D.h. ich bin schon froh, daß ich so was mal erleben kann. Daß ich vielleicht nicht nur einfach mitmache, sondern auch - wie man sagt - gute Chancen habe. Eventuell sogar zu gewinnen. Das ist natürlich mein großer Traum, auf den ich ohne Druck und Zwang hinarbeite. Ich selbst glaube auch, daß ich im Moment das Zeug hätte, auf dem Treppchen zu stehen, jedoch braucht's dazu auch 'ne Menge Glück.

Gerade in Australien bei einem Schleppwettbewerb kann ganz schnell mal was schiefgehen, da es nicht nur auf den Piloten, sondern auch noch auf das Schleppteam und die gesamte Technik drumherum ankommt. Ich fürchte und glaube, daß daher diese WM auch ein wenig ein Machtspiel (der »Reichen und reichen Marken«) wird, da das Schleppen selbst organisiert werden muß und damit nicht für alle gleich ist. D.h. je besser das Schleppen organisiert ist und je schneller und einfacher man zum richtigen Zeitpunkt in die Luft gebracht werden kann, desto größer sind die Chancen für eine gute Platzierung. Ich will nicht sagen, daß die Deutschen dadurch einen Nachteil hätten, im Gegenteil. Ich glaube mit der tollen Förderung durch den DHV sind wir sicher eines der Teams mit den besten technischen Voraussetzungen. Andere, ärmere Länder, die eventuell weniger teamorganisiert sind, aber genauso einzelne Spitzenpiloten haben, werden jedoch nicht die gleiche Ausgangsposition wie z.B. wir haben.

Unser Team steht von der Leistungs-



Foto: Sybil Fischer

entwicklung bei den Drachen hautnah miterleben kann und ich hoffe, ich erlebe noch einige mehr in der nächsten Zeit. Doch von alleine kommen diese nicht. Bei den Turmosen waren es Leute wie Jos Guggenmos, Christof Kratzner, Daniel Biehler und Jobst Bäumer, die die ersten waren mit neuen Ideen. Die - falls sie klappen - dann schnell von allen anderen kopiert werden.

Das Problem mit den neuen Ideen ist bloß, daß auf der einen Seite schon alleine Wettbewerbsfliegen einen Jahres-

fähigkeit im internationalen Vergleich sicher ganz vorne und hat allemal die Chance, aufs Treppchen zu kommen. Ich denke auch, in der Einzelwertung haben zumindest 3-4 Leute von uns das Zeug, unter die ersten 10 zu fliegen. Wir werden sehen, wie's klappt.

Erfreulich finde ich es, daß wir mit Martin Ölkrug einen Piloten dabei haben werden, der erst kurz in der Liga fliegt. Obwohl er zu wenig Zeit hatte, die nötigen internationalen Punkte für die Selektion zu sammeln, als Joker trotzdem ins Team gelangen konnte. Ich wäre bei der letzten WM in Spanien auch beinahe so ein »Fall« geworden, wurde dann aber doch nur als Rückholer mitgenommen - naja, vielleicht hätte ich ja schon dort etwas Aufsehen erregen können, wer weiß. Weil's bei mir nicht geklappt hat, freue ich mich um so mehr, daß es bei Martin klappt. Und dies sollte für andere junge und wettbewerbsinteressierte Piloten mit ein Anstoß sein.

Viele Wege zum erfolgreichen Wettbewerbspilot

Jeder, der Spaß beim Fliegen zusammen mit anderen hat, kann Wettbewerbe fliegen. Und jeder Nachwuchs ist erwünscht. Zumal es vom DHV tolle Möglichkeiten gibt, an das Wettbewerbsfliegen herangeführt zu werden. Auch ohne große Kosten, wie z. B. bei der Juniorchallenge, die für Piloten bis 25 einen sehr einfachen und schnellen Einstieg in die Liga ermöglicht - mit theoretischem und praktischem Streckenflugunterricht (so bin ich in die Liga gekommen). Auch der German-Cup bietet eine Möglichkeit, in die Liga zu kommen. Oder es gibt den »normalen« Weg über Vereins-, Landes- und die Deutsche Meisterschaft. Wer ohne Meisterschaften regelrecht im Alleinflug

in die Liga möchte, kann sich über den Deutschen Streckenflugpokal qualifizieren.

Aber Wettbewerbsfliegen ist ja nicht nur für die Ligaqualifikation da. Bei mir war es viel mehr die Lust, mit anderen Fliegerfreunden zusammen auf Strecke zu gehen, ohne Gedanken an Rückholung, Fluggebiete, richtige Streckenauswahl. Ich hatte lange gar keinen eigenen Drachen und kein Auto, also gar nicht die Möglichkeit, so einfach alleine zu fliegen.

Um die Wettbewerbsfliegerei zu trainieren, braucht man auch keine großen, ungewissen Distanzen zurückzulegen. Man kann kleine, bekannte Routen auf Zeit fliegen und dabei Steigen und Gleiten optimieren.

Ich kann nur jeden jungen Piloten, der Spaß am gemeinsamen Fliegen hat, dazu motivieren, bei Wettbewerben mitzumachen. Und wenn es noch in der Schul- oder Studienzeit ist, um so besser. Nie hat man mehr Zeit zum Fliegen (war bei mir zumindest so). Und fliegt man einigermaßen gut, dann ist auch schnell die Unterstützung in Bezug auf die Ausrüstung von irgendeinem Dra-

chenhersteller drin.

Jetzt kann ich ja verraten, daß ich erst letztes Frühjahr (nach 5 Jahren Drachenfliegen) meinen ersten eigenen Drachen hatte. Daß soll nur heißen: wo ein Wille, da ein Weg.

Guido Gehrman/ae

WIR HABEN DAS ZEUG ZUM FLIEGEN!

AIREA

DHV 2-3

Testflüge im Info

Das Testberichtschemata für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

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

KLASSIFIZIERUNG HG

- 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.

KLASSIFIZIERUNG GS

- 1 = Gleitsegel mit gutmütigem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.
- 1-2 = Gleitsegel mit gutmütigem Flugverhalten.
- 2 = Gleitsegel mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Performance« und regelmäßiger Flugpraxis.
- 2-3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen. Geringer Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und umfassender Flugerfahrung sowie regelmäßiger Flugpraxis.
- 3 = Gleitsegel mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und sehr heftigen Reaktionen auf Störungen. Kein Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und ständiger Flugpraxis.
- E = Spezielle Einweisung erforderlich.
- G = Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht keine Zulassung.

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

MZL GS-01-520-97

ATLAS XL/EDEL GMBH

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH,GX
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	1	1
Fülverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebebeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	1	1
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90cm	spät > 90cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1	1 - 2
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering	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
Stabilisieren	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



TENSION L/AIREA

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

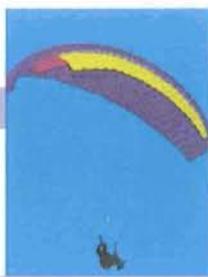
Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	49 km/h	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2 - 3	2 - 3
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2 - 3	2 - 3
Sackfluggrenze	durchschnittlich	durchschnittlich
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	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2
Wegdrehen	> 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2 - 3	
Wegdrehen	> 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
Höhenverlust	hoch	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
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
STELLSPIRALE	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen > 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



TENSION M/AIREA

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	47 km/h	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2 - 3	2 - 3
Trudeltendenz	hoch	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2 - 3	2 - 3
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1 - 2	
Vorbeschleunigung	hoch	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2	
Wegdrehen	180 - 360 Grad	
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	
Höhenverlust	hoch	
Stabilisierung	selbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	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	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STELLSPIRALE	2 - 3	2
Einleitung	anspruchsvoll	einfach
Trudeltendenz	hoch	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



SAGA M/FLY MARKET

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerrangabe)	
Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1 - 2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
	mit Verlangsamung	
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1 - 2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STELSPIRALE	1 - 2	1 - 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1 - 2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf	nimmt zögernd Fahrt auf
	< 4 Sek	< 4 Sek
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



ADVANCE OMEGA 4/28/SKYLINE

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH, GX	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem		
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerrangabe)	
Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (105 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	38 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich	durchschnittlich
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
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		
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2 - 3	2 - 3
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STELSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		



SINUS M/SWING FLUGSPORTGERÄTE

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	44 km/h	
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	1 - 2	
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1 - 2	1
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
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	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1
STELSPIRALE	1 - 2	1
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT



COMET XT 26/COMET SPORTARTIKEL

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	gering
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
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	1 - 2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	1 - 2
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STELSPIRALE	2	2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

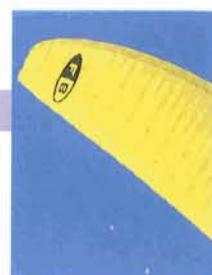
Gleitsegel nimmt zögernd Fahrt auf (Sackflug, B-Stall, Front-Stall)



COMET XT 28/COMET SPORTARTIKEL

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmungsgeschwindigkeit	36 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STELSPIRALE	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Frontales Einklappen: Asym. Wiederöffnung, dosiertes beidseitiges Anbremsen nötig		



FLAME M/FIREBIRD SKY SPORT

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmungsgeschwindigkeit	34 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1-2
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit		hoch
Höhenverlust		gering
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	gering	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz	einfach, keine Tendenz
Öffnungsverhalten	zum Strömungsabriss	zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STELSPIRALE	1-2	1-2
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		

SPEAR L /FREEX AIR SPORTS

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	1	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	2
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	gering
KURVENHANDLING	1-2	2
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		1
Vorbeschleunigung		gering
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	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	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT	Fullstall: sehr schwieriges Stallverhalten	

TENSION S/AIRA

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	38 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2-3	2-3
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2-3	2-3
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2-3
Wegdrehen	180 - 360 Grad	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2-3
Wegdrehen		>360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2-3	2-3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	gering
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STEILSPIRALE	2	2-3
Einleitung	durchschnittlich	anspruchsvoll
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

ADVANCE OMEGA 4/3L/SKYLINE

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH, GX
Sitzzahl	1
Trimmsystem	
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerrangabe)



Verhalten bei	min. Startgewicht (105 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	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	2	2
Vorbeschleunigung	hoch	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
VORBESCHLEUNIGUNG		
ÖFFNUNGSVERHALTEN		
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	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	1 - 2	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	2	1
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

SPEAR S/FREEX AIR SPORTS

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



Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	2	2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	gering	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		durchschnittlich
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	hoch	hoch
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		hoch
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	2	2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1 - 2	1
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	2
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Bei hoher Sinkgeschwindigkeit ist ein deutliches Nachdrehen in der Steilspirale zu beachten.		

NOVA TAXY/NOVA

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	2 / Biplace	
Sitzzahl	2	
Trimmsystem	nein	
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)	
Verhalten bei	min. Startgewicht (140 kg)	max. Startgewicht (210kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1-2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1-2
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
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1	1
STELSPIRALE	2	2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Stellschnecke: Bei Sinkwerten über 12m/s erhöhtes Nachdrehverhalten>(während der Spirale Kurvenaußenseite dosiert anbremsen)		

UP CAB/UP SPORTARTIKEL VERTRIEB EUROPA

Klassifizierung/ Gurtzeuggruppe	1 - 2 / Biplace	
Sitzzahl	2	
Trimmsystem	Trimmer von Hand zu bedienen	
Windentauglichkeit	Ja (Herstellerangabe)	
Verhalten bei	min. Startgewicht (150 kg)	max. Startgewicht (205 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	bleibt hinten hängen	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1	1
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	41 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1	1-2
Sackfluggrenze	spät > 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Vorbeschleunigung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN	1-2	1-2
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		
Wegdrehen		
Drehgeschwindigkeit		
Höhenverlust		
Stabilisierung		
Öffnungsverhalten		
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1-2
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)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRÜDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRÜDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STELSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		





SINUS L/SWING FLUGSPORTGERÄTE

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (135 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1 - 2	1 - 2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	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	einfaches Gegenbremsen	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 - 2	1 - 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1 - 2	1 - 2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1	1
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STEILSPIRALE	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINENSTALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

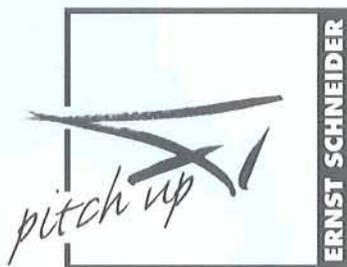


NOVA AXON 22/NOVA

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START	1	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	2	1 - 2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	2	2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Vorbeschleunigung		hoch
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)		2
Wegdrehen		180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit		durchschnittlich
Höhenverlust		durchschnittlich
Stabilisierung		selbständig
Öffnungsverhalten		selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2	2
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2 - 3
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	2	2 - 3
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1 - 2	2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1 - 2	1 - 2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINENSTALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1 - 2	1
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

Schönstes Herbstwetter am Brauneck, Tausende von Bergwanderern sind unterwegs und auch jede Menge Drachen- und Gleitschirmflieger. Das Übliche: Viele der Touristen sind fasziniert von den lautlos dahingleitenden Drachen, die heute unbeschwert zwischen Startplatzhöhe und 300 m darüber im sanften Aufwind und leichter Thermik fliegen. Sie wollen natürlich wissen, wie denn das so funktioniert. Geduldig beantwortete ich und die anderen Piloten die Fragen, während wir die Drachen aufbauen bzw. auf den geeigneten Startzeitpunkt warten. Auch wenn ich mir selbst nach 20 Jahren immer noch nicht ganz das Schmunzeln abgewöhnen kann, wenn ich gefragt werde, ob die Drachenflieger denn auch wieder runterkommen können, wenn sie wollen. Wenn die wüßten, daß eigentlich genau das Gegenteil die Challenge bei der Fliegerei ist. Ein junger Berliner, der mich hartnäckig belagert und jeden meiner Handgriffe beim Aufbau verfolgt, bedauert, daß er das ja nicht machen könne. Bei ihm in Berlin gäbe es ja keine Berge und die bräuchte man ja wohl zum Drachenfliegen. Mit jedem Wort der Erklärung über Winden- und UL-Schlepp fangen seine Augen mehr zu leuchten an und nachdem ich aufgrund der super Leistungen unserer Flachlandflieger dieses Jahr auch noch die Plätze Segelitz/Berlin und Kirchdorf Bahrenborstel und die vielen 200 km Flüge im Gedächtnis habe, will er dann tatsächlich wissen, wo er das in Berlin lernen kann. Und dann aber los zum



Startplatz. Ich bin ja schließlich zum Fliegen hier.

Ja was war denn dieses Jahr mit den Flachlandfliegern los. Da gewinnt doch tatsächlich einer nördlich des Weißwurstäquators den Streckenflugpokal. Und unter den 10 Vereinen in der Mannschaftswertung sind 4, die ausschließlich aus der Winde oder dem UL Schlepp gestartet sind. Also kann's auch nicht der Zufall gewesen sein. Streckenfliegen flächendeckend über ganz Deutschland? Wo das wohl noch enden wird. Auf jeden Fall nicht da, wo Sepp Gschwendtner mir das prophezeit hat, mit dem Leistungsgleichstand der Drachen- und Gleitschirmflieger. Die Gleitschirmfliegerei im Flachland steckt da eher noch in den Kinderschuhen. Mal sehen, ob die GS Streckencracks nächstes Jahr mal einen Angriff aufs Flachland unternehmen. Wäre da nicht immer noch die absolute Unterversorgung mit UL-Schlepp-Geländen in Deutschland, könnte das enorme Potential sicher noch besser ausgeschöpft werden. Und um dabei einen Schwenk zur Drachenausbildung zu machen. In Florida auf der Wallaby Ranch hat Malcolm Jones seit 1992 erfolgreich bewiesen, daß neue Wege für Nachwuchs sorgen. Professionelle Ausbildung im Doppelsitzer per UL-Schlepp, keine Drachenschlepperei,

dafür aber bei den ersten Flügen bis zum Alleinflug das beruhigende Gefühl, daß jemand mitfliegt, der alles im Griff hat. Auch in Australien und Argentinien wird diese Schulungsmethode bereits mit Erfolg eingesetzt. Daß auf der Wallaby Ranch gleichzeitig noch für 100 Piloten die Möglichkeit besteht, ihre Drachen zu lagern, 30 Drachen und Gurtzeuge bereitstehen zum Verleih, und nicht zuletzt noch ein Freizeitangebot für den Familienanhang besteht, macht diese Einrichtung zur einer derzeit einzigartigen Kombination, die sich nebenbei auch noch finanziell für den Betreiber lohnt. Wo sind in Deutschland die professionellen Flachlandausbildungszentren in Kombination mit dem Flugzentrum mit allen Services für die bestehenden Piloten? So ein Fun & Fly Center mit Freizeitangebot für den Anhang soll zudem gut gegen AIDS (Aviation Induced Divorce Syndrom) sein. Ich bin mir nicht sicher, ob ich heute nochmals die ganze Plackerei auf mich nehmen würde, um eine Drachenausbildung zu durchlaufen, wie sie heute angeboten wird. Auf der anderen Seite bin ich mir wiederum 100 % sicher, daß wir viele neue Piloten für den Drachenflugsport begeistern könnten, wenn hier ein attraktiverer Einstieg ermöglicht wird. Für die Flugschu-

len lohnt sich die Drachenausbildung schon lange nicht mehr, seit die Teilnehmerzahlen bei den Drachenflugkursen so stark zurückgegangen sind.

Die Ausbildung zum Hängegleiterführer ist in der LuftPersV geregelt, schreibt ausschließlich ALLEINFLÜGE zur Ausbildung vor und verlangt die doppelte Anzahl von Flügen wenn per Schlepp ausgebildet wird. Doppelsitzige Ausbildung, wie sie in anderen Luftsportarten Standard ist, wurde bewußt ausgeklammert. Ob wir uns hier wohl nicht ein Ei gelegt haben? Die LuftPersV wird frühestens Ende 1998 wieder geändert. Bleibt zu hoffen, daß die Benachteiligungen für Schleppstarts dann ersatzlos verschwinden und die Möglichkeit für doppelsitzige Ausbildung ohne Einschränkung geschaffen wird. Vorab soll ein Erprobungsprogramm durchgeführt werden. Dabei wird auch festgestellt, ob die Geschwindigkeiten, der bei uns zugelassenen UL's und Hängegleiter zusammenpassen. Und während wir hier über die Zukunft diskutieren und anfangen Schneemänner zu bauen, hat Nachwuchsprofi Guido Gehrman mal eben kurz einen Abstecher nach Brasilien gemacht, um dort die brasilianische Meisterschaft zu gewinnen. Nach seinen Siegen bei der deutschen, der italienischen und französischen Meisterschaft ist das nunmehr der vierte internationale Titel, den er sich dieses Jahr geholt hat. Bleibt zu hoffen, daß er seine Form bis zur WM steigern kann, um den etablierten Ruhmer und Suchanek im Kampf um den WM-Titel Paroli bieten zu können.

Turmlose

in der Diskussion



»Turmos oder chancenlos«, daß war das Motto, das Anfang der Saison unter den Wettkampfpiloten die Runde machte. Die Ergebnislisten bestätigen, daß an der Spitze fast ausschließlich »oben ohne« geflogen wird. Neben dem unbestrittenen Leistungsgewinn hat es aber auch einige Überschläge mit Gerätebrüchen gegeben, die zu einer Verunsicherung der Piloten geführt haben. Die wollen zum einen nicht auf das gute Gleiten verzichten, auf der anderen Seite aber vor allem einen sicheren Drachen fliegen.

Wir haben uns zu dem Stand der Turmosen mit Jos Guggenmos unterhalten, der mit seinem RCS den ersten Holmdrachen mit Gütesiegel auf den Markt gebracht hat. Mit der Heckflosse, die den Pitchverlauf verbessern soll, hat er nun wieder als erster eine interessante Weiterentwicklung konstruiert.

Wenn man die Ergebnislisten der Wettbewerbe anschaut, sind die Turmosen nicht mehr wegzudenken. Welchen Leistungsgewinn bringt ein »oben ohne« tatsächlich?

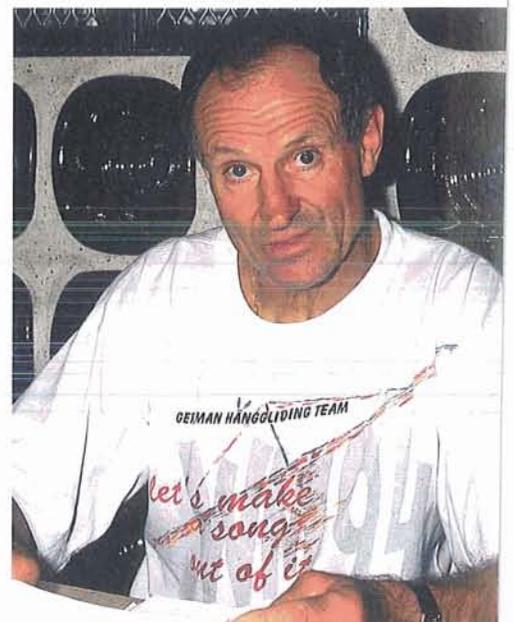
Der Leistungsgewinn durch das Weglassen des Turms liegt bezogen auf das Gleiten bei ungefähr 10 %. Ganz entscheidend ist aber auch der Vorteil bei der Geschwindigkeit: Durch die Verschiebung der Polare läßt sich eine um ca. 20 % höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erzielen. Damit haben vor allem in den schnellen Wettbewerben auch wirklich gute Piloten mit einem Turmdrachen nur noch wesentlich schlechtere Chancen.

Wie sieht es mit den Handlingeigenschaften aus?

Das Handling des RCS zum Beispiel ist etwas straffer als das des Cut. Ursache ist das insgesamt höhere und vor allem das zusätzliche Gewicht außen an den Flügeln durch die zweiten Swiveltips.

Ein ausgewogener Turmoser ist deswegen aber nicht schlechter zu fliegen als ein konventioneller Drachen.

Die Freude am Leistungsgewinn wurde durch einige Unfälle getrübt. Sind die Abstürze aus Deiner Sicht eher gerätebedingt, wetterbedingt, werden die Pi-



loten riskobereiter oder wird zuviel an den Geräten manipuliert?

Die Drachen im Gütesiegelzustand sind sicher zu fliegen, aber die Reserven wie ein Turmdrachen haben die Turmlosen einfach nicht mehr. Im Wettbewerb werden zusätzlich viele Geräte manipuliert, um eine noch bessere Leistung und besseres Handling zu bringen. Das geht so lange gut, wie man Zug auf der Aufhängung hat. Wenn man z.B. durch Turbulenzen oder Scherwinde kurz schwerelos wird, reduziert sich der induzierte Widerstand nahezu auf Null, der Drachen schießt nach vorne und kommt in eine kritische Situation. Durch die Lufflines, die bei negativer Last bei einem Turmdrachen als Höhenruder wirken, wird dieses Vorschießen wesentlich abgeschwächt, was schon erhebliche Sicherheitsreserven bringt.

Mittlerweile fliegt man auch bewußt in Lees, was man früher nicht gemacht hat. Mit den Turmlosen wiegt man sich dabei sogar noch mehr in Sicherheit, weil man z.B. die Turbulenzen von oben nur noch viel gedämpfter mitbekommt.

Was war die Ursache für Deinen eigenen Unfall - Tuck mit anschließendem Gerätebruch - Ostern in Bassano.

Ich hab einen reinen Prototypen gehabt und die Swivel waren bei weitem nicht da, wo sie sein sollen. Mein Gerät hat dann etwas gemacht, was ein normaler Drachen eigentlich garnicht machen dürfte. Aus dem Normalflug hat sich die Nase durch plötzlichen Abwind gesenkt und ich wurde schwerelos, ich habe gezogen, die Nase hat sich weiter gesenkt, aber irgendwann bin ich nicht mehr nachgekommen und der Drachen hat sich vorwärts überschlagen. In dem Moment war es nicht einmal sehr turbulent, allerdings hat es an diesem Tag Nordföhn gehabt.

Aus Kreisen der Wettbewerbspiloten werden erste Stimmen laut, daß in den Wettkämpfen nur noch mit Geräten im Gütesiegelzustand geflogen werden darf, damit die Manipulationen und die dadurch entstehenden Gefährdungen der Piloten ein Ende haben. Was hältst Du von einer solchen Forderung?

Es gibt Piloten, die an ihren Geräten manipulieren. Der Grund ist meistens,

Automatisches Höhenleitwerk

Bereits vor 2 Jahren in der Anfangsphase der Turmlosenentwicklung experimentierte Jos Gugemos mit einer Heckflosse zur Erhöhung der Pitchwerte. In verschiedensten Formen angefangen mit einem folienbespannten Metallrahmen über eine Balsaholzkonstruktion bis hin zu dem jetzt aktuellen teilbaren Flügel aus Kohlefaser hat es verschiedenste Formen gegeben. Die Idee und das Funktionsprinzip sind aber immer gleich geblieben: Am Kielrohrende montiert fliegt der symmetrische Flügel solange einfach nur mit, wie sich der Drachen in einer normalen Fluglage befindet. Bei Anströmung von oben erzeugt die Heckflosse ein starkes aufrichtendes Moment, das wirksam einem möglichen Vorwärtsüberschlag entgegenwirkt. Ein besonderer Vorteil dabei ist, daß sich der Flügel unter Last kaum verwinden kann, womit er wieder einen Teil seiner Wirkung verlieren würde. Diese Verwindung kann gerade im Bereich des Achterlieks am Segel auftauchen, daß materialbedingt schon bei relativ geringen Kräften nachgibt.

Bei den Turmlosen, die mit ihren ausladenden Swiveln das Segel zwar sehr weit hinten abstützen, ist im Extremfall dieser Effekt möglich. Unter hoher Last „biegt“ sich das Achterliek nach unten und erzeugt damit tendenziell eine Tiefenruderwirkung.

Bei Turmdrachen mit Pitchseilen ist dagegen die Segelhinterkante weitgehend auf einer Höhe fixiert. Würde sich das gesamte Segel nach unten verwinden, wird das Achterliek durch die Lufflines immer noch nach oben gezogen und bringt damit tendenziell eine Höhenruderwirkung. Diese gleiche Wirkung macht sich auch die Heckflosse zunutze.

Eine andere tuckgefährdete Situation entsteht, wenn die Pilotenaufhängung z.B. durch Turbulenzen entlastet wird. Für diesen Fall hat Jos nun wieder eine Weiterentwicklung seines Flügels vorgenommen. In dem Moment, wenn die Pilotenaufhängung entlastet wird, drückt ein Hebel die Flosse wie ein Höhenruder nach oben. Das gefährliche Vorschießen des Draches wird im Ansatz verhindert oder zumindest deutlich abgebremst und der Pilot kann normal weiterfliegen.

Der Mechanismus ist einfach genial und genial einfach (und das ist ja meist das Beste). Die Pilotenaufhängung sitzt auf einem Federdorn, über den ein Seil läuft. Dies ist wieder

um mit einem Hebel verbunden ist, der den Anstellwinkel der Flosse verändert. Im Normalflug ist die Pilotenaufhängung unter Last und die Feder wird zusammengedrückt. Wenn die Aufhängung turbulenzbedingt entlastet wird, entspannt sich die Feder, das Ver-



Aufhängung unter Last - Flosse aerodynamisch neutral auf dem Kielrohr aufliegend



Aufhängung entlastet - Flosse wird nach oben gedrückt und wirkt als Höhenruder



Die verschiedenen Stadien der Flosse: Folie, Balsaholz, Kohlefaser

bindungsseil gerät unter Zug und der Hebel drückt die Heckflosse nach oben. Die Höhenruderwirkung setzt ein und hält den Drachen in einer einigermaßen waagerechten Fluglage. Sobald die Aufhängung wieder unter Zug kommt, senkt sich der Flügel wieder und fliegt wie vorher ohne größeren Einfluß auf das Flugverhalten mit.

Jos wird im Winter weiter an seiner Konstruktion feilen und im praktischen Versuch optimieren. Wir dürfen gespannt sein, ob die „Turbulenzbremse“ nächstes Jahr in Serie geht.

daß die Drachen gerade in dem wichtigen Geschwindigkeitsbereich um 60-70 km/h einen zu hohen Bùgeldruck haben. Hier sind die Hersteller gefragt, die Geräte von vorneherein so zu konstruieren, daß die Piloten eben nicht von sich aus noch »Verbesserungsversuche« vornehmen müssen.

Von Zwangsmaßnahmen halte ich persönlich aber nichts - auch nicht, um in den Wettbewerben nicht wieder eine Protestwelle zu bekommen, wie es sie ganz früher einmal gab. Alle Piloten, die ein wenig vernünftig sind, fliegen sowieso mit Geräten, die ein Gütesiegel



Foto: Klaus Thaler

Gewicht im (weitgehend handlingsneutralen) Zentrum des Drachens bedeutet.

Werden sich die Turmlosen auch für die breite Masse der Piloten durchsetzen oder nur etwas für die Wettbewerbspiloten und echten Leistungsflieger bleiben?

Es ist nicht in erster Linie die Frage, ob mit oder ohne Turm. Es kommt vor allem darauf an, welchem Drachen ich den Turm wegnehme. Und das macht bei einem Intermediate sicher keinen Sinn, auch wenn es sehr elegant aussieht.

Landplatzen stellt sich für jeden Piloten eines Hochleistungsdrachens. Im Bodeneffekt fliegt z.B. ein Cut (mit Turm) genauso weit wie ein RCS (ohne Turm). Glücklicherweise hat man jetzt den Bremsfallschirm wiederentdeckt. Damit macht es wieder richtig Spaß, auf Strecke zu gehen und in kleinen oder auf leicht abfallenden Wiesen zu landen. Bei den großen Wettbewerben haben jetzt schon wieder ungefähr 80 % der Piloten einen Bremsfallschirm dabei.

Du hast als erster den Flügel getestet und an Deine Geräte angebracht. Wie funktioniert er und was sind die Vorteile?

Die Heckflosse ist ein kleiner, 600 Gramm schwerer und ca. DM 450,- teurer Flügel von ca. 140 x 35 cm Größe, der ganz einfach an das Kielrohr montiert wird. Nach oben ist er frei beweglich. Nach unten hat er einen Anschlag, den man ohne Werkzeug individuell einstellen kann. Der Anstellwinkel des Flügels sollte dabei ungefähr der Schränkung der Drachenflache entsprechen.

Im Normalflug merkt man den Flügel eigentlich nicht. Er fliegt neutral mit und bringt auch keine Schwerpunktveranderung, da er sich selber trägt. Er dämpft sogar Turbulenzen spürbar weg und macht damit das Fliegen für den Piloten angenehmer.

Wird nun der Flügel bei starken Turbulenzen oder bei einem beginnenden Tuck von oben angeströmt, setzt er auf dem Anschlag auf und führt zu einem deutlich erhöhten Pitch. Durch den großen Hebelweg wirkt ein starkes aufrichtendes Moment auf den Drachen, was ein hohes Maß an Sicherheit für den Piloten bedeutet. Zusätzlich wird eine Rotationsbewegung um die Querachse, wie sie bei einem Tuck auftritt, allein schon durch den bei einer solchen Bewegung entstehenden Luftwiderstand der Flosse gebremst.

Aufgrund dieser ausschließlich positiven Erfahrungen werden wir das Gütesiegel für den kleinen RCS gleich mit dem Leitwerk machen und auch den großen nach Möglichkeit nur noch mit Flügel ausliefern. Der Nachteil des etwas höheren Transportaufwandes wird durch das Plus an Sicherheit bei weitem aufgewogen.

Das Gespräch führte
Alexander Escher

haben oder in der Breitenerprobung sind und damit schon einmal auf dem Testwagen waren. Zusätzlich werden sich viele von diesen Piloten jetzt auch die Heckflosse an ihre Drachen montieren.

Was glaubst Du, werden die nächsten Schritte bei den Turmlosen sein. Was wirst Du ändern, was sollte sich generell in Punkto Sicherheit ändern?

Im Prinzip sind die Turmlosen sicher, d.h. grundsätzlich muß ja garnicht viel geändert werden. Eine Erhöhung der Pitchstabilisierung ist aber auf jeden Fall wünschenswert. Und hierzu brauchen wir Konstruktionen wie z.B. die Flosse.

Vielleicht integriert ja auch einmal jemand etwas in die Flügelenden. Aber so etwas würde eben auch wieder mehr Gewicht im Außenbereich und damit Einbußen beim Handling bedeuten. Von daher ist die Konstruktion der Flosse schon sehr gut, da sie hohe Kräfte aufnehmen kann, aber gleichzeitig wenig

Manfred Ruhmer mit seinem Turmlosen am Start bei der German Open

Das Fliegen ist mit einem Turmdrachen nicht anders als mit einem Turmlosen. Es sind aber eben alles reinrassige Hochleister, die keinen Turm haben.

Was muß denn nun ein Pilot beachten, wenn er auf einen Turmlosen umsteigt. Wie sieht es z.B. mit dem Landen aus. Neuerdings ist ja der Bremsfallschirm wieder in Mode gekommen:

Auch ein Genuflieger kann einen Turmlosen fliegen. So ist es ja jetzt auch schon oft genug. Andererseits ist die Frage, ob so etwas eine sinnvolle Geratewahl für einen Piloten ist, der in der Hauptsache über seinem Hausberg fliegt. Ein solcher Drachen wiegt eben doch etwas mehr und ist durch den Holm und den zweiten Swivel beim Transport empfindlicher.

Speziell das Problem mit kleinen

DHV bietet an

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf
der Rückseite.

BESTELLADRESSE

Deutscher
Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

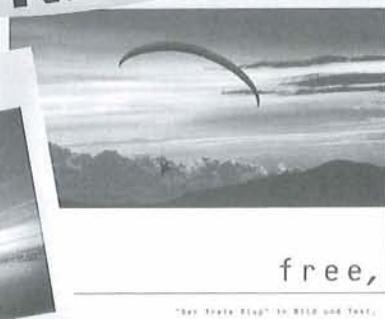
oder Fax an
08022/9675-99

NEU!



ABGEHOBEN - IN TUCHFÜHLUNG MIT DEN ALPEN

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



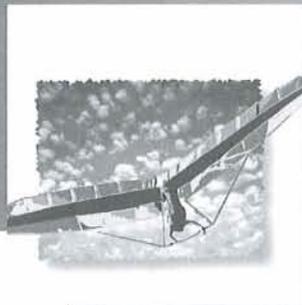
FREE

»Der freie Flug« in Bild und
Text. Bildband von Ulrich
Grill mit Stimmungs- und
Actionbildern vom Drachen-
und Gleitschirmfliegen.
Reichhaltiger Textteil
160 Seiten, DM 98,-.



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 Informa-
tionen über Drachenfliegen und Gleitschirm-
fliegen zum multimedialen Erlebnis. Hard-
ware-Mindestvoraussetzung: 486er mit
Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und
Mouse, läuft auf allen Windows und Mac-
Versionen.
Preis 39,50 DM + Versandkosten.



SHIRT FÜR GLEITSCHIRMFLIEGER

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



INFO SAMMELORDNER

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

(OHNE ABBILDUNG)

PRÜFUNGSFRAGEN

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

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., Gerätetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnis-
se, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen.
Preis DM 8,- + Versandkosten

DHV-COMPUTERSPIEL THERMIX

Für Windows, Preis DM 20,- inkl. Versandkosten

DRACHENFLIEGEN

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

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

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

GLEITSCHIRMSEGELN

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

Bitte schicken
oder direkt faxen an:
08022/9675-99

ANZEIGE

BESTELLER NAME:

ADRESSE:

DATUM / UNTERSCHRIFT:

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

- | | |
|--|--|
| Lehrbuch | 48 DM |
| <input type="checkbox"/> Drachenfliegen | <input type="checkbox"/> Drachenfliegen für Meister |
| <input type="checkbox"/> Gleitschirmfliegen | <input type="checkbox"/> Gleitschirmfliegen für Meister |
| Prüfungsfragen | 24 DM |
| <input type="checkbox"/> A-Schein HG | <input type="checkbox"/> A-Schein GS |
| Prüfungsfragen | 20 DM |
| <input type="checkbox"/> B-Schein | <input type="checkbox"/> Windenführer |
| <input type="checkbox"/> Windenschlepp HG | <input type="checkbox"/> Windenschlepp GS |
| <input type="checkbox"/> Prüfungsfragen Flugfunk | 7 DM |
| Prüfungsfragen auf Diskette | 40 DM |
| <input type="checkbox"/> A-Schein HG | <input type="checkbox"/> A-Schein GS |
| <input type="checkbox"/> B-Schein | |
| <input type="checkbox"/> Flugbuch | 8 DM |
| ICAO-Karte | 17 DM |
| <input type="checkbox"/> München | <input type="checkbox"/> Stuttgart |
| <input type="checkbox"/> Hamburg | <input type="checkbox"/> Frankfurt |
| <input type="checkbox"/> Hannover | <input type="checkbox"/> Nürnberg |
| <input type="checkbox"/> Berlin | <input type="checkbox"/> Roslock |
| <input type="checkbox"/> Rettungsschnur-Set | 8 DM |
| Sweat-Shirt | natur <input type="checkbox"/> grau <input type="checkbox"/> 45 DM |
| <input type="checkbox"/> HG (M,L,XL,XXL) | Größe _____ |
| <input type="checkbox"/> GS (M,L,XL,XXL) | Größe _____ |
| T-Shirt (nur natur) | 25 DM |
| <input type="checkbox"/> HG (L,XL,XXL) | Größe _____ |
| <input type="checkbox"/> GS (L,XL,XXL) | Größe _____ |
| Computerspiel »Thermix« | |
| <input type="checkbox"/> Grundversion »Tegelberg« | 20 DM |
| <input type="checkbox"/> Zusatzversion »Wallberg« | 15 DM |
| <input type="checkbox"/> Zusatzversion »Unterberghorn« | 15 DM |
| <input type="checkbox"/> Zusatzversion »Arbiskopf-Gerlos« | 15 DM |
| <input type="checkbox"/> Zusatzversion »Königsleiten-Gernkogel« | 15 DM |
| <input type="checkbox"/> Zusatzversion »Wildkogel-Pass Thum« | 15 DM |
| <input type="checkbox"/> Zusatzversion »Mittersill-Hochkogel« | 15 DM |
| <input type="checkbox"/> Zusatzversion »Maurerkogel-Schmillenhöhe« | 15 DM |
| <input type="checkbox"/> Info-Sammelordner | 1,50 DM |
| Videofilm | 40 DM |
| <input type="checkbox"/> Test | |
| <input type="checkbox"/> Heiter bis wolkig | |
| Videofilm | 30 DM |
| <input type="checkbox"/> Starten/Landen Drachen | |
| <input type="checkbox"/> Starten/Landen Gleitschirm | |
| <input type="checkbox"/> Bildband »Abgehoben« | 98 DM |
| <input type="checkbox"/> Bildband »FREE« | 98 DM |
| <input type="checkbox"/> 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.

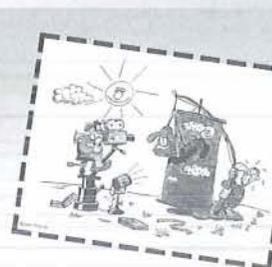
HERSTELLUNG: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
FILMDAUER: 15 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.



TEST

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

HERSTELLUNG: Charlie Jöst.
FILMDAUER: 20 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.



HEITER BIS WOLKIG

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.

HERSTELLUNG: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen.
FILMDAUER: 25 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF
Siehe Bestellformular. Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

159/97

Änderungen der Flugbetriebsordnung für Hängegleiter und Gleitsegel

Die Flugbetriebsordnung (FBO) für Hängegleiter und Gleitsegel wird wie folgt geändert:

1. In Abschnitt I Nr. 4 wird Satz 1 (»einem kreisenden Fluggerät ist auszuweichen.«) gestrichen.
 2. In Abschnitt I Nr. 5 (Definition für Kunstflug) wird der Grenzwert von 60 Grad durch 90 Grad ersetzt.
 3. In Abschnitt I Nr. 9 Satz 3 (»Bei Flügen mit doppelsitzigen Fluggeräten der Klassen 2-3 und 3 muß die mitfliegende Person einen Luftfahrerschein besitzen.«) wird das Wort »Fluggeräten« durch das Wort »Gleitsegel« ersetzt.
 4. Im Abschnitt III Nr. 10 wird der letzte Halbsatz (»und zwischen Piloten und Windenführer eine sichere Sprechverbindung besteht.«) gestrichen. Desweiteren wird nach dem Wort »besitzt« das Komma durch das Wort »und« ersetzt.
- Die genannten Änderungen treten am 01.01.1998 in Kraft.

Gmund, den 07.11.97
Klaus Tänzler
Geschäftsführer

160/97

Nachprüfung von Rettungsgeräten an Gurtzeugen

Die verschiedenen Konstruktions-, Anbringungs- und Kombinationsvarianten von Rettungsgeräten und Gurtzeugen für Hängegleiter und Gleitsegel haben dazu geführt, daß die Funktionstüchtigkeit vieler Rettungsgeräte zusammen mit dem Gurtzeug nicht gewährleistet ist.

Von mehreren Seiten wurde gefordert, die für Rettungsgeräte und Gurtzeuge bestehende Ausnahme von der Pflicht zur 2-Jahresnachprüfung aufzuheben. Für diese einschneidende Maßnahme sieht der DHV derzeit noch keine Notwendigkeit. Zumindest aber sollen Fehler bei der An- und Unterbringung künftig durch eine einmalige Nachprüfung vermieden werden. Deshalb wird nach § 29 LuftGerPO angeordnet:

Die Anbringung eines Rettungsgerätecontainers am Gurtzeug und die Unterbringung eines Rettungsgerätes in einem zum Gurtzeug gehörenden Container sind durch den Hersteller des Rettungsgerätes oder des Gurtzeugs nachzuprüfen. Bei der Nachprüfung ist festzustellen, ob die Arbeiten ordnungsgemäß ausgeführt sind und die Funktionstüchtigkeit von Rettungsgerät und Gurtzeug in Kombination miteinander gewährleistet ist.

Diese Anordnung tritt am 1.1.98 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt muß jede Neukombination von Gurtzeug und Rettungsgerät vor der ersten Benutzung nachgeprüft sein.

Die Anordnung der Nachprüfung gilt nicht, wenn die Anbringung am Gurtzeug oder die erstmalige Unterbringung im Container des Gurtzeugs vor dem 1.1.1998 erfolgt ist; für diese Fälle wird die Nachprüfung dringend

empfohlen. Die Anordnung gilt ebenfalls nicht, wenn die jeweilige Kombination musterzugelassen ist.

Gmund, den 13.11.1997
Martin Jursa
Referatsleiter Technik

161/97

Lufttüchtigkeitsanweisung

Pilotenschutzmaßnahme bei Windenschlepp

Der bisher verwendete Tennisball als Pilotenschutzmaßnahme an der Sollbruchstelle ist durch folgende Maßnahmen zu ersetzen:

1. Auf das Abstandsteil, beim Hängegleiter-Windenschlepp auch auf die Gabelseile, ist ein Kunststoffschlauch aufzuschieben, der bei einem Sollbruchstellenriß die Rückschlagenergie aufnehmen kann.
2. Alle Vorseile sind dementsprechend sofort umzurüsten.

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

Begründung:

Die seit 1994 eingeführte Pilotenschutzmaßnahme in Form eines an der Sollbruchstelle angebrachten Tennisballs hat sich nur teilweise bewährt. Die erwünschte Schutzwirkung beim Zurückschnellen der defekten Sollbruchstelle war damit nicht ausreichend gewährleistet.

Ein Abstand- oder Gabelseil, das mit einem Kunststoffschlauch versehen ist, kann bei einem Sollbruchstellenriß die Rückschlagenergie der zurückschnellenden defekten Sollbruchstelle absorbieren. Dadurch kommt das Sollbruchstellenende nicht in den Pilotenbereich und Unfälle werden vermieden.

Gmund, den 13.11.1997
Martin Jursa
Referatsleiter Technik

Kunststoffummantelungen



am kurzen Gabelseil



am langen Gabelseil



am Abstandsseil

162/97

Herstellerinformation

Hängegleiter UP Speed

Aufgrund eines gefährlichen Zwischenfalls in Freiburg am 24.08.1997 mit einem UP Speed, bei dem das Gerät nach ca. 45 Minuten Flugzeit plötzlich kaum aussteuerbar auf eine Seite zog, möchten wir folgende Mitteilung an unsere UP-Speed-Piloten machen:

Es ist wichtig, die im Betriebshandbuch angegebene Aufbaureihenfolge einzuhalten. Im Besonderen ist es wichtig, daß beim Spannen der Spreizlattenschnur zuerst die Spannschnur des Obersegels in das Spreizlattenendstück eingesetzt wird, bevor man die Gummis am Doppelsegel in diese Aufnahme setzt. Es besteht ansonsten die Gefahr, daß die obere Spreizlattenschnur so unglücklich auf einem Gummiknoten zu liegen kommt, daß diese obere Spannschnur während des Fluges aus diesem Endstück springt. Fehlende Spannung am Achterliek und Anströmkantendehmierung verursachen heftiges Ziehen zur betroffenen Seite.

Durch die richtige, oben beschriebene Reihenfolge dürfte die Gefahr des Herausspringens auszuschließen sein. Uns ist auch kein anderer Fall in diesem Zusammenhang bekannt. Trotzdem werden wir in Zukunft größere Spreizlattenendstücke als Spannseilaufnahme verwenden. Diese Aufnahmen können zum nachträglichen Austausch bei UP Europa kostenlos angefordert werden. Tel. 08851-92920

UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH

163/97

Herstellerinformation

Hängegleiter Laminar 13/14 ST

Der Laminar 14 ST wurde zuerst Ende 96 durch den SHV homologiert. Messungen im Rahmen des DHV/OeAeC-Musterzulassungsverfahrens im Juni 97 ergaben, daß das Gerät mit der SHV-homologierten Holmversion die Zulassung nur bis zu einem Startgewicht von 110 kg (und nicht 134 kg) erhalten würde. Daher wurde der Holm für die DHV/OeAeC-Zulassung verstärkt. Geräte mit unverstärktem Holm haben keine DHV/OeAeC-Musterzulassung.

Um alle Laminar ST (13 und 14) auf einheitlichen Stand zu bringen, bieten ICARO 2000 und der deutsche Musterzulassungs-Inhaber fly & more GmbH die kostenlose Umrüstung der älteren Geräte auf verstärkte Holme an.

Auskunft und Information Tel. 08035/6189.

Wolfgang Kaiser
fly & more GmbH

164/97

Neue Musterzulassungen

Gleitsegel

Nummer	Muster zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-520-97	Atlas XL alle Gleitsegelgurtzeuge	Edel GmbH Deutschland 100 kg - 130 kg	1-2
MZL GS-01-526-97	Tension L alle Gleitsegelgurtzeuge	airea 100 kg - 130 kg	2-3
MZL GS-01-527-97	Tension M alle Gleitsegelgurtzeuge	airea 80 kg - 110 kg	2-3
MZL GS-01-528-97	Bigfoot alle Gleitsegelgurtzeuge	Fly Market GmbH & Co KG 140 kg - 250 kg	1-2
MZL GS-01-529-97	Saga M alle Gleitsegelgurtzeuge	Fly Market GmbH & Co KG 65 kg - 90 kg	1-2
MZL GS-01-530-97	Advance Omega 4/28 alle Gleitsegelgurtzeuge	Skyline 90 kg - 105 kg	2-3
MZL GS-01-531-97	Advance Omega 4/28 S alle Gleitsegelgurtzeuge	Skyline 90 kg - 105 kg	3
MZL GS-01-532-97	Sinus M Gurtzeuggruppe GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 80 kg - 105 kg	1-2 GH
MZL GS-01-533-97	Comet XT 26 Gurtzeuggruppe GH	Comet Sportartikel GmbH & Co KG 75 kg - 100 kg	2 GH
MZL GS-01-534-97	Comet XT 28 Gurtzeuggruppe GH	Comet Sportartikel GmbH & Co KG 100 kg - 120 kg	2 GH
MZL GS-01-535-97	Flame M Gurtzeuggruppe GH	Firebird Sky Sport AG 65 kg - 85 kg	2 GH
MZL GS-01-536-97	Spear L Gurtzeuggruppe GH	freeX air sports GmbH 100 kg - 130 kg	2 GH
MZL GS-01-537-97	Tension S Gurtzeuggruppe GH	airea 65 kg - 95 kg	2-3 GH
MZL GS-01-538-97	Advance Omega 4/31 alle Gleitsegelgurtzeuge	Skyline 105 kg - 120 kg	2-3
MZL GS-01-539-97	Advance Omega 4/31 S alle Gleitsegelgurtzeuge	Skyline 105 kg - 120 kg	3
MZL GS-01-540-97	Spear S Gurtzeuggruppe GH	freeX air sports GmbH 65 kg - 95 kg	2 GH
MZL GS-01-541-97	Nova Taxy alle Gleitsegelgurtzeuge	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H. 140 kg - 210 kg	2
MZL GS-01-542-97	UP CAB alle Gleitsegelgurtzeuge	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH 150 kg - 205 kg	1-2
MZL GS-01-543-97	Sinus L Gurtzeuggruppe GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 90 kg - 135 kg	1-2 GH
MZL GS-01-544-97	Nova Axon 22 alle Gleitsegelgurtzeuge	Nova Vertriebsgesellschaft m.b.H. 65 kg - 85 kg	2-3

Gleitsegelrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf. max.
MZL GS-02-070-97	Airea Smile 36	airea	120 kg 120 kg
MZL GS-02-071-97	Airea Smile Bi	airea	200 kg 200 kg
MZL GS-02-072-97	Airea Smile 32	airea	100 kg 100 kg
MZL GS-02-073-97	Vonblon-Papillon	Elmar Vonblon	100 kg 100 kg

Hängegleitergurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast maximal
MZL 03-107-97	Speed	Seedwings-Europe	120 kg

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL GS-03-180-97	Sup Air Kinder	Aerosport International GmbH	60 kg
MZL GS-03-181-97	Sup Air Loustic	Aerosport International GmbH	30 kg
MZL GS-03-182-97	Edel Balance	Edel GmbH Deutschland	100 kg
MZL GS-03-183-97	Airea Diwan	airrea	120 kg
MZL GS-03-184-97	XClite	Flight Design	100 kg

Neue Herstellerbetriebe

Hersteller	Produkt
Peter Huber Finkenstraße 7, 85665 Moosach Tel. 08091/1597, Fax: 089/46201899	Gleitsegel
Sky Sport Lanka, (Private) Limited Phase II, Lot 88A, Katunayake, Sri Lanka Tel. 00941/252 435, Fax:00941/252 438	Gleitsegel Rettungsgeräte Gurtzeuge

165/97

Geänderte Muster

Gleitsegel

Nummer	Muster	Änderung	Zulassungsinhaber
MZL GS-01-531-97	Advance Omega 4/28 S	Fußbeschleuniger	Skyline
MZL GS-01-539-97	Advance Omega 4/31 S	Fußbeschleuniger	Skyline

Neue Betriebe in Österreich

Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebe

Hersteller	Produkt
High Adventure AG Stanserstraße 107 a, CH-6064 Kerns Tel. 0041/662/0175, Fax 0041/662/0174	Rettungssysteme für Hänge- und Paragleiter Paragleiter, Gurtzeuge für Paragleiter

167/97

Neue Erlaubnisse und Verlängerungen nach § 25 LuftVG

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

Eine Liste der Vereinsadressen ist im Info 90 veröffentlicht und im Fax-Abruf-Angebot des DHV, Fax-Nr. 08022/9674-0

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

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

Gemeinde	Geländename Zulassungsinhaber	Bundesland	Startart	Höhendiff.	Geräteart
47906 Kempen	Kempen-Neimeshof Rheinland Paragliding	Nordrhein-Westf.	Schlepp	150	GS/HG
47906 Kempen	St.Hubert-Erkes Rheinland Paragliding	Nordrhein-Westf.	Schlepp	150	HG/GS
52156 Monschau	Rohren-Lifthag Rheinland Paragliding	Nordrhein-Westf.	Hang	120	GS
55237 Flonheim	Wallertheim Luczynski Thomas Gerhard	Rheinland-Pfalz	Schlepp	150	HG/GS
56814 Ernst	Valwiger Berg Oster Joachim	Rheinland-Pfalz	Hang	215	HG
72829 Engstingen	Sautal Flugschule Albatros	BaWü	Schlepp	150/450	HG/GS

Gemeinde	Geländename Zulassungsinhaber	Bundesland	Startart	Höhendiff.	Geräteart
78595 Hausen	Hohenkarpfen Drachenfliegerverein Spaichingen	Baden-Wü.	Hang	70	HG
84103 Oberköllnbach	Armannsberg IG Drachenschlepp	Bayern	Schlepp		HG/GS
84152 Süßkofen	Kleintlug IG Drachenschlepp	Bayern	Schlepp	150	HG/GS
98617 Helmershausen	Geba Südwest 1. Drachenfliegerclub Thüringer Wald	Thüringen	Hang	150	HG/GS
98617 Wohlmutshausen	Wallenberg 1. Drachenfliegerclub Thüringer Wald	Thüringen	Hang	80	GS

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1997

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Halterhaftpflicht

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



Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:

45,- DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)

60,- DM ohne SB

Nur Gleitsegel:

40,- DM bei 500 DM SB

50,- DM ohne SB

Deckungssumme: 2,5 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

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 Invaliddität.

Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.



Flug-Unfall, Tod und Invaliddität

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

Umfang: VerdreiBigfachung 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 Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
55,- DM



Flug-Unfall, nur Invaliddität

Deckungssumme: 10 000 DM

Umfang: VerdreiBigfachung 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 Unfalldeckungssumme.

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

Für alle Mitglieder kostenlos



Bergungskosten

Deckungssumme: 3000 DM

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



Schirmpackerhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.



Startleiterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Startleiter mit Befähigungsnachweis oder Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.



Geländehaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.



Startwindenhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM

pauschal für Personen- und Sachschäden.

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

Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.



Startwindenhaftpflicht

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

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

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

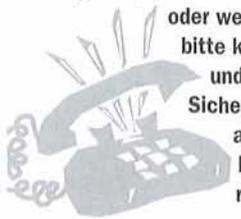


Die Verhinderung von Unfällen ist das vordringliche Ziel unseres DHV-Infos. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die Drachen- und Gleitschirmflieger persönlich. Es soll als Forum dienen, Unfälle einander mitzuteilen, zu analysieren und neue Sicherheitsvorkehrungen gemeinsam zu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

Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat

oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert bitte kurz die DHV-Geschäftsstelle, Tel. 08022/9675-0, und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsvorstand Karl Slezak nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.



Tödliche Unfälle

Ramsau/Österreich

Am 09.07.97 verunfallte der Berliner Holger Henschel beim Flug von der Planai tödlich. Der sich in einer Schulung befindliche Pilot hatte nach bisherigen Angaben das Gurtzeug vor dem Start nicht ordnungsgemäß geschlossen und war infolgedessen im Bereich des Landeplatzes aus dem Gurtzeug gefallen. Der Flugschüler hat sich hierbei tödliche Verletzungen zugezogen.

Rammelsberg/Deutschland

Der erfahrene B-Schein-Pilot Herbert Beilfuß wollte am 31.08.97 mit seinem Hängegleiter Moyes Xtralite zu einem zweiten Flug am Rammelsberg starten. Aufgrund eines zu zaghaften Startlaufes kippte der Hängegleiter während der Abflugphase nach links ab und stürzte auf den Hang. Der 59jährige Pilot war kurz nach dem Aufprall wieder ansprechbar, verstarb jedoch einige Tage später an den schweren Halswirbelverletzungen, die er sich als Folge des Unfalls zugezogen hatte.

St. André/Frankreich

Anläßlich der offenen französischen Meisterschaften kam es am 15.08.97 im Fluggelände Chalvet zu einer folgenschweren Kollision. Der deutsche Wettbewerbspilot Stefan Weber war ca. 200 m über dem Startplatz mit einem französischen Piloten zusammengestoßen, was zu einer Beschädigung seines Moyes XS führte. Das Fluggerät war nicht mehr steuerbar und der Pilot stürzte in schnellen Spiralen Rich-

tung Boden. Das Rettungsgerät wurde erst kurz vor dem Aufschlag aktiviert und konnte sich nicht mehr entfalten. Stefan Weber starb einige Tage später im Krankenhaus in Marseille. Der französische Pilot konnte mit seinem Fluggerät unversehrt landen.

Hallstädter See/Österreich

Im Rahmen eines von einer deutschen Flugschule durchgeführten Sicherheitstrainings verunfallte der 42jährige B-Schein Pilot Werner Ostermann tödlich. Der Pilot hatte am Abschlußtag des Sicherheitstrainings mit seinem Gleitschirm Perché Saga einen Fullstall erfliegen, bei dessen Ausleitung der Schirm extrem weit nach vorne schoß, so daß der Pilot in die Hinterkante der Kappe fiel. Aus dieser konnte er sich zwar noch befreien, stürzte dann jedoch aus 300 m Höhe ca. 1 m unterhalb der völlig deformierten Kappe hängend in den See. Er konnte Sekunden später von den Insassen des unmittelbar unter dem Übungsflugtraum stationierte Rettungsbootes nur noch tot geborgen werden.

Bayrischzell/Deutschland

Nach einem Start vom Wildalpjoch kam der 52jährige Gleitschirmpilot Ludwig Reichhart im Bereich des mittleren Suldelfeldes vermutlich in einen Leerrotor. Sein Gleitschirm Edel Space klappte in ca. 30 m Höhe großflächig ein. Der Pilot war nicht in der Lage, das Gleitsegel zu stabilisieren und stürzte in einer heftigen Rotationsbewegung auf den Wiesboden. Sofort durchgeführte Wiederbelebungsversuche blieben erfolglos, der herbeigerufene Bergwachtarzt konnte nur noch den Tod des Piloten feststellen.

Hohe Windgeschwindigkeit ist immer riskant!

Ab und zu bietet uns der Himmel untrügliche Windanzeiger. Linsenförmige Wolken - Lentis - zeigen hohe Windgeschwindigkeiten in Wolkenhöhe an. Sie sind nun keineswegs immer Föhnzeichen, starker Höhenwind vor einer anrückenden Front kann z.B. auch wunderschöne Lentis verursachen. Viel Wind, auch in großer Höhe, führt nahezu immer zu turbulenten Flugbedingungen. Wenn der starke Höhenwind dann in tiefere Lagen durchbricht, kann es *durchaus gesundheitsbedrohlich werden.*

Leider ist der Blick nach oben aber nicht immer so aussagekräftig. Bei sehr trockener Höhenluft kann auch bei Föhn oder extremen Höhensturm der Himmel stahlblau sein! Um sicher fliegen zu können, nützen nur aussagekräftige Wetterberichte für das vorhergesehene Fluggebiet, vor allem auch das Wissen von Windwerten in allen Höhen. Am wichtigsten ist jedoch volle Aufmerksamkeit und nicht nachlassende Konzentration für jede Veränderung der Luft in unserer unmittelbaren Umgebung.

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT

10.1.98 – Info Nr. 94
Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

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

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag auf Seite 65!

Haftungsausschluss!

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

Hängegleiter

1

Airfix, Bj. 93, mit Extras, VB DM 2.600,- Tel 0941/99087 o. 08561/8178

Club 15, Bj. 91, gelb/rot/weiß, DM 800,- 09183/950128 ab 18.00 h

Club 15, Bj. 88, türkis/rot/weiß, DM 500,- 06131/377-362 (B), 06132/56918 (p)

Joker, Bj. 91, Check 12/98, VB DM 1.500, Charly Pinguin, 180 cm, Parasail IV, VB DM 700,-, kompl. DM 2.000,-, o. einzeln, 02252/2823

Joker, Bj. 91, Check bis Ende 98, Extras, VB DM 1.700,-, 07162/43875 o. 07331/42510

1-2

Delta 16, Bj. 86, Räder, Kniehänger-Liegegurt, Schirm, Helm, Speedbar, Ersatzrohre, VB DM 780,-, 06196/45588

Flamingo Cloud, Bj. 83, Kniehänger, Rettungsschirm, kompl., DM 500,-, 07152/54042

Flamingo Cloud, Bj. 85, Kniehänger, Helm (S), Check fällig, DM 300,-, 0711/634948

Gyro 180, Bj. 87, o. Check, m. Speedbar, Ersatzsteuerbügel, schwimmendes Querrohr, Helm, Gr. L, Kniehänger, Vario, kompl. DM 700,-, 0221/794448

Gyro 180, Bj. 87, o. Check, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, usw., kompl. DM 700,-, 0221/794448

Mars 150 D, Bj. Ende 88, Check bis 12/99, Räder, 2 Ersatzseitenrohre, VB DM 1.900,-, 07955/3548 abends

Mars 150 D, Bj. 88, Pinguin Gurt, 170-175cm, Rettungsschirm Sigma Elite Light, Helm, Vario Bräuniger AV Basis SP, zu verschenken, 0171/6375538 o. 0931/708451 abends

Mars 150 D, Bj. 90, Kniehänger, Rettungsgerät, VB DM 500,-, 07531/68789

Perfex, Bj. 9/92, Räder, Kniehänger, ohne Steuerbügelseiten, DM 1.800,-, 05151/65308

Perfex, Bj. 4/96, DM 4.200,-, 06083/2654

Spectrum 144, Bj. 5/94, orange/rot/weiß, VB DM 2.800,-, 034772/25549

Supersport 143, Bj. 9/93, VB DM 3.500,-, 07382/93181

Supersport 163, Bj. 96, pink/orange/lila, Gurt, Fallschirm, Integralhelm, Vario, kompl. DM 5.900,-; evtl. auch einzeln, 0043/5335-3720 ab 18.00 h

Swing, zu verschenken an Verein evtl. zur Schulung, o. Check, dunkelblau/gelb/weiß/hellblau, 0711/475220

Uno, Bj. 86, Speedbar, Räder, I. Check 95, Kniehänger, Rettungsgerät m. Leiter, kompl. DM 650,-, 04131/840238

Uno, Bj. 7/93, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 1.500,-, 04633/1508 o. 04881/1826

Uno, Bj. 90, Rettungsgerät, Fahrtmesser, Räder, Ersatzsteuerbügel (4x), DM 800,-, 0771/63177

Uno piccolo, Bj. 86, blau, Hängegurt, Rettung, Helm, Check 6/99, kompl. DM 1.500,-, 07634/551568

Uno piccolo, Bj. 88, o. Check, DM 400,-, 05632/69852

Vektor, Bj. 93, DM 2.500,-, 030/705524

Vektor, Bj. 94, weiß/leuchtröt/grau, VB DM 3.500,-, 07031/384514

Vektor, Bj. 5/95, weiß, grün/rot/weiß, VB DM 4.500,-, 06623/919490

2

Funfex, Bj. 88, Check neu, VB DM 2.400,- 08281/6136

Funfex, Bj. 5/96, incl. Räder, Gurt, Rettungsschirm, 2 Steuerbügel, Packsack lang, kurz u. Regenülle, DM 5.700,-, 08753/8419

Funfex, Bj. 89, Räder, Ersatzbügel, Dachträger, Gurtzeug, Rettung, Vario, Helm, Schleppklinke, usw., kompl. VB DM 2650,-, 02563/2574

Funfex, Bj. 8/93, hellblau, kompl. m. Zubeh., VB DM 3.500,-, 0201/485382

GT Top, Bj. 8/91, neongelb/weiß, Check 10/96, Gurtzeug, Vario, Helm, VB DM 3.500,-, 07935/511

GT Top, Bj. 90, Prieler integral, Rettung, Helm, Afro-Vario, kompl., DM 1.800,-, 06261/60466

Impuls, Bj. 85, Gurtzeug, etc., VB DM 1.799,-, 08137/3585

Impuls, Bj. 5/97, VB DM 3.900,-, 08753/8419

Impuls, 1/81, Check 3/99, pink/blau, DM 1.900,-, 0241/162305

Impuls 14, Bj. 93, magenta/gelb/weiß, Zubeh., Gurtzeug, VB DM 1.700,-, 07162/6634 o. 07331/83221

Impuls 14, Bj. 90, mit Zubeh., VB DM 2.200,-, 08856/5516

Impuls 14, Bj. 90, blau, gepr. bis 12/98, Gurtzeug, Reserve, Integralhelm, 0177/2308651

Impuls 14, Bj. 92, neongelb/lila, Räder, Ersatzsteuerbügel, evtl. Kniehänger, VB DM 2.000,-, 0531/74350

Impuls IC, Bj. 8/91, gelbgrün/weiß, PVC Schutzülle, Gütesiegel neu b is 8/99, DM 2.700,-, 06135/6054

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 90, Kniehänger, Räder, neue Rohre, kompl. VB DM 580,-, 07032/994066

K 2 144, Bj. 93, DM 1.500,-, 0172/9316801 o. 0355/700880

K 2 144, Bj. 91, Check neu, schöne Farben, VB DM 1.700,-, 06203/180268

K 4, Bj. 93, weiß/pink, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.200,-, 0991/285506, Fax: 285505

Lightfex, Bj. 92, schwarz/magenta/weiß, Langpacksack, Speedbar, Räder, Check 97, VB DM 2.200,-, 02384/1898

Lightfex, Bj. 3/91, lila/weiß, Speedbar, Räder, langer Packsack, VB DM 1.000,-, 089/184944

Lightfex, Bj. 4/96, Räder, Ersatzsteuerbügel, DM 3.300,-, 0261/703363

Magic Six 154, Bj. 90, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 2.000,-, 02395/16930

Magic Six 154, Bj. 9/91, Check neu, weiß/pink/lila, VB DM 2.300,-, 06447/6904

Magic Six 154, Bj. 91, Check bis 3/99, pink/weiß/blau/gelb, 1 Seitenrohr, Räder, DM 2.500,-, 089/28913119 (d) o. 08041/797162 (p)

Moyes MAX 157, Bj. 1/97, Räder, Ersatzsteuerbügel, VB DM 5.900,-, 02638/94337

Reflex CS, Bj. 93, 2 Steuerbügel, Räder, VB DM 2.900,-, 0221/317989

Reflex CS, Bj. 94, VB DM 3.500,-, 09089/679

Reflex CS, Bj. 93, Check bis 12/98, 2 Steuerbügel, Räder, evtl. Gurtzeug, VB DM 2.200,-, 0221/317989

Santana, Bj. 88, weiß/orange, 2 Ersatzsteuerbügel, Räder, Delta Fly Integralgurt, Gr. 170-190cm, Rettung, Helm, Vario, kompl., DM 2.950,-; auch einzeln, 0711/17-20623 (d), 857513 (p)

Sport 167, Bj. 89, Räder, weiß/rot, DM 1.000,-, 08322/6916

Sport 167, Bj. 89, Speedbar, Räder, Integralgurtzeug m. Mit/Leinerschirm, Vario, Klinke, Helm, usw., kompl., VB DM 1.800,-, 06243/6336 abends

Sport 167, Bj. 90, Fr. 1.200,-, 041/0614014932

Sport 167, Bj. 89, Check Ende 97, VB DM 1.000,-, 02372/4372

2-3

Bullet Cut, Bj. 7/94, Charly-Pinguin, Rettung, Schleppklinke, DM 5.500,-, 05139/4636 o. 0172/5423651

Bullet Cut, Bj. 1/95, VB DM 3.800,-, 089/1493634

Cross Country 155, Bj. 4/97, VB DM 7.200,-, 08461/1793

Cross Country 155, Bj. 10/96, DM 6.500,-, 0172/6067998

K 3, Bj. 92, weiß/pink, zus.m. Race 2, DM 2.500,-, 0951/39733 ab 20.00 h

K 3, Bj. 93, gelb/pink, Gurtzeug, Rettung, kompl. DM 4.000,-, 03671/521104 auch einzeln

Klassik 13, Bj. 4/96, grau/gelb, Winglets, Räder, f. Winden- o. UL-Schlepp, DM 4.990,- 089/7243433

Klassik 14, Bj. 5/95, blau, DM 3.300,-, 06083/28225

Laminar 14, Bj. 7/96, sehr guter Zustand, crashfrei, grün/gelb, VB DM 5.500,- 089/4709162 o. 08022/9675-62

Magic 166, Check neu, DM 800,-, 08382/8290

Merlin 148, Bj. 8/97, blau/rot/weiß, 70-90kg, Probeflug jederz. möglich, VHB, 07164/13132 o. 0171/6911122

Merlin 148, Bj. 96, DM 5.500,-, 07661/3636

Merlin 158, Bj. 4/96, weiß/magenta/weiß, 0611/507232, Fax: 507123

Moyes GTR 162 Race, Bj. 87, weiß/rot, 3 Steuerbügel, Kielrohr, Gurtzeug, usw., VB DM 1.500,-, 06196/62619

Pamir, Bj. 90, VB DM 1.000,-, 06094/631

RCS, Bj. 3/97, magenta/weiß, VB DM 8.300,-, 07831/6997

RCS, 05304/4832

RCS, Bj. 4/96, weiß/lila, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 6.600,-, 07231/82134

Sensor 610 E 144, Bj. 93, weiß/pink, DM 2.500,-, 08331/495959

Sensor 610 E 144, Bj. 92, Check neu, VB DM 2.100,-, 0228/678228

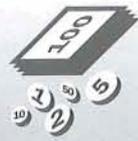
Speed TL, Bj. Frühj./97, Ligagerät, weiß/blau, VB DM 7.500,-, 0041/612673780 Tilman

Speed TL, Bj. 5/97, DM 8.900,-, 07162/45704 abends

Speed TL, 1/2 Jahr alt, DM 8.600,-, 07822/2877 = Fax

Sport 150, noch 1 Jahr Check, VB DM 1.500,-, 089/619372 Uli

Sunrise 13, 1 1/2 Jahre alt, DM 5.900,-, 08722/2877 = Fax



Sunrise 13, Bj. 94, blau/weiß, Gurtzeug Prieler Racer, DM 2.800,-, ☎ 0033/387908622 o. 09343/2516

Sunrise 13, Bj. 5/96, 3 Ersatzbügel, Räder, DM 6.500,-, ☎ 06374/4403

Topflex, Bj. 88, Vario, Kellergurt, Helm, kompl. DM 1.200,-, ☎ 089/935290

Twister, Bj. 4/97, VB DM 7.400,-, ☎ 08052/9700

Twister, VB DM 6.400,-, ☎ 06131/45745

Twister, Bj. 3/97, DM 6.600,-, ☎ 07081/8172

Typhoon ACE, Bj. 89, VB DM 800,-, ☎ 030/8559412

Typhoon Large S4 S4+, Multicolor, Kniehänger, Rettung, Vario, VB, ☎ 02772/3690

UP Speed, Bj. 12/96, gelb/flüder, VB DM 6.500,-, ☎ 089/5808750

3

AT 145, Bj. 92, pink/blau/weiß, 2 Steuerbügel, VB DM 1.500,-, ☎ 07224/67638

AT 158, Gurt m. Fallschirm, Afro-Vario 2, kompl. o. einzeln, gg. Gebot, ☎ 08161/871419

AT 158, Bj. 91, 5-J-Check neu, DM 2.500,-, ☎ 08382/8290

Blade 132, Bj. 4/95, VB DM 5.400,-, ☎ 08121/71439 = Fax

Desire 141, 2 1/2 Jahre alt, Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 3.700,-, ☎ 06227/62983

Desire 151, Bj. 5/94, weiß/grau/lila, Räder, Gurtzeug, Rettung, kompl., DM 5.000,-, ☎ 07263/3193 auch einzeln

Desire 151, Bj. 7/95, weiß, Ersatzsteuerbügel, VB DM 4.100,-, ☎ 08656/7216

Foil 139 Combat 2, Bj. 5/93, Ersatzsteuerbügel, lila/ gelb/ weiß, ☎ 069/568282

Glidezilla 150 (14 qm), Bj. 86, mit Ersatzdrachen zum Ausschlichten, VB DM 500,-, ☎ 08142/20414 o. 0171/4318909

Glidezilla 150 (14 qm), DM 1.300,-, ☎ 089/7854387

Laminar 14 / ST, Bj. 4/97, Ligargerät, weiß/lila, VB DM 2.900,-, ☎ 0831/13811 (p) o. 08374/582313 (d)

Laminar 14 / ST, Bj. 6/97, gelb/magenta, VB DM 8.990,-, ☎ 07306/8071 (d), 07303/7546 (p)

Merlin 133, Bj. 3/96, weiß/gelb/grün/violett, DM 5.000,-, ☎ 06227/9623

Milan Racer, Bj. 5/94, weiß/grün/violett, DM 3.500,-, ☎ 06227/9623

Milan Racer, Bj. 10/93, blau/neon-gelb, Räder, XC-Packsack, Steuerbügel, VB DM 2.300,-, ☎ 07231/17989

Milan Racer, Bj. 92, weiß/pink/mint, gecheckt, VB DM 2.200,-, ☎ 02251/64277 ab 18.00 h

Moyes XS 169 Australia, Bj. 93, Check neu, 85-115 kg, DM 2.950,-, ☎ 0171/7380379(d), 08031/58852(p)

Moyes XS Race 155 It., Bj. 90, DM 750,-, ☎ 07023/8648

RamAir 154, Bj. 94, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.950,-, ☎ 08372/2928

RamAir 154, Bj. 95, weiß/hellblau, DM 3.800,-, ☎ 09174/1549 o. 1390

RamAir 154, Bj. 1/95, 2 Packsäcke, rot/gelb, VB DM 4.900,-, ☎ 07531/79514

RamAir 154, Bj. 7/94, gelb/weiß, VB DM 4.300,-, ☎ 09441/21518

Reflex, Bj. 10/92, Ersatzbügel, VB DM 1.997,-, ☎ 0761/2036183 o. 492436 (öffers versuchen)

Reflex, Bj. 1/95, gelb/weiß/grau, DM 3.000,-, ☎ 0821/413242

Rumour 14,5, 91er GS, lila/neon-gelb/weiß, Ersatztrapez, VB DM 555,-, ☎ 09929/3687 o. 0171/5657040

Saphir 17, Bj. 86, VB DM 350,-, ☎ 0261/38553

Saphir 17, Bj. 86, schöne Farben, 2 Ersatzsteuerbügel, Seitenrohre, VB DM 300,-, ☎ 07431/53108

Saphir 17, Bj. 86, Check 98, Räder, Ersatzsteuerbügel, blau/weiß, VB DM 900,-, ☎ 0561/9324841

Sensor 611, Bj. 94, incl. Räder, Ersatzsteuerbügel, Ersatzbögen, DM 2.800,-, ☎ 0711/587511

Topless 13,5, VB DM 7.500,-, ☎ 08121/71439 = Fax

Topless 13,5, Bj. 97, grau/rot/weiß, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 7.200,-, ☎ 09421/87953

Xtralite 137, Bj. 94, Ersatzseitenrohr, VB DM 2.700,-, ☎ 08250/1776

Xtralite 147, Bj. 95, VB DM 4.300,-, ☎ 08641/8300

Xtralite 147, Bj. 96, pink/lila, Ersatzbügel, DM 4.900,-, ☎ 09424/8554

Zephir CX, Bj. 90, blau/orange/braun, Ersatzteile, VHS, ☎ 06151/895331

Zephir CX, Bj. 89, kompl. DM 4.750,-, ☎ 07940/51746

Zephir CX, Bj. 88, Check 2/99, weiß/orange, Ersatzteile, DM 1.150,-, ☎ 05321/3367-20 (B) o. 05341/267771 (p)

Zephir CX, Bj. 5/90, Check 12/98, div. Ersatzteile, Kellergurt, Helm, Schleppklinik, usw., DM 3.000,-, ☎ 09825/8668

Gleitsegel

1

Black Magic 24, Bj. 90, ohne Check, DM 300,-, ☎ 07731/22496

Black Magic 27, Bj. 3/92, Gurtzeug Perche Diagonalsitz, Check 5/94, VB DM 1.000,-, ☎ 02637/5822 ab 18.00 h

freeX Funiac M, Bj. 4/96, blau/gelb, DM 2.000,-, ☎ 02738/2337

freeX Funiac M, rot/gelb, Revolution 2, Gurtzeug UP, VB DM 4.800,-, ☎ 07345/5706

Magic Cloud 24, Bj. 91, Check 8/98, Gurtzeug, VB DM 800,-, ☎ 08641/7702

Magic Cloud 24, Bj. 94, pink/gelb, 55-80kg, Leinen neu, Gurtzeug, Rettungsgerät, Packsack, Helm, Schleppklinik 6S, VB DM 1.500,-, ☎ 06303/7437

Nova Philou 23, Bj. 9/95, lila, DM 3.000,-, ☎ 02373/64025

Trend 21, Bj. 92, Gurt, DM 500,-, ☎ 07361/79475

Trend 21, Bj. 11/90, orange/gelb, DM 500,-, ☎ 08071/3744, Fax 40910

XC 11 (Jaguar), Bj. 89, pink/gelb, Gurtzeug, Helm, Rettungsschirm, kompl. DM 600,-, ☎ 0711/4098400

XC 11 (Jaguar), Bj. 90, gelb, Gurtzeug, Rettung, VB DM 750,-, ☎ 02568/2519

1-2

Advance Epsilon 2/28, Bj. 4/97, weiß/grün, DM 3.700,-, ☎ 02238/42782

Atlas I, Bj. 9/97, blau, VB DM 3.500,- mit Gurt, Helm, Rettung u. Vario, DM 5.000,-, ☎ 089/7854387

Bigfoot, Tandem, 140-250kg, Bj. 5/97, VB DM 4.900,-, ☎ 02661/9578-0 (d) o. 02663/6319 (p)

Boogie I, Bj. 95, Check neu, VB DM 2.500,-, ☎ 07455/2626 o. 07446/333960

Brizair 9, Bj. 89, Gurtzeug, Rettung, VB DM 1.800,-, ☎ 07121/57095

Corvette 26, Bj. 92, Gurt, DM 800,-, ☎ 07361/79475

Dimension 27 Modell 91, Bj. 92, gelb/blau/pink, Check bis 4/99, Packsack, VB DM 550,-, ☎ 06195/72387, Fax 5806

Dolphin 24, Bj. 4/95, pink/weiß, Check neu, Gurtzeug m. Protector, Rettung, Helm, Schleppklinik, VB DM 1.900,-, ☎ 0345/7766353

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug, Rettung, Helm, VB DM 1.000,-, ☎ 07022/54017

Erläuterung zur Kombinierbarkeit von Gleitsegeln mit Gurtzeugen

Zusatz G

Beispiel: Gleitsegel Klasse 2 G

Das mit G bezeichnete Gleitsegel ist nur mit den im Luftsportgeräte-kennblatt namentlich aufgeführten Gurtzeugen zugelassen. Es kann sich dabei um spezielle mit S gekennzeichnete Gurtzeuge wie beispielsweise Steuersitze handeln.

Zusatz GH

Beispiel: Gleitsegel Klasse 2 GH

Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen.

Zusatz GX

Beispiel: Gleitsegel Klasse 2 GX

Alle Gurtzeuge, die der Gurtzeuggruppe GX angehören, sind mit diesem Gleitsegel zugelassen.

Ohne Zusatz

Beispiel: Gleitsegel Klasse 2

Das Gleitsegel ist mit allen Gleitsegelgurten der Gruppen GH, GX und Y zugelassen. Nicht geflogen werden dürfen die Gurtzeuge mit der Bezeichnung S.

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug, Check bis 6/98, Rettungsgerät, DM 700,-, Fax: 0711/216-56511, Trautwein

Dream 90/24, Bj. 92, Gurtzeug, DM 800,-, ☎ 07476/8537

Dream 90/24, Bj. 91, blau/gelb, DM 400,-, ☎ 02271/767780

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug, RETung, Helm, VB DM 1.000,-, ☎ 07022/54017

Fat Willie, Bj. 5/97, DM 4.300,-, ☎ 0911/4720361 o. 0171/5816462

Fat Willie, Bj. 7/97, blau/weiß, DM 4.500,-, ☎ 07404/91146

Fox 24, Bj. 90, DM 600,-, ☎ 08221/4440

Graffiti Sport XL, I. Perfect Klick, Columbus RDP 18 FM, DM 1.950,-, ☎ 09142/4112

Graffiti Sport XL, Bj. 6/95, Check neu, lila, ideal f. Einsteiger, VB DM 2.200,-, ☎ 06535/440

Graffiti Large, Bj. 5/96, lila, DM 2.900,-, ☎ 0611/962-4352 (B) o. 06151/23638 (p)

Graffiti Large, Bj. 7/93, VB DM 1.100,-, ☎ 05404/71144

Graffiti Large, Bj. 6/94, Check 7/98, Rettung Oskar 18, Gurtzeug Turtle, Vario Flytec 3005 SI, VHB, ☎ 0761/85956

Graffiti Large, Bj. 4/93, lila, DM 900,-, ☎ 08194/332

Graffiti Large, Check 1/98, Gurtzeug, Rettung, Vario, Packsack, Helm, kompl. DM 2.500,-, ☎ 07771/4788 o. 802174 (d), auch einzeln

Graffiti Medium, Bj. 7/93, Gurtzeug, Rettung, Vario, kompl., DM 2.200,-, ☎ 07665/3967 = Fax

Graffiti Medium, Bj. 94, Gurtzeug, Rettung, Check 1/97, VB DM 2.500,-, ☎ 07533/4458

Graffiti Medium, Bj. 94, Gurtzeug, Rettung Columbus 14, Helm, VB DM 3.000,-, ☎ 06471/7584 = Fax

Graffiti Medium, Bj. 94, evtl. m. Zubehör, Gurtzeug, 2 Funkgeräte incl. Akkus u. Ladegerät, ☎ 07193/7596

Graffiti Medium, Bj. 3/94, Gurtzeug Perche Fashion, RG Oskar 18, VB DM 2.800,-, ☎ 07150/353667

Graffiti Medium, Bj. 10/93, lila, Gurtzeug, mit Check, VB DM 2.500,-, ☎ 09321/31072

N-Joy L, Bj. 5/96, weiß/pink, VB DM 2.800,-, ☎ 07424/4540 ab 19.00 h

Nova Philou 29, Bj. 6/96, grün/türkis, Gurtzeug Charly easy, Charly second chance, kompl. VB DM 4.200,-, ☎ 05371/53401

Nova Philou 29, Bj. 5/96, blau, Gurtzeug, Rettung, Airbag, VB DM 5.100,-, ☎ 0911/637422 = Fax

Nova Philou 29, Gurtzeug UP Sport, Rettung Minitex 150, Helm, Vario, Schleppklinik, Kombi, Stiefel, alles Bj. 10/95, ☎ 0711/8895743 = Fax

P 22/25, Check, lila, DM 1.800,-, ☎ 0177/4025179

P 22/25, Bj. 9/93, 60-80kg, Check 5/98, Helm, Vario, Gurtzeug, Rettung, kompl. DM 1.950,-, tausche auch gg.

P 22/25, Bj. 95, Gurtzeug Edel Force, Rettung Charly, VB DM 3.000,-, ☎ 030/8559017 o. 08131/94222

P 22/31, Bj. 93, Firebird Rettung, Gurtzeug Paratech A1, Bj. 94, Flytec Vario 3005 SI, kompl., VB DM 3.333,-, ☎ 089/598859

FLUGBÜRO B O R Y S

Fliegerurlaub für Gleitschirmpiloten Fliegen im Winter? - Wir wissen wo!

In unseren Fliegercamps:

Almunecar (Spanien) ab 990.- DM
1 Woche Ferienwohnung
(auch Bungalow und Hotel möglich)

Teneriffa (Kanaren) ab 1290.- DM
1 Woche Appartement
(auch Hotel mit Halbpension möglich)

Baja California (Mexico) ab 1690.- DM
9 Tage Camping inkl. Frühstück
(auch Bungalow möglich)

Info über:

FLUGBÜRO BORYS HECHTSEESTR.54 81671 MÜNCHEN
TEL (089)404040 FAX (089) 495544

FLUGFERIEN IN GRIECHENLAND

fly OLYMPIC EAGLES **Club seit 1993**
Schwängauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V., Sektion Griechenland. Unter deutscher Leitung!

Götterberg Olymp: Gipfelhöhen zwischen 2.600 und 2.917 m
Ossagebirge: Flug aus 2.000 m zum Strand
Meteoraklöster: das kulturelle und fliegerische highlight

8 Fluggebiete mit 17 take-offs in unmittelbarer Nähe
für alle Windrichtungen

Tandemflüge mit Gleitschirm und Drachen

WIR BIETEN EUCH:

- ✈ Transfer/Flughafen und zu den Start- und Landeplätzen
- ✈ Ganztägige Flugbetreuung mit Funkunterstützung
- ✈ Hotel oder Apartment unmittelbar am Strand
- ✈ Rückholdienst auch bei Streckenflug
- ✈ Preiswertes Familienprogramm
- ✈ vier Jahre Erfahrung vor Ort, Fluglehrerunterstützung

**1 Woche
ab DM 695,-**

UND EINEN EINMALIGEN SERVICE!

Außerdem organisieren wir auch gerne Eure Flugtickets, je nach Saison ab DM 390.-!

Info 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.gns96de/olympics>

INFOMATERIAL, PROSPEKT UND VIDEO ANFORDERN

2

P 22/31, Bj. 11/93, Reserve, Gurtzeug, Variometer, Schleppklinke, etc., VB, ☎ 06033/920511, Fax 920512

Vision Classic M, Bj. 8/97, DM 3.900,-, ☎ 040/2007497

1GH

Nova Philou 26, Bj. 10/95, lila/grün, Check neu, VB DM 2.100,-, ☎ 02261/29385

Nova Philou 26, Bj. 6/95, blau, 75-100kg, Check neu, Helm, Windmesser, DM 2.800,-, Gurtzeug UP, Protector, Rettung Sigma Minitex 110, DM 680,-, kompl. DM 3.400,-, ☎ 0228/327656 (p) o. 940-1242 (d)

Nova Philou 26, Bj. 96, pink/magenta/weiß, Gurtzeug, DM 3.600,-, mit Rettung Charly o. Vonblon DM 4.100,-, ☎ 06164/1438

1-2G

Boogie M, Bj. 8/95, Check neu, VB DM 2.700,-, ☎ 07573/1383

1-2GH

P23 27, Bj. 5/97, gelb, VB DM 2.950,-, ☎ 08642/750

P23 27, Bj. 3/97, Gurt Vonblon Liga, Bj. 5/96, Rettung Champion 235, Check 8/97, VB DM 4.999,99, ☎ 09145/1393 ab 18.30 h

Paratech P23 24, Bj. 6/97, lila, VB DM 3.700,-, ☎ 0911/3939243

1-2GX

P 21/27, Bj. 92, orange/lila, Gurtzeug Paratech Modular, DM 1.400,-, ☎ 089/6709096

P 21/27, Bj. 91, lila, Gurtzeug, Rettung, VB DM 2.000,-, ☎ 089/5328254

P 21/29, Bj. 93, Check neu, Gurtzeug, Rettung, Speedsystem, kompl. VB DM 2.600,-, ☎ 08051/89794

P 21/29, Bj. 92, Gurtzeug Modular, Beschleuniger, Rettung, Helm, kompl., VB DM 1.600,-, ☎ 0711/587511

P 21/29, Bj. 93, pink/gelb, Modular o. Rettung, Check 3/99, DM 1.500,-, ☎ 036847/42711

P 22/28, Bj. 93, pink, Perché u. integr. Charly 18, VB DM 3.200,-, ☎ 07833/6313

P 22/28, Bj. 10/93, Gurtzeug Modular, lila, Check neu, VB DM 2.200,-, ☎ 0221/437411 = Fax

A 5-26 Sport, Bj. 2/96, glau/grün, VB DM 2.999,-, ☎ 07721/70240 abends

A 5-26 Sport, Bj. 2/96, gelb/orange, m. Beschl., VB DM 3.500,-, ☎ 07422/7517

A4 28, Bj. 9/95, gelb/orange, Beinstrecker, Check neu, VB DM 1.800,-, ☎ 07031/654141

A4-25,93, Perche Columbus RDP 16, 93, Gurtzeug Vonblon Liga, 93, DM 2.800,-, ☎ 0241/85267

A4-25, Bj. 94, DM 1.600,-, ☎ 07361/79475

Advance Epsilon 26, weiß/violett, VB DM 1.600,-, ☎ 08661/8008

Advance Epsilon 29, Bj. 4/94, weiß/blau, Check 10/98, 90-115kg Startgewicht, VB DM 2.800,-, ☎ 07841/21511 = Fax

Advance Sigma III 27, Bj. 96, Check neu, ☎ 07654/921395

Apache II 29, Bj. 93, blau/weiß, VB DM 1.250,-, ☎ 07161/817757

Apache II 29, Bj. 1/94, neue Leinen, Check bis 5/98, blau, VB DM 980,-, ☎ 040/6033271, Fax: 6032402

Apollo 27, Bj. 6/92, lila, Check fällig, VB DM 1.400,-, ☎ 07473/8290

Apollo 27, Bj. 6/92, lila, evtl. m. Gurtzeug, VB DM 1.650,-, ☎ 07473/8290

Apollo medium 24, Bj. 92, Check 5/98, Gurtzeug, Helm, Schleppklinke, DM 999,-, ☎ 06622/919645 ab 20.00 h

Aspect L, Bj. 96, lila, VB DM 2.400,-, ☎ 08022/76583

Aspect M, Bj. 6/96, gelb/blau, VB DM 3.100,-, ☎ 08821/58497

Aspect M, rot/weiß, VB DM 3.500,-, ☎ 08041/70004 Manuela

Aspect M, Bj. 1/97, 75-110kg, DM 3.500,-, ☎ 07153/49333 o. 41664

Aspect M, Bj. 4/97, VB DM 3.950,-, ☎ 089/3261843 (p) o. 408632 (d)

Aspect M, Bj. 12/96, blau/weiß, VB DM 3.500,-, ☎ 07971/4293

Aspect M, Bj. 5/97, türkis, Packsack, Beschleuniger, DM 4.400,-, ☎ 07331/83538

Aspect M, Bj. 7/97, rot/weiß, VB DM 4.200,-, ☎ 07181/3044

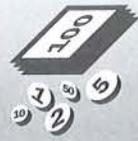
Aspect S, Bj. 5/97, weiß/rot, incl. Packsack, Beschleuniger, DM 4.100,-, ☎ 09131/67704

Aspect S, Bj. 7/96, gelb/blau, VB DM 3.250,-, ☎ 0711/7776704 abends

Aspect S, Bj. 4/97, blau/gelb, Packsack, Beschleuniger, DM 4.200,-, ☎ 07331/83538

Aspect S, Bj. 9/96, rot, 15 Flüge, VB 2.500,-, ☎ 08021/909785

Bliss Large, Bj. 10/92, pink/violett, Stammleinen neu, Gurtzeug, Rettung, kompl., DM 2.500,-, ☎ 07803/6981



Compact 29, Bj. 3/95, Check neu, Gurtzeug, Rettung, Schleppklinke, VB DM 4.500,-; ☎ 040/6903392

Compact 33, Bj. 94, gelb/lila, Check 11/98, DM 2.000,-; m. Gurtzeug un Rettung, DM 3.000,-; ☎ 08326/1324 o. 0171/7049722

Compact 33, Bj. 4/95, 75-95kg, Gurtzeug Air Base, Bj. 1/97, Rettung, Check 4/99, DM 3.900,-; ☎ 08634/1239 ab 17.00 h

Compact 33, Bj. 95, Check neu, Gurt UP LX m. Airbag, Reserve, Bj. 7/97, Vario Bräuniger IQ, VB, ☎ 0214/68836

Compact 33, Bj. 7/93, Check neu, Gurtzeug Firebird - Sitting Bull m. Rettung RS 2, Bräuniger Alto Vario PHH, kompl. VB DM 3.500,-; ☎ 08803/60502

Compact 33, Bj. 9/94, 75-95kg, Gurtzeug Edel Force, Reserve Minitex 100, Check neu, Vario Basis Sp. Bräuniger, DM 3.950,-; ☎ 07127/3890

Compact 35 D, Bj. 10/94, violett, Check 5/97, VB DM 2.200,-; ☎ 089/6259703

Compact 35 D, Bj. 4/96, lila/weiß, ab 80kg, VB DM 2.750,-; ☎ 07181/3044

Compact 35 D, Bj. 93, Gurtzeug, Check 96, DM 1.500,-; ☎ 07424/3584

Condor SP 10, Gurt, DM 750,-; ☎ 06221/470561

Corrado 13, Bj. 90, DM 150,-; ☎ 08322/2628

Cyclop 40 Biplace, Bj. 92, Check 9/98, Stammeinen neu, auch Monozulassung, VB DM 1.300,-; ☎ 089/5380134

Dimension 24/91, Bj. 92, pink/gelb/blau, Gurtzeug, Helm, Rettung, Check neu, DM 3.500,-; ☎ 07841/23346

Discus 2000/50, Bj. 7/94, Check neu, lila/weiß, VB DM 1.700,-; ☎ 07084/7219

Discus 2000/70, Bj. 2/94, lila, Vonblon Gurtzeug lila, incl. Retter, DM 1.990,-; ☎ 06173/65975

Discus 2000/70, Bj. 8/93, Check neu, Gurtzeug Profeel II m. Protector, Rettung Turnpoint, kompl. DM 3.700,-; ☎ 07072/5553

Discus 2000/90, neuer Check, VB DM 1.800,-; ☎ 08823/5100

Dream 90/22, Bj. 91, Check 1/98, Gurtzeug, Rettungsgerät Sigma, VB DM 1.600,-; ☎ 02327/55744

Dream 90/22, Bj. 92, Check neu, gelb/blau, Skyline Gurtzeug, Rettung, Helm, VB DM 1.550,-; ☎ 08034/1430 o. 9526

EQ Sport 26, Bj. 4/92, o. Check, VB DM 650,-; ☎ 07472/8143 ab 17.30 h

EQ Sport 26, Bj. 7/92, Check bis 3/98, DM 600,-; ☎ 036651/30782

F1-27, Bj. 91, Gurtzeug Pro Comfort, Rettung Charly, Vario, Helm, kompl. DM 999,-; ☎ 0731/9717119 abends

Frantic Plus L, Bj. 96, gelb/lila, DM 2.800,-; ☎ 089/1494243

Frantic Plus M, Bj. 4/96, lila/gelb, VB DM 3.400,-; ☎ 089/8506755

Frantic Plus S, Bj. 4/96, rot/weiß, Beschleuniger, VB DM 3.400,-; ☎ 0203/447813

Frantic Twin, Bj. 9/96, grün/weiß, DM 3.800,-; ☎ 0171/5104969 o. 089/45361168

Frantic Twin, Bj. 10/97, rot, DM 5.000,-; ☎ 02204/74316 = Fax

freeX Frantic M, Komplettausrüstung, Gurtzeug, Rettung, Helm, DM 3.800,-; ☎ 08161/81448

freeX Frantic M, Bj. 4/96, blau/gelb, VB, ☎ 02738/2337

freeX Frantic M, Bj. 4/96, DM 3.500,-; ☎ 07151/610682 ab 20.00 h, 0172/7363640

freeX Frantic S, Bj. 5/95, violett/gelb, Check bis 4/99, VB DM 2.200,-; ☎ 03944/61756 abends

freeX Frantic S, Bj. 8/95, gelb/lila, Check 9/99, VB DM 2.900,-; ☎ 07721/58465

G-Sport L, Bj. 95, lila/weiß, DM 1.500,-; ☎ 02206/5480

G-Sport L, Bj. 95, Check 9/99, VB DM 1.400,-; ☎ 08362/1869 (Mathias)

G-Sport L, Bj. 4/95, weiß/gelb, DM 1.600,-; ☎ 07432/171649 ab 18.00 h

G-Sport L, Bj. 5/97, 85-105kg, lila/weiß, DM 2.350,-; evtl. auch Gurtzeug u. Rettungsgerät, ☎ 08191/70268 o. 0172/9733343

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

G-Sport L, Bj. 7/95, lila, Check neu, VB DM 1.850,-; ☎ 0821/2629056

G-Sport L, Bj. 7/95, Check neu, DM 2.700,-; ☎ 037206/2204 o. 2699

G-Sport XL, Bj. 8/96, DM 1.990,-; ☎ 08248/7600 o. 0172/8220699

G-Sport XL, Bj. 12/96, VB DM 2.250,-; ☎ 040/6033271, Fax: 6032402

G-Sport XL, Bj. 12/95, lila, Check 12/95, VB DM 2.700,-; ☎ 040/5521270

G-Sport XL, Bj. 96, blau/weiß, VB gg. Angebot, ☎ 09372/132541 tagsüber

Marlin 23, Bj. 7/95, Check neu, ☎ 02053/4652

Marlin 23, Bj. 7/94, violett/weiß, Check bis 4/98, VB DM 1.800,-; ☎ 07558/1363

Marlin 23, orange, Check bis 8/98, VB, ☎ 0711/850330

Marlin 26, Bj. 95, Gurtzeug, Rettung, DM 2.800,-; ☎ 06103/71791

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.

Marlin 26, Bj. 8/95, Check neu, violett, DM 2.300,-; Vonblon Liga Integral m. Perch Rettungsgerät Columbus RDP 14, DM 1.200,-; Wasmer Vario, DM 150,-; kompl. DM 3.400,-; ☎ 07157/3840

Marlin 26, Bj. 7/94, violett/weiß, Check bis 4/98, VB DM 1.700,-; ☎ 07578/2172

Marlin 26, Bj. 94, Gurtzeug Perch Ti-gra, Rückenprotector, Rettung Oscar 18, VB DM 3.800,-; ☎ 07222/69820

Marlin 26, Bj. 94, violett/weiß, Speedsystem, Gurtzeug, Packsack, Check neu, DM 1.800,-; ☎ 0221/5501127

Marlin 29, Bj. 5/95, lila/weiß, 90-125kg, Check 7/99, DM 1.300,-; ☎ 06398/1610

Merak 29, Bj. 9/96, bis 105 kg, DM 2.900,-; ☎ 08652/64266

☞ Abtrennen, kopieren und faxen an 08022/9675-99

gebrauchtmärkte

anzeigen 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

GLEITSCHIRM zeigt Farbe!

GLEITSCHIRM
KALENDER

Bitte
ausreichend
frankieren

GLEITSCHIRM

Postfach 331
CH-7002 Chur

our spirit soars!

Der Jubiläums-Kalender «10 Jahre **GLEITSCHIRM**»

Der Hit für Büro, Wohnung und als Geschenk.

Am besten noch heute bestellen!



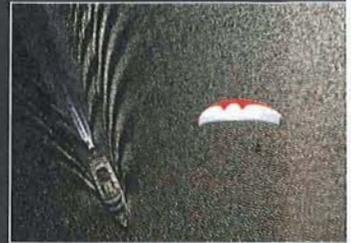
GLEITSCHIRM
our spirit soars

1998

GLEITSCHIRM, die Zeitschrift
für Gleitschirmflieger...

...und solche die es werden wollen

jetzt abonnieren!





Merak 29, Bj. 8/95, pink/blau, DM 1.900,-, ☎ 0761/640254

Merak 31, Bj. 12/96, 95-125kg, türk. pink, VB DM 3.400,-, ☎ 0172/7925943

Merak 31, Bj. 12/95, pink, DM 2.200,-, ☎ 08194/332

Merak 31, Bj. 9/97, VB DM 5.200,-, ☎ 02156/912740

Mistral 27, Bj. 96, blau, VB DM 8.400,-, ☎ 089/5328254

Mistral 27, Bj. 96, blau/weiß, VB DM 3.400,-, ☎ 08323/51740

Mistral 27, Bj. 9/96, violett, DM 3.400,-, ☎ 069/491550 Sabine

Mistral 30, Bj. 3/96, VB DM 3.300,-, ☎ 02661/9578-0 (d) o. 02663/6319

New Inf. Six Six Xtra, Bj. 91, 80-110kg, Stammleinen neu, violett/gelb, DM 700,-, ☎ 09131/844587 ab 18.00 h

Nova Axon 26, Bj. 97, Vonblon Liga Gurt, Airbag, Protector, Rettung, ☎ 07634/3968

Nova Axon 26, Bj. 2/97, pink, VB DM 3.990,-, ☎ 08041/3173

P 40/26, Bj. 93, pink, m. Beschleuniger, Gurtzeug Sky Angel, Rettung Parasail, Alto Vario, kompl. DM 2.900,-, ☎ 0043/6433/7627

P 40/26, Bj. 93, pink/gelb, Speedsystem, Gurtzeug, Rettung, Schleppklinik, DM 1.000,-, ☎ 0351/8033521, 8033522 = Fax

P 40/26, Bj. 93, pink, Check, VB DM 1.400,-, ☎ 02234/15777, Fax: 273011

P 40/26, Bj. 93, pink, Gurtzeug, Rettung, DM 1.100,-, ☎ 08230/9606

P 40/29, Bj. 9/93, orange, Speedsystem, Vario, Helm, Rettung, Gurtzeug, DM 2.200,-, ☎ 0241/554093

P 40/29, weiß/neongelb, ☎ 08106/32645 o. 089/4392236

P 40/29, Bj. 92, pink, Check fällig, Gurt Perch Perfect, Bj. 93, DM 1.500,-, ☎ 06241/34560

P 40/29, Bj. 93, blau/weiß, 90-130kg, Speedsystem, VB DM 1.500,-, ☎ 02902/51208, Fax: 920113

P41 28, Bj. 97, Rettungsschirm, Gurtzeug, kompl. DM 4.800,-, nur Schirm DM 3.500,-, ☎ 02156/912740

P41 31, 8/97, VB DM 4.890,-, ☎ 02156/912740

Phocus 26, Bj. 94, 75-100kg, Check bis 7/98, VB DM 1.500,-, Fax/☎ 06441/23265

Phocus 26, Bj. 10/94, VB DM 1.000,-, ☎ 0171/5222154

Phocus 26, Bj. 5/95, Check neu (5/99), pink/violett, VB DM 2.500,-, ☎ 04106/3483

Phocus 26, Check neu, DM 2.500,-, ☎ 0177/4025179

Phocus 26, Check bis Ende 99, lila/grün, DM 2.500,-, mit Helm, Rettung, Gurt, Vario, kompl. DM 3.850,-, ☎ 0177/3452748

Phönix 125, DM 750,-, ☎ 089/6991328

Phönix 128, Bj. 93, Check neu, DM 1.000,-, ☎ 07361/79475

Phönix 28, Bj. 7/92, VB DM 550,-, ☎ 08665/1208 = Fax

Phönix 28 U, Bj. 5/92, violett, Skyline Gurtzeug, VB günstig, ☎ 08026/7495

Phönix 28 U, DM 750,-, ☎ 089/6991328

Saber L, Bj. 12/96, Rainbow, VB DM 3.000,-, ☎ 089/4544-1226

Saber M, Bj. 5/97, gelb, VB DM 3.700,-, ☎ 0821/406556 o. 0172/7223628

Saber M, Bj. 5/97, gelb/weiß, 75-95kg, DM 3.500,-, ☎ 08179/1546 o. 0172/7223628

Saber M, Rainbow-Design, Rettung, Gurtzeug Charly, VB DM 3.650,-, ☎ 06128/21458

Saber XL, DM 3.750,-, ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719

Saber XL, Bj. 1/97, blau/pink, VB DM 3.600,-, ☎ 07162/8354

Saber XL, Bj. 7/97, DM 3.500,-, ☎ 0651/26071

Sensor L, Bj. 5/97, 80-105kg, lila, VB DM 3.350,-, ☎ 07157/61991

Sensor L, Bj. 5/97, lila, 80-105kg, Gurtzeug Hero Edel, VB DM 3.790,-, ☎ 07157/61991 = Fax, o. 0172/8740974

Sensor M, Bj. 12/95, lila, VB DM 2.900,-, ☎ 0831/24717 o. 06190/5594

Sonic Large, Bj. 4/96, pink, VB DM 2.900,-, ☎ 0611/962-4352 (B) o. 06151/23638 (p)

Sonic Large, Bj. 8/96, lila/pink, Packsack, DM 3.600,-, ☎ 06031/92844

Sonic Large, Bj. 3/96, pink, DM 2.700,-, ☎ 02238/42782

Sonic Large, Bj. 6/97, türk. DM 3.600,-, ☎ 07031/388376

Sonic Large, Bj. 96, 80-105kg, Gurtzeug Sup-Air, Rettung, Helm, Vario, Schnellpacksack, nur kompl., VB DM 3.900,-, ☎ 036735/72638 = Fax

Sonic Large, Bj. 6/97, blau, VB DM 3.900,-, ☎ 06255/1284

Sonic XLarge, Bj. 96, Second Chance 82, ☎ 02053/4652

Sonic XLarge, Bj. 6/97, Gurtzeug, Rettung, Vario, VB, ☎ 08334/552

Sonic XLarge, Bj. 6/96, lila, VB DM 2.500,-, ☎ 07652/6195 ab 19.00 h

Sonic XLarge, Bj. 6/96, pink, VB, ☎ 08362/2725

Soul L, Bj. 9/97, grün, DM 3.900,-, evtl. Tausch gg. Soul anderer Größe u. Farbe, ☎ 08093/2986 o. 089/60814232

Soul M, Bj. 4/97, DM 3.600,-, ☎ 07361/79475

Soul M, Bj. 1/97, grün, DM 4.000,-, ☎ 02330/84366

Soul M, orange, Gurtzeug UP, Rettung UP inkl. Protector, alles Bj. 5/97, kompl., VB DM 4.690,-, ☎ 07250/7216

Soul M, grün, VB DM 4.200,-, ☎ 02330/84366

Soul M, Bj. 3/97, magenta, DM 4.200,-, ☎ 02638/94337

Space 22, Bj. 94, DM 500,-, ☎ 07463/457

Space 22, Bj. 92, pink, Check neu, VB DM 1.200,-, ☎ 07931/47272

Space 22, Bj. 11/92, DM 1.000,-, ☎ 0511/313130

Space 24, Bj. 94, Rainbow-Design, Check 98, Beschl.-System, Packsack, DM 1.499,-, ☎ 07841/25069 o. 07223/76-2364

Space 27, Bj. 94, Check 4/99, Gurtzeug, Bräuniger Vario, Fliegerkombi XL, Rettung, VB DM 1.850,-, ☎ 02233/43939

Space 27, Bj. 12/92, Check 10/98, pink, Gurtzeug, Bj. 1/94, Vario, Helm, kompl., VB DM 2.300,-, ☎ 02222/62976

Space 30, Bj. 93, pink, DM 1.200,-, ☎ 05206/920577 o. 0521/87776

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.

Space 40 Tandem, Bj. 12/92, pink/weiß, neuer Check 9/99, neue Leinen, VB DM 1.350,-, ☎ 06201/57002

Space 40 Tandem, pink, VB DM 2.900,-, ☎ 0911/3939243

Spear M, Bj. 6/97, rot, 80-110kg, kompl., DM 3.950,-, ☎ 06659/1455 = Fax

Spear M, Bj. 8/97, DM 4.400,-, ☎ 07151/610682 ab 20.00 h, 0172/7363640

Spear M, Bj. 6/97, weiß/schwarz, VB DM 4.500,-, ☎ 07129/4821

Stellar 31, Bj. 93, lila, VB DM 1.100,-, ☎ 08024/6661

Stellar 31, Rettung, Gurt, DM 1.900,-, ☎ 06257/83707 o. 0171/3428719

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, lila/weiß, Flytec 3020, Rettungsgerät Vonblon Champion, Skyline Supersede, DM 2.500,-, ☎ 089/766991

Super Space L, Bj. 12/95, weiß/rot, DM 2.900,-, ☎ 069/851860

Super Space L, Bj. 10/95, 85-110kg, weiß/türk. violett, DM 2.700,-, ☎ 089/3544962

Super Space L, Bj. 12/95, weiß/rot, 80-110kg, DM 2.800,-, ☎ 069/851860

Marokko - das besondere Erlebnis !

Berge, Wüste, Meer und Sterne
vom 24.2./3.3./24.3./31.3. ein- und zweiwöchig
ab 1690,- DM

Blumenriviera - Thermikkurs

14.-21.2. ab 790,- DM

Alpenhotel & Aktivcenter Pfronten

7 Fluggebiete, Top-Unterkunft vom Matratzenlager
bis zur Ferienwohnung, Schwimmbad, Sauna
Streckenflugkurse, Tandem, andere Sportarten

Tel.: 08363/5056, Fax: 5057 oder
Tel. & Fax: 08363/94443



Griechenland-Olymp Gleitschirmzentrum Abenteuerferien XC-,Thermikseminare

- Über 15 Fluggebiete versprechen einzigartige Thermik-, Soaring- und Streckenflüge für Genussflieger und Profis
- Fluglehrerbetreuung, Flughafentransfer, Transport zu den Fluggebieten
- Vollständige Geländeeinweisung, Wetter- und Fluginformationen
- Biplace Flüge, einzig autorisierte Schule am Olymp
- Eine Woche Ü/F DM 650.--, Ermässigung für Nichtflieger
- Info/Anmeldung: Tel DE 0049 (0) 761 25 0 57
Tel/Fax CH 0041 (0) 55 246 63 53
Tel/Fax GR 0030 (0) 352 41 7 41
Mobil GR 0030 (0) 932 15 9 80
E-Mail olwings@kat.forthnet.gr

.....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

2G

Super Space M, Bj. 94, gelb, bis 95 kg, Packsack, Beschleuniger, Check 2/99, VB DM 1.200,-
☎ 0761/60394

Super Space XL, Bj. 95, Gurt, Rettung, Vario, o. Check, VB DM 4.300,-, ☎ 0611/ 65568

Super Space XL, Bj. 1/97, 90-125kg, blau/weiß, DM 3.900,-, ☎ 06083/2654

Super Space XL, Bj. 3/95, Check neu, Gurtzeug, FP DM 1.900,-, ☎ 02266/6081 ab 18.00 h

Synto 27, Bj. 12/94, blau/weiß, Check neu, Gurtzeug, DM 2.000,-, ☎ 06439/ 7634

Vision L, Bj. 7/94, Sup Air Gurtzeug, Sigma Rettung, kompl. VB DM 1.950,-, ☎ 0751/ 554412

Vision L, Bj. 10/94, weiß/violett, Check neu, VB DM 2.400,-, ☎ 0711/760097

Vision L, Bj. 8/95, petrol/weiß, div. Extras + Zubehör, vB sS 28.000,- (DM 4.000,-), ☎ 0043-2252-49073 (TB)

Vision L, Bj. 96, brombeer/weiß, Schutzhülle, Packsack, VB DM 2.650,-, ☎ 02923/209 = Fax

Vision L, Bj. 94, Gurt SupAir, Rettung Minitex, Vario Basis SP, DM 3.000,-, ☎ 0541/70442

Vision L, Bj. 12/94, violett, im Tausch gg. Vision L, ☎ 07031/810038

Vision M, lila/weiß, DM 1.950,-, ☎ 07153/ 28757 o. 49333

Vision M, Bj. 3/95, Gurtzeug, Rettung, Vario, Kevlar-Helm, alles VB, ☎ 089/ 45091-38 o. 08171/10089

Vision M, Bj. 6/94, blau, Gurtzeug, Rettung, Vario, kompl., DM 2.500,-, ☎ 07665/3967 = Fax

Vision M, Bj. 5/95, grün/weiß, auf Wunsch neuer Check, DM 1.750,-, ☎ 07031/388376

Vision M, Bj. 5/95, petrol/weiß, VB DM 1.999,-, Fax u. ☎ 07303/5581 o. ☎ 3513

Vision M, Bj. 6/94, Check 1/98, violett/weiß, VB DM 2.100,-, ☎ 08821/ 52148 ab 18.00 h

Vision M, Bj. 5/95, magenta, Check neu, VB DM 2.200,-, ☎ 06255/1284

Vision M, Bj. 12/94, violett, gg. vergleichbaren Vision L zu tauschen, ☎ 07031/ 810038

Vision M, Bj. 8/94, violett/weiß, Gurt Skyline Supersede, Rettung Charly, Check auf Wunsch neu, kompl. DM 2.500,-, ☎ 08142/204140 o. 0171/4318909

Vision S, Bj. 9/94, pink, incl. Gurtzeug, Check u. Leinen neu, ☎ 08042/98910

Vision S, Bj. 95, Check 11/99, VB DM 1.900,-, ☎ 08106/8229

Vision S, Bj. 7/95, magenta, Check neu, DM 2.500,-, ☎ 08821/949218

Voyager 14, Bj. 96, Gurtzeug, Rettung, kompl., VB DM 4.700,-, ☎ 030/6127531

Zenith 26, Bj. 92, lila/pink, VB DM 1.200,-, ☎ 08225/1785 o. 1334

Zenith 26, Bj. 90, Check bis 1/99, VB DM 650,-, ☎ 09266/6196 ab 19.00 h

Zenith 28, Bj. 92, Gurtzeug Charly-Novum, Vonblon Doppelkappe, ☎ 07654/ 921395

Zenith 28, Bj. 3/93, pink/lila/gelb, Check 1/96, VB DM 600,-, ☎ 030/ 4331778

Apache 23, blau, DM 900,-, ☎ 07432/ 171649 ab 18.00 h

Apache 23, Bj. 92, 50-75kg, VB DM 990,-, ☎ 06182/220184

Apache 23, Bj. 93, incl. Zubehör, VB, ☎ 08203/1338

Apache 26, Bj. 92, Gurtzeug, Vario, Rettung, Overall Gr. XL, VB DM 1.800,-, ☎ 0931/68841

Apache 26, Bj. 92, lila, Stammleinen neu, VB DM 690,-, ☎ 07351/28586

Apache 29, Bj. 4/92, pink/weiß, VB DM 450,-, ☎ 07162/8354

Apache 29, Bj. 92, Gurtzeug, VB DM 850,-, ☎ 08024/8980 o. 09605/3037

Apache 29, Bj. 12/92, Gurtzeug Sitting Bull, m. Check, Stammleinen neu, VB DM 990,-, ☎ 07157/61991

Cruisair 29, Bj. 5/94, weiß, Gurtzeug, VHB, ☎ 05483/309 o. 0711/3412548

Dream A3 24, Bj. 92, Check neu, Gurt u. Rettung, DM 900,-, ☎ 07361/79475

Flyair 1000, Bj. 93, blau, Gurtzeug, Check 4/98, VB DM 1.100,-, ☎ 05203/ 884061

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, VHB, ☎ 05483/309 o. 0711/3412548

Flyair 1000, Bj. 92, Check 6/98, pink/lila, VB DM 1.100,-, ☎ 07265/ 1507

Flyair 1000, Bj. 92, blau, Gurtzeug, VB, ☎ 089/5380134

Flyair 1000, Bj. 93, Check fällig, Gurtzeug, Rettung, VB, ☎ 0861/165112

2GH

A 6/30, Bj. 10/97, Beschleuniger, DM 4.250,-
☎ 06201/63372

Axon 24, Bj. 6/97, lila, DM 3.500,-,
☎ 08041/3173

Flame L, Bj. 5/97, rot, VB DM 2.950,-,
☎ 089/7854387

Flame L, Bj. 97, gelb, DM 4.100,-,
☎ 06021/592700

Paratech P60 27, Bj. 5/97, DM 4.000,-, ☎ 04104/3259

Paratech P60 30, Bj. 1/97, weiß/lila, DM 3.900,-, ☎ 0921/9000 = Fax

2-3

Advance Omega 4/28, Bj. 7/97, gelb/lila, DM 5.500,-, ☎ 07831/96470

Advance Omega III/29, Bj. 12/95, VB DM 2.100,-, ☎ 08363/1856

Advance Omega III/29, Bj. 3/95, Check bis 3/99, türkis, VB DM 2.400,-, ☎ 07032/28625

Advance Omega III/29, Bj. 4/95, türkis, Check bis 4/99, VB DM 2.200,-, ☎ 07032/ 28625

Advance Omega III/29, Bj. 5/95, weiß/lila, DM 1.790,-, ☎ 07328/6798

Aerologic 51, Bj. 1/93, o.Check, DM 500,-,
☎ 07971/4293

Aerologic 51, Bj. 2/93, rot, DM 800,-, Gurtzeug Skyline Distance X, Vario Aircotec Alibi, Helm, Overall, kompl. DM 1.500,-, ☎ 089/38248122 (d) o. 704410 (p)

Aerologic 51, Bj. 92, rot, DM 800,-, ☎ 06201/182715

Aerologic 51, Bj. 4/93, pink/lila, Gurtzeug Perchê Perfect Integral m. Rettung Minitex, gg. Gebot, ☎ 0234/865395

Aerologic 51, Bj. 8/93, lila/pink, Check 4/98, VB DM 1.800,-, ☎ 02402/82908 o. 02233/63163

Aerologic 55, Bj. 93, Gurt, Rettung, Vario, Helm, DM 2.500,-, ☎ 07133/5570

Aerologic 55, Bj. 3/95, lila, Check bis 4/99, VB DM 1.750,-, ☎ 05207/87152

Aerologic 55, Bj. 6/94, DM 800,-,
☎ 0202/7160629

B3 29, Bj. 94, pink, VB DM 1.300,-,
☎ 05203/884061

B3-26, Bj. 94, lila, DM 1.800,-, oder Tausch gegen Schirm 1-2, ☎ 069/781380

Barracuda 28, Bj. 10/95, DM 500,-,
☎ 07463/457

Barracuda 28, Bj. 95, Check 5/97, DM 1.800,-, Gurtzeug incl. Rettung DM 500,-, Bräuninger Vario Basis DM 350,-, kompl. DM 2.600,-, ☎ 089/186951

Barracuda 31, Bj. 11/94, pink/weiß, VB DM 1.500,-, ☎ 0711/846108

Comet CX 21, Bj. 90, 75-85kg, VB DM 990,-,
☎ 06182/220184

Comet CX 21, Bj. 90, weiß, 75-85kg, VB DM 690,-, ☎ 06182/220184

Finesse, Bj. 94, 75-120kg, Packsack, DM 2.400,-, ☎ 07150/41570

Finesse, Bj. 7/95, Check neu, DM 2.200,-,
☎ 0711/713619

G-Sport M, Bj. 8/95, gelb, DM 1.000,-,
☎ 08243/1621

Genesis M, Bj. 95, weiß/lila, Check neu, DM 1.600,-, ☎ 07432/171649 ab 18.00 Uhr

Genesis M, Bj. 5/97, VB DM 1.950,-,
☎ 08248/7600 o. 0172/8220699

Nova Xyon 24, Bj. 4/96, VB DM 2.800,-,
☎ 06321/2343 (B) o. 06341/60858 (p)

Nova Xyon 24, Bj. 4/96, türkis/weiß, VB DM 3.500,-, ☎ 09563/3145 (p) o. 03675/887-152 (d)

Nova Xyon 24, Bj. 3/96, weiß, DM 3.300,-,
☎ 08031/72693 ab 18.00 h

Nova Xyon 26, Bj. 8/96, blau/weiß, VB DM 3.500,-, ☎ 089/33248122 (d) o. 704410 (p)

Nova Xyon 26, Bj. 4/96, violett, DM 3.000,-,
☎ 089/7591071 (d) o. 08024/91364 (p)

Nova Xyon 26, Bj. 96, lila/weiß, VB DM 2.950,-, ☎ 07324/2525

Nova Xyon 26, Bj. 12/96, pink, DM 3.400,-,
☎ 07482/1741

Nova Xyon 26, Bj. 1/96, pink, Check neu, VB DM 3.800,-, ☎ 0911/3939243

Nova Xyon 26, Bj. 5/96, DM 2.666,-, ☎ 08821/52353

Nova Xyon 26, Bj. 5/96, DM 4.100,-, ☎ 07151/610682 ab 20.00 h, 0172/7363640



Nova Xyon 28, Bj. 3/96, blau/weiß, VB DM 3.500,-, od. Tausch gg. Xyon 26, ☎ 07461/15491, Fax 15489

Nova Xyon 28, Bj. 96, blau/weiß, VB DM 3.400,-, ☎ 08026/7495

Nova Xyon 28, Bj. 4/96, pink/weiß, DM 2.600,-, ☎ 0033 389/485724

Nova Xyon 28, Bj. 5/97, violett/weiß, DM 3.000,-, ☎ 07404/91146

Nova Xyon 28, Bj. 3/96, pink, VB DM 3.800,-, ☎ 07021/863681 ab 19.00 h, Fax: 07026/4300

P 40/23, Bj. 93, pink, Check, VB DM 1.100,-, ☎ 02234/15777, Fax: 273011

P 40/23, Bj. 93, Check, DM 700,-, ☎ 07361/79475

P 40/23, Bj. 11/93, 60-80kg, Check bis 9/99, weiß/pinkrot, VB DM 1.300,-, ☎ 0172/7925943

P 40/23, Bj. 9/92, Gurtzeug Perchê, Rettungssystem Columbus 14, Helm, kompl., VB DM 3.200,-, ☎ 0177/2804159

Sting 28, Bj. 94, VB DM 1.100,-, ☎ 08856/9426

Ventus L, Bj. 4/97, blau, DM 4.500,-, ☎ 4.500,-, ☎ 04941/959026

Ventus M, Bj. 5/97, royalblau, VB DM 4.000,-, ☎ 07321/61796

Ventus M, Bj. 4/97, rot/weiß, DM 3.990,-, ☎ 069/491550

Ventus M, Bj. 4/97, rot/weiß, DM 3.800,-, ☎ 069/491550 Hansi

2-3G

Aerologic 47, Bj. 92, Check neu, Gurtzeug, DM 600,-, ☎ 06021/592700

Challenger Classic 25, Bj. 6/93, 80-110kg, Pucksack, Gurtzeug, Rettung, Vario, DM 999,-, ☎ 07720/956655 (d), Fax 956656

Corrado Challenger 25, Bj. 91, 80-120kg, neuer Check, Gurtzeug Liga, Rettung Charly Second Chance 86, neu gepackt, VB DM 800,-, auch einzeln, ☎ 06825/8784 ab 20.00 h

Genair 224, Bj. 5/91, DM 300,-, ☎ 07022/36349

Genair 224, 91, Gurtzeug, Beschleunigungssystem, RG, Vario, VB DM 3.000,-, ☎ 07121/57095

Genair 224, Bj. 91, Gurtzeug Air Bulle, Rettung Minitec Sigma, Helm, Vario Bräuniger, VB DM 1.500,-, ☎ 07021/54355

ZX large, Bj. 92, weiß, VB DM 1.000,-, ☎ 08821/81948

2-3GH

Sector L, Bj. 1/97, gelb/lila, DM 2.900,-, ☎ 08191/6037

Sector L, Bj. 11/96, türkis, DM 1.700,-, ☎ 089/337720

Spark M, Bj. 97, VB DM 3.500,-, ☎ 08821/18847

Spark M, Bj. 10/96, blau/weiß, DM 3.700,-, ☎ 09131/58999 ab 18.00 h

Spark S, Bj. 8/96, DM 4.300,-, ☎ 07151/610682 ab 20.00 h, 0172/7363640

3

Advance Omega III/32, Bj. 1/96, lila/gelb, Helm, Vario, Schleppklinken, usw., kompl. VB DM 3.700,-, ☎ 04184/1475

Advance Omega III/32, Bj. 95, weiß/lila, Check 1/99, VB DM 2.100,-, ☎ 08405/1662

Condor SP 11, Bj. 89, weiß, DM 200,-, ☎ 02174/3432 ab 18.00 h

Energy XL, Bj. 8/95, gelb/lila, DM 1.400,-, ☎ 08652/3565

Energy XL, Bj. 5/95, weiß/lila, Wettkampfbereinigung neu, DM 1.000,-, ☎ 08326/9846

Escape L, Bj. 6/97, Sonderfarbe, DM 4.200,-, ☎ 09402/930916 abends

Genesis L, Bj. 6/96, blau/pink, VB DM 2.500,-, ☎ 06151/424981 a. 717451

Genesis L, Bj. 95, lila/weiß, DM 1.500,-, ☎ 08677/4839

Genesis L, Bj. 6/95, DM 990,-, ☎ 089/6991328

Kendo L, Bj. 94, Gurtzeug Moyes CC-Top, Rettung, Vario Alto PII, Overall, Helm, Nova CXG geschenkt, VB DM 2.000,- oder einzeln, ☎ 08464/605741

Kendo M, Bj. 95, weiß/rot, Gurtzeug, DM 1.000,-, ☎ 08821/18879

Kestrel 248, 3/90, pink, letzter Check 5/92, Gurtzeug Soaring Light Plus, kompl., DM 400,-, ☎ 07224/1640

Prisma 26, Bj. 93, VB DM 450,-, ☎ 08225/1785 a. 1334

Sector M, Bj. 3/97, VB DM 3.300,-, ☎ 0711/466360

Sphinx 23, Bj. 94, Check, DM 800,-, ☎ 07361/79475

V max Large, Bj. 8/96, VB DM 2.600,-, ☎ 089/7235495

3E

Kestrel 204, Bj. 89, leichtes GZ, VB DM 300,-, ☎ 06151/424981 a. 717451

3G

Flash 51, Erstflug 92, grün, Check 3/96, VB DM 500,-, ☎ 07225/612432 o. 07224/1640

Genair 328, Bj. 91, Check 6/99, grün m. Regenbogen, Gurt, Pucksack, evtl. m. Rettung, DM 600,-, ☎ 08161/67262 abends

Advance Omega 3/26, Bj. 1/96, grün/orange, DM 2.500,-, ☎ 07072/920264

Advance Omega 3/26, Bj. 95, weiß/violett, DM 1.000,-, ☎ 08093/2986 o. 0171/3080690

Gemischt

Gurtzeuge

Paratech A1, Protektor, VB DM 450,-, ☎ 040/6903392

Husky RSI, VB DM 350,-, ☎ 02261/29385

Ailes de K Protec, VB DM 200,-, ☎ 02174/3432 ab 18.00 h

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.

UP-HG-Gurtzeug M 2, 165-170cm, DM 900,-, ☎ 07162/45704 abends

Woody-Valley-Smoking Race, 165-170cm, DM 700,-, ☎ 07162/45704 abends

Gurtzeug Sting, 180-184cm, incl. Charly Schirm, Bj. 94, DM 900,-, ☎ 07661/3636

Keller Karpfengurt, evtl. m. Rettung, VB DM 150,-, ☎ 07162/6634 o. 07331/83221

Charly Pinguin, R-Gerät, pink/rot, 185cm, DM 1.150,-, ☎ 09280/1224

Gurtzeug kompl. m. Protector u. Rettungsgerät (UP Air Rocket), VB DM 1.200,-, ☎ 08022/76583

UP Gurt Action LX und Rettung, Bj. 92, DM 550,-, ☎ 07361/79475

Edel Force, incl. Rettung Amigo, DM 750,-, ☎ 0511/313130

Moyes Karpfen mit Rettungsschirm, DM 400,-, ☎ 030/8559412

Skyline Distance X, ☎ 08106/32645 o. 089/4392236

Gurtzeug Force, DM 1.400,-, ☎ 05206/920577 o. 0521/87776

Integralgurt Slingshifter, Gr. 170-180, Bj. 11/93, VB DM 550,-, ☎ 07382/93181

Kilb

AERO CENTER

55270 Ober-Olm

Jeden 1. Donnerstag im Monat
FLIEGERSTAMMTISCH

Dein Fachgeschäft für
FLIEGERSTAMMTISCH

Gleitschirme
Drachen
Zubehör
im
Rhein-Main-Gebiet

Am Becherweg 2
☎ 06136/991815
FAX 06136/997118

Öffnungszeiten

Do 17.00 - 20.00 Uhr
Fr 15.00 - 18.00 Uhr

Jahresprogramm **jetzt anfordern!**

- Schulung
- internationale
- Lizenzen
- Sicherheitstraining
- Tandemlehrgang
- Ferienwohnungen
- Reisen

Parafly
E-Mail: Hans-Peter und Monika
Bundesstraße 719
A-6167 Neustift/Stubaital
Tel. 0 52 26 / 33 44
Fax 0 52 26 / 33 71
http://www.parafly.co.at/parafly/
E-mail: parafly@ping.at

Schule • Shop • Service • Taxiflüge • Club • Reisen

gebrauchtmarkt

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.

Sting Shifter, Bj. 93, lila/weiß, 172-178cm, Funk/Fototasche, extra Rückentasche m. Sigma Rettung, VB DM 850,-, 0831/13811 ab 18.00 h

Dimensione volo „Gazelle“, Gr. I, VB DM 500,-, 02395/16930

Keller Karpfen m. Charly Rettung, 5/88, Check 2/99, DM 500,-, 0241/162305

Moyes XTrem Gurt, 175 m, Bj. 95, DM 750,-, 09421/87953

Kniehänger, rot, DM 50,-, 0241/155649

Charly Kniehänger incl. Rettungsschirm, DM 100,-, 06132/56918 (p), 06131/377-362 (d)

Woody Valley Smoking Race, Bj. 95, 180-195 cm, DM 600,-, 09174/1549 o. 1390

Madreiter Integral, DM 250,-, 07031/384514

Karpfengurt mit Rettungsgerät Charly, VB DM 200,-, 07940/51746

Sup Air Evolution, m. Rettung SC 94, DM 1.000,-, 02373/64025

Kniehänger, Bj. 93, DM 180,-, 06302/7841

Air Bulle, DM 100,-, 089/337720

Keller Karpfengurt, 170-190cm, DM 150,-, 07175/4101

Keller Karpfengurt, ca. 175-190cm, VB DM 150,-, 0531/74350

Charly Easy mit Protector (1997), VB DM 499,-, 08063/5532 ab 19.00 h o. 08061/2340 (tags)

Charly Elite mit Protector, DM 799,-, 04104/3259

Skyline supersede, m. Protector, Charly Second Chance Rettung, VB DM 780,-, 06476/410197

Vonblon Liga, DM 170,-, 02192/7531

Montana, Bj. 94, violett, VB DM 300,-, 08093/2986 o. 0171/3080690

Woody Valley Smoking Race, 182 cm, pink/schwarz, VB DM 750,-, 07303/7546 (p), 07306/8071 (d)

UP Action LX, Stückprüfung am 19.9.97, Protector, DM 650,-, 08093/2986 o. 0171/3080690

Rademacher Karpfengurt, 180 cm, DM 90,-, 08382/8290

Charly Pinguin, 180 cm, DM 250,-, 08382/8290

Sport Keller Schlafsackgurt, VB DM 300,-, 06203/64378 o. 0172/6714361

Madreiter HG-Integral, 175-183cm, Shehai-Karabiner, DM 290,-, 07145/7544

UP-Tandem Gurtzeug m. Rettung, DM 1.900,-, 0911/4720361 o. 0171/5816462

Vonblon Liga, Bj. 92, Rettung Charly SC 86, VB DM 400,-, 06825/8784 ab 20.00 h

Perché Fashion Sport, lila/schwarz, Bj. 93, VB DM 250,-, 07026/4303

Skyline New Distance, Bj. 96, M, schwarz/weiß, DM 450,-, 089/7247-1956 o. 08063/5343 abends

Hero Edel, VB DM 480,-, 07157/61991

Kniehänger Madreiter, DM 200,-, 0711/2579312

Edel Hero mit Rückenprotector, GFK Sitzschale, Bj. 96, VB DM 380,-, 06441/23265

Firebird Turtle, integr. Rettungsschirm RS 2, VB DM 600,-, 0711/846018

Charly Kniehänger, pink, mit Karabiner, 1,75 - 1,85 m, VB DM 120,-, 06192/45175

Karpfengurt, Bj. 87, rot, DM 200,-, 08234/6931

Delta Fly, DM 50,-, 08225/1785 o. 1334

Vonblon, integrierte Rettung Champion 29, Bj. 3/93, VB DM 600,-, 030/4331778

Vonblon Liga, DM 200,-, 08225/1785 o. 1334

Pro Design Jam, Bj. 4/97, dunkelviolett, Gr. I, VB DM 750,-, 0911/3939243

Keller Integral, Fr. 190,-, 041/0614014932

Charly Gurt m. Schirm, Schleppklinke, Zubehör, VB DM 2.100,-, 08281/6136

Kniehänger, Kurle, rot, VB DM 120,-, 089/527106

Prieler Racer Integralgurt (180 cm, Funk-Fototasche, Rucksack), Rettungsschirm, VB DM 600,-, 08022/67764 o. 5492

Profal incl. Rettung Minitex, bis 100kg, VB DM 900,-, 09563/3145 (p) o. 03675/887-152 (d)

GS-Gurt Charly Rodeo, Bj. 92, VB DM 100,-, 0761/2036183 o. 492436 (öffters versuchen)

Firebird Vest, Bj. 7/95, Rettung R2, Protector, lila/weiß/schwarz, DM 1.500,-, 06887/92883 ab 16.30 h

HG-Gurt Sting, Bj. 92, Rettung Firebird R4, VB DM 600,-, 0941/990087 o. 08561/8178

Integralgurt Skyline Contest, Bj. 94, 185cm, Schirm Charly Second Chance, Mitzeleine, DM 990,-, 07243/69319 = Fax

UP Action LX m. Protector u. Schnellverschließen, orange/schwarz, VB DM 500,-, 08041/70004 Manuela

Manhard Sting Shifter HG, Gr. 175-185, m. Firebird R2 Rettungsschirm, DM 1.100,-, 06398/1610

Gurtzeug Flight Design, VB DM 100,-, 07129/4821

Charly Kangaroo, 178 cm, blau/gold, VB DM 250,-, 08821/52148 ab 18.30 Uhr

Charly Novum, Rückenprotector, Bj. 96, VB DM 900,-, 07202/3441

Skyline, Bj. 93, VB DM 350,-, 09266/6196 ab 19.00 h

Hero Edel, Bj. 97, DM 600,-, 06021/592700

Woody Valley, Schnellverschl., Protector, VB DM 250,-, 02738/2337

Caddy XC-Gurt, 2 Jahre, 175-180cm, DM 500,-, 07081/8172

Integralgurt Pro Design M2, Gr. 182 medium Umfang, Bj. 96, DM 950,-, 08063/9069 o. 0171/2264519

Skyline Contest Zip Vario, Bj. 91, schwarz/lila, o. Rettung, VB DM 500,-, 08642/787 abends

Vonblon Liga, lila/grün, DM 250,-, 07225/612432 o. 07224/1640

Edel Hero Soar, VB DM 350,-, 08640/9849-0

Skyline Supersede, 10/95, schwarz/anthrazit, integr. Reserve, DM 900,-, 089/3544962

Rettungsgeräte

Rettungsschirm RS2, Firebird, bis 125kg, Bj. 97, VB DM 690,-, 089/7854387

Charly Second Chance 96, DM 350,-, 02192/7531

Parasail V, 88er GS, regelm. gepackt, DM 60,-, 09929/3687 o. 0171/5656040

Charly Rettung, DM 470,-, evtl. m. Gurtzeug, 08344/1553 ab 18.00 h

Parasail Esprit Light, Bj. 91, DM 490,-, 0641/34956

Charly Revolution I, Bj. 94, DM 550,-, 0172/9610697

Charly Second Chance 94, Bj. 96, VB DM 430,-, evtl. neu gepackt, 06441/23265

Rettung Firebird RS 2, bis 125kg, Bj. 97, DM 710,-, 06257/83707 o. 0171/3428719

Charly Second Chance 96, Bj. 90, DM 250,-, 0711/591307

Rettungsschirm RS 2, DM 690,-, 089/7854387

Perché Columbus RD P 18, Bj. 93, DM 400,-, 07721/63285

Charly Second Chance 96, Bj. 90, alle Checks, Flachcontainer, VB DM 390,-, 07021/863681 ab 20.00 h

Charly Second Chance 118, Bj. 90, DM 250,-, 02174/3432 ab 18.00 h

Rettung Charly II, Bj. 92, Check neu, DM 300,-, 06021/592700

Charly Rettung, Bj. 90, VB DM 200,-, 0228/678228

Comet RS 34, Bj. 3/97, VB DM 490,-, 08642/750

Charly Rettung 84, VB DM 100,-, 08225/1785 o. 1334

Firebird R1, DM 250,-, 07731/22496

Firebird F2, ohne Auslösung, 08106/32645 o. 089/4392236

R 2, VB DM 350,-, 089/527106

Rettungsschirm, DM 350,-, 089/7854387

Charly Second Chance 84, Bj. 89, keine Notöffnung, regelmäßig gepackt, DM 300,-, 07026/4303

Charly 96, Bj. 90, VB DM 200,-, 08225/1785 o. 1334

Stöllinger HRS 10, Bj. 95, HG, DM 500,-, 089/762175

Sonstiges

Schleppklinke, DM 80,-, 030/8559412

HG/GS-Winde Großklaus, HGW II, Bj. 83, 040/6902589

Nocai- u. Icaro-Storm-Helm, neu, VB, 07081/8172

Hanwag Fly 2000, Gore-Tex, ungetragen, Gr. 4 1/2, türkis/violett, DM 150,-, 0221/5501127

Helm, Gr. S, DM 120,-, 0941/990087 o. 08561/8178

Abrollwinde Tschurtschenthaler, Bj. 93, 1000 m Dyneema-Seil, verzinkt, elektr. Rückholmotor, kompl. DM 3.000,-, 0371/241566

Toli-Träger, abschließbar, DM 130,-, 089/4307090

Fley Helm SC 90 Help, Gr. 59, VB DM 50,-, 06825/8784 ab 20.00 h

Gleitschirmoverall Air Bulle, Gr. XL, pink/gelb/grün, DM 150,-, 07121/55927

Integralhelm, Kohlefaser schwarz, Gr. M, DM 120,-, Overall Para Perche 200, Gr. XL, schwarz/grün/lila, DM 180,-, 089/6252374

Helm Insidor, DM 150,-, 08041/3173

Drachenfliegermagazine 1980 - 1993, ca. 200 St., an Liebhaber abzugeben, 06420/7939

Mobile Abrollwinde, Tschurtschenthaler, Bj. 95, elektr. Aufspielvorrichtung, 750 m, Zubehör, VB, 02384/1898

Hallenplatz f. 3-Achs-UL zur Untermiete in unserer UL-Box, Flugplatz Karlshöfen, ab 1/98, 0171/3461752 o. 04792/1390

Helm, Gr. L, VB DM 100,-, 02395/16930

Gleitsegel-Schleppklinke Koch, DM 70,-, 0203/447813

Overall, Winter-Dimensionevolo, Gr. S, lila/pink, VB DM 200,-, 0541/47957 ab 18.00 h

Integralhelm, Gr. L, VB DM 120,-, 089/527106

Helm, sunshelmet, bunt, GRS, DM 250,-, 07731/22496

HG-/GS-Schleppwinde Großklaus HGW2, Bj. 83, GS 12/98, Transportmöglichkeit f. Seilmotorrad, VB DM 2.900,-, 040/784176

Räder f. Steuerbügelbasis, Montage b. aufgeb. Drachen, DM 50,-, 0711/2579312

Schleppklinke f. Drachen, DM 100,-, 0172/9610697

Weatherbag für HG, robustes Planenmaterial, VB, 07183/8302

Wasserd. Schutzhülle, VB DM 50,-, 07940/51746

Doppelschleppklinke, DM 150,-, 07243/69319 = Fax

Damen-Overall, Gr. M / Millet, VB DM 250,-, 06476/410197

Liegeschürze m. Parasail, Helm, Auto Leiter, DM 70,-, 05632/69852

Abrollwinde Tschurtschenthaler, elektr. Aufspuhlvorr., 650 m, Dym.Seil, DM 3.250,-, 06042/69124

Alte Drachenfliegermagazine ab 1977 - 1993, ca. 200 Stück, an Liebhaber abzugeben, 06420/7939

Fluginstrumente

Flytec 3020, HG-Halterung, VB DM 300,-, 0228/6782

Icom IC-A 20 Flugfunkgerät, kompl. m. Zubehör, DM 450,-, Head-Set, DM 80,-, 08025/5118

Vario-Höhenmesser, Fr. 150,-, 41/0614014932

Vario Bräuniger AV Competition, Barograph, Delta-/GS-Halterung, DM 500,-, 089/3544962

Vario Bräuniger, DM 150,-, 08225/1785 o. 1334

Garmin GPS 45, Drachenhalterung, Originalhandbuch, DM 420,-, 0621/333024

Funkgerät Standard C 178, Flugfunk, Ersatzbatteriefach, Sprech/Hörset, DM 500,-, 0203/447813

CB-Funkgeräte, 2x Stabo SH 8000 FM, inkl. Akku, Ladegerät, Handmike, Kurz- u. Teleskopantenne, kompl., DM 300,-, 06431/932604

Yaesu FT-411, 2m-Bank m. Akku u. Ladegerät, DM 500,-, 089/3569473 o. 38246020

Afro Geschwindigkeitsmesser, DM 80,-, 07202/3441

Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM 390,-, 089/7854387

Bräuniger AV Comp., Barograph Soft-ware, DM 650,-, 02238/42782

Vario Bräuniger Basis, DM 120,-, 0941/990087 o. 08561/8178

2 EuroCom E 10, DM 580,-, 06732/63373

Intercom f. ICOM-ICA 20, 2 Headset, DM 650,-, 07243/69319 = Fax



2 EuroCom E 10 Funkgeräte, DM 580,-
☎ 06732/63373

Afro Micropanel 2, DM 550,-, ☎
07243/69319 = Fax

Bräuniger Alto Vario, DM 220,-, ☎
089/7854387

Bräuniger Alto Vario P III, DM 350,-,
☎ 0631/950190

Wasmer Vario, DM 220,-, Hall-Speed,
DM 10,-, 2 Funkgeräte, ICOM IC-mu 2E,
DM 220,-, Kenwood TH 26 E, DM 350,-,
☎ 09929/3687 o. 0171/5657040

Bräuniger LC6 Vario, DM 350,-,
☎ 08344/1553 ab 18.00 h

Bräuniger Fahrtsensor S 2, f. Drachen,
DM 111,-, ☎ 04106/3483

Bräuniger Schlepssensor S3, für Gleit-
schirm, ☎ 04106/3483

Vario, viele Extras, Barograph, Polare,
Sollfahrt, MC-Ready, usw., DM 500,-, ☎
0171/3548379

Vario, viele Extras, Barograph, Speed-
messer, Afro Cumulus, Flytec 3030, DM
500,-, ☎ 0171/3548379 o.
08821/4773

LPD-Funkgerät, Stabo XP 500, incl.
Akku, längere Antenne, DM 300,-, ☎
0641/492800

1 Flytec elek. Fahrtmesser, VB DM
100,-, ☎ 07940/51746

Vario Bräuniger Basis, DM 330,-,
☎ 02192/7531

Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM
390,-, ☎ 089/7854387

Wasmer Höhenmesser, DM 50,-, ☎
0711/2579312

Vario Afro Micropanel 1, Flugspeicher,
DM 420,-, ☎ 07432/171649 ab
18.00 h

Vario Bräuniger PII, Bj. 92, VB DM
100,-, ☎ 06825/8784 ab 20.00 h

Vario, LCD, Bräuniger, DM 120,-,
☎ 0711/591307

GPS Magellan 2000, Bj. 5/97, DM
300,-, ☎ 07181/3044

2 Handfunkger. Standard C 805,
Flugfunk, VB DM 800,-, ☎
04184/1475

2 Flytec AV 2015 Vario m. Höhenmes-
ser, Uhr, VB à DM 250,-, ☎
07940/51746

Bräuniger Vario Basis SP, Bj. 96/97,
VB DM 350,-, mit Beinhalterung,
☎/Fax: 06441/23265

Ältere CB-Funkgeräte, je 40 Kanäle,
techn. ok., zum Fliegen ungeeignet, Paar
DM 80,-, ☎ 08821/96521 (Frank)

Yaesu FF-530, Amateurfunkgeräte,
Duoband-Handy, frequenzweitert, usw.
DM 400,-, ☎ 08821/96521 (Frank)

Bräuniger P III, DM 350,-, ☎
08243/1621

Afro Cumulus 8000 Vario, DM 300,-,
☎ 05632/69852

Afro Micropanel 1, VB DM 350,-,
☎ 08158/1871

Bräuniger Barograph Vario In-Comp,
PC-Software Wind, DM 800,-, ☎
06042/69124

Flytec 3020 m. Speedm., DM 450,-,
☎ 07031/384514

Vario Basis IQ, DM 430,-, ☎
06257/83707 o. 0171/3428719

Garmin GPS 45, Drachenhalterung, DM
420,-, ☎ 0621/333024

Vario, DM 165,-, ☎ 0761/289662

Bräuniger Alto Vario, DM 390,-,
☎ 089/7854387

Icom-A20 MK II, DM 600,-, Delcom Air
960, DM 300,-, Originalzubehör,
☎ 09128/7681, Fax: 15925

Vario Flytec 3010, DM 280,-,
☎ 07361/79475

Garmin GPS 45 XL, volle Garantie, (Au-
to-)Halterung, usw., DM 850,-, ☎ 040/
6903392

Garmin GPS 45, ext. Strom-u. Anten-
nenanschluß möglich, VB DM 450,-,
☎ 07135/12845 o. 0172/2502998

ICOM IC-A20, Flugfunk, Zub., VB DM
550,-, ☎ 07531/79514

Flytec 3030 Professional, neu, DM
750,-, ☎ 06447/6904 abends

Ball M 50 VHG Cockpit, DM 500,-, ☎
06447/6904 abends

Funkgerät Standard C 508, 160 gr.,
Reichw. 30 km Duobander, DM 350,-, ☎
06659/1455

Afro Cumulus 1, VB DM 450,-, ☎
0241/155649

Flytec Vario 3005, DM 400,-, ☎
08034/1430 o. 9526

2 Funkgeräte Eurocom E 10, Bräu-
niger, VB DM 300,-/Stück, ☎ 02841/
22656 o. 28598

Bräuniger Alto Vario Basis SP, Bj. 95,
DM 330,-, ☎ 06031/92844

Gesucht

ZX large, ☎ 07562/93077

ZX large, ☎ 07562/3866 (d) o.
1789 ab 18.00 h

Alter Hochleister für Versuche,
☎ 0214/68836

Gleitsegel (DHW2) ab Bj. 1994 ge-
sucht, 75-95 kg, Gurtzeug m. Prot., Ret-
tung, Vario, mono o. kompl. Angebot,
Probeflug Bedingung, ☎ 06249/4792
17.00-20.00 h

Ausrangierter Gleitschirm für Deko-
Zwecke, möglichst günstig, ☎ 0043/
6245-84044

Cloud III, auch ohne Check oder defekt,
☎ 06201/63372

Schlepssensor S3 Bräuniger für Gleit-
schirm, ☎ 04106/3483

ICOM A3E o. A22E, ☎ 07351/28586

Vario Bräuniger AV Competition (Baro-
graph), m. Kabel, Software-Windows, bis
DM 600,-, ☎ 06825/8784 ab 20.00 h

Flytec Vario, ☎ 07175/4101

Gleitschirmflieger sucht Gleichgesin-
nte, Raum Ffm, Wiesbaden, Taurus, Mainz
zwecks Fahrgemeinschaft in die Alpen,
☎ 06192/22927

Persönliche Flugführung über die Dra-
chen Laminar 13, RamAir 146 und Milan
Racer im Winden-u. Ul-Schlepp gesucht,
☎ 04104/80240, rufe zurück!

Suche Mitfahrer für günstigen Skilurlaub
mit GS-Fliegen in Frankreich, 13-27.12.
oder im Januar 98, Kosten ca. DM 380,-
/Woche, ☎ 0228/327656(p) o. 940-
1242 (d)

Suche Partner für GS-Tandembildung
1998; Wer hat Interesse, Zeit, Flüge u.
Material zu teilen? ☎ 07422/23355
(Wolfgang)

Gestohlen

Nice, Frankreich, 08.10.1997, UP Visi-
on I, Nr. 2104-3-520018 B,
violett/weiß, incl. Zubehör gestohlen,
Hinweise an Bert Besseling, De Gekroon-
de El 65, 3824 DC Amersfoort, NL

Zillertal, Mayrhofen, 10.08.1997, No-
va Axon 24 (5/97), hellblau, Supair Pro-
feel 2-Gurtzeug, Seiten-u. Rückenairbag
(grün), R-Geiät, Bräuniger Competition
GPS, Flugfunkgerät Ditel FSG5 (gelb),
Alanko EC10-Funkgerät, auffällig lackierter
Netzer-Integralhelm m. Flugschule Göp-
pingen-Airbrush-Motiv, Gesamtwert ca.
DM 12.000,-; Hinweise an Klaus Ischik,
☎ 07164/12021

Frankreich, Lyon, 25.08.1997, Cam-
pingbus mit folgendem Inhalt gestohlen:
Reflex CS, Thalhofer, Kennz. D-NERO,
weiß/neongelb, Seriennr. 560; Quattro S
piccolo, Firebird, Kennz. D-NGBU,
weiß/pink, Seriennr. 027, Pucksack
grau, Enden lila; 2 Pinguin-Gurtzeuge, ne-
on-gelb, Charly-Rettungssystem, roter Rö-
mer-Integralhelm. Name, Blutgruppe u.
Aufklebern, Flieger-Overall orange, ICOM
Handfunkgerät, schwarze Handschuhe,
Bräuniger Alto Vario LCD VI Nr.
1191/0527 m. Speedsensor, alle Teile
im Pucksack mit einer „Blume“ bemalt;
weißer Helm, Kivi Evolution Integral, ro-
ter Overall m. blauen Reißverschl., blaue
Handschuhe, Drachennäher, Windsack,
Werkzeugkasten mit Drachen-Ersatztei-
len, Fliegertiefel, Hinweise an Johannes
Bäumel, ☎/Fax: 0731/6021550

Prag, 12/13.08.1997, Typ A4, Flight
Design, orange/grün, Pucksack
gelb/blau, Römer-Helm, Hinweise an
Jörg Rohleder, u. 1. Maja 19a / 12,
65404 Zielona Gora, Polen

Titisee-Neustadt, 30.08.1997,
Wills-Wing Falcon 195, Bj. 4/96, aus Ga-
rage gestohlen, Werk-Nr. 25528,
gelb/weiß, Bügel f. GS-Gurtzeug m. Wid-
mung, f. Hinweise Belohnung, ☎
07651/2231 ab 20.00 h

Bassano, 31.10.97, aus VW-Bus, 2
HG-Gurtzeuge (Prieler lila gemustert und
Sting violett dunkelgrau, 2 Rettungsgg.
(Charly), 2 Varios (Bräuniger + Flytec), 2
Fotoapparate (Olympus), 1 Siemens S3
Handy, 2 Winglets für Airvave Klassik, 2
Helme (Nocai epic silber, Icaro weiß),
Hinweise bitte an Tel. 08021/9477 oder
08022/967533 (Regina)

Gefunden

Fotoapparat am 23.07.1997 in Co-
stelluccio / Italien, ☎ 0177/2244956
(Anrufbeantworter)

Anzeige

1.800 m
EMBERGERALM
580 m

FLIEGERCAMP

GREIFENBURG AM SEE

Camping · Appartements · Zimmer · Restaurant · Cafe
Disco · Badesee und Landeplatz · Kinder-Spielplatz

FLIEGEN = FAMILIE + URLAUB

Hervorragende Flug- und Urlaubsbedingungen für Groß und Klein!

Shuttledienst	Abenteuer-Programme:
Service-Werkstatt-Check	Go-Kart-Rennen, Rafting, Canyoning
Streckenflugkurse	Reiten, Mountainbike, Wandern
Flugschule	Kinder-Erlebnispark, Surfen ...
Rückholddienst	Tandemflüge

Spezialangebote für Flugschulen, Clubs und Gruppen!

Prospekt anfordern: Fliegercamp Oberes Drautal
A-9761 Greifenburg, Tel. +43-4712-8666, Fax +4
Besuchen Sie uns im Internet:
<http://www.theinternetcorp.com/fliegercamp>
e-mail: fliegercamp@netway.at

URLAUB
DEN MAN NICHT
VERGISST!

Clubmeisterschaft bei STRATOS

Die Allgäuer Gleitschirmflieger ermittelten an ihrem Hausberg, dem Breitenberg im Allgäu, ihren Clubbesten. Im Rahmen eines Fliegerfestes wurde mit dem befreundeten Club aus Marktoberndorf, den Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmfliegern, ein Vergleichs-fliegen durchgeführt.

Die Aufgaben hatte Sportwart H.-D. Müller hervorragend ausgearbeitet und vorbereitet, und es sollten 6 Bojen mit Buchstaben erkannt werden und anschließend ein Kreis von 1 m Durchmesser getroffen werden. Insgesamt 32 Piloten traten an, wobei der mitgliedstärkere Verein aus Marktoberndorf mit 5 Mannschaften anwesend war. Max



Krönauer, Reinhard Hagspiel, Markus Schropp und Rudi Bülter erflogen den begehrten Wanderpokal. Die mit 3 Mannschaften vertretenen STRATOSJANER belegten die Plätze 2 und 3. Sie bekundeten aber, den Pokal im nächsten Jahr wieder in ihrem Clublokal aufstellen zu wollen.

Den 1. Platz und somit den Rang des Clubmeisters für 1997 errang Matthew Whittall mit 900 Punkten und zeigte seinen Mitfliegern, daß die Whittalls (sein Bruder Robby Whittall ist Ehrenmitglied bei STRATOS) beim Fliegen immer vorne dabei sind.

Den 2. Platz belegte Matthias Zweng. Punktgleich war das einzige Mädels bei der Meisterschaft, Sonja Sattelberger, die aber auf Grund des Zeitunterschiedes auf Platz 3 landete.

STRATOS Pfront'ner Gleitschirmflieger
Hans-Peter Hofmann

Änderung der Vorstandschaft im DHC Heidenheim

Die Adresse sowie der Vorstand hat sich geändert. Sie lautet nun:

1. Vorstand, Thomas Baudisch, Donauschwabenstr. 15/3,
89537 Giengen, Tel. und Fax 07322/23808

DHC Heidenheim
Thomas Baudisch

Bumerang Thermik

Am Mittwoch, 10. Sept. 1997, ist Manfred Baumgartner aus Nehren ein spektakulärer Wurf eines Bumerangs gelungen. Der Bumerang setzte nicht auf der Erde auf, sondern fing an langsam aber stetig zu steigen. Dabei rotierte er weiter um seine eigene Achse. Fortwährend steigend - 50 m - 100 m - 200 m - 400 m versetzte ihn der leichte Nordwind in Richtung Mössingen. Manfred folgte ihm über die Wiesen und Felder. Ein Milan attackierte den Bumerang mehrfach. Er sah in diesem Flugobjekt offenbar einen ungebetenen Eindringling in sein Revier.

Nach etwa 700 m Verfolgung konnte der weiterhin gleichmäßig rotierende Bumerang nur noch ganz klein ausgemacht werden, bevor er weiter steigend aus dem Blickfeld entschwand.

Der Bumerang war jetzt schon 18 Minuten in der Luft und ein Ende war nicht abzusehen. Dabei liegt der Weltrekord für Langzeitbumerangflüge bei 10 Minuten.

Eine sich vom Boden ablösende Thermikblase hatte den Bumerang mit sich in die Höhe genommen, vermutlich bis zur Inversionsschicht in 2000 - 3000m Höhe.

Seinen rekordverdächtigen Bumerang ist Manfred Baumgartner allerdings los. Er war nicht mehr auffindbar.

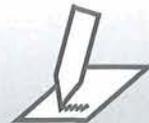
Alexander Goldschmitt

11 Jahre Innsbrucker Gleitschirmfliegerverein

Am 16. September 1986 gründeten einige Pioniere und Idealisten in dieser Sportart den Innsbrucker Gleitschirmfliegerverein und setzten damit den Grundstock für den heutigen IGV mit einem Mitgliederstand von 254 Aktiven aus dem Großraum Innsbruck-Tirol.

Die Fluggebiete Patscherkofel und die Nordkette für die der Innsbrucker Gleitschirmfliegerverein verantwortlich zeichnet, sind sehr sensibel, sie verlangen eine strenge Einhaltung der Flugsicherheit und Vorschriften, da sie in der Flugsicherungszone vom Flughafen Innsbruck-CTR liegen.

Innsbrucker Gleitschirmfliegerverein
Franz Schwaiger



Fliegen in Sachsen

Im Juni trafen wir uns zur Gründungsversammlung des Vereins der »Gleitschirm- und Drachenflieger Ostrau.V.« Folgendes Wahlergebnis haben wir dabei erzielt: 1. Vorstand: Henry Hänsel; 2. Vorstand: Franz Wenig; Flugsicherheitsbeauftragter: André Genäuß; Schatzmeister: Rolf Witte; Schriftführer: Marion Kirsch; Zeugwart: Jürgen Hänsel; Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit: Micha Dörwald.

Über 20 Mitglieder und zahlreiche Flugschüler nutzen, vorwiegend an Wochenenden, unseren »Kirschberg« bei Döbeln (Übungshang) sowie unser Schleppgelände »Spitzer Kalkofen« bei Ostrau/Zschochau.

Die erste Anschaffung des Vereins: eine Kochwinde. Sie funktioniert! An der Doppelwinde, die auf einer Schleppstrecke von bis zu 1.000 m eingesetzt wird, hatten wir schon viel Spaß. Sogar ein neues Startkommando (inoffiziell) ist entstanden - »un nu nuff«. Ein paar kleine Thermikwolken und am Übungshang optimaler Wind (Süd) haben einige von uns, die mitunter weniger als ein Jahr fliegen, die ersten längeren Flüge eingebracht.

Auch unseren ersten offiziellen »Auftritt« haben wir schon hinter uns: zur 800-Jahr-Feier in Rittmitz. Zahlreiche Anwohner nutzten die Chance und haben sich als »Doppel-pack« ihr Dorf aus der Luft angesehen.

Vorgenommen haben wir uns, bei jedem fliegbaren Wetter in die Luft zu gehen, und mit Unterstützung der Flugschule Berchtesgaden, die Ausbildung für den L-, A-, B- und Windschleppschein, sowohl für Gleitschirm- als auch für Drachenfliegerpiloten, zu ermöglichen.

Geselliges Zusammensein wird bei uns groß geschrieben. Dazu treffen wir uns u.a. jeden 1. Samstag im Monat um 19.30 Uhr im Hofgut Beutig bei Fam. Sander (Nähe Ostrau) zum Pilotentreff. Interessierte Fliegerfreunde (aktive und passive) sind jederzeit willkommen. Auskünfte erteilt unser 1. Vorstand Henry Hänsel, Tel.: 037324/21641 bzw. 50441.

Gleitschirm- und Drachenflieger Ostrau
Marion Kirsch

Flieger können auch Fußballspielen

Der Delta Club Ith zeigt, daß man nicht nur Fliegen kann, sondern auch gut Fußball spielt. An diesem Wochenende veranstaltete der Sportverein Dielmissen ein Fußballmatch unter allen Vereinen im

Ort, wobei sich unser Fliegerclub in der ersten Ausscheidungsrunde hervorragend auf den ersten Platz spielte. In den Endspielen setzte der DCI seine Geheimwaffe ein: unsere

Gleitschirmfliegerinnen Anja, Tina, Jutta und Heiderun, die den anderen Fußballspielern kräftig einheizten oder auch gut ablenkten, damit unsere Stürmer freie Bahn hatten. So konnte man sich auf einen guten vierten Platz setzen.

Wir suchen noch neue Mitglieder für unseren Verein. Wir bieten für Drachen- und Gleitschirmfliegern tolle Gelände für fast alle Windrichtungen und alternativ Windschlepp.

Kontaktadresse: Manfred Laskowski Tel. 05534/858 oder Michael Geppert Tel. 05554/1988 und 0171-7572005

Delta Club Ith Dielmissen



Sand im Schirm

Nach schönen Flügen im Herbst und Winter am Mittelmeer, Spanien oder den Azoren hat man in der Regel, außer schönen Erinnerungen, auch eine Menge Sand im Schirm mit nach Hause gebracht. In unserem Verein haben wir dazu einfache, effektive und schirmschonende Methoden entwickelt. Dazu benötigt man einen 20er Wind und einen Überhang bzw. Landeplatz. Der Gleitschirm wird mit der Eintrittskante zum Piloten und dem Obersegel nach unten ausgelegt und an den Steuerleinen oder an den D-Tragegurten »rückwärts aufgezogen«. Der Sand fällt heraus, wenn der Schirm mehrfach bis zu 60 Grad hochgezogen wird. Einziges Problem: Viele lieb und nett gemeinte Ratschläge und Unterweisungen von anderen Fliegern zum Thema: »Wie lege ich meinen Gleitschirm aus, damit ich erfolgreich rückwärts starten kann?«

1. PC Schwaben
Werner Nagler

Pokalfliegen des OHC an der Winde

Mit dem Schlachtruf »Jetzt hauen wir den Wettergott aber in die Pfanne« rief die Vorstanderschaft des OHC, nach zwei vergeblichen Anläufen, seine Mitglieder zum Windencup nach Sachsenbrunn.

Bereits am Samstag früh war ein kleines Völkchen von Gleitschirmfliegern am Schleppland Sachsenbrunn eingetroffen - alle optimistisch, daß gute Flüge erzielt werden können. Da der Windencup des OHC kein vereinsinterner Wettbewerb ist, sind auch Gleitschirmpiloten aus den Vereinen Bamberg, Tettau und Hildburghausen eingeladen. An einem 1.200 m langen Stahlseil wurden die Gleitschirmpiloten bis zu einer Ausklinkhöhe von ca. 300 m über Grund geschleppt. Nachdem sich die Piloten vom Seil getrennt hatten, galt es sich in der Thermik solange wie möglich in der Luft zu halten, da jede Flugsekunde einen Punkt einbrachte. Anschließend mußte präzise im ausgelegten Zielkreis gelandet werden, denn dies brachte weitere Punkte. Jeder der 31 Piloten konnte drei Wertungsflüge durchführen, wobei die besten zwei in die Wertung kamen. Die ausgezeichnete Thermik, vor allem am Sonntag, gewährte Flüge bis an die Wolkengrenze in einer Höhe von 1.600 m. Auch den Zuschauern bot sich ein großartiges Bild, da oft bis zu 10 Gleitsegel in der Thermik kreisten.

Am Ende hatte Stefan Leibold, mit einer Flugzeit von 4 Stunden, die Nase vorn. Er gewann einen gestifteten Pokal. Auf Platz 2 landete Bernd Leuthäuser vor Rainer Menzel.

Die Damenwertung konnte Yvonne Oldani vor Dagmar Laakmann für sich entscheiden. In der Mannschaftswertung nutzte der OHC seinen Heimvorteil und gewann vor dem »Gleitschirmverein Rennsteig« und den »Flying Toasters Hildburghausen«.

Außerdem erhielten die Erstplatzierten wertvolle Sachpreise, die von der »FLUGSCHULE -BRODBECK-Bamberg«, dem Sportgeschäft »BIKE ME« und Bertram Greulich gestiftet wurden.

Oberfränkischer Hängegleiterverein Coburg
Rüdiger Hop

Vorstandswechsel und Namensänderung

In diesem Frühjahr wurden zwei Mitgliederversammlungen des DDCS (Deutscher Drachenflieger Club Stuttgart) abgehalten. Dabei ergab sich ein Wechsel der Vorstanderschaft und eine Namensänderung.

Der bisherige Vorstand Dr. Reinhart Wolfer stand nach über 20 Jahren Vereinstätigkeit nicht mehr zur Verfügung. Auf der Verbands- als auch auf der Vereinsebene hat Reinhart Wolfer Maßgebendes geleistet und ist für die gesunde Entwicklung des Vereins verantwortlich. Auch auf diesem Wege wollen wir Dr. Reinhart Wolfer für sein Engagement und

den langjährigen Einsatz im Verein danken.

Neuer Erster Vorsitzender ist Paul Rau, zu seinem Stellvertreter wurde Hubert Leitz gewählt.

Die zweite ordentlich einberufene Mitgliederversammlung hatte eine Satzungsänderung zur Folge, in der unter anderem der Vereinsname geändert wurde. Bisher hatte der Deutsche Drachenflieger Club Stuttgart e.V. seinen Sitz in Stuttgart. Das Fluggelände ist nun aber der Hohe Neuffen. Ein erster Schritt, sich stärker in das örtliche Vereinsleben zu integrieren und dadurch mehr Akzeptanz zu gewinnen, ist die Änderung des Namens und des Sitzes. Somit heißen wir jetzt Drachenfliegerclub Hoheneuffen e.V. mit Sitz in Neuffen.

Nach wie vor sind Gastpiloten willkommen. Infos über das Fliegen am Neuffen sind dem neuen Schaukasten am Parkplatz zu entnehmen.

Drachenfliegerclub Hoheneuffen
Thomas Kuhn

Mitteldeutscher Streckenflugpokal

23 Drachen- und 2 Gleitschirmflieger ließen es sich nicht nehmen, trotz der schlechten Wetterprognose mit dabei zu sein.

Der Optimismus der schon am Freitag angereisten Piloten wurde dann auch belohnt. Wie erhofft, kam gegen Mittag der Wetterumschwung mit einem Thermikfenster von ca. 2 Stunden.

So war der Freitag der erste und auch der wichtigste Wertungstag. Sonnabend und Sonntag waren ebenfalls sehr schöne Flugtage mit sengender Hitze für alle. Aber die vorgelegten 54 km von Jörg Barten auf Zephir (1. MGDV) konnten nicht mehr überboten werden. Zeitgleich schaffte Uwe Bertge auf GS-Xyon 26 (1. MGDV) 34 km.

Hunderte von Besuchern machten an diesen Tagen unseren Austragungsort Loburg zu ihrem Ausflugsziel. Viele nutzten die Mitflugmöglichkeiten in Motormaschinen unserer befreundeten Fliegerclubs Burg und Schönebeck. Schwerstarbeit leistete auch Andreas, unser GS-Tandempilot.

Rundherum waren es drei gelungene Tage mit Fliegen und gemütlichem Beisammensein. Allen Piloten, die dabei waren, ein herzliches Dankeschön.

1. Mitteldeutscher Gleitschirm- und Drachenfliegerverein
Wolfgang Mathews





Clubmeisterschaft 1997

Insgesamt 24 Teilnehmer meldeten sich zum Briefing der Clubmeisterschaft des PCS in Andelsbuch. Auch in diesem Jahr waren die Wettbewerbsdurchgänge so gestaltet, daß Flieger aller Leistungsklassen teilnehmen konnten. Insbesondere sicheres Landen wurde gut bewertet. An zwei Tagen wurden vier Durchgänge geflogen, so daß es zu einer fairen Entscheidung kam. Zum dritten Mal in der Geschichte des 1. PCS wurde Hans Paul Bitzer Vereinsmeister und gewann damit den Wanderpokal. Den zweiten Platz belegte sein Bruder Alfred. Den dritten Platz erflieg der Vorjahressieger Lorenz Datz. Clubmeisterin wurde zum zweiten Mal Beate Schlaps. Die Sieger erhielten wertvolle Preise, großzügig gestiftet von den Firmen UP-Sport, Turnpoint, AIREA und Bräuniger.

1. Parafly-Club-Schwaben
Wolfgang von Brunn

Neues »Flugsportzentrum Haller am Haldensee«

Nach lang andauernden Bemühungen wurde am Haldensee/Nesselwängle im Tannheimer Tal das neue Flugsportzentrum Haldensee genehmigt.

Die Initiative dafür ging unter anderem von dem Pfrontner Gleitschirmfliegerverein STRATOS aus, der auch als Erster einen internen Vereinssicherheitsflugtag zur Überprüfung der bei früheren Sicherheitstrainings erworbenen Kenntnisse in diesem neuen, landschaftlich so herrlich gelegenen Fluggebiet durchführen konnten.

Unterstützt von den beiden maßgebenden Initiatoren Peter Zotz, Wirt der Laterndl Alm am Haldensee und Bernhard Dobler, Chef der Flugschule AIRsport TIROL, wurden bei ausgezeichneten Wetterbedingungen herrliche zwei Tage mit ergiebigen Flügen und kameradschaftlicher Kurzweil verbracht. Angenehm war auch die Tatsache, daß die nichtfliegenden Pilotenfrauen, Kinder und Enkel am nahen Haldensee Spiel-, Sonnen-, und Badefreuden in unmittelbarer Nähe des Landeplatzes genießen konnten.

Zahlreiche Feriengäste am Haldensee verfolgten begeistert das bunte Treiben der Gleitschirmflieger und stellten auch am Landeplatz den Piloten viele interessierte Fragen im Zusammenhang mit dieser schönen, umweltfreundlichen und inzwischen sicheren Sportart, die diese gerne beantworteten.

An dieser Stelle noch einmal großen Dank an alle Behörden, insbesondere den Verantwortlichen in Nesselwängle, daß sie dieses Flugsportzentrum ermöglicht haben.

STRATOS Pfront'ner Gleitschirmflieger
Dieter Ulshöfer

Zweites Windenfestival

Hauptprogrammpunkt des zweiten Windenfestivals des Gleitschirmverein Rennsteig war der »Rennsteig-Cup«, zu dem alle benachbarten Gleitschirmvereine eingeladen worden waren. Jeder der 30 Teilnehmer durfte 3 Wertungsflüge machen, von denen die zwei besten gewertet wurden. Ziel des Wettkampfes war es, nach dem Ausklinken von dem Windenschleppseil so lang wie möglich in der Luft zu bleiben und bei der Landung einen Zielkreis von 30 Metern Durchmesser oder genau den Mittelpunkt des Zielkreises zu treffen.

Da an diesem Wochenende wegen der fehlenden Thermik nur Flüge von wenigen Minuten möglich waren, konzentrierten sich die Piloten auf die genaue Punktlandung. Dies gelang besonders den Piloten des OHC Coburg Bertram Greulich, Jürgen Zöller und Gerald Brochloss, die sich somit die ersten drei Plätze in der Herrenwertung sicherten. In der Damenwertung erzielte Ute Behr vom Nürnberger Gleitschirmclub den ersten Platz und Dagmar Laackmann vom Gleitschirmverein Rennsteig e.V. aus Tettau den zweiten Platz. Den Mannschaftspokal nahmen ebenfalls die Coburger mit nach Hause.

Mit dem unermüdlichen Einsatz der Rennsteig-Winde sowie der Winde der Hofer Schleppgemeinschaft war an beiden Tagen ein reibungsloser Schleppbetrieb möglich. Auch hatten Fluginteressierte die Möglichkeit, Tandemflüge mit den beiden Piloten Hans-Jürgen Rebhan und Walter Dressel des Gleitschirmverein Rennsteig e. V., zu machen.

Gleitschirmverein Rennsteig
Dagmar Laackmann

Vorsicht Landeplatz Monte Baldo

Das Fluggebiet Monte Baldo ist seit Ende Mai mit Vorsicht zu genießen, denn der Landeplatz von Navene ist polizeilich gesperrt.

Sollte es dennoch jemand wagen, muß er mit empfindlicher Strafe oder mit sehr massivem Verhalten der Parkplatzwächter rechnen, wie im DHV-Info 92 geschildert wurde. Ich war jedoch sehr verwundert daß die Piloten überhaupt geflogen sind, obwohl an der Tal-, Mittel- und Endstation durch große Plakate das Landen in Navene verboten ist. Der neue Landeplatz befindet sich nun in Malcesine neben dem Hotel Europa, ca. 300 m von der Monte Baldo-Bahn entfernt.

Bei einer Größe von 25 x 25 Meter eignet sich der Landeplatz nur für geübte Piloten. Bei starkem Wind (Ora) kann man fast mit einer Wasserlandung rechnen. Informationen erhält man vor Ort bei Claudio in der Rosa Bar, Piazza Bocchera; I-37018 Malcesine, Tel. (0)457401657.

Erich Schneck

DHV-Info Nr. 92, »Fragen an Hannes Weininger«

Testberichte

Der Artikel ist gut und aufschlußreich, bloß hilft er im Detail nicht weiter; wenn ein paar Seiten zuvor in den Testberichten (und auch in den nicht verkürzten Originaltestberichten) als Drehgeschwindigkeit laufend »durchschnittlich« steht (oder durchschnittlich mit Verlangsamung), aber in den auf Seite 55 abgedruckten Testanforderungen für seitliches Einklappen die Qualität »durchschnittlich« überhaupt nicht erscheint.

Bodo Bückle

Anmerkung der Redaktion:

Die Bewertungskriterien in den Bauvorschriften für die Drehgeschwindigkeit beim seitlichen Einklappen sprechen von »langsam«, »mäßig schnell« und »schnell«. In den veröffentlichten Testberichten wird aus organisatorischen und redaktionellen Gründen daraus »gering«, »durchschnittlich« und »hoch«.

In den mit Österreich abgestimmten und in Brüssel notifizierten Bauvorschriften sind mehrere dreistufige Bewertungen mit verschiedenen Ausdrücken wie »gering«, »langsam«, »einfach« usw. Alle diese unterschiedlichen dreistufigen Ausdrücke wurden vereinheitlicht und lauten jetzt »gering«, »durchschnittlich« und »hoch«. Dies erleichtert das Verständnis und das Übersetzen.

Die Änderung der Bauvorschriften wird aber frühestens im nächsten Jahr erfolgen können, da vom Bundesverkehrsministerium immer mehrere Änderungen zusammengefaßt und zur Notifizierung in Brüssel vorgelegt werden.

Superflüge Berliner Drachenflieger

Es hat sich mittlerweile herumgesprochen: Die Mark Brandenburg, Heimat Otto Lillienthals, bietet Thermikpiloten beste Flugbedingungen! Während in Segelfliegerkreisen diese Erfahrung schon als alter Hut gilt, gelangen Drachenflieger etwas langsamer zu der Erkenntnis.

Unter der zweiwöchigen Hochdruckperiode Anfang August haben Berliner Spitzenpiloten allerdings gezeigt, was hierzulande im Flachland-Drachenflug möglich ist: Mit ihrem turmlosen Laminar ST und Topless starteten Andreas Becker und Lukas Bader am 11.08. vom Flugplatz »Altes Lager« (bei Jüterbog) aus der Winde zu einem 211 km-Zielflug nach Celle. Während Andreas den Startpunkt wegen Absaufgefahr leider nicht korrekt fotografieren konnte und deshalb eine freie Strecke wählen mußte, gelang Lukas die vollständige Zielflugdokumentation. Über den hohen Fläming und die Colbitz-Letzlinger-Heide erreichten beide in 4 Stunden ihren Zielflugplatz, wo Lukas programmgemäß landete, während Andreas in der Abendthermik noch 33 km weiter bis Soltau segelte. Unterwegs betrug ihre Flughöhe bis zu 2.400 Meter.

Diese Drachenflüge (211 km Zielflug und 244 km freie Strecke) reihen sich ein in weitere große Streckenleistungen, die während der letzten Wochen von Berlinern und einem Hamburger in Brandenburg geschafft wurden. So z.B. Zielflüge von 115, 122 und 130 km, freie Strecken von 128, 142, 173 und 192 km sowie FAI-Dreiecke von 106 und 108 km.

Kann es in der nächsten Saison weitere Leistungssteigerungen der norddeutschen Drachenflieger geben? Man darf gespannt sein!

Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin
(Claus Gerhard)

Anzeige

FUNKTIONS-UNTERWÄSCHE IST TEUER !!! NEIN

Wäsche, Socken, Sportbandagen, Wärmepacks und vieles andere
Wir beweisen, QUALITÄT muß nicht teuer sein!!!

NEU: Skipflegemittel, Waxe und Rennsportzubehör (Helme, Schützer etc)

GANZ NEU: Das große REGATTA Outdoor-Bekleidungsprogramm,
Rucksäcke, Schlafsäcke, Zelte

Gleich Bestellkataloge anfordern:



Produkte zum Wohlfühlen
Vertriebs GmbH

QUADRANT

Postfach 1131 - 82372 PENZBERG
Tel. 08856/91720 Fax 08856/91788
e-mail: info@quadrant.de



Zusammenarbeit in der Sport- und Imageförderung (DHV Info 90, Seite 6+73)

Imagebroschüre

Der Gleitsegelclub Weser »Die Thermikmöven«, in der Nähe von Bremen mit seinem Fluggelände beheimatet, geht seit Jahren den bewußt konsequenten Weg einer Sport- und Imageförderung. Dies reicht von der Teilnahme an den Flugschauen (»Tag der offenen Tür«) benachbarter Motor-, Drachen- und Segelflugvereine über Flugpräsentationen bei Stadtfesten und Sportfesten großer Einkaufszentren in Norddeutschland bis hin zu Preisausschreiben für den Gewinn von Tandemflügen. Ziel ist es, eben nicht nur Flugkameraden benachbarter Flugsportarten vom Gleitschirmfliegen zu begeistern, sondern im wesentlichen unsere »Fußgänger«. Die Sympathie und die Lobby wächst. Die neueste Maßnahme umfaßt die Erstellung eines Werbefolders (Titel: Ein Kribbeln im Bauch, daß man nie mehr vergißt), in dem 21 (!) Flugsportvereine (Gleitschirm, Drachen Motor, Segelflug, Ballon, Fallschirm, Ultra-Leicht, Modell) aus unserer Umgebung unter Federführung des Bremer DAeC vereint sind. Die Flugsportarten werden geschickterweise nicht aus der Sicht eines Fliegers, sondern aus der eines Laien vorgestellt, der in emotionaler Wortwahl die jeweiligen Eindrücke sprachlich elegant verarbeitet. Höhepunkt ist die gefaltete Gebietskarte, in der alle Fluggelände/Flugplätze mit Kontaktadresse eingezeichnet sind. Wir meinen, daß dies ein sehr schönes Beispiel für eine kameradschaftliche Zusammenarbeit zwischen uns Fliegern ist. Mit diesen Zeilen möchten wir anregen, ruhig einmal mit anderen Flugkameraden solche gemeinsamen Projekte zur Sport- und Imageförderung zu betreiben. Eine »politische« bzw. »behördliche« Lobby mag sogar zusätzlich daraus erwachsen. Wie sagte einmal ein weiser Mann: Geh in die Welt und sprich mit jedem...

(http://www.iat.hs-bremen.de/gsc_weser)

Gleitsegelclub Weser
Dirk Aue

Anm.d.Redaktion: Der DHV produziert zur Zeit ebenfalls einen Informationsfolder über das Gleitschirm- und Drachenfliegen. Die Verteilung ist bundesweit durch die Clubs, Fremdenverkehrsämter, Seilbahnen und auf Freizeitmessen geplant.

9. Hüttener Gleitschirmfliegen

Am 28.9.97 fand bei bestem Flugwetter das 9. Hüttener Gleitschirmpokalfliegen statt. 38 Pilotinnen und Piloten stellten sich der Aufgabe des Zeit- und Landewettbewerbes. Im Gesamtklassement waren 6 und bei den Damen 3 Pokale zu gewinnen. Es mußten 2 Flüge mit der längstmöglichen Flugzeit und so genau wie möglich eine Punktlandung absolviert werden.

Der erfahrene Pilot Heinz Walk (Ventus) konnte sich den Gesamtsieg vor Titelverteidiger Thomas Ganter (Ventus) sichern, 3. Erwin Schwarz (Aerologic), 4. Benno Frank (Ventus), 5. Rolf Mangold (Aerologic), 6. Horst Kiem (Xyon). Besonders erwähnenswert war die Leistung von Benno Frank, der sich im 2. Durchgang, mit einem herausragenden Flug und einer Punktlandung von Platz 19 auf Platz 4 vorschob.

Bei den Damen siegte Tina Schwer (Aspect). Die mit 14 Jahren jüngste lizenzierte Pilotin in Deutschland, setzte sich gegen die gesamte Damenkonkurrenz durch und belegte auch im Gesamtklassement einen hervorragenden 8. Platz, 2. Renate Baier, 3. Gabi Schwarz.

Einen besonderen Dank gilt dem SSV-Hütten und der Flugschule Ulm. Diese sorgte für die Durchführung des Wettbewerbs und die Pokale, der SSV Hütten übernahm die Bewirtung der Veranstaltung.

Im nächsten Jahr wird das Pokalfliegen sicherlich noch größer und attraktiver, da dann das 10-jährige Jubiläum ansteht.

Hüttener Gleitschirmflieger
Heinz Schwer

Neue Mitglieder für den DFC Trier

In den vergangenen Jahren stieg die Zahl der Mitglieder des DFC Triers so stark an, daß sich der damalige Vorstand gezwungen sah, eine Eintrittsperre zu verhängen, um die Überfüllung unserer Gelände zu bremsen.

Es hat sich jedoch gezeigt, daß so lediglich die Zahl der Gäste auf unserem Gelände stark gestiegen, gleichzeitig die Zahl der aktiven Mitglieder gesunken ist. Daher möchten wir unsere Gäste ermuntern, sich als Mitglieder in unserem Verein zu melden.

Wer Interesse an einer Mitgliedschaft im DFC-Trier hat, schreibe bitte an Barbara Herrres, Hauptstr. 91 e, 54340 Klüsserath, Fax: 06507/993031.

Drachenfliegerclub Trier
Axel Kalenborn



Tag der offenen Tür

Seit Jahren wünscht sich unser Club einen Nordstartplatz und ein Windenschlepp-Gelände, die wir aufgrund der scharfen »grünen Gegenwinde« bei den Vorgesprächen bisher nicht realisieren konnten. Um in der Öffentlichkeit mehr Aufmerksamkeit zu bekommen und vor allen Dingen um unseren umweltfreundlichen Sport auch einer großen Öffentlichkeit nahe zu bringen, entschloß sich der DELTA-CLUB WIEHENGEBIRGE zu einem Tag der »offenen Tür«. Unter dem Motto »Einfach mal abheben« hatte unser Verein zu diesem Aktionstag eingeladen. Der Rundfunk, die Presse und sogar das Fernsehen haben im Vorfeld für unsere Aktion geworben. Mit großer Erwartung, aber auch mit gehöriger Angst haben wir diesem Tag entgegen gesehen. Würde alles klappen, wie viele Zuschauer würden kommen und finden sie das gebotene Programm interessant? Mit unseren kühnen Erwartungen lagen wir voll daneben: Sie wurden weit übertroffen! 5.000 - 7.000 Zuschauer besuchten uns

und nahmen das Angebot unseres Veranstaltungsmottos an: Sie ließen sich samt Drachen an einem Kran hochziehen und spürten durch den überaus engagierten Kranfahrer »Thermik« und auch »Turbulenzen«. Oder sie probierten einen Laufstart auf einer extra dafür gebauten Rampe und flogen mit dem Drachen an einem Schrägseil hängend ca. 40 m weit. Wem das noch nicht genügte, konnte Doppelsitzerflüge mit ULs buchen. Ständig wurden Winden- und UL-Schlepps vorgeführt bei gleichzeitigem Flugbetrieb von unserer Rampe. Ein Nervenjob für unsere Flugleiter. Der ganz kleine Fliegernachwuchs hob mittels Hüpfburg oder Kinderkarussell ab.

71 engagierte Helfer waren nötig für einen reibungslosen Ablauf dieses Tages und um die Zuschauer mit Essen und Trinken zu bewirten. Obwohl wir diesen Tag nur zur Image-Pflege planten und auch ein finanzielles Minus einkalkulierten, konnte unser Kassenwart am Ende sogar ein Plus vermelden. Dieses Plus verdanken wir auch unseren backenden Frauen, die ihre liebevoll zubereiteten 41 Torten und Kuchen mit ca. 560 Stück verkauften. (Negativ an diesem Tag war nur, daß die »rücksichtslosen« Zuschauer die Kuchen so schnell »niedermachten« und uns damit nicht die geringste Chance des Probierens ließen).

Am Ende des Tages waren wir alle erschöpft und mit den Nerven am Ende. „Einmal und nie wieder“ stellten wir vom Organisationskomitee fest. Von wegen! „Es hat doch auch Spaß gemacht!“ war die allgemeine Einstellung. Also nächstes Jahr wieder?

Delta Club Wiehengebirge
Peter Bork

Jubiläumsfest

Anlässlich seines 70. Geburtstages hatte Alfred Geiß zu einem großen Fest auf dem Segelflugplatz in Pohlheim eingeladen. Gleichzeitig konnten die zahlreich ange-reisten Gäste sein Jubiläum, 55 Jahre Segelflug und 20 Jahre Drachenflug, feiern. Alfred Geiß ist einer der aktivsten Piloten von den Drachenfliegern Pohlheim und den jüngeren Vereinskameraden ein großes Vorbild.

Wer mehr über unseren Verein wissen möchte, kann sich im Internet unter <http://www.hochtaunus.net/vereine/pdf> informieren.

Taunus Drachenflieger
Hartmut Lehr





Tolle Flachlandflüge

Herausragende Leistungen erflogen die Gleitschirmflieger der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn.

In der Zeit vom 06.08. bis 12.08. wurden über 1.200 km von verschiedenen Piloten mit Gleitschirmen geflogen. Die besten Flüge erzielten Armin Harich mit ca. 350 km in vier Flügen, Werner Schmitt mit insgesamt 150 km in drei Flügen, Hansi Fürst, ca. 210 km in zwei Flügen sowie Arne Werlin, ca. 200 km in zwei Flügen. Alle vier Piloten flogen mit Swing Ventus. Herausragend war Armin Harich mit einem 60 km FAI-Dreiecksflug.

Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Werner Schmitt

»SHV anerkennt DHV/ÖAeC Gütesiegel« / DHV-Info 92, S.6

Kosteneinsparung

Sicher lassen sich für die Hersteller eine Menge Kosten durch Doppeltests einsparen. Doch werden diese Einsparungen im Endeffekt wirklich den Piloten zugute kommen? Ich vermute mal eher, daß mit retuschierten Ausreden das eingesparte Geld beim Hersteller bzw. Vertrieb hängen bleiben wird. Oder hat es etwa schon mal ein neues Modell auf dem Markt gegeben, welches billiger war als der Vorgänger? Jedem Hersteller ein dickes Lob und Anerkennung, wenn er es tatsächlich schafft, ein neues Fluggerät auf den Markt zu bringen, welches billiger wird mit der Begründung der Kosteneinsparung durch wegfallende Doppeltests. Eigenwerbung durch solche Maßnahmen hat der Hersteller dann zur Genüge.

Sven Hosse

Vereinsmeisterschaft im Schleppgelände

Die Vereinsmeisterschaft der Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn wurde erstmals im Schleppbetrieb durchgeführt.

Mit viel Wehmut beobachtete der dreimalige Vereinsmeister Dr. Karl Sonnen das Wettkampfgeschehen bei strahlendem Sonnenschein. Da er noch keinen Windenschleppschein besitzt, war der Weg frei für Sportwart Ronny Herchen, der souverän die von ihm gestellten Aufgaben mit 246,6 von 550 Punkten meisterte. Weit vor Heinz Droste (130,8 Punkte) und Landesmeister Werner Schmitt mit 127,6 Punkten.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Werner Schmitt



Vereinsmeisterschaft 1997 des DGCW

Die diesjährige Vereinsmeisterschaft des Delta- und Gleitschirmclubs Weilheim/Teck fand am Sonntag, den 31. Juli auf dem Schleppgelände Egelsberg statt. Bei gutem Wetter fanden sich elf Gleitschirm- und sechs Drachenpiloten ein, um den Vereinsmeister 1997 zu ermitteln.

Es wurden zwei Durchgänge mit insgesamt fünf Wertungsprüfungen geflogen. Beim ersten Durchgang mußte auf Minimalzeit eine Boje umflogen und anschließend im 2-Meter-Zielkreis gelandet werden. Der zweite Durchgang bestand aus Zielabwurf (ein 500 g Beutel mußte möglichst genau in den Zielkreis geworfen werden) und wiederum Ziellanden. Die teilweise sehr unterschiedlichen thermischen Bedingungen verlangten von den Piloten nicht nur eine gute Flugplanung, sondern auch bei der Landeinteilung war Können gefordert. So wurde bei den Gleitschirmpiloten viermal genau im Zielkreis gelandet. Aber auch die Drachenpiloten trafen viermal, was im Hinblick auf die schwierigere Landeinteilung um so bemerkenswerter ist.

Nach Auswertung der Ergebnisse standen die Plazierungen fest und die neuen Vereinsmeister konnten ihre schönen Pokale in Empfang nehmen.

Gleitschirm: 1. Platz Volker Röschel, 2. Platz Eberhard Raichle, 3. Platz Jürgen Decker

Drachen: 1. Platz Werner Feirer, 2. Platz Erhard Weiss, 3. Platz Jürgen Elsner

Delta- und Gleitschirmclub Weilheim Teck
Jürgen Decker

Neue Telefonnummer

Die Nummer des Delta-Club Wiehengebirge lautet:
0571/9424130



Schleppwettbewerb

Am Schleppgelände in Griesstetten gab es anlässlich der diesjährigen Vereinsmeisterschaft wieder einige Pokale zu holen.

Die Wertung errechnete sich aus geflogener Zeit und genauerster Landung. Wichtige Punkte waren auch für Streckenflüge ausgeschrieben, wären diese möglich gewesen.

Den 1. Platz belegte Vorstand Klaus Werner mit ca. 60 min. Flugzeit, dicht gefolgt vom 2. Heini Bauer, 3. Helmut Lanzendörfer, 4. Ludwig Groß, 5. Peter Ohr, 6. Ernst Hofmann und 7. Toni Lederer.

Nach der Siegerehrung wurde mit Sekt, Bier und Gegrilltem bis spät in die Nacht gefeiert.

Die Schleppgemeinschaft Dietfurt bietet auch Gastpiloten (GS/HG), die Möglichkeit zu schleppen, (auch Tandem- und Stufenschlepps sind möglich) um am NO-Hang aufzudrehen. Info's beim 1. Vorstand Klaus Werner, Kantstr. 9, 92318 Neumarkt. Tel.: 09181/33122

Harry Hecht

Schleppgemeinschaft Dietfurt/Altmühltal

Fliegen bei Föhn?

Ich zähle mich zu jenen Piloten, die sich intensiv mit Wettererscheinungen beschäftigen. Was sich von Anfang an bei mir eingepägt hat, sind vor allem meteorologische Phänomene, die einen Flug gefährlich werden lassen. Um so überraschter bin ich über folgendes Erlebnis:

Am 4.8.97 befand ich mich am Allgäuer Tegelberg. Schon bei der Hinfahrt früh morgens sah ich über den Bergen vereinzelte Lenticularis. Von einer Südströmung war im Wetterbericht allerdings nicht ausdrücklich die Rede - »Wind aus unterschiedlichen Richtungen« war die Auskunft. Mit gemischten Gefühlen kam ich an der Talstation der Tegelbergbahn an und traf dort zu meiner Verwunderung auf Piloten, die einem guten Flugtag entgegen sahen. Ich beobachtete zuerst

deren Flüge und mußte feststellen, daß es überhaupt keine Turbulenzen gab. Der Föhneinfluß hielt den ganzen Tag über an, während sich nach Thermikbeginn gegen 14.00 Uhr mehr und mehr Cumuli unterhalb der Lenticularis bildeten. Auch meine Flüge verliefen hervorragend, die Thermik war ruhig und gleichmäßig, der Wind kam einheitlich aus westlicher Richtung. Ich nehme an, hier kamen überregionale und regionale Wetterlagen aufeinander. Das relativiert allerdings mein Bild von sonst abschreckenden Föhnlagen. Könnt ihr mir diese Wettergeschehen genauer erklären? Wie erkenne ich, ab wann Föhneinflüsse gefährlich werden?

Jörg Hesse

Anm.d.Redaktion:

Lentis sind zwar ein deutliches Föhnzeichen, es gibt jedoch auch andere Wetterlagen mit linsenförmigen Wolken am Himmel. Bei starkem Höhenwind bilden sich auch Lentis aus, bricht diese Strömung in tiefere Lagen durch, verursacht sie dieselben Probleme für uns Flieger wie Föhn, also Rotoren und Turbulenzen.

Lenticularis sind immer ein Warnzeichen, Piloten in der Luft oder am Start sagen sehr wenig aus. Geflogen wird leider bei fast allen Wetterlagen.

»Kalt erwischt«

Nach über 10-jährigem intensiven Bemühen fand die Regionalbeirätin West des DHV, Monika Traud, im Tief »Nina« eine verständnisvolle Verbündete, um endlich ihren Martin zum Standesamt und zum Traualtar zu schleppen.

»Nina« schickte eine ausgewachsene Kaltfront übers Trierer Land, die mit erfrischenden Winden und gelegentlichen herzhaften Regengüssen Drachensfliegen für diesen Tag unmöglich machte.

Auf einem eigens gecharterten Partyschiff schipperte die Hochzeitsgesellschaft moselabwärts vorbei an den Fluggeländen Mehring, Klüsserath und Neumagen nach Piesport, wo die Trauung in der Barockkirche St. Michael stattfand.

Nach dem Verlassen der Kirche erfreute ein von Fliegerfreunden errichtetes Drachenspalier Brautpaar und Hochzeitsgäste.

Drachenflugschule Saar-Mosel

Paul Loch





Ungleiche Brüder

Beim Tag der offenen Tür des Aero Club Pirmasens e.V. auf dem Flugplatz Pottschütthöhe bei Pirmasens wurde den zahlreich erschienenen Besuchern allerhand Fliegendes geboten.

Zu den Attraktionen der Veranstaltung gehörte zweifellos eine Antonov - der weltgrößte Doppeldecker, der viele der Besucher zu Rundflügen anregte. Erstmals war jedoch auf



diesem Flugplatz das Fliegen an der Winde mit dem Gleitschirm zu sehen, was sowohl bei Gästen, als auch bei den Veran-

staltern mit Begeisterung aufgenommen wurde. Der 1. Gleitschirm- und Drachenschirmflieger-Verein Lemberg und der befreundete 1. Para-Ski-Club Saar waren an diesem Wochenende bemüht, diese Art des Fliegens - die in unserer Region noch selten zu sehen ist - einem breiten Publikum darzustellen.

Der erste Vorsitzende des Aero Club, Michael Thome, war schnell zu einem Tandemschlepp überredet, wobei er seine Eindrücke live über Funk und Lautsprecheranlage an das Publikum weitergeben konnte.

Ein reibungsloser Ablauf der Veranstaltung trotz pausenlosen Flugbetriebes von Gleitschirmen, UL-Flugzeugen, Motorsegeln, Segel- und Motorflugzeugen in allen Größen und die breite Akzeptanz bei allen Beteiligten hat dazu geführt, daß der dauerhafte Windschlepp auf diesem Flugplatz in naher Zukunft möglich sein wird.

1. Gleitschirm- und Drachenschirmflieger-Verein Lemberg
Willi Kozak

Neue Anschrift

Die Anschrift und der Vorstand der Flugfreunde Ulm/Donautal e.V. hat sich geändert. Ab sofort sind wir unter folgender Anschrift zu erreichen:

Flugfreunde Ulm/Donautal, Vorstand Fritz Gienger,
In der Strenge 32, 89179 Beimerstetten,
Tel. 07348/6072, Fax 07348/6236.

Unser Fliegertreff ändert sich wie folgt: ab Januar 1998 jeden 2. Freitag im Monat ab 19.30 Uhr in der TSV-Sportgaststätte in Neu-Ulm. Gäste sind uns jederzeit willkommen.

Flugfreunde Ulm/Donautal
Fritz Gienger

Petersberg

Für einige ältere Drachen- und jede Menge Gleitschirmflieger aus dem Raum Franken dürfte dieser Hügel wohl ein Begriff sein. Für die nächste Zeit ist es aber vorbei mit der Fliegerei an diesem Nordhang.

Seit Anfang September 1997 ruht die Fluggenehmigung am Petersberg. Der DHV hat dies berechtigterweise so angeordnet.

Nach einigen Anlaufschwierigkeiten bei der Zulassung - der Naturschutz weist uns in Schranken - und der Tatsache, daß sich der Berg in einer Kontrollzone befindet, wurde uns, dem Parafly Franken e.V., der Flugbetrieb am Wochenende genehmigt.

Verweigert wurde der Start aber keinem, auch Nichtvereinsmitgliedern nicht. Die Auflagen des Naturschutzes und der örtlichen Flugsicherung jedoch haben den Unmut einiger schwarzer Schafe unserer Zunft angeheizt. Gezeigt hat sich das dadurch, daß unseren Anweisungen am Hang schwerlich Folge geleistet wurde (es dürfen zu bestimmten Zeiten nur 3 Piloten in die Luft), verschiedene Piloten keine Startgebühr bezahlen wollten und mehrfach von uns angebrachte Hinweisschilder abgerissen wurden.

Neuerliche Übertretungen haben nun zum Ruhen der Flug-erlaubnis geführt. Am 28.07.97 und 02.09.97 sind Gleitschirmflieger vom Petersberg gestartet, obwohl die Kontrollzone aktiv war. Diesen Piloten sei unser herzlicher Dank ausgesprochen.

Sollte es uns in der nächsten Zeit wieder gelingen, für den Petersberg eine Flug-erlaubnis zu erhalten, so wird dies unter anderen Voraussetzungen geschehen. Wir werden jeden zur Anzeige bringen, der die uns gebotenen Auflagen übertritt.

Von Vereinsmitgliedern, der Polizei, Ortsansässigen und dem Tower des Flughafens Illesheim (der liegt in Sichtweite) wird jeder angezeigt, der wochentags beabsichtigt zu fliegen.

Wir hoffen damit all jenen Piloten gerecht zu werden, welche sich an Auflagen gehalten und uns einen problemlosen Erhalt des Soaringhanges gesichert hatten.

Parafly Franken
Peter Hoffmann



ENDWERTUNG

Foto: Christoph Kirch
Gerd Langwald und Frank Leschinski gewinnen den Streckenflugpokal 1997

Nach einer ungewöhnlichen Flugsaison 1997 sicherten sich Gerd Langwald bei den Drachen und Frank Leschinski bei den Gleitsegeln den Sieg im diesjährigen Streckenflugpokal.

Das Wetter beeinflusste das diesjährige Ergebnis erheblich; in der Zeit zwischen dem 10. Juni und dem 10. Juli waren Wertungsflüge im Alpenraum kaum möglich, die Tiefs reihten sich wie an einer Schnur aufgezogen aneinander, drückten gegen

die Berge und verhinderten jegliche Streckenflugambitionen.

Während in diesem Zeitraum wenigstens die norddeutschen Drachenflieger punkten konnten, saß die gesamte Gleitschirmflotte am Boden. Kein einziger Streckenflug wurde dokumentiert.

Daß trotzdem das Niveau des vergangenen Jahres erreicht wurde, lag an den guten Witterungsbedingungen im Mai und August sowie an einem eindrucksvollen Aufschwung der Streckenfliegerei im norddeutschen Flachland.

XC

unterstützt von

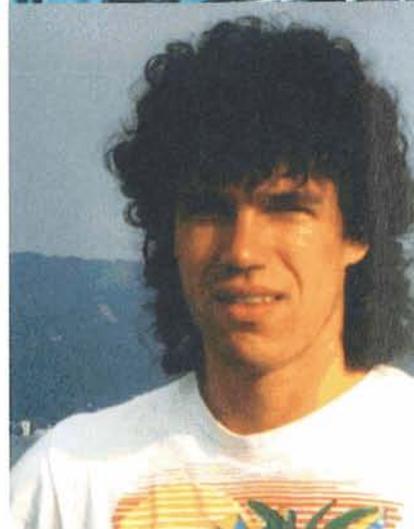
VOCAL

und



DEUTSCHER STRECKENFLUGPOKAL 1997

Die Sieger



Gerd Langwald, oben.
Frank Leschinsky, unten.

Mehr als die Hälfte aller Streckenflugdokumentationen stammen nicht aus den Alpen; mehr als jeder 3. Flug bei den Drachenfliegern wurde aus der Winde oder hinter dem UL gestartet.

Insgesamt wurde trotz einer leicht rückläufigen Teilnehmerzahl wieder die gleiche Kilometerzahl wie im Vorjahr positiv dokumentiert.

Insgesamt 42.800 km verteilen sich auf Drachen 25.300 km (Vorjahr 24.200) und Gleitschirm 17.500 km (Vorjahr 19.000). 200 Piloten (minus 10 %) beteiligten sich dieses Jahr an der

Streckenjagd und reichten ca. 700 Flüge zur Bewertung ein, wovon 509 (Vorjahr 532) positiv anerkannt wurden. Jeder 3. Gleitschirmpilot und jeder 5. Drachensportler beteiligte sich 1997 erstmals.

Im Leistungsvergleich der beiden Luftsportarten zeigte sich dieses Jahr erstmals eine Stagnation, so lagen die Gleitschirmflieger genau bei 77 % des Ergebnisses der Drachenflierer (ermittelt anhand der durchschnittlich erfliegenen Punktzahl/Flug der 10 bestplatzierten Piloten).

ENDWERTUNG

GS

Platz	Name, Vorname	Verein	Gerät	Gesamt
1	Leschinski, Frank	Flugfreunde Ulm	Edel Energy	737
2	Bader, Reinhold	Ostrachtaler GS Flieger	Nova Xyon	689
3	Rüssel, Oliver	Oberstorfer GS Flieger	Advance Omega 4	687
4	Hahne, Torsten	DGC Tegernseer Tal	Edel Sector	675
4	Straub, Andreas		Swing Nimbus RC	675
6	Schierle, Willi	GSC Hohenlohe	Swing Ventus	607
7	Bocks, Stefan	GSC Inntal	Airea Tension	513
8	Blum, Christian	Eichenauer SV	Free X Spark	484
9	Gschwendtner, Sepp	DGC Tegernseer Tal	AireaTension	479
10	Vischer, Claus	MSF Siegen	AireaTension	452
10	Kiener, Harald		Advance Omega 3	452

GS(Tandem)

Platz	Name, Vorname	Verein	Gerät	Gesamt
1	Schelldorf, Rainer	D'Ostrachtaler	UP Pickup	302
2	Hetz, Winfried	GSC Colibri Freiburg	Advance Bi-Beta	247
3	Hahne, Torsten	DGC Tegernseer Tal	Edel Galaxy	228
4	Holbauer, Georg	Eichenauer SV	Airea Fat Willie	183
5	Keller, Peter	GF Hartenroth	ITV Merak 42	76

Drachen

Der deutsche Streckenflugpokal der Drachenflieger wurde erstmals im norddeutschen Flachland entschieden.

Zum erstenmal gewinnt die Gesamtwertung ein Pilot, der sämtliche Flüge aus der Winde gestartet hat und alle Flüge nördlich des 52' Breitengrades, einer Linie nördlich Hannover-Berlin, durchgeführt hat.

Gerd Langwald war der überragende Pilot der Saison 1997. Hatte ich ihn noch im vergangenen Jahr als »Seriensieger der Flachland- und Windenwertung« bezeichnet, so bewies er in diesem Jahr, daß auch der Gesamtsieg im Flachland bzw. aus der Winde zu erreichen ist.

Mit drei Zielflügen aus der heimischen Winde in Kirchdorf-Bahrenborstel nach Schwerin (23.04., 207 km), Wittenberge Elbe (21.04., 203 km) und Sneek, NL (10.08., 217 km) sicherte er sich den Sieg mit 940 Gesamtpunkten. Mit 5 weiteren Flügen dokumentierte er insgesamt fast 1500 Streckenkilometer, zu meist als Zielflug. Richtung Westen ist sein Potential bereits fast durch die Nordseeküste begrenzt. Sollte er sich in dieser Richtung weiter steigern wollen, müssen er und seine Kirchdorfer Vereinskameraden entweder die Winde Richtung Osten verlegen, oder die Holländer müssen an der Nordsee durch weitere Landgewinnung neue Landeplätze schaffen.

Erst am 10. August übernahm Gerd Langwald die Führung von Wolfgang Lengauer aus Aschau, der seit Anfang Juni die Führung mit Flügen von der Emberger Alm, dem Rauschberg und dem Stubnerkogel inne hatte.

Wolfgang gelang nach der langen Regenperiode kein großer Wertungsflug mehr. Anders dagegen punktete der Ruhpoldinger Jürgen Tulzer mit zwei Dreiecken in der letzten Augustwoche von der Schmittenhöhe und schob sich noch auf Platz 3.

Knapp am »Stockerl« vorbei segelte Helmut Denz mit seinen bekannten FAI-Dreiecken in St. Andre (leicht modifiziert) und einem Flug über 248 km von der Rampe in Neckarelz nach Toulon in Frankreich. Dieser Flug war auch der weite-

HG

Platz	Name, Vorname	Verein	Gerät	Punkte
1	Langwald, Gerd	Kirchdorf- Bahrenborstel	Seedwings Merlin	940
2	Lengauer, Wolfgang	DFCA Kampenwand	Bautek Twister	924
3	Tulzer, Jürgen	DCB Ruhpolding	Moyes X-tralite	895
4	Denz, Helmut		Icaro Laminar 12	865
5	Altmannshofer, Maximilian	DCB Ruhpolding	Moyes X-tralite ,Icaro Laminar ST	752
6	Becker, Andreas	SGS Segeletz Berlin	Icaro Laminar ST	674
7	Tschurtschentaler, Ralf	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST	670
8	Otterpohl, Bernd	Kirchdorf- Bahrenborstel	Bautek Milan Racer	631
9	Bausenwein, Hans	DFC Ingolstadt	Icaro Laminar ST	584
10	Fischer, Sybille		Guggenmoos RCS	582

ste der gesamten Konkurrenz; ähnliche Leistungen erzielten Andreas Becker mit einem Flug vom Flugplatz »Altes Lager«, südl. Potsdam nach Soltau über 244 km und Lukas Etz aus der Winde vom Flugplatz Neu Anspach im Taunus nach Spincourt in Frankreich (232 km).

Den punktbesten Flug (373 Punkte), leider sein einziger in der Wertung, erzielte Jobst Baeumer mit einem flachen Dreieck von der Schmittenhöhe über 213 km. Wendepunkte waren Königsbrunn MS, St.Veit und Graukogl/Badgastein BS.

Eine gute Ausgangsposition, durch 337 Deutschlandpunkte, konnte Hans Bausewein nicht nutzen. Er brachte nur noch einen weiteren Flug in die Wertung. Eine bessere Platzierung als der 9. Platz wäre möglich gewesen.

Durch einen hervorragenden 10. Platz mit 582 Punkten, der zweitbesten je erfliegenen Punktzahl einer Dame, sicherte sich die einzige teilnehmende Pilotin, Sybille Fischer, den Sieg in der Damenwertung. Sie punktete von der Schmittenhöhe und vom Hochfelln.

Bester Newcomer auf Platz 11 war Andreas Winkelhofer, bester Junior auf Platz 17 Felix Wölk mit 5 Punkten Vorsprung auf Moritz Matschoss.

Auch der überragende Gerd Langwald konnte nicht verhindern, daß die Mannschaftswertung erneut von den Ruhpoldinger Piloten gewonnen wurde.

Nur bis zum 23.08. währte die Führung der Bahrenborstler Windenpiloten, erst dann sicherten Jürgen Tulzer, Max Altmannshofer und Ralf Tschurtschentaler mit Dreiecken von der Schmittenhöhe den Mannschaftssieg für den DC Bavaria Ruhpolding, wie in den vergangenen Jahren.

Ebenfalls mächtig zugelegt zum Saisonschluß haben die Berliner Piloten, allen voran Andreas Becker.

Ihm gelangen sogar zwei FAI-Dreiecke über 106 und 109 km vom Flugplatz Segeletz aus, gestartet hinter einem UL. Neben einem Dreieck von Helmut Denz, gestartet vom Neuffen am Nordrand der Schwäbischen Alb, über 111 km, sind dies die ersten FAI-Dreiecke über 100 km in Deutschland, die nicht in den Alpen gestartet wurden, und die ersten, die nicht per Fußstart erfolgt sind. Wer weiß, wie schwierig es ist, im Flachland Dreiecke zu fliegen, wird diese Leistung einschätzen können.

Das Mannschaftsergebnis im Drachenfliegen macht eine Entwicklung deutlich. Nur 4 der 18 teilnehmenden Vereine kommen aus dem deutschen Alpenraum. Alle Piloten aus

Kirchdorf-Bahrenborstel (2 Mannschaften) erfohlen ihre Punkte aus der heimischen Winde. Die Piloten der SGS Segeletz Berlin (2 Mannschaften) starteten ihre Streckenflüge hinter UL's vom Flugplätzen rund um Berlin. Dazu kommen Mannschaften aus Seissen, Hamburg und dem mitteleuropäischen Raum, die bevorzugt Fluggebiete nördlich der Donau nutzen.

103 der 245 Flüge insgesamt wurden durch die Winde (52) und durch UL-Schlepp (51) gestartet. 125 Flüge, also mehr als die Hälfte fanden nicht in den Alpen statt, davon über 70 nördlich des 52ten Breitengrades.

Der Trend der vergangenen Jahre setzt sich fort. Sollte die Begeisterungsfähigkeit der norddeutschen Piloten in den nächsten Jahren anhalten, und daran zweifle ich nicht, so sollte der DHV alles daran setzen, um der Öffentlichkeit klarzumachen, daß es sich bei streckenfliegenden Drachepiloten nicht um wagemutige Hasardeure handelt, die sich die Berge hinabstürzen, in den Bergen Gamswild erschrecken und den empfindlichen Alpenraum mit Müll und Abgasen belasten, sondern, daß es sich um Leistungssportler handelt, die den ganzen, ihren zur Verfügung stehenden Luftraum nutzen, um anerkannte, der breiten Öffentlichkeit bloß viel zu unbekannte, sportliche Höchstleistungen zu erbringen.

Gleitschirm

Mit einer neuen Rekordpunktzahl von 737 Punkten gewinnt Frank Leschinski mit einem Vorsprung von fast 50 Punkten vor seinen Konkurrenten den Streckenflugpokal 1997 der Gleitschirmflieger.

Es bedurfte allerdings der beiden punktbesten Dreiecke der gesamten Konkurrenz in Fiesch, um mit einem relativ bescheidenen Dreieck über 79 km vom Hirschberg als Deutschlandflug die Konkurrenten zu übertrumpfen.

Diese beiden FAI-Dreiecke über 144,5 und 145 km sind allerdings die bisher größten, im Rahmen des Streckenflugpokals geflogenen. Frank wählte, mit dem Start- und Zielpunkt Lax Kirche, die Wendepunkte Bidmere, Leukerbad, Gemmi-pass TS bzw. den Gipfel des Weissmies.

Dieser Gipfel sowie die Bergstation Hohesaas scheinen als Wendepunkte unumgänglich, um in Fiesch über 200 Punkte mit einem FAI-Dreieck zu erzielen. Lediglich Torsten Hahne wählte mit der Galmihornhütte, der Staumauer bei Lonza und dem Almagelhorn andere Wendepunkte, um 254 Punkte zu erzielen.

Seit dem 10. Juni führte der Vorjahressieger Oliver Rössel mit 3 FAI Dreiecken vom Nebelhorn und insgesamt 687 Punkten die Konkurrenz an. Einen Monat lang behauptete er die Führung, da witterungsbedingt überhaupt nicht geflogen wurde. Nur Frank Leschinski gelangen Mitte Juli zwei Dreiecke in Fiesch, mit denen er sich nahe an Oliver heranschob. Erst Ende Juli konnte er durch seine 145 km FAI-Dreiecke die Führung übernehmen. Oliver mußte tatenlos mit ansehen (verletzungsbedingt), wie dann später auch noch Reinhold Bader an ihm vorbeizog.

Wieder wurde der Streckenflugpokal im Wallis entschieden. Ein Drittel aller Flüge und der wesentliche Teil der Flüge über 200 Punkte wurden in der Zeit vom 30.7. bis zum 24.8. in Fiesch durchgeführt. Enttäuscht wurden diejenigen, die

HG Mannschaft

Platz	Verein	Name, Vorname	Punkte	Mannschaft
1	DCB Ruhpolding	Tutzer, Jürgen	895	2317
		Altmanshofer, Max	752	
		Tschurtschenthaler, Ralf	670	
2	Kirchdorf-Bahrenborstel	Langwald, Gerd	940	2033
		Otterpohl, Bernd	631	
		Rohrer, Gerd	462	
3	SG Segeletz Berlin	Becker, Andreas	674	1632
		Schneider, Ulrich	510	
		Gerhard, Claus	448	
4	Ammergauer DF	Raggl, Paul	380	1016
		Haustein, Christoph	318	
		Huith, Jürgen	318	
4	Nordbayrische DF	Feser, Jörg	385	1016
		Christ, Clemens	321	
		Handke, Wolfgang	310	
6	Kirchdorf Bahrenborstel 2	Herold, Ernst	416	998
		Gräper, Hans-Joachim	355	
		Schwinghammer, Jürgen	227	
7	SG Segeletz Berlin 2	Baudendistel, Arno	396	973
		Hoffmann, Hans-Peter	311	
		Maek, Henry	266	
8	DCB Ruhpolding 2	Escher, Alexander	362	889
		Dreier, Reinhold	270	
		Graf, Wolfgang	257	
9	DFC Regental	Matschoss, Moritz	448	881
		Matschoss, Till	332	
		Matschoss, Florian	101	
10	1. DFC Wasserkuppe	Etz, Lukas	398	752
		Möglich, Dieler	196	
		Gaß, Matthias	158	

GS Mannschaft

Platz	Verein	Name, Vorname	Punkte	Mannschaft
1	DGC Tegernseer Tal	Hahne, Torsten	675	1574
		Gschwendtner, Sepp	479	
		Plenagl, Johann	420	
2	Oberstdorfer GSV	Rössel, Oliver	687	1439
		Pinn, Michael	392	
		Geg, Peter	360	
3	Ostrachtaler GS-Flieger	Bader, Reinhold	689	1403
		Göhl, Josef	397	
		Scheldorf, Rainer	317	
4	Flugfreunde Ulm	Leschinski, Frank	737	1327
		Appel, Armin	296	
		Walcher, Hans	294	
5	Eichenauer SV	Blum, Christian	484	1130
		Riedl, Stefan	379	
		Holzbauer, Georg	267	
6	DGC Tegernseer Tal 2	Brunner, Willi	353	837
		Siebold, Tilo	280	
		Kirsch, Christoph	204	
7	Ostwindfreunde	Scholz, Guido	317	736
		Pieper, Martin	272	
		Dajek, Uli	147	
8	Oberstdorfer GSV 2	Traul, Stefan	353	731
		Niederacher, Andrea	308	
		Ilsenburg, Winfried	70	
9	GSC Inntal	Bocks, Stefan	513	687
		Wagner, Günter	141	
		Raffler, Hans	33	
10	Kurfürzler GSFlieger	Harich, Armin	294	635
		Wehrlin, Arne	232	
		Himmelhan, Rudi	109	

wieder, wie in den vergangenen Jahren, ihren Urlaub an den ersten Augusttagen genommen hatten. Entweder waren sie zu spät, der letzte gute Tag war der 30.07., oder sie waren zu früh, denn es ging erst wieder richtig ab dem 19. August.

Obwohl sie in diesem Jahr erstmals keinen Piloten unter den ersten 3 plazieren konnten, sicherten sich die Tegernseer Piloten Torsten Hahne, Sepp Gschwendtner und Johann Plenagl wieder den Mannschaftstitel. Sie siegten souverän vor dem Oberstdorfer GSV mit Oliver Rössel, Michael Pinn und Peter Geg sowie den Ostrachtaler Gleitschirmfliegern



mit Reinhold Bader, Josef Göhl und Rainer Scheltdorf.

Die erstmals ausgetragene Tandemwertung entschied Rainer Scheltdorf mit 302 Punkten für sich, gefolgt von Winfried Hetz (247 Punkten) und Torsten Hahne (228 Punkte). Insgesamt stehen 8 Tandempiloten in der Wertung.

Die Damenwertung gewann, wie im Vorjahr, Andrea Niederacher mit 308 Punkten und dem Gesamtplatz 25. Sie verwies ihre einzige Konkurrentin Judith Dörflinger, die erstmals an diesem Wettbewerb teilnahm, mit 239 Punkten auf Platz 2.

Sieger der Juniorenwertung sowie bester »Newcomer« wurde Josef Göhl mit insgesamt 397 Punkten und Gesamtplatz 15. Die 2. und 3. Plätze entfielen, wie im vergangenen Jahr, auf die Junioren Rolf Lindel (226 Punkte, Gesamtplatz 41) und Hans Keim (104 Punkte, Gesamtplatz 67).

Zusammenfassung

Trotz massiver Wettereinbrüche im Alpenbereich fand der Streckenflugpokal keinen Einbruch. Die Statistik verzerrt das Bild etwas. Viele Piloten reichten in Erwartung größerer Flugstrecken mittelmäßige Ergebnisse gar nicht ein. Das Wetter machte aber dann oftmals einen Strich durch die Rechnung.

Im Gleitsegelbereich wurde mit einer neuen Gesamtkordzahl von 737 gewonnen. 800 Punkte sind in nächster Zukunft, so glaube ich, keine Utopie.

Beim Drachenfliegen gewinnt die Streckenjagd im Flachland immer mehr an Bedeutung. Ich hoffe die Euphorie der norddeutschen Piloten hält an, eine Dezentralisierung kann dem Wettbewerb, und damit auch dem Sport insgesamt, nur gut tun.

Insgesamt 24 Piloten können sich auch über ihren neuen Nocai Helm freuen und die besten 10 Newcomer über die Hanwag Flugschuhe.

Flüge GS 1997

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP 3. WP/ Ziel bei FS MF	Startpunkt Landung Punkte
10.06.1997	Bauer Karl	Marsbach Donau	FS	Iggensbach 58
10.06.1997	Leschinski Frank	57,8 Hirschberg Gailenberg Kapelle	FAI Hölen Kirche	Hindelang Kirche Bernhardseck 158
10.06.1997	Niederacher Andrea	79 Nebelhorn Klankhütte	FID Willersalpe	Seealpe Wildengundkopf 95
10.06.1997	Rüssel Oliver	54 Nebelhorn Roßalpe	FAI Sinnesbrunner Kapelle	WHS Gruben Mindelh.Hütte 239
10.06.1997	Springet Rainer	119,5 Wallberg	FS	Strass i. Z. 31
09.07.1997	Gschwendner Sepp	31 Wallberg	I FSagB	31 Gerlossteinhaus Uttendorf Bhf. 104
12.07.1997	Leschinski Frank	103,5 Fiesch Galmihornhütte	I FAI	104 Lax Kirche Hohesaas BS 233
13.07.1997	Hetz Winfried	116,4 Fiesch Sidelhorn gr.	2 FSagB	233 Lax Kirche Fiesch Lüscha 40
13.07.1997	Leschinski Frank	39,7 Fiesch Bidmere	I FAI	40 Lax Kirche Weismies 289
13.07.1997	Wagner Günter	144,5 Wallberg	2 ZF	289 Kössen BS Waidring Kirche 88
27.07.1997	Deisler Michael	58,9 Wallberg	1,5 FS	88 Kössen TS 47
27.07.1997	Riedl Stefan	46,9 Thurmtaler	I ZF	47 Thurmtaler MS Oberschütt Kirche 158
27.07.1997	Scholz Guido	105,3 St. Andre Dormilouse Batt.	1,5 FSagB	158 St. Andre Kirche Le Monstier 89
27.07.1997	Sturm Johannes	88,7 Wallberg	I FS	89 Wallberg Gipfel Kössen LP 47
30.07.1997	Appel Armin	46,9 Hirschberg Karl-Müller-Hütte	I FSagB	47 Cafe Pollite Martinau 67
30.07.1997	Bader Reinhold	67,1 Fiesch Galmihornhütte	I FAI	67 Lax Kirche Hohesaas BS 261
30.07.1997	Becker Ludwig	130,3 Thurmtaler	2 FS	261 Sillian Kirche Mairwiesen 61
30.07.1997	Blum Christian	61,4 Thurmtaler Gitsch BS	I ZR	61 Thurmtaler TS Thurmtaler TS 204
30.07.1997	Göhl Josef	116,6 Fiesch Bidmere	1,75 IID	204 Laxer Staffel Laxer Staffel 115
30.07.1997	Hahne Torsten	65,7 Fiesch Galmihornhütte	1,75 FAI	115 Lax Kirche Almagellhorn 2546
30.07.1997	Leschinski Frank	126,8 Fiesch Bidmere	2 FAI	2546 Lax Kirche Gemmipass TS 290
30.07.1997	Raab Eckard	145,2 Kreuzjoch Zillertal	2 FS	290 Schwarzenbach 51
30.07.1997	Schierle Willi	51 Fiesch Galmihornhütte	I FAI	51 Lax Kirche Torentalalp BS Hohesaas BS 257
30.07.1997	Vischer Claus	128,3 Fiesch Ritzinger Alpe	2 FAI	257 Lax Kirche Goppenstein BV Hohesaas BS 220
30.07.1997	Wagner Günter	109,9 Fiesch Uerlicher Gale	2 FSagB	220 Lax Kirche Simplonpass 53
03.08.1997	Becker Ludwig	53,4 Emberger Alm Hofer Alm	I IID	53 Greifenburg Friedhof Greifenburg Friedhof 131
03.08.1997	Hahne Torsten	74,9 Fiesch Uerlicher Gale	1,75 IID	131 Laxer Staffel Laxer Staffel 93
03.08.1997	Pieper Martin	53,2 Fiesch Villa Cassell	1,75 IID	93 Laxer Staffel Laxer Staffel 93

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP 3. WP/ Ziel bei FS MF	Startpunkt Landung Punkte
03.08.1997	Riedl Stefan	Emberger Alm Hofer Alm	IID	Greifenburg Friedhof Greifenburg Friedhof 131
04.08.1997	Bocks Stefan	74,9 Piedrahita	1,75 FS	131 Lastra del Cano Frumages östl. Cuellar 154
04.08.1997	Schlöffel Ralph	154 Fiesch Uerlicher Gale	I IID	154 Lax Kirche Lax Kirche 93
05.08.1997	Böckler Joachim	53,2 Fiesch Uerlicher Gale	1,75 IID	93 Galvera SP Galvera SP 92
05.08.1997	Deisler Michael	52,7 Fiesch	1,75 FS	92 Kühboden MS Ruen Bhf. 89
05.08.1997	Dörlinger Judith	89 Fiesch Grimselpass	I IID	89 Kühboden MS Kühboden MS 113
05.08.1997	Dörlinger Rubin	64,3 Fiesch Grimselpass	1,75 IID	113 Kühboden MS Kühboden MS 113
05.08.1997	Gschwendner Sepp	64,3 Fiesch Riederfurka	1,75 IID	113 Lax Kirche Lax Kirche 176
05.08.1997	Hahne Torsten	100,8 Fiesch Unnerbodme	1,75 IID	176 Lax Kirche Lax Kirche 104
05.08.1997	Kirsch Stefan	59,6 Fiesch Uerlicher Gale	1,75 IID	104 Kühboden MS Kühboden MS 93
05.08.1997	Parl Reinhold	52,9 Fiesch Uerlicher Gale	1,75 IID	93 Fiesch LP Fiesch LP 93
05.08.1997	Pieper Martin	52,9 Fiesch Falera b. Flims	1,75 FS	93 Kühboden MS 97
05.08.1997	Plenagl Johann	96,6 Fiesch Uerlicher Gale	I IID	97 Galvera SP Galvera SP 111
05.08.1997	Schlöffel Ralph	63,7 Fiesch Siedelhorn	1,75 IID	111 Lax Kirche Lax Kirche 108
05.08.1997	Springet Rainer	61,5 Fiesch Uerlicher Gale	1,75 IID	108 Kühboden MS Kühboden MS 126
05.08.1997	Sturm Johannes	71,9 Fiesch Uerlicher Gale	1,75 IID	126 Kühboden MS Kühboden MS 126
05.08.1997	Vischer Claus	71,9 Fiesch	1,75 FS	126 Galvera SP Schnaus 91
06.08.1997	Harich Armin	91 Hainau Schleppegel.	I FS	91 Autos a. Schleppegel. Plütscheid/Eifel 94
06.08.1997	Schmitt Werner	62,8 Himmigshofen Schleppestrecke	1,5 FS	94 Schleppestrecke Treis Mosel 34
07.08.1997	Bauer Karl	34 Hausstein	I FS	34 Mühltal Burg Falkenstein 50
07.08.1997	Schmitt Werner	50,4 Himmigshofen Schleppestrecke	I ZF	50 Schleppestrecke Daun Sportplatz 99
07.08.1997	Wehrlin Arne	66 Himmigshofen Schleppestrecke	1,5 FS	99 Roth b. Prüm 100
08.08.1997	Harich Armin	99,6 Hainau Schleppegel.	I ZF	100 Autos a. Schleppegel. Mehren BABH östl. Daun 94
08.08.1997	Schädler Franz	62,8 St. Andre	1,5 FSagB	94 Chalvet St Andre LP 39
08.08.1997	Schmitt Werner	39 Himmigshofen Schleppestrecke	I FS	39 Schleppestrecke Poltersdorf Mosel 41
08.08.1997	Wehrlin Arne	41 Himmigshofen Schleppestrecke	I FS	41 Niederöfflingen 66
09.08.1997	Harich Armin	65,9 Hainau Schleppegel. Waldesch Kirche	I FAI	66 Autos a. Schleppegel. Baselscheid Kirche 102
09.08.1997	Kirsch Stefan	51,2 Fiesch Uerlicher Gale	2 IID	102 Kühboden MS Kühboden MS 93

ENDWERTUNG

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP 3. WP: Ziel bei FS MF	Startpunkt Landung Punkte
10.08.1997	Buhleier Robert	Schmittenhöhe	FS	Neukirchen 36
10.08.1997	Deisler Michael	35,7 Fiesch Uerlicher Gale 53,2	1 IID Villa Cassel 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 93
10.08.1997	Közl Andreas	Fiesch Uerlicher Gale 53,2	IID Riederfurka 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 93
10.08.1997	Miess Peter	Hochlelln	FS	Going /Tirol 33
10.08.1997	Pieper Martin	33 Zelltingen-Rachtig	1 FS	Startplatz Petit-Thier (Lux) 82
10.08.1997	Scholz Guido	81,6 St. Andre Dormillouse Batt. 89,3	1 FSagB	Eisenbahntunnel östl. La Batle 89
11.08.1997	Harich Armin	Hainau Schleppegel.	1 FS	Autos a. Schleppegel. Basberg/Eitel 84
12.08.1997	Helz Winfried	83,6 Fiesch Unnerbodme 67,8	1 FSagB Brischeru	Lax Kirche Ried b. Brig 68
12.08.1997	Kirsch Nr 2 Christoph	Fiesch Uerlicher Gale 72,5	1 IID Brischeru 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 127
13.08.1997	Bocks Stefan	Pietrahita	FS	Lastra del Cano zw. Navalia u. Lequida 157
13.08.1997	Hahne Torsten	157 Wallberg	1 FS	Wallberg Gipfel Kieferstelden Kieferer See 31
13.08.1997	Nagler Werner	30,7 Zwölferkopf Ebnerjochspitze 19,3	1 ZFagB	Pertisan BS Udemers Kirche 29
13.08.1997	Plenagl Johann	Fiesch Uerlicher Gale 69,8	1,5 IID Nessel Kapelle 1,75	Lax Kirche Rosswald 122
13.08.1997	Raab Eckard	Schmittenhöhe Wildkogel LP 69,8	2R 1,75	Fürth II Fürth II 122
13.08.1997	Sturm Johannes	Fiesch Uerlicher Gale 69,8	IID Nessel Kapelle 1,75	Lax Kirche Rosswald 122
14.08.1997	Deisler Michael	Fiesch Uerlicher Gale 69,8	IID Nessel Kapelle 1,75	Lax Kirche Rosswald BS 122
14.08.1997	Dörlinger Judith	Fiesch Uerlicher Gale 71,9	IID Brischeru 1,75	Kühboden MS Kühboden MS 126
14.08.1997	Dörlinger Rubin	Fiesch Uerlicher Gale 52,9	IID Riederfurka 1,75	Kühboden MS Kühboden MS 93
14.08.1997	Helz Winfried	Fiesch Galehütte 66,9	IID Brischeru 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 117
14.08.1997	Kirsch Nr 2 Christoph	Fiesch Uerlicher Gale 72,5	IID Brischeru 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 127
14.08.1997	Liebermeister Ben	Fiesch Uerlicher Gale 76,6	IID Brischeru 1,75	Lax Kirche Rosswald BS 134
14.08.1997	Weiss Jürgen	Emberger Alm Radlbergeralm 37,4	1 FSagB	Sattellegger Haus Oberdrauburg 37
15.08.1997	Deisler Michael	Fiesch Galmihornhütte 88,8	IID Ladu Kapelle 1,75	Lax Kirche Rosswald BS 155
15.08.1997	Ebersberger Johannes	Fiesch Uerlicher Gale 53,2	IID Riederfurka 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 93
15.08.1997	Holbauer Georg	Fiesch Uerlicher Gale 53	IID Riederfurka 1,75	Laxer Staffel Laxer Staffel 93
15.08.1997	Kiener Harald	Fiesch Gr. Siedelhorn 66,2	IID Nessel Kapelle 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 116
15.08.1997	Közl Andreas	Fiesch Uerlicher Gale 53,2	IID Riederfurka 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 93
15.08.1997	Niederacher Andrea	Fiesch Bidmere 55,1	IID Riederfurka 1,75	Laxer Staffel Laxer Staffel 96

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP 3. WP: Ziel bei FS MF	Startpunkt Landung Punkte
16.08.1997	Traut Stefan	Fiesch Unnerbodme 59,6	IID Riederfurka 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 104
19.08.1997	Schropp Markus	Fiesch Ritzinger Alpe 109,9	FAI Goppenstein BV 2	Lax Kirche Hohesaas BS 220
19.08.1997	Traut Stefan	Fiesch Ritzinger Alpe 85,2	FSagB Goppenstein BV 1	Lax Kirche Hohesaas BS LP 85
20.08.1997	Zaiser Joachim	Nebelhorn Wildengrundkopf 23,4	IID Höfats 1,75	Seealpe Seealpe 41
22.08.1997	Schropp Markus	Fiesch Uerlicher Gale 101,3	IID Goppenstein BV 1,75	Lax Kirche Gebidum Antenne 177
23.08.1997	Bader Reinhold	Fiesch Trütsisee 137,2	FAI Torrentalp MS 2	Lax Kirche Weismies Gipfel 274
23.08.1997	Göhl Josef	Fiesch Ritzinger Alpe 109,9	FAI Goppenstein BV 2	Lax Kirche Hohesaas BS 220
23.08.1997	Kalka Reiner	Osterfelder	ZF	Grainau Schwimmbad Steeg Kirche 91
23.08.1997	Kiener Harald	60,9 Fiesch Gr. Siedelhorn 102,6	1,5 IID Goppenstein BV 1,75	Lax Kirche Gebidum Antenne 180
23.08.1997	Niederacher Andrea	Fiesch Galehütte 66,9	IID Brischeru 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 117
23.08.1997	Opitz Wolfgang	Jenner Raucherkopf 23	IID Hochschwarzeck 1,75	Jenner MS Jenner MS 40
23.08.1997	Röche Martin	Wildkogel Schmittenhöhe BS 66,8	FSagB 1	Wildkogel MS Weyer b. Kirche 67
23.08.1997	Scheldorf Rainer	Fiesch Galehütte 66,9	IID Brischeru 1,75	Lax Kirche Lax Kirche 117
23.08.1997	Schierle Willi	Fiesch Galmihornhütte 128,4	FAI Torrentalp BS 2	Lax Kirche Hohesaas BS 257
23.08.1997	Scholz Guido	Hochlelln Schmittenhöhe BS 85,5	ZFagB 1,5	Hochlelln BS Hochlelln BS 128
23.08.1997	Straub Andreas	Fiesch Galmihornhütte 130,3	FAI Torrentalp MS 2	Lax Kirche Hohesaas BS 261
23.08.1997	Zitzmann Jörg	Schmittenhöhe	FS	Neukirchen 37
24.08.1997	Himmelhan Rudi	37 Fiesch Ritzinger Alpe 109	1 FSagB Goppenstein BV 1	Lax Kirche Lax Kirche Hohe Saas 109
24.08.1997	Möller Gerhard	Fiesch Ritzinger Alpe 45,4	FSagB 1	Kühboden MS Oberried 45
24.08.1997	Scheldorf Rainer	Fiesch Ritzinger Alpe 74	IID Christelhorn Gipfel 1,75	Lax zum Holz u. Ritena Lax zum Holz u. Ritena 130
25.08.1997	Dajek Uli	St. Andre	FSagB	St. Andre Kreisverkehr Lon Pibon Camping 57
25.08.1997	Schierle Willi	57,3 Nebelhorn Hörnlesee 93,2	1 FSagB 1	Guben Gasthof Felthornbahn TS 93
31.08.1997	Pinn Michael	Nebelhorn Falkenjochalpe 17,1	IID Gerstruben Gasth. 1,75	Seealpe Seealpe 30

HG 1997

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP 3. WP/ Ziel/ bei FS MF	Startpunkt Landung Punkte
10.06.1997	Eisfeld Jochen	Kandel Oberprechtal 51,4	FAI Brendl-Turm 2	Schwarzwaldklinik Schwarzwaldklinik 103
10.06.1997	Lutz Helmut	Blauen	FS	Lonburg-Rodi 92
10.06.1997	Wohrle Roland	Kandel Farrenkopf Hütte 64,1	IID Mooswaldkopf Sender 1,75	Kandel Rampe Kandel Rampe 112
15.06.1997	Tulzer Jürgen	Hochries 76,4	FS	Hochries BS Maria Elend Taxenbach 76
05.07.1997	Schwinghammer Jürgen	Bahrenborstel	FS	Bielefeld Jöllenbeck 57
09.07.1997	Serner Michael	Neuhausen FP	ZF	Neuhausen FP Gritzt 106
10.07.1997	Baudendistel Arno	Segeletz FP	FS	Meseburg b. Osterburg 71
10.07.1997	Becker Andreas	Segeletz FP Schönhauser Damm Bhf 105,8	FAI Glöwen Bhf 2	Halbbahn FP Halbbahn FP 212
11.07.1997	Baudendistel Arno	Segeletz FP	FS	Rothenburg a.d. Saale 142
11.07.1997	Becker Andreas	Segeletz FP	FS	Neuendorf am Damm 77
11.07.1997	Lutz Helmut	Blauen	FS	Bruneegg / CH 55
11.07.1997	Moek Henry	Segeletz FP	FS	Kremkau 77
11.07.1997	Rohrer Gerd	Bahrenborstel	ZF	Grillhütte Lingen Def. 149
11.07.1997	Trömer Christoph	Segeletz FP	FS	Gardelegen 85
12.07.1997	Otterpohl Bernd	Bahrenborstel	FS	Osterwald 118
12.07.1997	Trömer Christoph	Segeletz FP	ZF	Halbbahn FP Köthen FP 192
13.07.1997	Becker Andreas	Segeletz FP	FS	Galterstädt 173
13.07.1997	Gerhard Claus	Segeletz FP	FS	Siegelsdorf 142
13.07.1997	Lengauer Wolfgang	Hochries Reichenhallerhaus 91,4	ZR	Hochries MS Hochries MS 160
13.07.1997	Lüders Konrad	Crawinkel FP Rottenbach Eisenbahnbrücke 57,6	ZR	Crawinkel FP Crawinkel FP 101
13.07.1997	Mayr Peter	Teigelberg Ostlerhütte 42,8	IID Buching BS 1,75	Neuschwanstein Neuschwanstein 75
13.07.1997	Pellicci Tomas	Hochries Reichenhallerhaus 92,3	FSagB	Hochries BS Hochries LP 92
13.07.1997	Trömer Christoph	Segeletz FP	FS	Reesdorf 104
13.07.1997	Winkelhofer Andreas	Laber Stepbergalm 34,9	FAI Brunnenkopf-häuser 2	Laber BS Laber BS 70
16.07.1997	Lutz Helmut	Blauen	FS	Schwenningen 1km nördl. FP 74
21.07.1997	Djamarani Andre	St. Andre St. Jean 122,2	FAI Lac de Allons SO Ufer 2	Col de Robines Tunnel Col de Robines Tunnel 244
21.07.1997	Wilms Helmut	Monte Cucco Monte Nerone Antenne 55,0	FSagB	Monte Cucco LP Caprile 55
22.07.1997	Wilms Helmut	Monte Cucco Monte Nerone Antenne 64,6	IID Gublio Kirche 1,75	Monte Cucco LP Monte Cucco LP 113

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP 3. WP/ Ziel/ bei FS MF	Startpunkt Landung Punkte
27.07.1997	Gaiser Fabian	Emberger Alm Anna Schutzhaus 88,6	IID	Greifenburg Greifenburg 155
28.07.1997	Vogel Karlheinz	Kulmbach Flugplatz Kronacher Vestle 62,6	FS	Schwelle 27 Öttinger Heide FPBad Berneck BAB Ausl. 63
30.07.1997	Becker Andreas	Segeletz FP	FS	Viereck 128
30.07.1997	Denz Helmut	St. Andre La Breole 1km NWI 153,8	FAI	St. Andre Kreisverkehr St. Andre Kreisverk. 308
30.07.1997	Fischer Sybille	Schmittenhöhe Habachklause 125,4	IID	Fürth Furth 219
30.07.1997	Gerhard Claus	Segeletz FP	FS	Glambeck BAB 89
30.07.1997	Trömer Christoph	Segeletz FP	FS	Bandelow 108
30.07.1997	Tschurtschenthaler Ralf	Schmittenhöhe Krimml Wasserfallhaus 109,8	IID	Fürth Furth 192
30.07.1997	Tulzer Jürgen	Emberger Alm Radlberger Alm 151,8	FSagB	Greifenburg Burg Pfannhornhütte 152
31.07.1997	Gaiser Fabian	Emberger Alm Anna Schutzhaus 69,5	FSagB	Greifenburg # nördl. Badeseen Greifenburg 70
02.08.1997	Denz Helmut	St. Andre La Breole 1km NWI 153,8	FAI	St. Andre Kreisverkehr St. Andre Kreisverk. 308
03.08.1997	Lutz Helmut	Laragne Chabre Col de Labre 101,0	FSagB	Laragne LP Nibles 101
03.08.1997	Matschoss Moritz	Emberger Alm Anna Schutzhaus 88,6	IID	Greifenburg Kirche Greifenburg Kirche 155
03.08.1997	Tulzer Jürgen	Emberger Alm Tailfner Hinteralm 140,0	FSagB	Greifenburg Burg Nörsach 140
05.08.1997	Nisser Wolfgang	Segeletz FP	FS	Möser 85
05.08.1997	Rauscher Dietmar	85,0 Fiesch Andermatt Sender 75,0	FSagB	Kühboden MS Reckingen 75
06.08.1997	Grüber Björn	Hilwarthausen	FS	Warstein Hirschberg 94
06.08.1997	Rohrer Gerd	Bahrenborstel	ZF	Grillhütte Lingen Hindernis 831 149
07.08.1997	Gräper Hans-J.	Bahrenborstel	ZF	Startplatz West Lingen Hindernis 831 149
07.08.1997	Herold Ernst	Bahrenborstel	ZF	Startplatz West Lingen Hindernis 831 149
07.08.1997	Langwald Gerd	Bahrenborstel	FS	Grillhütte Lelystad NL 213
08.08.1997	Ebenfeld Markus	213,0 Laragne Chabre Col de Cabre 64,7	FSagB	La Tuiliere Savournon 65
08.08.1997	Ehrenfried Kai	Alcazaren (SP)	FS	Espinosa de la Ribiera 172
08.08.1997	Ludwig Gerhard	172,0 Laragne Chabre	FSagB	Col de Bouillon Valenty 61
08.08.1997	Lutz Helmut	60,6 Laragne Chabre Col de Bouillon 106,6	IID	Laragne LP Nord Laragne LP Nord 187
09.08.1997	Ebenfeld Markus	Laragne Chabre Col de Cabre 58,6	ZR	La Tuiliere La Tuiliere 103
09.08.1997	Gaiser Fabian	Hohenstein Schleppegel.	FS	Furfwangen 90
09.08.1997	Gidde Andreas	89,8 Deinsen FP Freden Leinebrücke 56,6	IID	Scheune a. FP Bad Salzdettfurth Kaliwerk/Scheune a. FP 113

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel bei FS Landung	Startpunkt Punkte
09.08.1997	Serner Michael	Neubausen FP	FS		Wüstermarlee 61
10.08.1997	Altmannshofer Max	Schmittenhöhe Königsleiten BS 126,3	ID 1,75	Kohlschneidalm Fürth	Fürth 221
10.08.1997	Baudendistel Arno	Reinsdorf FP	FS		Dolle 121
10.08.1997	Djamarani Andre	121,0 Mindersdorf Schleppgel.	1 FS		Gundelwangen 59
10.08.1997	Gerhard Claus	59,4 Reinsdorf FP	1 FS		Dolle 123
10.08.1997	Götz Peter	123,0 Siegritz Schleppgel.	1 ZF	Siegritz Aussiedlerhöfe Hammelburg Satellitenantenne	146
10.08.1997	Hoffmann-Guben Marcus	97,0 St. Andre St. Jean 106,8	1,5 FSagB 1	Lac d Allons Villars-Heysier	107
10.08.1997	Hoffmann Hans-Peter	Alles Lager FP	FS		Spaatz östl. 92
10.08.1997	Langwald Gerd	91,8 Bahrenborstel	1 ZF		Grillhütte Sneek NL 326
10.08.1997	Otterpohl Bernd	217,0 Bahrenborstel	1,5 ZF		Grillhütte Dörpen BAB 31 Abf. 171
10.08.1997	Stralmann Günter	114,3 Neumagen	1,5 FS		Hautbellain (Lux) 71
10.08.1997	Winkelhofer Andreas	70,8 Schmittenhöhe Rechlegghaus 100,9	1 ID 1,75	Fürth Fürth Fürstau-Alm	Fürth 177
11.08.1997	Baudendistel Arno	Altes Lager FP	FS		Grabow b. Burg 76
11.08.1997	Becker Andreas	76,4 Altes Lager FP	1 FS		Halbbahn FP Wiedeingen b. Sollau 244
11.08.1997	Otterpohl Bernd	243,6 Bahrenborstel	1 ZF		Grillhütte Zuidbroek Eisenbahngabel 217
12.08.1997	Baudendistel Arno	144,6 Segeletz FP	1,5 FS		Kummer BS 94

Datum	Pilot	Startplatz 1. WP total km	Aufg. 2. WP MF	3. WP/ Ziel bei FS Landung	Startpunkt Punkte
12.08.1997	Becker Andreas	Segeletz FP	FS		Wobbelin A24 95
12.08.1997	Gall Matthias	95,1 Pietrahita	1 FS		Pto. de la Pena Negra Avila 56
12.08.1997	Gerhard Claus	56,0 Segeletz FP	1 FS		Lubesse Südl. 102
12.08.1997	Hoffmann Hans-Peter	102,0 Segeletz FP	1 ZF		Segeletz Kirche Hagenow BAB Ausfahrt 168
12.08.1997	Maek Henry	112,2 Segeletz FP	1,5 FS		Hagenow 111
13.08.1997	Becker Andreas	111,3 Segeletz FP Wilstock BAB Abfahrt	1 FAI		Halbbahn FP Segeletz Glowen Bhf Halbbahn FP Segeletz 218
13.08.1997	Feser Jörg	108,8 Waizenhofen FP	2 ZF		Waizenhofen FP Ansbach BAB Ausfahrt 76
14.08.1997	Matschoss Moritz	50,7 Emberger Alm Anna Schutzhaus	1,5 ID		Greifenburg Kirche Goldeck Antenne Greifenburg Kirche 155
16.08.1997	Mader Ulrich	88,6 Gangstetten Schleppgel. Möhringen Sportplatz	1,75 FSagB		Gangstetten Schleppgel. Lauchringen 110
17.08.1997	Gerhard Claus	110,0 Segeletz FP	1 ZF		Segeletz Kirche Wittenberg BAB Abfahrt 183
17.08.1997	Hoffmann Hans-Peter	122,3 Segeletz FP	1,5 FS		Segeletz Kirche Rosenwinkel westl. 51
17.08.1997	Schneider Ulrich	51,0 Segeletz FP	1 ZF		Segeletz Kirche Wittenberg BAB Abfahrt 183
19.08.1997	Gall Matthias	122,3 Pietrahita	1,5 FS		Pto. de la Pena Negra Fuentemilanos 102
22.08.1997	Altmannshofer Max	102,4 Schmittenhöhe Königsleiten BS 126,3	1 ID		Fürth Fürth Fürth 221
22.08.1997	Engels Hans	126,3 Laber Tschiergant 73,0	1,75 FSagB		Laber BS Seeleld 73
22.08.1997	Freier Wolfgang	144,6 Jöchelspitze Hahnenkamm Antenne	1 ID		Warlegg TS Biberkopf Gipfel Warlegg TS 140
22.08.1997	Tschurtschentaler Ralf	80,0 Schmittenhöhe Königsleiten BS 98,4	1,75 ZR		Fürth Fürth Fürth 172
23.08.1997	Altmannshofer Max	143,6 Ebenfeld Aste BS	ID		Fürth Kohlschneidalm 251
23.08.1997	Freier Wolfgang	82,0 Neunerköpfe Biberkopf Gipfel	1 FSagB		Tannheim Kirche Hahnenkamm Antenne Tannheim 82
23.08.1997	Tschurtschentaler Ralf	82,0 Schmittenhöhe Königsleiten BS 126,3	1 ID		Fürth Fürth Fürth 221
23.08.1997	Tulzer Jürgen	135,0 Schmittenhöhe Ebenfeld Aste BS	1,75 ID		Kohlschneidalm Fürth Fürth 236
24.08.1997	Lutz Helmut	104,8 Laragne Chabre Col de Labre	2 FAI		Laragne LP Nord Crete de la Colle Laragne LP Nord 210
25.08.1997	Tulzer Jürgen	155,8 Schmittenhöhe Gernkogel BS	2 FAI		Fürth Mayrberg Jausenstation Bad Fusch 312



**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"




899

Ausschreibung 1998

Foto: Michael Meyer

► Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband im DAeC.

► Zweck

Förderung des Streckenflugs mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft (Liga-Qualifikation).

► Dauer

1. September des laufenden Jahres bis 31. August des folgenden Jahres.

► Raum

Europa.

► Teilnehmer

Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

► Geräte

Hängegleiter und Gleitsegel mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Zulassung oder Breitereprobungsfreigabe. Gerätewechsel erlaubt.

► Startverfahren

Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start. Bei Schlepp Ausklinkhöhe maximal 2500 ft über Talgrund.

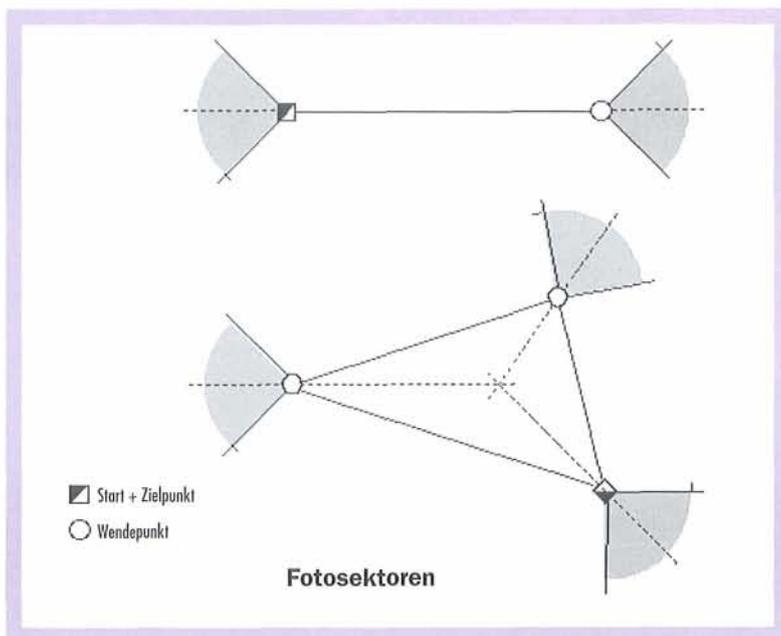
► Wertung

Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Es gibt jeweils zwei Wertungsklassen: bei den Hängegleitern die Klassen FAI I und FAI II, bei den Gleitsegeln die offene Klasse und die Sportklasse (bis Gütesiegelklasse 1-2). Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei 3 gewerteten Flügen muß bei mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen durchzuführen. Die geflogenen Streckenkilometer eines jeden Fluges werden mit dem der Flugaufgabe zugehörigen Faktor multipliziert. Es zählt die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, Wendepunkt(en) und Zielpunkt bzw. Landeplatz. Bei Start eines Dreiecks auf einem Schenkel wird die Strecke zwischen den drei Wendepunkten gewertet. Bei Wertung als Freie Strecke ohne Wendepunkt gilt statt Startpunkt der Startplatz. Hängegleiterflüge werden nur gewertet, wenn sie mindestens 50 Punkte bringen, Gleitschirmflüge nur bei mindestens 30 Punkten.

► Mannschaft

Eine Mannschaft besteht aus den 3 besten Teilnehmern eines Mitgliedsvereins des DHV oder DAeC, weitere Vereinsmannschaften aus den jeweils 3 nachfolgenden Teilnehmern des Vereins usw., jeweils getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Die Teilnehmer der Mannschaft müssen spätestens bei Durchführung des ersten angemeldeten Fluges des Vereins vom Ver-





Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28 % der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge (Flaches Dreieck):

Faktor 1,75

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28 % der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge:

Faktor 2,0

Dreiecke können an einem Eckpunkt oder auf einem beliebigen Schenkel gestartet werden. Jede angemeldete Flugaufgabe kann während des Fluges in Freie Strecke geändert werden. Alle nichterfüllten oder übererfüllten Flugaufgaben können ggf. unter Berücksichtigung der Wendepunkte und des Zielpunktes im ganzen als Freie Strecke eingereicht und gewertet werden. **Nicht erfüllte Aufgaben werden bis zum letzten dokumentierten Wendepunkt mit dem Faktor 1,5 gewertet; ab dem letzten dokumentierten Wendepunkt bis zur Landung mit dem Faktor 1,0.**

ein dem DHV oder DAeC als Vereinsmitglied gemeldet sein. Bei Zugehörigkeit zu mehreren Vereinen muß der Teilnehmer bei Einreichung seines ersten Fluges den Verein angeben, dessen Mannschaft er angehören will.

► Gewinner

Der Teilnehmer der jeweiligen Klasse mit der höchsten Punktzahl wird »Deutscher Streckenflugmeister« (Mindestteilnehmerzahl: 10 pro Klasse).

Der bestplatzierte Junior in der offenen Klasse (GS) und FAI-1 (HG) (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 31.8.) erhält den Juniorenpokal, die bestplatzierte Teilnehmerin den Damenpokal, der beste Tandempilot den Tandempokal und die bestplatzierte Mannschaft den Mannschaftspokal. Die Pokale werden jeweils für Hängegleiten und Gleitsegeln vergeben. **Es gibt eine Kombiwertung: der/die bestplatzierte Pilot/in mit je zwei Wertungsflügen beim Hängegleiten und Gleitsegeln (kein Deutschlandflug erforderlich) gewinnt die Kombiwertung.**

► Einreichung

Jeder zu wertende Flug ist innerhalb von 1 Monat nach Durchführung beim Auswerter mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge ab 16. August ist Einreichungsschluß der 15. September. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden.

► Auswertung

Die Auswertung darf nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

► Aufgaben

Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde:

Faktor 1,0

Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde:

Faktor 1,5

Zielrückkehrflug:

Faktor 1,75

Landung mit dem Faktor 1,0.

► Dokumentation

1. Startmeldung

Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Der Startzeuge muß volljährig sein. Es darf nur eine Aufgabe pro Flug angemeldet und durchgeführt werden. Start-, Ziel- und Wendepunkte sind gemäß Sporting Code der FAI zu fotografieren. Die Punkte müssen klar definierte Stellen sein (z.B. Brücke, Bahn- oder Straßenkreuzung). Ausnahmsweise können auch Flächen mit einem Durchmesser von höchstens 1 km angegeben werden (z.B. Häusergruppe). Auf mindestens einem Luftbild muß ein markanter Teil des Fluggerätes zu erkennen sein. Die Luftbilder sind - außer bei Diapositiven - als Papierabzüge Mindestformat 9 x 9 cm) beizulegen. Alle Bilder sind zu nummerieren und zu erläutern. Bei Flachem Dreieck oder bei Start auf einem Dreiecksschenkel gilt für den Fotosektor vom Start- und Landepunkt keine Winkelhalbierende, sondern der Abflug- bzw. Anflugschenkel. Beim Gleitsegeln müssen die Aufnahme-Zeitpunkte der einzelnen Bilder exakt auf dem Barogramm eingetragen werden.

2. Fotografische Beurkundung

Film schwarz/weiß, Farbe oder Diapositiv. **Diafilme** in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Wird der Film labortechnisch bedingt zerschnitten, ist er in der ursprünglichen Reihenfolge mit durchsichtigem Klebestreifen wieder zusammenzusetzen. **Dias dürfen nicht gerahmt sein.** Bei **Negativfilmen** reicht die **Zusendung eines Photoindexprint** mit durchlaufender Numerierung der Bilder und Bildabzüge im **Mindestformat 9 x 9**. Beim Gleitsegeln ist eine Kamera mit Databack-Rückwand zu verwenden, auf der die Uhrzeit eingestellt ist.

Bilderfolge für Hängegleiten

a) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).

b) Bei UL-Schlepp Flug-Foto mit gleichzeitiger Abbildung der Schleppklinge ohne Schleppseil oder des abfliegenden UL

mit getrenntem Schleppseil.

c) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.

d) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 40 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.

e) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke.

f) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landmeldung (lesbares Foto).

g) Landeplatz mit aufgebautem Hängegleiter vor markantem Hintergrund.

Bilderfolge für Gleitsegeln

a) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).

b) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.

c) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 20 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.

d) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke bzw. Luftbild des Landeplatzes bei Freier Strecke.

e) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landmeldung (lesbares Foto).

f) Landeplatz mit ausgelegtem Gleitsegel vor markantem Hintergrund. Das Bild muß eindeutig dem Luftbild vom Landeplatz zuzuordnen sein.

3. Landmeldung

Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Der Landezeuge muß volljährig sein.

4. Kartenmaterial

Startplatz, Startpunkt, angegebener Zielpunkt, tatsächlicher

Landeplatz, Wendepunkte und Flugstrecke sowie Positionen der nummerierten Luftbilder müssen auf Karten mit Maßstab 1 : 200.000 oder kleiner, eingezeichnet sein. Das Kartenmaterial ist im Original oder in Kopie zusammen mit den anderen Unterlagen einzureichen.

5. Beurkundung mit Barograph

Beim Gleitsegeln ist jeder Flug mit einem von der FAI zugelassenen Barographen zu beurkunden. Das Barogramm ist zusammen mit den übrigen Unterlagen einzureichen.

► Protest

Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,- beim DHV schriftlich Protest einlegen. Vertretung ist ausgeschlossen. Protest ist nur gegen Bewertungsvorteil eines einzelnen Mitbewerbers zulässig. Die betroffenen Dokumentationsunterlagen können nach Einlegung des Protestes vom Protestführer eingesehen werden. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV zu. Über den Protest entscheidet abschließend ein Schiedsgericht, das vom DHV mit je 3 Nichtteilnehmern besetzt wird. Das Schiedsgericht kann Dritte beiziehen. Die Beweismittel bleiben auf die fristgerecht eingereichten Dokumentationsunterlagen beschränkt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

► Ausschluß

Teilnehmer, die vorsätzlich durch unwahre Angaben oder durch sonstigen Verstoß gegen diese Ausschreibung Vorteile in der Wertung erzielen wollen oder dies vermuten lassen, können vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

► Haftung

Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

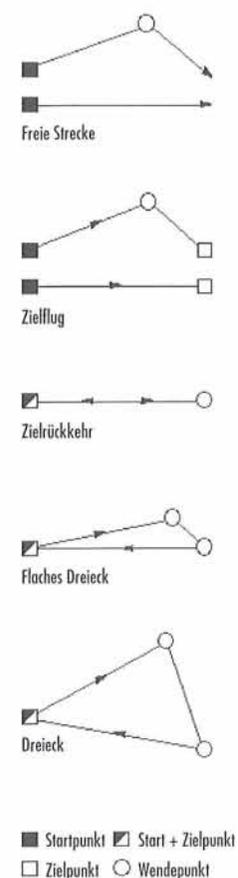
► Qualifikation

Es qualifizieren sich die 3 bestplatzierten bzw. von den Rängen 4 bis 10 nachrückenden Teilnehmer an der **Streckenflugmeisterschaft** automatisch für die Deutsche Meisterschaft (Liga) des nächsten Jahres.

Die Siegerehrung und Pokalübergabe erfolgt im Rahmen der Jahreshauptversammlung des DHV.

Jeder Teilnehmer mit einem anerkannten Flug erhält ein »DHV-Streckenflug-Shirt«.

Die 5 besten »Newcomer« (Keine Teilnahme in den letzten 3 Jahren), jeweils für Drachen und Gleitschirm, erhalten ein Paar »hanwag Fly 2000«. Die Sieger jeder Kategorie erhalten je einen Nocai-Helm



Änderungen

in der Ausschreibung

1998

Die Gewichtung des Streckenflugpokals wird ab dem kommenden Jahr gestärkt. Dank der Kontinuität auf höchstem Niveau seit Jahren dürfen sich die Gewinner ab dem kommenden Jahr »Deutsche Streckenflugmeister« nennen.

Der Streckenflugpokal heißt ab der Saison 1998 »Deutsche Streckenflugmeisterschaft« und es werden in insgesamt 4 Klassen die »Deutschen Streckenflugmeister« ermittelt

Folgende Änderungen sind vom Sportausschuß des DHV für die kommende Flugsaison beschlossen worden und gelten ab sofort:

- zugelassen sind Hängegleiter mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Zulassung oder Breitenerprobungsfreigabe.
- bei den Hängegleitern gibt es die Wertungsklassen FAI-I und FAI-II.
- bei den Gleitsegeln gibt es die Wertungsklassen : offene Klasse und Sportklasse (Gleitsegel mit der max. Gütesiegelklasse 1-2).
- Mindestteilnehmerzahl für eine Wertung ist 10. Der Teilnehmer der jeweiligen Klasse mit der höchsten Punktzahl wird »Deutscher Streckenflugmeister«.
- In der offenen Klasse (GS) und FAI-I (HG) erhält der bestplatzierte Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 31.8.) den Juniorenpokal, die bestplatzierte Teilnehmerin den Damenpokal, der beste Tandempilot den Tandempokal und die bestplatzierte Mannschaft den Mannschaftspokal.
- Es gibt eine Kombiwertung: der/die



Foto: Ullrich Goll

bestplatzierte Pilot(in) mit je zwei Wertungsflügen beim Hängegleiten und Gleitsegeln gewinnt die »Kombiwertung« (kein Deutschlandflug erforderlich).

● Wertung: Nicht erfüllte Dreiecks- und Zielflüge werden bis zum letzten dokumentierten Wendepunkt mit dem Faktor 1,5 gewertet; ab dem letzten dokumentierten Wendepunkt bis zur Landung mit dem Faktor 1,0.

● Es gibt in Zukunft generell nur noch einen Start- bzw. Landezeugen. Dieser Zeuge muß volljährig sein.

● Fotografische Beurkundung: Bei Negativfilmen reicht die Zusendung eines Photo-Indexprints mit durchlaufender Numerierung der Bilder und Bildabzüge im Mindestformat 9x9. Beim Gleitsegeln muß der Data-Back auf die Uhrzeit eingestellt sein.

● Beim UL-Schlepp muß das erste Luftfoto entweder die Schleppklinke ohne Schleppseil oder das abfliegende UL mit getrenntem Schleppseil zeigen.

● Bei Hängegleitern müssen Luftbilder

ca. alle 40 km, beim Gleitsegeln alle 20 km gemacht werden.

● Es gibt neue Formulare (Startmeldung und Auswertbogen): diese können bei der Geschäftsstelle angefordert oder per Abruf-Fax kopiert werden.

● Vermehrt werden in der Zukunft die neuen Kommunikationsmittel zur Vorbereitung der Zwischenergebnisse genutzt. Im Internet stehen aktualisierte Ergebnislisten, über das DHV-Abruffax sind Zwischenergebnisse zu erfragen.

● Wie in den vergangenen Jahren biete ich wieder eine Zusammenfassung der gesamten Streckenflugsaison in Buchform zum Selbstkostenpreis von 25,- DM + Porto an. Hierin sind enthalten: Statistiken über 1.000 Streckenflüge seit 1994, GPS Koordinaten der Wendepunkte, neue Startmeldung und Auswertbogen sowie sonstige Daten rund um die Flugsaison 1997.

Anforderung per Tel. oder schriftlich über Rudl Bürger, Bichl 2, 83122 Samerberg, Tel./Fax 08032/8134, 106641.2553@compuserve.com.de

Pleiten,

Pech

Tips zur richtigen
Streckenflugdokumentation
von Torsten Hahne

und Pannen

Zugegeben. Die aufwendige Dokumentation eines Streckenfluges steht dem Gedanken des »freien Fliegens« etwas entgegen und das Erlebnis eines »Cross Country« läßt sich ohnehin nicht in Punkten oder Kilometern messen. Aber erstens ist der Trainingseffekt und die Motivation deutlich größer, wenn man versucht eine vorher gewählte »Aufgabe« zu meistern. Ein zufälliger oder ein geplanter Streckenflug sind nämlich ganz und gar nicht miteinander zu vergleichen. Zweitens ist der einzige handfeste Beweis für eine erflogene Strecke die korrekte Dokumentation. In »Sichtweite« eines Wendepunktes umzudrehen oder die Wende richtig im Sektor »im Kasten« zu haben, ist ein gewaltiger Unterschied. Wer sich mit den Federn seiner Streckenflugeistung schmücken möchte, sollte auch Beweise liefern oder lieber schweigen. Denn »Flieger-Latein« und Baron Münchhausen sind leider allzuoft in der Fliegerszene anzutreffen. Und drittens ist die Auseinandersetzung mit der Flugdokumentation eine gute Schule für die fliegerische Weiterentwicklung eines Piloten, der am Hausberg schon jede Tanne und je-

den Grashalm kennt. Die meteorologische Situation des Tages muß richtig eingeschätzt und die Flugaufgabe entsprechend angepaßt werden. Wendepunkte müssen so ausgewählt werden, daß sie auch angefliegen werden können (Talwind, Lee, Abrißkanten u.s.w.). Auch das eigene Flugkönnen in die richtige Relation zur geplanten Aufgabe zu bringen ist eine Kunst für sich und verlangt vom Piloten eine gehörige Portion kritischer Selbsteinschätzung. Und nicht zuletzt ist gerade die thermikarme Jahreszeit wie geschaffen dafür, neue Pläne auszutüfteln, Strecken und Dreiecke auszumessen und von den Aufgaben zu träumen, die man im nächsten Jahr in die Tat umsetzen will.

Die ausführliche Ausschreibung zum Streckenflugpokal ist in diesem Heft abgedruckt.

Da aber aller Anfang schwer ist und viele Streckenflugaspiranten an der zugegebenermaßen aufwendigen Dokumentation scheitern, möchte ich eine Reihe von häufigen Fehlern vorstellen, die ich fast

alle selber schon begangen habe, und ein paar Tips dazu geben.

Wahl der Wendepunkte

Bereits mit der richtigen Auswahl der Wendepunkte kann man Dokumentationsprobleme vermeiden. Die Turnpoints sollten nicht im Lee oder einer Talwinddüse liegen. Gebäude im Bereich von Abrißkanten oder



Berggipfeln sind zu bevorzugen. Start- und Zielpunkte bei geschlossenen Aufgaben sollten natürlich am Talboden liegen, um diese nach Thermikende auch noch im Gleitflug erreichen zu können. Wann immer möglich sind senkrechte Flächen wie z. B. Gebäude von Bergstationen auszuwählen, da der Einflug in den Sektor durch die dann sichtbare Fassade gut zu erkennen ist 1 ▷.

Berggipfel eignen sich ohne aufwendige Fotoserie vom Anflug und topographisch zuzuordnenden Hintergrund kaum als Wendepunkte. Auf den Fotos ist meistens nur ein Steinhaufen oder ein Schneefeld zu sehen, der Sektor kaum erkennbar 2 ▷. Leider ist man allerdings manchmal gezwungen, mangels anderer markanter Wegpunkte, oder damit ein Dreieck die Kriterien eines FAI-Dreiecks erfüllt, auf so wenig markante Wendepunkte zurückzugreifen. Der Auswerter hat so manches Mal seine liebe Not mit solchen Fotos und im Zweifelsfall wird der Flug dann nicht anerkannt. Denn Ihr müßt eindeutig beweisen können, wo Ihr gewendet habt.

Um diese Probleme zu vermeiden, gibt es für den Streckenflugneuling eine reichhaltige Auswahl geeigneter Wendepunkte samt Koordinaten beim Auswerter des Deutschen Streckenflugpokals Rudl Bürger für 25 DM zu beziehen.

Die Wendepunkte sollten zudem von der Umgebung klar zu unterscheiden sein. Auf den vergrößerten Fotos ist später zwar fast immer eine Zuordnung möglich, wer aber in unbekanntem Gelände fliegt, hat oft selbst große Schwierigkeiten, aus großer Höhe eine verschneite Berghütte im Schneefeld 3 ▷ oder ein grünes Hüttendach im Wald zu erkennen 4 ▷. Einen ausgetrockneten Bergsee, der auf der Karte so gut geeignet erschien, habe ich einmal über eine halbe Stunde lang suchen müssen.

Geräte

Bei der Dokumentation ist der Streckenflieger auf die einwandfreie technische Funktion seines Fotoapparates und seines Barographen angewiesen.

Die häufigen Pannen der älteren Barographen sind heute nicht mehr zu finden. Eine zuschaltbare Reservebatterie besitzt jedes bessere Gerät. Zu beach-

ten ist allerdings, daß der Speicher des elektronischen Barographen nicht bis zum Rand voll ist. Bei einem längeren Streckenflug besteht sonst die Gefahr, daß Daten gelöscht werden, wenn die Speicherkapazität erschöpft ist. Angeblich sind aber von diesem Datenverlust nur die ältesten Flüge betroffen. Gegen unbeabsichtigtes Abschalten der Barographenfunktion während des Fluges schützt ein Klebestreifen über dem Schalter.

Die Fotoapparate sollten natürlich über Autofokus und einen großen, auch mit dicken Handschuhen zu bedienenden Auslöser verfügen (Brennweite 35 mm). Die Handhabung sollte vor dem Kauf mit Handschuhen geprobt werden. Die Gefahr, den ersten Streckenflug mit einer Reihe von Fingerdetailaufnahmen zu beenden ist sonst zu groß. Vorsicht! Einige Fotoapparate verfügen zwar über eine Batteriezustandsanzeige, haben aber eine separate Data-Back Batterie. Ist diese zu schwach, kann zwar die LCD-Anzeige an der Kamera noch zu lesen sein, auf den Fotos ist aber keine Uhrzeit mehr eingeblendet.

Als Filmmaterial sind Diafilme (24x36; 100 ASA) mit 36 Aufnahmen am besten geeignet. Die Bildqualität ist gut und die Entwicklungskosten sind gering (Filme nicht schneiden und auf gar keinen Fall rahmen lassen!). Wer sich mit einem 10er Pack zu Beginn der Saison bestückt (für 50-60 DM zu haben) kann 10 Flüge

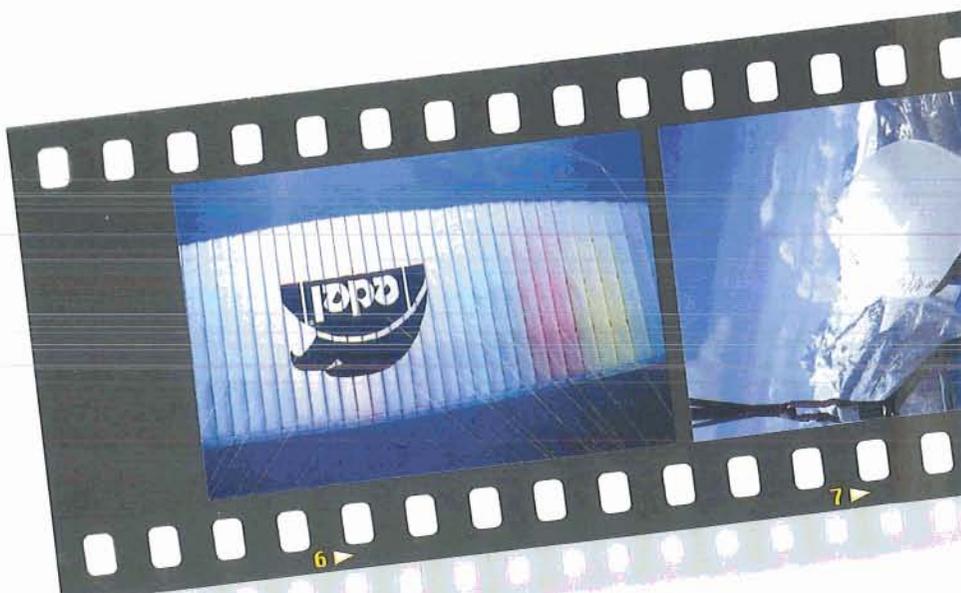


voll dokumentieren oder zumindest bis zu 50 Streckenflugversuche unternehmen.

Fotodokumentation

Damit die Start- und Landemeldungen auf den Fotos gut lesbar erscheinen, rate ich zum Ausfüllen mit einem dicken Filzschreiber. Zudem sollte man vermeiden, die Meldezettel bei wechselndem Licht (Schatten/grelles Sonnenlicht) zu fotografieren. Ärgerliche Belichtungsfehler können die Folge sein 5 ▷.

Es empfiehlt sich wichtige Bilder wie Start- und Landemeldungen, Start- und Zielpunkte sowie Wendepunkte nicht





nur einmal, sondern zwei bis drei mal zu schießen. Einzelne Fehlbelichtungen habe ich immer wieder erlebt. Ist man sich bezüglich des richtigen Fotosektors nicht ganz sicher, kann zudem der Wendepunkt umflogen und ca. alle 45-60 Grad ein Foto gemacht werden.

Ein häufiger Fehler ist das fehlende Luftbild des Fluggerätes. Nur so kann man aber beweisen, daß man nicht mit einem Segelflugzeug oder Sportflieger unterwegs war, was die Sache unfair erleichtern könnte. Für mich hat es sich bewährt, immer sofort im Anschluß an die Startfotos ein Luftbild meines Fluggerätes zu schießen. Hat man sich diese Handhabung erst einmal angewöhnt,

läuft man nicht mehr Gefahr, den ganzen Flug nur wegen eines Fotos nicht anerkannt zu bekommen **6** ▷. Wer an der Doppelsitzerwertung teilnimmt, sollte zusätzlich beweisen können, daß er auch wirklich zu Zweit unterwegs war **7** ▷.

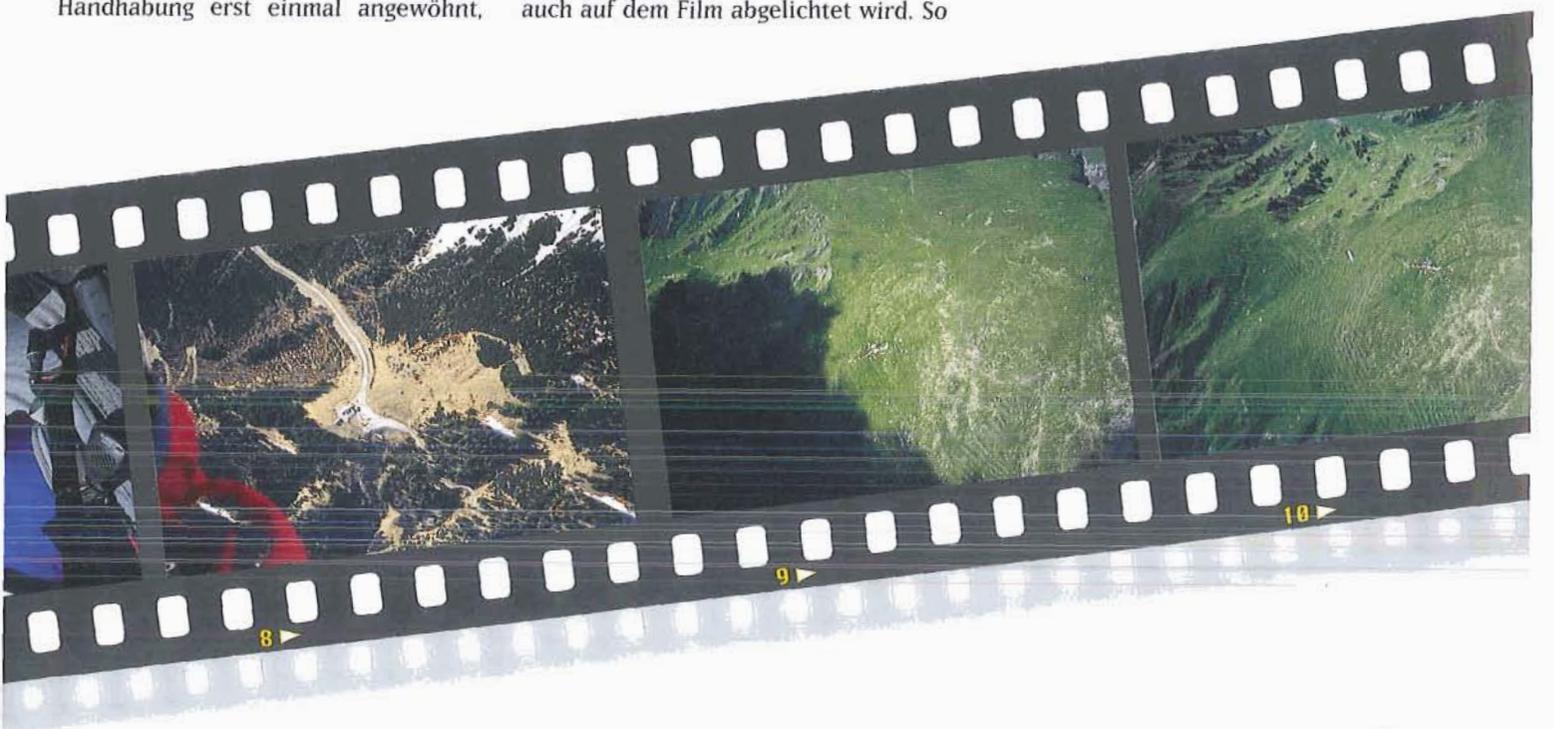
Beim Fotografieren selber werden bezüglich der Bildgestaltung eigentlich nur noch minimale künstlerische Anforderungen an den Piloten gestellt. Im Mittelpunkt sollte dabei das abzulichtende Objekt stehen.

Achtung! Wird keine Spiegelreflex verwendet, ist der sichtbare Bildausschnitt nicht der gleiche, der wirklich auch auf dem Film abgelichtet wird. So

kann es leicht passieren, daß man bei allzu lässigem Fotografieren (seitlich oder schräg nach hinten aus dem Gurtzeug) Schuhe, Rettungsgerät oder andere unwichtige Dinge am Gurtzeug vor der Linse und dann auf dem Foto hat **8** ▷.

Anrückende Wolkenschatten **9** ▷ oder andere Fluggeräte **10** ▷ können den Wendepunkt fast unsichtbar machen oder aber verdecken.

Bevor es schließlich richtig losgeht, bieten sich thermische Tage im Winter an, um die gesamte Dokumentation mit Fotos und Barographen am Hausberg zu üben.



1. World Air Games Türkei 1997



Mit recht gemischten Erwartungen fliegt das deutsche Drachenfliegerteam im September nach Izmir, um bei der 1. »Fliegerolympiade« zu starten. Einerseits ist bisher noch keiner von uns in dieser Gegend geflogen, andererseits waren 16 verschiedene Wettbewerbe vom Modellflug bis zum Motorkunstflug ausgeschrieben, was eine spannende Veranstaltung erwarten ließ. Die 3.400 Flugsportler verteilen sich jedoch auf das ganze Land, so daß der olympische Gedanke - Sportler aus allen Nationen zu treffen - in unserem Fall nur für die Drachen und Gleitschirmflieger gilt, deren Wettbewerb in der Gegend von Denizli ausgetragen wird.

Die Stadt mit 200.000 Einwohnern liegt in einer weiten Ebene auf ca. 400 m Höhe. Besser bekannt ist das 20 km entfernte Pamukkale mit seinen weißen Kalksteinterrassen. Die Gebirgszüge des 2.500 m hohen Honaz im Süden und 1.700 m hohen Cökelez im Norden

umrahmen die Ebene und dienen als Ausgangspunkt für Streckenflüge in alle Himmelsrichtungen.

Die Eröffnungsfeier im städtischen Sportstadion findet unter großer Anteilnahme der Bevölkerung statt, wobei bald klar wird, daß die Menge nicht wegen der Piloten, sondern wegen des örtlichen Popstars gekommen ist, der anschließend auftritt. Eine - genauer betrachtet - gelungene Kombination, konnte doch so einer großen Anzahl Menschen zumindestens ein Eindruck des Fliegens vermittelt werden.

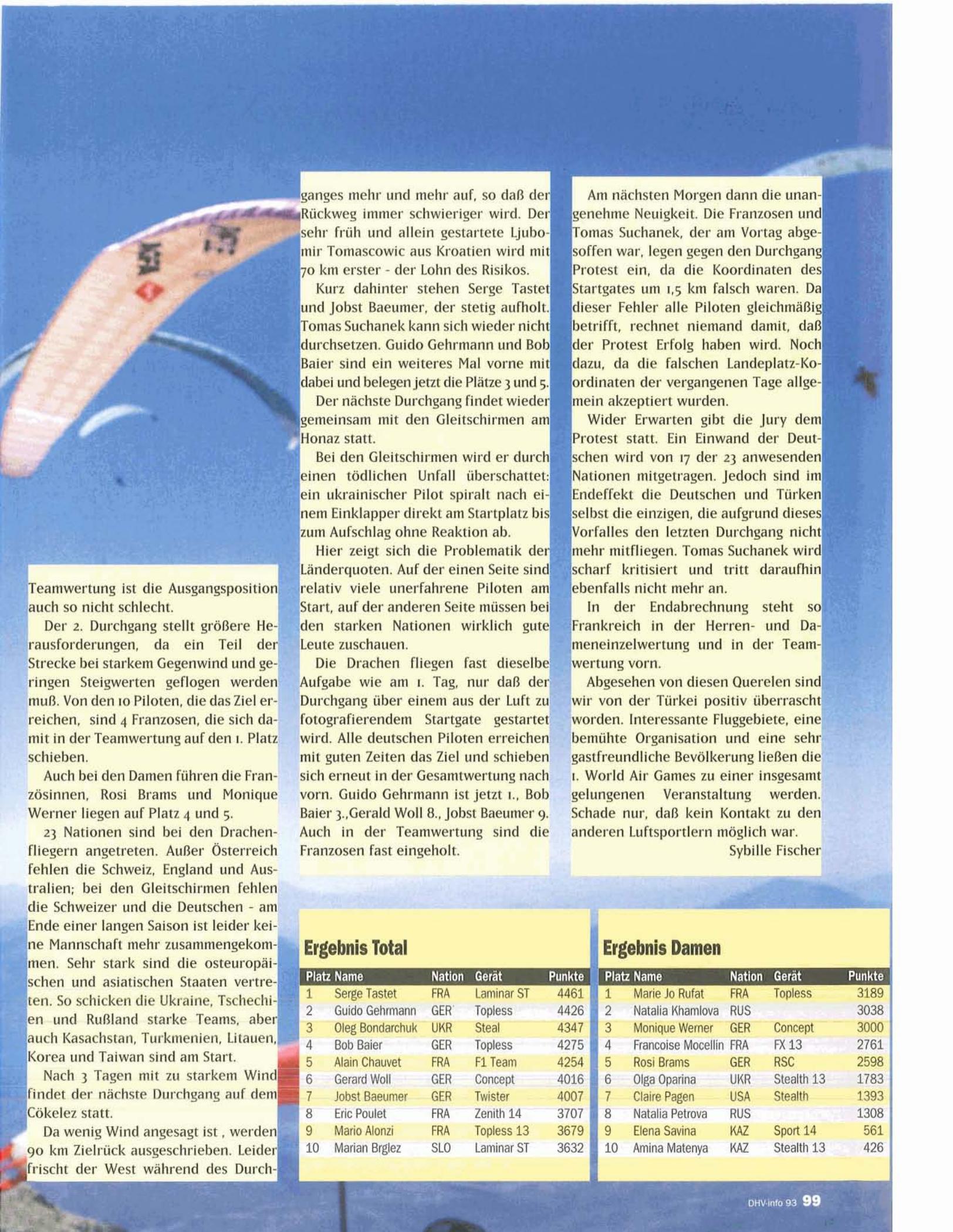
Auch während des gesamten Wettbewerbes ist die Medienpräsenz sehr gut, täglich wird in Zeitungen und Fernsehen von den Durchgängen berichtet.

Mit über 30 Kleinbussen werden die 250 Piloten zum ersten Durchgang auf den Honaz gefahren; auf Grund der Windverhältnisse starten die 120 Drachenflieger und 130 Gleitschirmpiloten meist auf dem selben Startplatz. In der

Praxis erweist sich dies als erstaunlich unproblematisch, starten doch die Gleitschirme trotz gleichen Startfensters immer zuerst.

Bei den Drachen hat sich die »Keiner will der erste sein« Mentalität breitgemacht, so daß das Feld oft erst um 15.30 Uhr in die Luft kommt. Da die relativ schwache Thermik um 17.00 Uhr schon immer spürbar nachläßt, sind gerade für die langsameren Piloten die ausgeschriebenen Strecken zwischen 60 km und 90 km kaum zu schaffen.

Beim 1. Durchgang zeigen die deutschen Drachenflieger gleich ihre gute Form und stehen fast alle im Ziel. Jobst Baeumer plant seinen Zielflug exakt nach GPS und schlägt 20 m vor der Ziellinie ein. Hinterher stellt sich heraus, daß der Landeplatz 1 km weiter weg und 100 m höher liegt als angegeben. Aus sportlichen Gründen wird auf einen Protest verzichtet. Mit 5 Piloten unter den ersten 12 und dem 2. Platz in der



Teamwertung ist die Ausgangsposition auch so nicht schlecht.

Der 2. Durchgang stellt größere Herausforderungen, da ein Teil der Strecke bei starkem Gegenwind und geringen Steigwerten geflogen werden muß. Von den 10 Piloten, die das Ziel erreichen, sind 4 Franzosen, die sich damit in der Teamwertung auf den 1. Platz schieben.

Auch bei den Damen führen die Französinnen, Rosi Brams und Monique Werner liegen auf Platz 4 und 5.

23 Nationen sind bei den Drachenfliegern angetreten. Außer Österreich fehlen die Schweiz, England und Australien; bei den Gleitschirmen fehlen die Schweizer und die Deutschen - am Ende einer langen Saison ist leider keine Mannschaft mehr zusammengekommen. Sehr stark sind die osteuropäischen und asiatischen Staaten vertreten. So schicken die Ukraine, Tschechien und Rußland starke Teams, aber auch Kasachstan, Turkmenien, Litauen, Korea und Taiwan sind am Start.

Nach 3 Tagen mit zu starkem Wind findet der nächste Durchgang auf dem Cökelez statt.

Da wenig Wind angesagt ist, werden 90 km Zielfrück ausgeschrieben. Leider frischt der West während des Durch-

ganges mehr und mehr auf, so daß der Rückweg immer schwieriger wird. Der sehr früh und allein gestartete Ljubomir Tomascowic aus Kroatien wird mit 70 km erster - der Lohn des Risikos.

Kurz dahinter stehen Serge Tastet und Jobst Baeumer, der stetig aufholt. Tomas Suchanek kann sich wieder nicht durchsetzen. Guido Gehrman und Bob Baier sind ein weiteres Mal vorne mit dabei und belegen jetzt die Plätze 3 und 5.

Der nächste Durchgang findet wieder gemeinsam mit den Gleitschirmen am Honaz statt.

Bei den Gleitschirmen wird er durch einen tödlichen Unfall überschattet: ein ukrainischer Pilot spiralt nach einem Einklapper direkt am Startplatz bis zum Aufschlag ohne Reaktion ab.

Hier zeigt sich die Problematik der Länderquoten. Auf der einen Seite sind relativ viele unerfahrene Piloten am Start, auf der anderen Seite müssen bei den starken Nationen wirklich gute Leute zuschauen.

Die Drachen fliegen fast dieselbe Aufgabe wie am 1. Tag, nur daß der Durchgang über einem aus der Luft zu fotografierendem Startgate gestartet wird. Alle deutschen Piloten erreichen mit guten Zeiten das Ziel und schieben sich erneut in der Gesamtwertung nach vorn. Guido Gehrman ist jetzt 1., Bob Baier 3., Gerald Woll 8., Jobst Baeumer 9. Auch in der Teamwertung sind die Franzosen fast eingeholt.

Am nächsten Morgen dann die unangenehme Neuigkeit. Die Franzosen und Tomas Suchanek, der am Vortag abge-soffen war, legen gegen den Durchgang Protest ein, da die Koordinaten des Startgates um 1,5 km falsch waren. Da dieser Fehler alle Piloten gleichmäßig betrifft, rechnet niemand damit, daß der Protest Erfolg haben wird. Noch dazu, da die falschen Landeplatz-Koordinaten der vergangenen Tage allgemein akzeptiert wurden.

Wider Erwarten gibt die Jury dem Protest statt. Ein Einwand der Deutschen wird von 17 der 23 anwesenden Nationen mitgetragen. Jedoch sind im Endeffekt die Deutschen und Türken selbst die einzigen, die aufgrund dieses Vorfalles den letzten Durchgang nicht mehr mitfliegen. Tomas Suchanek wird scharf kritisiert und tritt daraufhin ebenfalls nicht mehr an.

In der Endabrechnung steht so Frankreich in der Herren- und Dameneinzelwertung und in der Teamwertung vorn.

Abgesehen von diesen Querelen sind wir von der Türkei positiv überrascht worden. Interessante Fluggebiete, eine bemühte Organisation und eine sehr gastfreundliche Bevölkerung ließen die 1. World Air Games zu einer insgesamt gelungenen Veranstaltung werden. Schade nur, daß kein Kontakt zu den anderen Luftsportlern möglich war.

Sybille Fischer

Ergebnis Total

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Serge Tastet	FRA	Laminar ST	4461
2	Guido Gehrman	GER	Topless	4426
3	Oleg Bondarchuk	UKR	Steal	4347
4	Bob Baier	GER	Topless	4275
5	Alain Chauvet	FRA	F1 Team	4254
6	Gerard Woll	GER	Concept	4016
7	Jobst Baeumer	GER	Twister	4007
8	Eric Poulet	FRA	Zenith 14	3707
9	Mario Alonzi	FRA	Topless 13	3679
10	Marian Brglez	SLO	Laminar ST	3632

Ergebnis Damen

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Marie Jo Rufat	FRA	Topless	3189
2	Natalia Khamlova	RUS		3038
3	Monique Werner	GER	Concept	3000
4	Francoise Mocellin	FRA	FX 13	2761
5	Rosi Brams	GER	RSC	2598
6	Olga Oparina	UKR	Stealth 13	1783
7	Claire Pagen	USA	Stealth	1393
8	Natalia Petrova	RUS		1308
9	Elena Savina	KAZ	Sport 14	561
10	Amina Matenya	KAZ	Stealth 13	426



An Fliegerstammtischen, Clubabenden, Start- und Landeplätzen, selbst im Internet oder der Fachpresse gibt es zur Zeit nur ein Hauptthema: Gleitschirme mit der Gütesiegeleinstufung Klasse 2. Die eine Fraktion ist begeistert von der Leistungsstärke, dem Handling und der Geschwindigkeit der neuen Segel, die Anderen klagen ob ihrer Gefährlichkeit. Wenn wir ehrlich sind, haben die Hersteller doch nur das gebaut, was die Piloten schon immer wünschten. Topleistung und Topspeed waren die Forderung! Daß allerdings die Schirme dadurch deutlich dynamischer geworden sind, ist die Kehrseite der Medaille. Dynamik ist zwar beim Drehen toll, viel Speed auch gegen den Wind, erfordert aber bei Klappern viel schnellere Reaktionen und ein sensibleres Händchen als träge Segel. Da nun unser Traumwetter nur selten Flüge zuläßt, die meisten Flieger auch zu faul sind, mal am Übungshang zu trainieren, überfordern die neuen Schirme, verderben die Freude am Gleitschirmfliegen oder tragen im schlimmsten Fall zu Unfällen bei.

Eine auf den ersten Blick recht einfache Möglichkeit, dieser Problematik zu entkommen, ist der Kauf eines modernen Geräts der Klasse 1 oder 1-2. Sie sind sicherlich streßloser zu fliegen, verzeihen Fehler etwas mehr und vor allem lassen sie dem Piloten mehr Zeit und Spielraum für die richtige Reaktion. Wer allerdings glaubt, mit so einem Schirm den Flugsport so einfach und teilnahmslos

betreiben zu können, wie die tägliche Fahrt mit dem Auto in die Arbeit, wird sich schmerzhaft irren. Das völlige Desinteresse vieler am Wettergeschehen, also die Föhnflüge, die gedankenlose Freude am Steigen vor Gewittern, auch die unüberlegte Routenwahl ins Lee, wird dieselbe Konsequenz wie mit einem Hochleister haben.

Wer nicht bereit ist, seine Start- und Landetechnik, eine aktive Gerätebeherrschung und die richtige Reaktion auf Schirmstörungen zu üben, wird in einem Flugsport immer gefährdet sein. Sogar bei den Vögeln - diesen Luftbewohnern - fallen die, die es nicht erwarten können und den Ratschlägen ihrer Fluglehrer nicht glauben wollen, aus dem Nest.

Das man mit der Leistung eines modernen Schirms der 1er Klasse noch vor 6 Jahren Weltmeister hätte werden können, sei nur am Rande erwähnt. Die damaligen Hochleister waren viel kritischer und auch leistungsschwächer, trotzdem wurde vielfach über 100 km geflogen. Die neu eingeführte Sportklasse im Deutschen Streckenpokal, jetzt

Deutsche Streckenflugmeisterschaft für Gleitschirme der Klasse 1-2, wird beweisen wie sehr diese Geräte auch für Streckenaufgaben geeignet sind. Die Schaffung dieser neuen Wertungsklasse soll aber ja nicht als Aufforderung verstanden werden, als Anfänger Streckenfliegen zu müssen. Es ist für diejenigen gedacht, die nach mehrjähriger Flug Erfahrung genußreich Streckenfliegen möchten und wissen, daß ein paar Kilometer mehr nicht unbedingt mehr Freude bereiten müssen.

Wie unwichtig überhaupt Punkte und Kilometer für unser Flugergebnis sind, hat Jochen Braunwarth im Swiss Glider beschrieben. Da ich es selbst nicht besser könnte, möchte ich ihn zitieren: »Thermikflüge, Streckenflüge, das sind die großen Herausforderungen und Leistungsmaßstäbe des Gleitschirmsports. Stundenlang in der Luft zu bleiben und dabei noch große Distanzen zurückzulegen sind zweifelsohne Erlebnisse, von denen man noch vor wenigen Jahren nur träumen konnte. Sicherlich, es verlangt sehr viel Erfahrung und Können eines Piloten, mit dem Gleitschirm große Strecken zu überwinden. Und es ist auch vollkommen berechtigt, wenn ein Pilot voller Stolz und Eifer von

seinem letzten Streckenflug und den gemeisterten Schwierigkeiten erzählt. Nur, manchmal hab ich das Gefühl, daß vielen Piloten gar nicht mehr bewußt ist, was es eigentlich bedeutet, fliegen zu können. Für viele ist Fliegen schon etwas ganz Normales, und es geht immer mehr darum, höher und weiter als der andere zu fliegen. Wenn ich das Geschehen an den Start- und Landeplätzen beobachte, kommt es mir manchmal so vor, als hätten die Leute längst vergessen, daß der uralte Traum vom Fliegen erst seit wenigen Jahren realisiert ist. Daß wir die erste Generation sind, der es vergönnt ist, sich frei und ungebunden im Medium Luft zu bewegen, daß wir die ersten sind, die solch ein spezielles Leben leben dürfen. Gleitschirmfliegen ist viel zu schade, um nur konsumiert zu werden - jeder Flug ist ein außergewöhnliches Privileg! Die hohe Kunst des Fliegens ist die Fähigkeit, bewußt zu fliegen, eins zu werden mit der lebendigen Leere, die wir Luft nennen. Ich glaube, das ist es, was einen wirklich guten Piloten ausmacht, Fliegen bewußt zu erleben - Vogel Mensch zu sein!« Da ich schon am Zitieren bin, möchte ich noch einen echten Fachmann zu Worte kommen lassen. Anscheinend hat ein Reporter der »Bild am Sonntag« mal einen Tag an einem Gleitschirm- und Drachensiegerstartplatz verbracht. Fand ich doch in dieser Zeitung folgenden Spruch der Woche: »Mancher meint, er sei ein Adler, ist aber nur ein eitler Pfau.«

GERMAN CUP 1997

1.4. - 31.8.1997

Nachwuchs- und Breitensportwettbewerb im
HÄNGEGLEITEN und GLEITSEGELN

gesponsort von

NOVA

bautek



ICARO 2000

HANG GLIDERS



Ein großer Erfolg

Die neue Wettbewerbsserie
German Cup

Nachdem das Wetter vor allem den insgesamt 121 Gleitschirmpiloten übel mitspielte und nur ein gewerteter Durchgang zustande kam, gab es trotz aller Bemühungen keine Ligaqualifikation im Gleitsegeln. Bei den Hängegleitern fand nach Rücksprache mit den Piloten doch noch ein Finale statt. Geplant war es, vom 07.-10.08. zusammen mit der Junior & Ladies Challenge in Greifenburg. 26 Piloten waren angereist, um mit einem nach 5 Durchgängen gültigen German Cup ihre Chance auf einen Ligaplatz 1998 zu wahren. Nachdem allerdings 2 Tage lang der Wettergott nichts von einem gültigen Wettbewerb wissen wollte und beide Durchgänge wegen erheblicher Gewittergefahr bzw. nicht fliegbarem Wetter abgesagt werden mußten, wurde es denkbar knapp. Noch zwei Tage verfügbar und noch zwei Durchgänge zu fliegen. Nachdem die Wettervorhersage für Greifenburg die nächsten Tage nicht als sicher fliegbare prognostiziert, wird in einem kurzfristig anberaumten Pilotenbriefing der Umzug an den Tegelberg beschlossen. Eine flexible Truppe, die Jungs und Mädels vom German-Cup.

Am nächsten Tag stehen wir bei strahlendem Sonnenschein und guten Thermikaussichten auf dem Tegelberg. Der Umzug hat sich offensichtlich gelohnt. Wir greifen dann auch gleich die bisher größte Aufgabe des 97er G-Cups an: einen 82 km Zielrückflug zum Herzogstand nach Osten. Um 14 Uhr geht's los. Die Flugschule am Tegelberg und

die Freiflieger überlassen uns ohne Klagen für 30 Minuten die Rampe für den Wettbewerb. Tolle Unterstützung - Danke schön.

Die Aufgabe stellt sich als etwas zu groß für die Thermikgüte heraus. Der erste Streckenabschnitt bis nach Oberammergau ist harte Arbeit und dort ist dann auch für die meisten Piloten die Landung angesagt. Eine 4er Gruppe mit Roland Wöhrle, Lothar Schubert, Günther Fleischmann und Lothar Wüst kämpft sich bis fast an den Fuß des Wendepunktes. Die Talquerung vom Laber zum Heimgarten hat aber zu viel Höhe gekostet, der Talwind ist stark und so ist auch für diese Gruppe der Flug hier zu Ende. Einen anderen Flugweg hatte Herbert Sturm gewählt. Er flog vom Tegelberg weiter südlich direkt über Schloß Linderhof zum Laber und kommt nach der Talquerung hoch genug an, um es bis 100 m unter den Wendepunkt am Herzogstand zu schaffen. Dort kämpft er dann über eine Stunde lang in der zerissenen Thermik, bis er den Pavillon als Wendepunkt fotografieren kann. Auch die Talquerung zurück zum Laber schafft er noch, dann wird auch für ihn der Aufwind zu dünn und er muß in Unterammergau landen. Immerhin schafft er 56 der 82 km und fährt mit seinem Laminar ST den Tagesieg ein.

Am nächsten Tag ist wieder gute Thermik angesagt und es wird überlegt, einen Durchgang Richtung Tannheim zu versuchen. Gebhard Kühn und Bob



Baier als unsere Thermikschnüffler liefern sich ein interessantes Duell mit RCS und Exxtacy. Eine Stunde lang fliegen sie unter der Inversion in 300 bis 900 m über Grund, bevor es ihnen gelingt, den Sprung in die Südseite zu schaffen, wo bereits seit längerem die schönsten Wolken stehen. Nachdem das alles ziemlich schwierig aussieht und wir den Durchgang nicht wegen nicht erreichbarer Mindeststrecke verschenken wollen, setzen wir einen Tegelberg-Klassiker an. Tegelberg, Falkenstein, Buching und zurück heißt die 37 km lange Aufgabe. Nachdem die Thermik nicht gerade mächtig nach oben reißt, wird das Fenster erst um 15.15 Uhr geöffnet und wieder haben wir trotz Sonntag und vielen Freifliegern und Flugschülern ein Fenster zum Starten für uns. Da soll noch mal jemand sagen, am Tegelberg würden Gäste nicht gerne gesehen.

Gleich nach dem Start säuft das halbe Feld bis auf ein paar hundert Meter über Grund ab und wir fangen an, um unseren so wichtigen letzten Durchgang zu bangen. Aber die Piloten geben ihr bestes und so sehe ich einen nach dem anderen in ordentlicher Höhe Richtung Falkenstein weiterfliegen. Nach ca. 1 Stunde sieht man die ersten wieder niedrig am Fuße des Säuling ankommen, wo sie sich mühsam hocharbeiten. Also kann die Ziellinie ausgerollt werden. Um 17.40 Uhr fliegen Robert Scheibl auf Laminar und Thomas Kuhn auf Klassik über die Ziellinie und sichern sich die ersten beiden Tagesränge. Verfolgt werden sie von Lothar Wüst auf Laminar und Raimund Eder auf Bullet Cut, die kurz darauf im Ziel eintreffen. Dann ist für fast eine Stunde Ruhe, bevor um 18.30 Uhr Siggie Lehmann mit seinem Xtralite die Fünfergruppe komplettiert, die heute das Ziel erreichen soll. Eine weitere Fünfergruppe unterschätzt den mittlerweile kräftigen Ostwind und muß in Buching an der Wende zur Landung ansetzen. Ein Pilot fliegt in niedriger Höhe über Füssen und benutzt zur Landung den Hubschrauberlandeplatz am Füssener Krankenhaus, in dem er dann anschließend für zwei Tage seine glücklicherweise nur leichten Verletzungen behandeln läßt. Um 19.00 Uhr, bereits mit der Auswertung beschäftigt, sichte ich einen Drachen, der in niedrigster Höhe am Säuling anfängt, etwas Höhe zu machen. Es ist der derzeit in der Gesamtwertung führende Roland Wöhrle, der bis um 18.00 Uhr am Tegelberg und Säuling dagegen gekämpft hat, gleich am Start abzusaufen. Meter für Meter arbeitet er sich hoch und schafft es dann schließlich noch fast bis nach Buching. Den Gesamtsieg mußte er mit diesem Flug aber leider abgeben.

Den Einzelwettbewerb German-Cup Tegelberg gewinnt Lothar Wüst vor Herbert Sturm und Robert Scheibl, alle drei auf Laminar.

Den Gesamtsieg nach 5 Durchgängen holt sich Robert Scheibl auf Laminar vor den beiden

Guggenmos RCS Piloten Roland Wöhrle und Günter Fleischmann.

Nachfolgend ein Auszug der Gesamtwertung des German-Cup 97. Die ersten 5 Piloten haben sich für die Teilnahme an der Liga 1998 qualifiziert. Als beste Dame in der Gesamtwertung rangiert Petra Wendel vor Manuela Schneider, die sich mit diesen Resultaten ebenfalls für die Liga 98 qualifizieren konnten.

Ernst Schneider

Ein Rückblick auf das erste German Cup Jahr

Vom Wetter gebeutelt, mit toller Unterstützung der Vereine und der teilnehmenden Piloten sowie einem bei allen Wettbewerben souveränen Knut v. Hentig als Wettbewerbsleiter ist es allen zusammen gelungen, im ersten Jahr eine gültige Wettbewerbsserie durchzuführen.

Das soll natürlich nicht darüber hinwegtäuschen, daß sicher noch vieles verbesserungswürdig ist und es im ersten Jahr auch einiges gegeben hat, was noch nicht so 100 % funktioniert hat. Für nächstes Mal sollte es dann aber reibungslos funktionieren. Auch werden wir dann vermeiden, die Durchgänge kruzfristig umzulegen, damit die Teilnehmer nicht mit ihrer langfristigen (Urlaubs-)Planung Probleme bekommen.

Bereits jetzt sind natürlich die Vereine aufgerufen, sich an der Ausrichtung für den German Cup 1998 zu beteiligen. Es wird wieder 5 Einzelwettbewerbe geben. Besprecht das in Euren Vereinen, und meldet Euer Interesse als Ausrichter beim DHV Sportreferat an.

Ein großes Lob und Dankeschön auch an dieser Stelle an unsere Sponsoren. Ohne sie wäre es nicht möglich gewesen, den German Cup 1997 durchzuführen. Mit je 2.000.- DM haben die Hersteller BAUTEK, EDEL, FREEX, GUGGENMOS, ICARO, MOYES, NOVA und ULTRALIGHT PRODUCTS tief für die Förderung des Breitensports in die Tasche gegriffen.

Also dann, auf zum German-Cup 1998.

Ergebnis Drachen

Platz	Name	Gerät	
1	Scheibl Robert	Icaro Laminar	2576
2	Wöhrle Roland	Guggenmos RCS	2450
3	Fleischmann Günter	Guggenmos RCS	2309
4	Kuhn Thomas	Airwave Klassik	2209
5	Brinek Martin	UP Speed Topless	2198
6	Wüst Lothar	Icaro Laminar	2147
7	Lehmann Siegfried	Moyes Xtralite	1927
8	Zapf Uwe	Icaro Laminar ST	1922
9	Friedemann Peter	Airwave K4	1863
10	Eder Raimund	Guggenmos Bullet	1849
11	Schubert Lothar	Airwave K4	1786
12	Salewski Niko	Bautek Twister	1762
13	Sturm Herbert	Icaro Laminar	1716
14	Gerstner Jethro	Seedwings Sensor	1691
15	Stümpfig Bernd	Wills Wing HP 2	1442
16	Zamponi Volker	Moyes Xtralite	1414
17	Lehmann Ernst	Icaro XS Brazil	1203
18	Widler Robert	Compact	1182
19	Rüdinger Jürgen	Wills Wing XS	1028
20	Wendel Petra	Thalhofer Reflex	949

Junior & Ladies Challenge 1997 in Greifenburg



Die Sieger von links: Petra Wendel, Felix Wölk, Dorothee Andries, Moritz Matschoß, Stefan Klein, Helene Irschik

Vom 5.- 13. August trafen sich 11 Junioren und 10 Damen zur Ladies & Junior Challenge 1997, um bei gutem Flugwetter zusammen auf Strecke zu gehen und den diesjährigen Sieger zu ermitteln. 17 der 21 Teilnehmer waren bereits bei einer der früheren Challenge da, so daß nur 4 neue Pilotinnen und Piloten den Weg nach Greifenburg in Angriff nahmen. Eigentlich schade, wenn man bedenkt, daß der DHV für dieses Nachwuchs- und Damenstreckenlager mit Wettbewerb erhebliche Mittel bereitstellt: 2 Betreuer, kostenlose Auffahrt, Landeplatzkarten, Filme mit Filmauswertung und bei Zielflügen sogar die Rückholung. Bei dieser mageren Beteiligung wird sich diese Einrichtung wohl schwerlich halten lassen.

Am ersten Tag wird bei mäßiger Thermik ein 50 km flaches Dreieck angesetzt und beim Briefing ausführlich über die Flugtaktik diskutiert. Viele der Piloten starten etwas spät und die spärliche Thermik tut ihr Übriges. Nur die ligaerfahrenen Steffen Hertling und Moritz Matschoß erreichen die 20 km-Marke und sorgen damit für einen gültigen Durchgang mit allerdings nur 60 Punkten für den Sieger. Die folgenden drei Tage läßt das Wetter keinen Durchgang zu und so verbringen wir die Zeit neben Warten am Start mit Trockentraining, Filmauswertung, Rettungsschirmwerfen und Packen.

Erst am 9.8. ist wieder einen Durchgang möglich. Wieder wird ein 50 km-Flug angesetzt und wieder haben wir nicht die

notwendige Thermik, die bereit ist, unsere Piloten ins Ziel zu tragen. Felix Wölk und erneut Moritz Matschoß kämpfen sich auch diesen Tag mit ca. 20 km am weitesten und heimsen dafür wiederum nur ca. 70 Punkte ein.

Der 10.8. wartet mit besserem Wetter auf. Der Wettbewerbsleiter Jobst Bäumer sagt ein 56 km-Dreieck an und erklärt beim Briefing auch gleich, wie man diese Aufgabe flugtaktisch am besten bewältigen kann. 8 Piloten schaffen die ersten zwei Wenden, aber auch diesmal sind es nur Felix Wölk und Moritz Matschoß, die sich mit 42 km knapp von der dritten Wende am Weissensee geschlagen geben müssen. Beste Dame an diesem Tag ist Petra Wendel, die kurz nach der zweiten Wende landen muß.

Nachdem Jobst der Meinung ist, daß die Aufgabe am Vortag eigentlich einige Piloten im Ziel hätte sehen müssen, geht er den Flug in einem ausführlichen De-Briefing nochmals durch und erläutert alle Schlüsselstellen. Und damit die Informationen auch umgesetzt werden können, wird die Aufgabe auch für den 11.8. unverändert angesetzt. Vier Piloten scheinen beim De-Briefing gut aufgepaßt zu haben und fliegen an diesem Tag ins Ziel. Neben den ligaerfahrenen Moritz Matschoß, Steffen Hertling und Stefan Klein erreicht auch Newcomer Uli Schorer das Ziel. Für ihn sind die Flüge bei der Challenge die ersten Streckenflüge und so ist die Freude über das erreichte Ziel natürlich groß. Beste Damen an diesem Tag sind zusammen Petra Ehrenberger und Dorothee Andries, die knapp vor dem letzten Wendepunkt zu Boden gehen.

Nachdem auch bei diesem Durchgang 10 Piloten Probleme mit dem ersten Wendepunkt hatten, der Kirche in Gerlamos, beschließt Jobst am Folgetag den Einstieg in die Aufgabe so einfach wie möglich zu machen. Das Gipfelkreuz am Knoten wird als erster Wendepunkt gewählt. Bis hierhin ist es nicht notwendig, vom thermikträchtigen Berggrat wegzufiegen. Damit es aber nicht ganz zu einfach ist, wird als zweiter Wendepunkt das Goldeck gewählt. Gesamtstrecke der Aufgabe 50 km. Die Piloten belohnen ihn damit, daß sie fast vollständig die erste Wende umrunden.

Am zweiten Wendepunkt beißen sich aber dann fast alle die Zähne aus. Nur zwei Piloten umrunden den Sender am Goldeck. Wieder dabei ist Felix Wölk, der mit dem heutigen

Tagessieg die Führung in der Gesamtwertung übernimmt. Als zweiter Zieleinläufer taucht Uli Schorer auf. Er scheint sich zwischenzeitlich mit der Streckenfliegerei angefreundet zu haben.

Vor dem Finale liegen Felix Wölk und Moritz Matschoß dicht beisammen mit 300 Punkten Vorsprung auf das restliche Feld. Da an diesem Tag wegen der Fotoauswertung keine Wendepunkte eingebaut werden können, entschließt sich Jobst für einen Zielflug zum Landeplatz des Goldeck. Im Ziel wartet man gespannt, welcher der Favoriten denn wohl als erstes auftauchen wird. Es ist Felix Wölk. Allerdings zwingt ihn der starke Ostwind 500 m vor dem Ziel zu Boden. Dann kommt Moritz Matschoß. Er ist ca. 200 m höher und fliegt sicher über die Linie. Damit dürfte er den Gesamtsieg in der Tasche haben. Den nächsten Zieleinlauf bringt Helene Irschik vor Stefan Klein, Sigggi Jank und Dorothee Andries. Fünf Piloten fallen dem Ostwind zum Opfer und müssen nur kurz vor dem Goal landen.

Nach sechs Durchgängen gewinnt Moritz Matchoß die Gesamtwertung vor Felix Wölk und Stefan Klein. Die Damenwertung gewinnt wie auch beim German Cup Petra Wendel.

Ernst Schneider

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Matschoss Moritz	La Mouette Topless	3105
2	Wölk Felix	Icaro Laminar	2927
3	Klein Stefan	UP Speed	2687
4	Jank Siegfried	Guggenmos SP 11	2559
5	Schorer Uli	Thalhofer Reflex	2316
6	Böcker Till	Seedwings Sensor	2222
7	Rau Erik	Thalhofer Reflex	1956
8	Wendel Petra	Thalhofer Reflex CS	1865
9	Hertling Stephan	UP Speed Topless	1815
10	Mangelsdorf Stephan	UP Speed	1707



Daß aus Teilnehmern der Junior Challenge oft sehr erfolgreiche Wettbewerbspiloten werden, beweist Stephan Hüglin. 1997 wird er bester deutscher Pilot im Paragliding World Cup. Mit zwei Laufsiegen in Brasilien und Italien, belegt er Rang 7 in der Gesamtwertung. Stefan Hüglin wird wie die gesamte Nationalmannschaft auch 1998 wieder von Nocai unterstützt.

Anfang August treffen sich 6 Ladies und 27 Nachwuchspiloten im Fliegercamp Greifenburg an der Emberger Alm. Wie jedes Jahr nutzt das Betreuersteam des DHV die Einrichtungen am Campingplatz als Basis für das seit Jahren gutbesuchte Trainingslager für Damen und Junioren. Schon bei der Einschreibung wird klar, auch wenn die Wettervorhersage nicht so vielversprechend wie im vergangenen Jahr ist, schlechte Laune ist nicht angesagt. Das Gleitschirm-Leistungszentrum Werdenfels, vertreten durch eine Handvoll motivierter und gutgelaunter Piloten, sorgt schon bei der Begrüßung für beste Stimmung

Erster Tag: Er wird wetterbedingt zur Besprechung der Wettbewerbsregeln und den persönlichen Erwartungen der einzelnen Teilnehmer genutzt. Anfängen von der Qualifikation zur Liga über Streckenflugambitionen bis hin zur einfachen Verbesserung der persönlichen Flugtechnik ist alles vertreten. Am Nachmittag steht ein Endanflugtraining auf dem Programm, das leider im Regen endet. Der schnellste Pilot des Tages wird kurzerhand auf der GoCart-Bahn ermittelt. Dort hat man sich auf den sportlichen Fahrstil der Flieger eingestellt und die im Vorjahr an den Carts aufgetretenen technischen Mängel behoben.

Zweiter Tag: Die Basis liegt unterhalb des Startplatzes - wir verschieben die Auffahrt auf 12:00 Uhr - die Bewölkung lockert nur sehr langsam auf. Um 14.00 Uhr entscheiden wir uns für freies Fliegen. Die ersten Piloten, die aufgrund des drohenden Regens starten und sofort zum Landeplatz fliegen, müssen zusehen, wie es völlig unerwartet aufmacht. Aus Norden fließen trockene Luftmassen ein und sorgen rasch für beste Trainingsbedingungen - leider nur für die am Startplatz gebliebenen Piloten.

Dritter Tag: Bei schwachem Nordwind und guter Thermik starten wir den 1. Durchgang - ein Race to Goal über vier Wendepunkte und einer Aufgabenlänge von 71,4 km: 1. WP Stagor, 2. WP Sattellegger Haus, 3. WP Goldeck Antenne, 4. WP Egg Antenne, Ziel Fliegercamp. Daywinner Dominik Rothmeier überfliegt nach 2 Std. 47 Min. als Erster von insgesamt 6 Piloten die Ziellinie. Der Endanflug von der Antenne Egg erweist sich als sehr trickreich. Zu niedrige Abflughöhen, variabler Talwind und ungünstige Routenwahl kosten 9 Piloten das Ziel, so auch der besten Dame Babsi Lacrouts.

Vierter Tag: Der Wetterbericht verspricht einen Supertag, die Aufgabe ist schnell ausgearbeitet und besprochen - doch die Basis ist 500m niedriger als vorhergesagt und der Nordwind bringt Wolken und somit längere Abschattungen. Das Startfenster muß mehrfach verschoben werden und die Chancen auf einen Durchgang werden immer geringer. Um 15:00 Uhr brechen wir den Tag ab, die Bedingungen und die noch verbleibende Zeit lassen uns keine Wahl.

Fünfter Tag: Die persönliche Wetterberatung Innsbruck spricht von später Auslösetemperatur und frühen Überentwicklungen. Um den Tag nicht zu verschenken, entscheiden wir uns für ein Groundstarted Race und eine sehr kurze Aufgabe, um alle Piloten früh und sicher am Boden zu haben. Uli Wiesmeier fliegt an der Spitze des Feldes, Toni Bender übernimmt die Nachhut, um bei Bedarf aus der Luft abzubrechen zu können. Stefan steht in Verbindung mit Toni und Uli. Im Ziel kann er so jederzeit die Aufgabe durch das vereinbarte

Zeichen beenden. Als es an der Nordkette gegen 13:30 zu Quellungen kommt befinden sich bereits alle Challengepiloten wie geplant auf der Südseite des Tales. Die persönliche Wetterberatung Klagenfurt hat keine Gewitterentwicklungen auf dem Radar. Die aufkommenden Abschattungen und eine hohe Talinversion verhindern aber eine Wertung des Durchganges, da die Mindeststrecke nicht von den erforderlichen 10 % der gestarteten Piloten erfüllt wird.

Sechster Tag: Day off - ein Beach-Volleyballfeld, das sich durch den starken Regen in ein Schlammloch verwandelt hat, findet das Interesse der Challengepiloten. Zur Verwunderung



Foto: Julia Sommer



Foto: Tom Brandt

Von links: Thomas Krinninger, Stefan Mast, Wolfgang Köpfer, Babsi Lacrouts, Dominik Rothmeier, Sepp Niederstätter

von Franz, dem Chef des Fliegercamps, sind nicht nur die Schlammpringer von dieser Attraktion des Campingplatzes begeistert. Danach ist Biken und Badensee angesagt. Am Abend sorgt das Debriefing mit Auswertung der Filme des 1. Durchganges für Abwechslung.

Siebter Tag: Freies Fliegen und Vorbereitung für das Grillfest: Edelweiß-Express Chef Gerhard Oberdünnhofen hat alle Gleitschirm- und Drachensportler der Junior- und Ladies-Challenge zum Essen eingeladen. Die Festrede des Gastgebers überzeugt seine langjährigen Fans aus Garmisch von seinen Qualitäten auf kommunalpolitischer Ebene. Mit Nachdruck fordern sie Gerhard auf, für das Amt des Bürgermeisters zu kandidieren, um so die Zukunft des Flugsports im Drautal zu sichern.

Achter Tag: Es ist sehr labil - starke Quellungen entstehen bereits am Vormittag und verhindern einen Durchgang. Toni hat einen Vortrag über Sicherheit und Technik im Gleitschirmsport vorbereitet. Nach den Ereignissen der letzten Tage war das Interesse aller sehr groß. Für so manches Fragezeichen wurden Lösungsansätze erarbeitet und es entstand der Eindruck, daß dieser Workshop bei vielen Piloten wichtige Denkvorgänge angeregt hat.

Neunter Tag: Die letzte Möglichkeit, eine offizielle Wertung zu erhalten. Die Vorhersagen sind gut - aber von Norden ziehen Wolkenfelder ins Drautal. Das Fenster wird immer wieder verschoben. Als die Piloten bereits mit der Absage rechnen, wird das Wetter endlich besser - das Fenster wird

für ein Race to Goal mit zwei Wendungen und einer Aufgabenlänge von 30,3 km geöffnet. Die Minimumstrecke liegt bei der 1. Wende - dem Pavillon am Weißensee. Nur die drei für einen gewerteten Durchgang erforderlichen Piloten schaffen die Wende, Jo Göhl vor Dominik Rothmeier und Andrea Gäch.

Nach zwei gewerteten Läufen gewinnt Dominik Rothmeier vor Thomas Krinninger und Sepp Niederstätter, beste Lady wird Babsi Lacrouts.

Leider hatten wir neben einer Menge Spaß auch zwei Unfälle. Beide wären meiner Meinung nach vermeidbar gewesen. Da aber offensichtlich die Eigenverantwortung einiger Piloten nicht sonderlich entwickelt ist und ich als Wettbewerbsleiter letztendlich die Verantwortung für alle mir an-

vertrauten Piloten trage, hat mein Antrag, die Mindestanforderungen an die Teilnehmer dieser DHV Einrichtung um ein vom DHV anerkanntes Sicherheitstraining zu erweitern, die Zustimmung des Sportfachausschusses erhalten.

Wer sein Fluggerät auch in Extremsituationen im Griff hat und die eigenen Grenzen einzuschätzen lernt, hat sicher mehr Spaß beim Fliegen. Und um im Wettbewerbssport erfolgreich zu sein, ist neben der Motivation der Spaß am Fliegen ein sehr wichtiger Faktor. Vielleicht sehen wir uns ja bald am Achensee, mit Sicherheit aber im August in Greifenburg - bis zum nächsten THE WINDOW IS OPEN.

Stefan Mast

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte	
1.	Dominik Rothmeier	Advance Omega 4	1208	
2.	Thomas Krinninger	UP Escape	1109	
3.	Sepp Niederstätter	UP Escape	1088	
4.	Axel Köhler	Swing Ventus	997	
5.	Jo Göhl	Advance Omega 4	981	
1. Dame Babsi Lacrouts			freeX Spark	774

wettbewerbs sport

Ostbayern-Cup 1997

Die Zeit der Hammertage ist nun endgültig vorbei; Genußflüge sind angesagt - Zeit zum Jahresbilanz ziehen: Gerade bevor die große Regenperiode Anfang Juni begann, konnten die Favoriten des heurigen Ostbayern-Cups ihre Führung nochmals kräftig ausbauen.

So absolvierte Dieter Engemann am 07. Juni noch einen freien Streckenflug von Dürnsricht nach Röhlein mit 148 km. Moritz Matschoss machte vom Kaitersberg ein flaches Dreieck mit angehängter freier Strecke nach Schwend mit 179 Punkten.

Die nächste großflächige Wetterlage stellte sich dann erst wieder Ende Juli

ein. Im Bayrischen Wald wurde am 30. Juli eifrig geflogen; Till machte ein FAI-Dreieck zu und hängte noch 'ne freie Strecke dran - 148 Punkte. Lorenz Fritz schrieb einen Riesen-Zielrückflug aus, saß aber leider beim Heimflug ab, trotzdem 112 Punkte. Und Werner Pon-

gratz flog den Standardzielrückflug vom Kaitersberg zu Ende mit 108 Punkten. Einen großartigen Flug schickte mir Ernst Kraupner vom DFC Oberpfalz. Er startete am 16. August vom Windenschleppgelände Waltersberg zu einem Zielflug über



Bayr. Mannschaftsmeisterschaft 1997

Die Bayrische Mannschaftsmeisterschaft im Drachenfliegen wurde am Tegelberg in Schwangau ausgetragen. Gewinner der letzten Meisterschaft und somit Ausrichter waren d'Allgäuer Drachenflieger.

Es waren insgesamt 9 Mannschaften (je 4 Piloten) am Start. Am 1. Tag (Samstag) war das Wetter hervorragend und wurde für einen Ziel-Rückflug von 85,2 km genutzt. Zwei Piloten schafften diese Aufgabe und erflogen somit für ihre Mannschaft eine hohe Punktezahl.

Da am Sonntag die Wettervorhersage sehr schlecht war, wurde als Vorsichtsmaßnahme dieser Wettbewerbstag abgesagt. Sieger wurden die Mannschaft: D'Allgäuer Drachenflieger 1 (J. Guggenmos/RCS, P. Sebralla/Twister, G. Kuen/RCS, D. Ziege/RCS), 2. Platz: Pfrontner Falken, 3. Platz: Bayer. Rigi. Somit ging der Wanderpokal, gestiftet von der Tegelbergbahn Schwangau, wie auch letztes Mal an die Allgäuer Drachenflieger. Die Tegelbergbahn spendierte für jeden Piloten eine Freifahrt auf der neuen Sommerrodelbahn.

H.Zoepke

IN 73240 WENDLINGEN
AN DEN KIESGRUBEN 24
TELEFON: 07024/34 28
FAX: 07024/92 97 74

**SCHECKKARTE?
ODER
DAS KLEINSTE
FUNKGERÄT
DER WELT!?**

Power 300 mW
DJ-C1 2 m, Gerät, 118-170 MHz
DJ-C4 70 cm, Gerät, 420-470 MHz
Lithiumionen Batterie eingebaut
komplett mit Ladegerät

nur DM 399,-

UK INTECH ELEKTRONIK GmbH

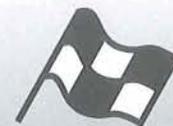
UNSERE GESCHÄFTSZEITEN IN WENDLINGEN:
MO, DI, DO, FR. 9.00 UHR BIS 12.00 UHR UND 14.30 UHR BIS 18.00 UHR
MI. 9.00 UHR BIS 12.00 UHR
SA. 9.00 UHR BIS 12.00 UHR



**UK
INTECH**
ELEKTRONIK GmbH

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

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



95 km nach Rothenburg o. Tauber, den er dann auch prompt schaffte; auch er nutzte die pilotenfreundliche Variante und hängte noch eine freie Strecke dran, was ihm insgesamt 180 Punkte brachte.

Von den 10 Vereinen, die zur Zeit beim Ostbayerncup dabei sind, wurden heuer 108 Flüge eingereicht. Als Maximum reichte ein Pilot 8 Flüge zur Wertung ein.

Den weitesten Flug bekam ich von Manfred Aufleger über 192 km; aber auch kurze Flüge werden bei uns gewertet. Der kürzeste betrug heuer 9 km. Insgesamt wurden 6803,9 km erfliegen, bei einer Teilnehmerzahl von 31 Piloten.

Nähere Informationen gibt es von:

Ottmar Sichert, Johannisstr. 19, 91790 Raitenbuch, Tel.+Fax: 09147218

Einzelwertung Ost-Bayerncup 1997

Platz	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Engemann Dieter	DFC Fensterbachtal	Laminar	501
2.	Matschoss Till	DFC Regental	Moyes Xtralite	426
3.	Matschoss Florian	DFC Regental	Xtralite	399
4.	Krapfner Ernst	DFC Oberpfalz	Xtralite	375
5.	Matschoss Moritz	DFC Regental	Topless	373

Mannschaftswertung

Platz	Name	Punkte
1.	DFC Regental	1198
2.	DFC Fensterbachtal	1001
3.	DFC Oberpfalz	798
4.	DFC Ingolstadt	693



Bei den Kössener AIRCARD Masters 97, einem gelungenen Wettbewerb für Hobbypiloten, gab es Sachpreise im Gesamtwert von 50.000 ATS zu gewinnen.



Karlheinz Vogel neuer nordbayrischer Drachenflugmeister

Am ersten Juli-Wochenende trugen die Nordbayrischen Drachenflieger e.V. auf dem Flugplatz Kulmbach ihre offenen Vereinsmeisterschaften im UL-Schlepp aus. Leider war am Samstag das Wetter noch so ungünstig, daß eine Streckenflugaufgabe unrealistisch war und lediglich ein Ziellandewettbewerb durchgeführt werden konnte. Der Sonntag brachte aber dann wesentlich bessere Flugbedingungen und es wurde als Tagesaufgabe eine Strecke von Kulmbach bis nahe Coburg ausgeschrieben. Die vom Südwind zerissene Blauthermik des frühen Nachmittages machte es den Piloten nicht leicht, so daß lediglich Karlheinz Vogel das gesteckte Ziel erreichen konnte und neuer nordbayrischer Meister wurde. Hanne Pabst (Erlangen) gewann die Damenwertung. Ultraleichtpiloten waren Steffen Jungkunz, Richard Pabst und Karlheinz Vogel.

1. Karlheinz Vogel, 2. Friedhelm Lotte, 3. Arno Greiner, 4. Ernst Lehmann, 5. Hubert Moritz, 6. Lothar Schubert.

Walter Michalke



V.l. Torsten Hahne, Andreas Straub, Sepp Gschwendtner

UP-Wallberg-Cross-Country 1997

Auch dieses Jahr wollte der DGCTT im Rahmen eines großen Fliegerfestes die Gewinner des UP-Wallberg-Cross-Country ehren. Wie das ganze Jahr über machte uns aber das Wetter einen Strich durch die Rechnung und trotz dreimaligen Anlaufs wurde aus dem geplanten großen ein eher familiäres Ereignis. Allen Widrigkeiten zum Trotz konnte aber trotzdem ein Punktlandewettbewerb durchgeführt werden. Der Gewinner Hans Lex wurde mit einem Flugticket des Reisebüros Götschel nach Mallorca belohnt und auch für die Nachplatzierten gab es interessante Sachpreise, die zu einem großen Teil von der Firma UP gestiftet wurden.

Auch im Rahmen der Siegerehrung zum UP-Wallberg-Cross-Country wurden Sachpreise vom Sponsor UP vergeben. Der Wert der Preise insgesamt summierte sich wieder auf 12.000 DM. Der Gewinner erhielt wie letztes Jahr einen neuen UP Soul.

Trotz des nicht vom Wetter verwöhnten Jahres konnten viele weite Flüge vom Wallberg gestartet werden und, ein Anreiz für das Jahr 1998, das erste Mal gewann die Konkurrenz ein Nicht-Clubmitglied. Es wurden 13 Flüge über 100 km eingereicht und gewertet, die gesamten geflogenen Kilometer summierten sich auf 2.162,2 km. Der weiteste und zugleich punktbeste Flug war ein Zielflug über 133 km, geflogen vom Gewinner Andreas Straub.

Auch nächstes Jahr werden wieder die besten zwei Flüge je-

des Piloten gewertet. Der Club freut sich über jeden Teilnehmer, die Flüge werden nach der DHV-XC-Cup-Ausschreibung gewertet.

Nähere Informationen bei Stefan Mast; DGCTT, Tel: 08022/75256.

Richard Brandl

Ergebnis

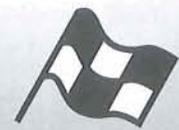
Platz	Name
1.	Andreas Straub
2.	Torsten Hahne
3.	Sepp Gschwendtner
4.	Tilo Seibold
5.	Harald Kiener



20. Teufelspokal Loffenau

Dem Teufel ein Ohr abzufliegen versuchten die Teilnehmer beim 20. Teufelspokal der Drachenflieger in Loffenau. Trotz anfänglichen schlechten Wetter fanden sich über 20 Piloten aus Baden Württemberg bei diesem traditionellen Wettbewerb ein. Johannes Hahn, der Wettbewerbsleiter, überlies den Piloten die Entscheidung, in welcher Kategorie, Zeit- oder Streckenflug, sie starten möchten. Am Samstag wurde bei widrigen Bedingungen eine Strecke von 30 km ausgeschrieben. Uli Blumenthal (Wildbad) vom DC Loffenau flog am weitesten, dicht gefolgt von Günter Fleischmann (Ispringen) vom Team der Althofdrachen. Der Sonntag entschädigte das Teilnehmerfeld mit guten Bedingungen und Flugzeiten von über drei Stunden. Tagessieger wurde Werner Meier aus Gernsbach, der als einziger die Gesamtstrecke schaffte. In der Zeitwertung machte Peter Helbig die entscheidenden Punkte und wurde am Ende Erster vor Jürgen Gaus und Frank Brüstle, allesamt vom DC Loffenau. Auch der älteste Pilot Deutschlands, Herman Neuschütz mit seinen 80 Jahren, komplettierte die Wertung mit einem Zeitflug. Die Streckenflugwertung holte sich am Ende doch noch der international erfahrene Wettkampfpilot Uli Blumenthal vor Günter Fleischmann und Fred Rattaj.

Alexander Köhler



Fly and Bike

Traditionell fand auch heuer wieder der kombinierte Rad- und Flugwettbewerb des Drachen- und Gleitschirmflieger Clubs Tegernseer Tal statt. Nachdem '97 tatsächlich, wie sich letztes Jahr niemand vorstellen konnte, noch mehr Trainingszeit für den Wettbewerbsteil Bergradeln zusammengekommen ist, überlegen wir uns für '98, das Ganze in Kajak und Bike-Cup umzutaufen.

Der Wettbewerbsteil Mountainbike konnte zum angesetzten Termin gestartet werden, die Teilnehmer trafen sich jedoch im und kurz vor dem Ziel mit einer Kaltfront. So mußte der Flugteil verschoben werden. Wettbewerbsleiter Stefan Mast setzte den Verschiebungstermin auf das Fliegerfest des DGCTT. Der Plan wäre ein guter gewesen, leider mußte das Fliegerfest des DGCTT verschoben werden, da zwar unter der Woche das herrlichste Wetter herrschte, aber pünktlich zum Wochenende der Spätsommer immer eine Pause einlegte. Zum Glück sind Gleitschirmflieger verhältnismäßig zäh und ausdauernd und lassen sich von ein bißchen Wetterpech nicht aus der Ruhe bringen (wir hätten uns erst von den ersten Schneefällen stoppen lassen). So waren dann beim Fliegerfest alle Teilnehmer angetreten, leider konnte (weswegen wohl) nur ein Punktlandewettbewerb angesetzt werden. Nachdem

(Fast-)Dauersieger Hans Lex beim Radfahren wieder nicht zu schlagen war und auch beim Punktlanden die besten Nerven zeigte, konnte ihm auch heuer niemand den Sieg streitig machen. Die einzige Überraschung, in der Damenwertung gewann ein Newcomer, Moni Schorer. Es gab für alle platzierten Teilnehmer Sachpreise von den Sponsoren FreeX, Radhaus Hiermeyer und Fa. Riff Raff.



v.l. Hans Plenagl, beste Dame Moni Schorer, Hansi Lex, Tilo Siebold

Richard Brandl

15. Int. Bärenpokal

Zum 15. mal veranstalteten die Althofdrachen ihr traditionelles Bärenpokalfliegen. Und wie die Jahre zuvor kamen Flieger aus nah und fern zum Wettbewerb. 35 Pilotinnen und Piloten durfte der neue Wettbewerbsleiter Ralph Trenkle am Samstagmorgen zur Pilotenbesprechung begrüßen. Bei herrlichem Wetter, aber Temperaturen über 30 °C, wollte sich der Wind nicht so richtig aus einer Richtung einstellen. Die Wettbewerbsleitung entschied sich anfänglich an der Winde starten zu lassen, bis dann endlich am Sonntagmittag die Teilnehmer zum 3. Durchgang von der Rampe am Tannschach fliegen konnten. Nach drei Wertungsflügen hatte wieder mal Martin Brinek von den Althofdrachen die Nase ganz vorne, gefolgt von Werner Fleck und Rudolf Gaul. Auf Platz 4 flog Jutta Fürsattel und verwies, als Gewinnerin des Damenpokals, ihre männlichen Vereinskollegen Raimund Eder und Ernst Köhler vom DFC Augsburg auf die Plätze 5 und 6, Da aber in Althof noch immer der Spaß im Vordergrund steht, fanden sich alle am Abend im Festzelt bei Live-Musik mit Speis und Trank ein.

Eine Besonderheit zum Schluß: Der Vorsitzende des DHV Charlie Jöst zeichnete im Rahmen der Siegerehrung den wohl ältesten noch aktiven Drachenflieger Deutschlands, Herrmann Neuschütz (80) vom DC Loffenau, mit der Ehrennadel aus.



Charlie Jöst ehrt den 80jährigen Drachenflieger Herrmann Neuschütz

Die Althofdrachen
Alexander Köhler

Homepage Adresse:

<http://members.aol.com/flyalthofwelcome.html>

Ergebnis

Platz	Name
1.	Hans Lex
2.	Hans Plenagl
3.	Tilo Seibolt
4.	Christoph Kirsch Nr. 2
5.	Sepp Gschwendtner

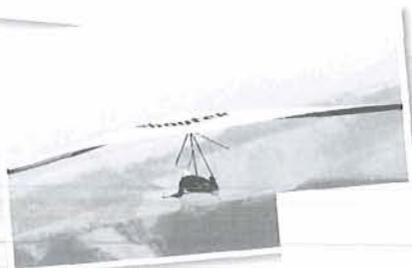
DHV Sportkalender 1998

Datum	Ausweichtermin	Wettbewerb	Ort	Veranstalter
10.04. - 13.04.	18.04. - 19.04.98	Landes-MS, GS Rheinland/Pfalz	Mosel	Drachen- und Gleitschirmflieger Rhein-Mosel-Lahn
17.05. - 23.05.98		Hessische MS	Greifenburg/Emberger Alm	Kurt Luther, Tel. 06172/42508

Offener Sportkalender 1998

Datum	Ausweichtermin	Wettbewerb	Ort	Veranstalter
09.01. - 11.01.98		Stubai Cup	Fulpmess	Tel. 0043/5225/62235, Fax 0043/5225/63843
17.01. - 24.01.98		Wintermeeting Dorfgastein	Dorfgastein	Dorfgasteiner Bergbahnen 0043/6433/72230 Fax 734410
01.03. - 30.06.98		AIREA-UP Wallberg Cross Country 98		DGCTT, Noldi kummer, Tel./Fax 08022/65423
18.04. - 19.04.98		Otto v. Steinhard Pokal	Gaisberg/Salzburg	Tel./Fax 0043/662/431486
09.05. - 10.05.98	16.05 - 17.05.98	10.Staufencup GS	Bezau/Vorarlberg	Tel./Fax 0043/5574/70547

Twister



Neu: Safety-Pitch System

Der Twister 98 wird ab sofort mit unserem neu entwickelten, wegweisenden "**Safety-Pitch-System**" ausgestattet. **SPS** ist eine automatische Swiveltip-Verstellung bei Entlastung der Unterrigg.

Ergebnis: mehr Sicherheit und immer stramme seitliche Unterriggs bei nur 380 g Gewicht für das ganze System. Außerdem konnten wir das Handling des Twister 98 noch einmal deutlich verbessern, die Höchstgeschwindigkeit steigern und bei der Leistung zulegen. Testen Sie den neuen Twister gleich jetzt und lassen Sie sich überzeugen!

P.S.: **SPS** ist für alle Twister nachrüstbar. Vereinbaren Sie jetzt Ihren Umrüsttermin!

bautek
Gewerbegebiet 54344 Kenn - Tel: 06502-3060 - Fax: 06502-7436

Innovation

Qualität

Service

Handling

Design

Sicherheit

Info-Register

Das Info als Unterhaltung, schnell gelesen und dann zum Altpapier. Das Info als Nachschlagewerk, nach dem Lesen auf den Info-Stapel. Für die »Stapler« ist das Register gemacht. Wegen der Übersichtlichkeit sind nur die Stellen aufgenommen, die von längerem Interesse sind, besonders die Sicherheitsbeiträge. Und auch die nicht zurück bis in die Flugpionierzeit, sondern von Info 54 bis 92.

ALLE SACHGEBIETE					
Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)
FLUGGELÄNDE					
Annecy/F	65(48)	Wank	57(4), 68(6), 70(35)	Kollisionsgefahr	69(74)
Aviano/I	56(4)	Weiden	65(46)	Konzentration beim Fliegen	69(81), 70(76)
Baba Dag/Tur	87(12)	Wenholthausen	57(4)	Kreisen ohne Kollision	70(23)
Bayr. Alpenraum, Teil-Übersicht	70(29)	Zypem	65(5)	Kunstflug GS	54(94)
Bayrischzell	57(4)	SCHLEPPGELÄNDE		Landeanflug HG	58(16)
Böhming/Altmühltal	59(30)	Ahlhorn	74(64)	Landung HG	59(18), 85(88)
Braunegg	70(30)	Berliner Raum	74(64)	Lock Out	92(32)
Breitenberg	64(4), 66(4), 70(30)	Berlin, Segeletz	75(26)	LPD-Funkgeräte Vergleich	84(38), 88(36)
Brunnsberg	67(42)	Bodenkirchen	73(58)	Notabstiegsmethoden	81(15)
Castelluccio/I	56(5)	Dietfurt	73(58)	Pulkfliegen	61(50)
Colombier/F	55(6)	Donauried	85(79)	Rückwärtsstart	71(76)
Col Rodella/I	77(79)	Dübener Heide	73(58)	Rückwärtsstart	89(44)
Dinosaur/USA	88(42)	Geratal	75(67,68)	Schlepp GS	65(66), 71(33)
Dunaujvaros/HU	83(100)	Hamm	85(79)	Schnellabstieg GS	59(68), 70(8)
Donnersberg	58(34)	Hannover	73(58)	Schnellflug GS	72(54)
Düdinghausen	72(59)	Harzgerode	73(58)	Sicherheitstraining Teil1	89(48)
Emberger-Alm/A	64(5), 80(94)	Hasselfelde	73(58)	Sicherheitstraining Teil 2	90(36)
Entenberg/Kreis Siegen	75(70)	Kraichtal	74(65)	Stall und Steuerung HG	56(34)
Fiesch/CH	81(78)	Landshut	85(79)	Starkwindfliegen HG und GS	82(14)
Flachlandfliegen	89(40)	Lauterbach	74(64)	Starten HG	61(14)
Gustiberg	81(89)	Mainzer Raum	74(64)	Starten HG und GS	68(34)
Hochfelln	54(4), 70(34)	Niederrhein	79(35)	Starten GS	66(74)
Hochfelln	74(84)	Nürnberger Raum	74(64)	Startzeitpunkt	69(6)
Hochries	64(40), 70(32)	Odenwald	73(58)	Startzeitpunkt im Wettkampf	54(87)
Huecija/E	88(29)	Ostfriesland	79(35)	Steuern, Kurven, Kreisen HG	60(24)
Ipf	62(38)	Schwäbische Alb	74(64)	Streckenflugtaktik	65(74), 80(92)
Ith	76(43)	Solling	75(67)	Streckenplanung	64(20)
Italien	69(5), 71(6)	Schleppgelände	89(98)	Streckenflugdokumentation	74(74)
Kitzbühel/A	66(38)	Uedem	73(58)	Streckenflug für Newcomer	75(12)
Laber	54(4), 70(33), 77(13)	Wohin im Herbst	92(20)	Streckenflug in Deutschland	77(12)
Lanzarote/E	74(37)	Zillertal	90(24/32)	Tandemfliegen	91(10)
Le Drumont/F	81(89)	FLUGTECHNIK		Tandemsicherheitstraining	91(14)
Livigno/I	76(43)	Angst beim Fliegen	76(10)	Training	73(12), 79(27,73)
Mellethin (Usedom)	69(58)	Anstellwinkel HG	82(22)	Trudeln GS	61(55), 79(48)
Mittelstaufer	70(35)	Auftrieb	54(32)	Tuck und Tumbling	80(86)
Mont Chabre/F	86(12)	Drachenschulung	90(100)	Tuck beim Windschlepp	86(57)
Monte Avena/I	77(81)	Einklapper	55(24), 85(26)	UL-Schlepp	66(8), 81(26), 82(36), 83(43)
Monte Bodone/I	77(81)	Erfahrungen von Top-Piloten	78(12)	Verhaltenssicherheit	78(70)
Mosel	89(30)	Ernährung	85(98)	Wellenfliegen 86(18)	
Pena Roc/E	88(30)	Flachlandfliegen	71(16)	Windschlepp HG	66(12)
Predigtstuhl	70(36)	Flachlandfliegen HG	76(70)	Wind-Flugtechnik GS	67(82)
Sapanay	55(6)	Flachlandflüge	90(102)	Zentrieren	68(12)
Sauerland	65(46)	Flucht bei Thermik HG	70(8)	GERÄTETECHNIK	
Schmittenhöhe	80(95)	Flugangst	89(46)	10 Jahre GS-Sport u. Entwicklung	90(12)
Seiser Alm Spitzbühel/I	77(76)	Funkgeräte Vergleich	88(36)	Airbag	84(65)
Sierra de Maigmo/E	88(28)	Frost an der Basis	74(32)	Akkus	87(29)
Sonnen	65(46)	GS-Landen auf kleiner Fläche	76(66)	Auftragsformular für Nachprüfung	88(64)
Sulzberg	59(4)	GS-Sicherheitstechnik	74(85)	Auftrieb	54(32)
Tegelberg	67(31), 80(97)	GS-Starttechnik	75(22)	Diagonalverspannung	64(76)
Teneriffa/E	59(31)	Hanglandung	62(16)	Drachenmaterial, Pflege	74(42)
Teufelsberg	88(75)	HG-Landetechnik	75(90)	Einklapper	55(24)
Treh/F	81(89)	Interview Manfred Ruhmer	91(30)	Entwicklung GS	80(42)
Vogesen/F	81(89)			Exxtacy	91(24)
Wallberg	54(4), 62(39), 70(31), 74(80), 77(17)			Festigkeit von Drachen	54(28)
Wallis/CH	81(78)			Flächenbelastung	78(24)

Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)	
Fluginstrumente	74(44)	Ostwind	66(16)	Österreich Ausbildungsharmonisierung	84(7), 86(10), 88(10)	
Flugleistung und Fläche	59(71)	Pilot unter Klimaeinfluß	60(32)	Österreich Erlaß	86(52)	
Funkgeräte	89(82)	Pilot und Sonnenschutz	72(52)	Österreich Technikharmonisierung	84(7), 85(51)	
Geräteeinweisung GS	85(38)	Thermik	68(8)	Passagierflugberechtigung	66(4), 73(8)	
Gerätecheck	83(36)	Thermik im dt. Flachland	71(10)	Produkthaftung verschärft	55(22)	
Gleitsegelleinen	74(38), 75(34)	Thermik im Hochsommer	86(78)	Schweiz Lizenzanerkennung	55(4)	
Gleitzahl GS	56(26)	Wetterbericht per Datex-J	75(28)	Schweiz Sonderpilotenschein	66(4)	
GPS	69(33), 82(28)	Wetterfaxe	89(76)	Seilriß Sonderurteil	55(23)	
Gütesiegel und ACPUL	66(28), 78(35)	Wetter	90(40)	Sichtflugregeln	75(48)	
Herstellereprobung HG	59(28)	Wetternetz	88(6)	Sonderteil 1 Überblick, Übergangsregeln	69	
Höhenmesser	78(87)	Wettersituationen in Bildern	84(27)	Sonderteil 2 Fluggerät	70	
Interview mit Hannes Weininger	92(54)	Wettertips	84(90)	Sonderteil 3 Pilot	71	
Jahres-Check für GS	59(25)	Wettervorhersagen	74(24), 79(6)	Sonderteil 4 Flugbetrieb	72	
Karbon: Neuer Werkstoff	65(40)	Windprognose	75(80)	Unfalldatenblatt	85(60)	
Klassifizierung GS	59(66), 87(24)	Wolkenstraßen	81(22)	Veranstaltungsurlaubnis	74(9), 75(7)	
Kompensator	68(40)	NATURSCHUTZ			Verlängerung von Berechtigungen	75(48)
Leinendehnung einseitig	69(27)	Arbeitskreis bei BMU	82(6)	Weitergeltung von Pilotenlizenzen	66(5)	
Leinendehnung Schlepp	68(39)	Biosphäre	91(37)	Windenführerberechtigung	73(9)	
Luftdurchlässigkeit GS	59(25), 62(5), 64(40)	Bundesnaturschutzgesetz	86(6)			
Meßfahrzeug	55(29), 58(25)	Kuratorium Sport und Natur	69(22), 70(5), 76(6), 86(6), 87(5)	TURNUSMÄSSIGE LISTEN		
Neue GS-Generation	92(50)	Musterstartplatz Wank	78(28)	Beauftragte für Luftaufsicht	September	
Pitch-Up von Drachen	67(29)	Naturschutzgesetze	91(28)	DHV in Zahlen	Dezember	
Polare: Sollfahrt beim HG	64(24)	Umweltbeauftragter in Vereinen	60(37)	Fluggelände	regelmäßig	
Protektoren	92(86)	Verhalten in der Natur	61(6)	Fluggelände (gesamt)	Mai	
Rettungsschirme	73(62), 76(37)	Wildbiologisches Grundlagengutachten	61(5), 64(12), 66(34), 67(36), 77(28), 77(47)	Flugschulen (neue)	regelmäßig	
Rettungsgeräte	89(100)	Wildbiologische Forschungsergebnisse	73(6), 75(10)	Flugschulen (gesamt)	Mai/Juli	
Rettungsgeräte Doppelsitzer	91(20)	Wildtierforschung am Wallberg	69(5), 73(7)	Fortbildungen	März	
Schleppklinken	68(36)	RECHT			Gebrauchmarkt	regelmäßig
Schleppschlaufen am Gurtzeug	88(61)	Amateurfunkgeräte Mitführerlaubnis	84(51), 85(52)	Gütesiegel/Musterzulassungen (neue)	regelmäßig	
Schleppseilriß	54(26)	Antrag für Luftfahrerschein	73(34)	Gütesiegel/Musterzulassungen (gesamt)	März	
Shocktest für GS	59(24)	Auftragsformular für Nachprüfungen	88(64)	Herstellerbetriebe (neue)	regelmäßig	
Sollbruchstelle	73(60)	Ausland Flugberechtigungen	64(6), 74(9)	Herstellerbetriebe (gesamt)	März	
Sollfahrt im Vario	69(78)	Ausländische Geräteprüfung	82(8)	Mitgliedsvereine (neue)	regelmäßig	
Testflüge: Allgemeiner Bericht	56(75)	Ausweichregeln	57(30)	Mitgliedsvereine (gesamt)	März/Mai	
Testverfahren GS	67(20)	Beauftragtenverordnung	74(49)	Pilotenprüfer	September	
Testverfahren HG	66(18)	Betriebsordnung	54(56)	Prüfungskalender	regelmäßig	
Testverfahren Rettungsgeräte und Gurtzeuge	68(16)	Boden-/Flugunfall	75(6)	Register	Dezember	
Tuch GS	66(68)	Checkflug	88(10)	Testflugprotokolle	regelmäßig	
Tuck	92(28)	DAeC/DHV-Vereinbarung	54(22), 65(7)	Unfallstatistik LBA/Unfalldatenblatt	Mai	
Turmlose Drachen	87(28)	Flugberechtigung für Ausländer	75(8)	Verkaufs-Service	regelmäßig	
Trimmgeschwindigkeit	54(30)	Flugbetriebsordnung	79(49)	Versicherungsprogramm	regelmäßig	
UL-Schlepp	66(8)	Flugfunkerlaubnis	73(8), 75(59)	Wettkampfkalender	regelmäßig	
Variable Geometrie (VG)	65(24)	Flugfunkfrequenz neu	58(6)			
Vario und Polare	82(29)	Frankreich	77(41)	HÄNGEGLEITER		
Windenschlepphilfe	83(87)	Funkgeräte Mitführerlaubnis	88(57)	Aero 145/Enterprise Wings	69/T	
Winglets	87(26), 88(32)	Geländezulassung	82(32)	Aero 165/Enterprise Wings	69/T	
LUFTRAUM						
Aufhebung von Lufträumen	66(27)	Gewährleistungsrecht für Geräte Käufer	66(4), 80(38)	Blade 132/Skyline	78/T	
Beschränkungen	73(6)	Grenzflüge	60(38)	Blade 141/Skyline	78/T	
Luftraum »E« offen	77(4)	GS-Schleppberechtigung	73(9)	Blade 153/Skyline	78/T	
Luftraum F aufgehoben	72(4)	Gütesiegel und ACPUL	66(28), 78(35)	Blitz 137/Airborne	68/T	
Navigation	85(85)	Jahres-Check für Gleitsegel	61(4)	Blitz 146/Airborne	65/T	
Neuer Luftraum	77(6)	Kennzeichenübertragung	82(51)	Blitz 155/Airborne	65/T	
Neue Luftraumbezeichnungen	70(38)	Luftfahrerschein	72(34)	Brazil 155/Icaro 2000	68/T	
METEOROLOGIE						
Flugwetter-Info	55(42)	Lufttüchtigkeitsanweisungen	82(55)	Brazil 169/Icaro 2000	68/T	
Frühjahrswetter	61(28)	Luftverkehrsgesetz Änderung	57(28)	Bullet/Guggenmoos	60/LTA(28)	
Gewitter	81(8)	Luftaufsicht	76(47), 77(5), 81(47)	Bullet Cut/Guggenmoos	74/T	
Guten Flugtag erkennen	80(20)	Milan-Racer VGH-Urteil	87(60)	Compakt Cobra/La Mouette	75/T	
Jahreszeitliches Flugwetter	79(37)	Neues Luftrecht in Kraft	71(4)	Cross Country 142/Jens Thomas	87/T	
Klimaänderung	54(89), 55(39)			Desire 141/Finsterwalder	77/T	
				Desire 151/Peter Mages	74/T	
				Exstasy /Flight Design	91	
				F1 Evolution 142/WDS /Müller u. Baltussen	89	

Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)
Falcon 140/Jens Thomas	88/T	A4/28/Flight Design	72/T	Compact 35 S/Montana	74/T
Falcon 195/Jens Thomas	87/T	A6 30 /Flight Design	90	Cruisair 26/Ailes de K	75/T
Foil Combat/ Enterprise Wings	63/LTA(32)	A6 26 /Flight Design	90/T	Cruisair 29/Ailes de K	75/T
Foil 139 C2/ Enterprise Wings	69/T	Advance Epsilon 2/25/Skyline Flight Gear	88/T	Callenge 10,5/Turn Point	66/T
Funfex/Finsterwalder	57/LTA(30)	Advance Epsilon 2/28/Skyline Flight Gear	87/T	Comanche 26/Firebird	64/T
K 4/Airwave	66/T	Advance Epsilon 2/31/Skyline Flight Gear	87/T	Comanche 29/Firebird	68/T
K 4 Plus/Airwave	72/T	Advance Sigma III 27/Skyline Flight Gear	84/T	Compact 33/Pro Design	72/T
K 5/Airwave	72/T	Advance Sigma III 30/Skyline Flight Gear	84/T	Comet CX 21/STV Steger	55/LTA(21)
Laminar 14/S /Fly&More	92	Advance BI-Beta /Skyline	90/T	CX II 21/Montana	79/LTA(51)
Laminar13 ST /Fly & More	92	Aerologic/Fly Market	73/LTA(31)	CX II 23/Montana	79/LTA(51)
Laminar 12 /Fly&More	89	Aerologic/Tandem 59	76/T, 73/LTA(30)	CX II 25/Montana	79/LTA(51)
Laser 12,8/Firebird	65/T, 68/LTA(34)	Aerologic 51/Fly Market	68/T	Corvette 21/Edel	64/T
Laser 14/Firebird	68/LTA(34)	Aerologic 55/Fly Market	68/T	Cyclop 40 Mono/ITV	64/T
Merlin 158/Franz Peter Gröger	86/T	Airwave Harmony 27 /Aerosport Int.	91	Cyclop 40 Biplane/ITV	65/T
Milan/Bautek	65/T	Airwave Harmony 30 /Aerosport Int.	91	Dimension 24/North Sails	65/T
Milan Racer/Bautek	72/74/LTA(53), 75/LTA(47), 79(66), 82(55), 84(52), 87(60)	Airwave Fusion M / Aerosport Int.	92	Dimension 30/North Sails	68/T, 79/LTA(51)
Nimbus 62/17/Bambis Delta Technik	60/LTA(29)	Airwave Fusion L / Aerosport Int.	92	Dimension 24/91/North Sails	79/LTA(51)
Pamir/Bautek	61/LTA(23), 62/LTA(27)	Airwave Fusion S / Aerosport Int.	92	Dimension 27/91/North Sails	79/LTA(51)
Ram Air 146/Wills Wing	77/T	Airwave Fusion XL / Aerosport Int.	92	Discovery 299/Montana Flugsport	86/T
Ram Air 154/Wills Wing	77/T	Alto 27 /Airwave Germany	89/T	Discus 2000/50/STV Comet	72/T
Reflex CS/Thalhofer Team	71/T	Alto 30 /Airwave Germany	89/T	Discus 2000/70/STV Comet	70/T
RCS/Guggenmos	86/T	Apache 23/Firebird	67/T, 82/LTA(51)	Discus 2000/90/STV Comet	70/T
Rumor 14,5/Solar Wings	60/LTA(29)	Apache 26/Firebird	64/T, 82/LTA(51)	Discus 2000/110/STV Comet	72/T, 80/LTA(51)
Scout/Schmidtdler	59/LTA(24)	Apache 29/Firebird	65/T, 82/LTA(51)	Discus 1000/60/Montana	77/T
Sensor 610 E 144/Seedwings	67/T	Apache II 23/Firebird	70/T, 82/LTA(51)	Discus 1000/80/Montana	77/T
Sensor 611/Seedwings	72/T	Apache II 26/Firebird	70/T, 82/LTA(51)	Dream A3 22/Flight Design	68/T
Special Dimension/Europe Sails	70/T	Apache II 29/Firebird	70/T, 82/LTA(51)	Dream A3 24/Flight Design	68/T
Spectrum 165/Wills/Wing	73/T	Apollo 22/Edel	65/T	Dream A3 26/Flight Design	68/T
Speed 14 N/Schönleber	69/T	Apollo 24 Medium/Edel	64/T	Dream 26/Flight Design	65/T, 76/LTA(47)
Speedfex/Finsterwalder	85/T	Apollo 30/Edel	69/T	Dolphin 24/Firebird	75/T
Speed TL /UP Sportart.-Vertrieb	91	Argos 07/Luise Url	71/T	Dolphin 27/Firebird	74/T
SP 11/Guggenmoos	65/T	Aspect S/Airea	85/T	Epsilon 26/Skyline	74/T
Stealth 12/TPL /Ful GmbH	92	Aspect M/Airea	85/T	Epsilon 29/Skyline	74/T
Sting 118/Skyline	77/T	Aspect L/Airea	85/T	Escape L /UP Sportart.-Vertrieb	89/T
Sting 154 XC/Airborne	68/T	Asterope/ITV	70/LTA(26)	Escape M /UP Sportart.-Vertrieb	90/T
Superfex/Finsterwalder	72/LTA(29)	Asterope 25/ITV	68/T	Escape S /UP Sportart.-Vertrieb	91
Supersport 143/Wills Wing	68/T	Asterope 27/ITV	67/T	Excel II 26/Junkers Profly	86/T
Supersport 153/Wills Wing	65/T	Asterope 27 M/ITV	72/T	Excel II 28/Junkers Profly	86/T
Supersport 163/Wills Wing	66/T	Astra II 27/APCO	74/T	Exception 28/Montana	77/LTA(45)
Super Xtralite SX4 /Moyes Air Base	91	Astra 29/APCO	73/T	Fat Willie /Airea	91
Super Xtralite SX5 /Moyes Air Base	91	Atlas L/ Edel GmbH	92	Finesse/Madreiter	74/T
Topless 13,5 /La Mouette	91	Atlas M/ Edel GmbH	92	Flame L /Firebird	89/T
Twister /Bautek GmbH	91	AT 1/21/Bichlmaier	68/T	Flame XL /Firebird Sky Sport AG	91
Ultra Sport 147 /Thomas Jens	92	AT 2/30/Bichlmeier	73/T	Fly Market/alle GS-Muster	76/LTA(47)
UP Speed/UP Europe	87/T	Athlete 10,5/Falhawk	56/LTA(22)	Flash/UP Europe	64/LTA(24)
UP TRX 160 E/UP Europe	70/T	Atiks 31/ITV	76/T	Flash 47/UP Europe	61/LTA(24)
UP TRX 140 E/UP Europe	70/T	Atoll 100/Falhawk	68/T	Flyair 950/Ailes de K	64/T
Vektor/Thalhofer Team	68/T	Atoll 110/Falhawk	68/T	Flyair 1000/Ailes de K	64/T
XS 142 Italia/Icaro 2000	68/T	Axon 24 /Nova	92	Flyair 1100/Ailes de K	65/T
XS 169 Australia/Moyes	66/T	Basic 28/Para Delta S.R.L.	70/T	Flyair 950/Ailes de K	64/T
XS 142 Race/Moyes	75/LTA(47)	Basic 26/Para Delta S.R.L.	70/T	Frantic Plus S/Freex	85/T
XS 155 Race/Moyes	75/LTA(47)	Black Magic/Airsport International	67/LTA(30)	Frantic Plus M/Freex	85/T
XS 169 Australia/Moyes	75/LTA(47)	B3 26/Flight Design	75/T	Frantic Plus L/Freex	85/T
XT 165/Moyes Europe	71/T	B3 29/Flight Design	77/T	Frantic Twin/Freex	85/T
XT 145/Moyes	73/T	B4 30 / Flight Design	92	Galax/Edel	84/T
XTC 150/UP	69/T	B4 26 VT /Flight Design	90/T	Genair 312/Ailes de K	54/LTA(24)
XTC 170/UP	69/T	Barracuda 25/Firebird	74/T	Genair 510/Ailes de K	54/LTA(24)
XTR 145/UP	66/T	Barracuda 28/Firebird	74/T	Genair Dynamic 314/Ailes de K	54/LTA(24)
Xtralite 137/Moyes	76/T	Barracuda 31/Firebird	75/T	Genair Dynamic 512/Ailes de K	54/LTA(24)
Xtralite 147/Moyes	76/T	Bliss/Fly Market	73/LTA(31)	Graffity/Fly Market	73/LTA(30)
		Bliss Medium/Fly Market	68/T	Graffity M/Fly Market	71/T
		Bliss Large/Fly Market	68/T	Graffity L/Fly Market	71/T
		Breeze 27	74/T	Harley Elit/Schlager & Strobl	54/LTA(24)
		Comet/STV Comet	73/LTA(31)	Jaguar XC/Turn Point	63/LTA(32)
A4/22/Flight Design	74/T	Compact 31/Montana	74/T	Jaguar XC 1011/Turn Point	65/LTA(35)
A4/25/Flight Design	71/T	Compact 35 D/Montana	74/T	Jive 26/Airwave	72/T

GLEITSEGEL

Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)	Thema	Info-Nr. (Seite)
Katana 47/UP Europe	68/T	Racer 23/Edel	65/T	Pinguin/Finsterwalder	81/LTA(48)
Katana 47 S/UP Europe	68/T	Racer 25/Edel	65/T	Protect/Charly Produkte	76/LTA(48)
Katana 51/UP Europe	68/T	Saber M/Edel Deutschland	86/T	Scorpio	60/LTA(28)
Katana 55/UP Europe 70/T, 72/LTA(29), 73/LTA(30)		Saber L/Edel Deutschland	86/T	Scorpio	84/LTA(52)
Kendo M/UP Europe	77/T	Saber XL/Edel	87/T	Sting/Sven Manhard	72/LTA(28)
Kendo L/UP Europe	78/T	Saga Large	86/T	Stubai 5000/Firebird	57/LTA(30)
Kestrel/Pro Design	55/LTA(21)	Saga XLarge	86/T	Stubai 900/Firebird	57/LTA(30)
Kim 25/Turn Point	67/T	Sector M/Edel	88/T	Turtle II/Firebird	82/LTA(52)
Meteor Gold 26/ITV	67/T	Sector L/Edel	88/T	UP Action LX und Lady	84/LTA(52)
Meteor Gold 28 S/ITV	64/T	Six Six/STV Comet	73/LTA(31)	Werkzeugindustrie	61/LTA(23)
Magic Cloud/Fly Market	73/LTA(30)	Sky Wards/Flugsportservice Stiebritz	88/T	Zeta	88/LTA/59
Maui 26/Turn Point	T/66	Sonic Medium/Fly Market	85/T		
Maui 28/Turn Point	T/68	Sonic Large/Fly Market	85/T		
Minoa 30/Swing	77/T	Sonic X Large/Fly Market	85/T		
Minoa 33/Swing	77/T	Soul S/UP Sportartikelvertrieb	88/T		
Mistral 24/Swing	88/T	Soul M/UP Sportartikelvertrieb	87/T		
Mistral 27/Swing	85/T	Soul L/UP Sportartikelvertrieb	87/T		
Mistral 30/Swing	85/T	Spear M /Freex Air Sports	92		
Mistral 33/Swing	87/T	Spark S /FreeX Air Sport	89/T		
Mistral Twin 42/Swing	87/T	Space 22/Edel	69/T		
N-Joy XL/Firebird Sky Sport	86/T	Space 24/Edel	68/T		
Nova Axon 26 /Finsterwalder	89/T	Space 27/Edel	68/T		
Nova Axon 28 /Finsterwalder	89/T	Space 30/Edel	72/T		
Nova Xyon 22/Finsterwalder	87/T	Space 40 Biplace/Edel	72/T		
Nova Xyon 24/Finsterwalder	85/T	Spark M/Freex Airsports	87/T		
Nova Xyon 26/Finsterwalder	84/T	Spark L/Freex Airsports	87/T		
Nova Xyon 28/Finsterwalder	84/T	Sphinx/Nova	72/T		
Nunki/ITV	70/LTA(26)	Sphinx 26/Skyline (Nova)	74/T		
Nunki 28	74/LTA(54), 81/LTA(49)	Sphinx 29/Skyline (Nova)	73/T		
Nunki 31/ITV	71/T, 74/LTA(54), 80/LTA(51), 81/LTA(49)	Spydair 44/Ailes de K	73/T		
New Inferno/STV Comet	73/LTA(31)	Stellar 33/UP Europe	72/LTA(29), 73/LTA(30)		
P 5/27/Airsport Int.	78/T	Stellar 35/UP Europe	72/LTA(29), 73/LTA(30)		
P 21/23/Paratech	67/T	Stellar 31/UP Europe	68/T		
P 21/27/Paratech	67/T	Sting 28/North Sails	73/T		
P 21/29/Paratech	67/T	Superspace M/Edel	78/T		
P 22/25/Airsport Int.	73/T	Superspace L/Edel	78/T		
P 22/28/Airsport Int.	72/T	Synto 27/Kehrer	77/T		
P 22/31/Paratech	71/T	Synto 30/Kehrer	78/T		
P23 27/Aerosport International	87/T	Tornado/Condor Man	70/LTA(26)		
P23 24/Aerosport	87/T	V Max Large/Fly Market	84/T		
P23 30/Aerosport	87/T	V Max X Large/Fly Market	84/T		
P 40/23/Airsport Int.	73/T	Voodoo 29/Airwave	65/T		
P 40/26/Paratech	68/T	Ventus M /Swing	90/T		
P 40/29/Paratech	68/T	Ventus S /Swing	90/T		
P 40/39 Biplace/Paratech	68/T	Ventus L /Swing	91		
P60 27/Aerosport	87/T	Voyager 12/Montana Flugsport	87/T		
P60 30/Aerosport	88/T	Voyager 13/Montana Flugsport	87/T		
Phocus 26/Skyline (Nova)	77/T	Voyager 14/Montana Flugsport	88/T		
Phocus 29/Skyline (Nova)	76/T	Vision M/UP Europe	78/LTA(45)		
Phönix 28/Nova	67/T, 68/LTA(34)	Zirro 25/Kras	68/T		
Phönix 125/Nova	69/T	ZX/Edel	76/LTA(48)		
Phönix 128/Nova	72/T				
Pickup 47/UP Europe	72/T				
Primo 22/Orion Flugsport	68/T				
Prisma 29/Swing	65/T				
Prisma 29/Strecker/Swing	65/T				
Pro-Feel 35/Montana Flugsport	86/T				
Pro-Feel 37/Montana Flugsport	86/T				
Pro Feel 33 /Montana	90/T				
Pro-Feel 33 /Montana	89/T				
Quarz M/Ailes De K	88/T				
Quarz L/Ailes De K	88/T				
Quick-Out-Karabiner/Finsterwalder	80/LTA(51), 85/LTA(52)				
Racer/Edel	73/LTA(31)				

SCHLEPPKLINKEN

Cumulus/Friedrich	55/LTA(21)
Schleppmax/Aeromax	73/LTA(32)
Hagen/Hagen	65/LTA(35)
Müller BMK 1000/Müller	71/LTA(32)
Skytec/Hölzenbein	71/LTA(32)

SCHLEPPWINDEN

Schleppwinden	86/LTA(51)
---------------	------------

RETTUNGSGERÄTE

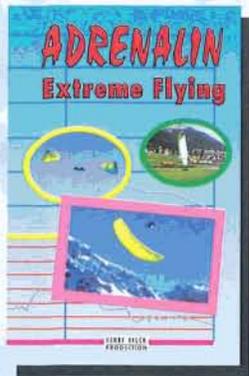
Alle Rettungsgeräte	81/LTA(48)
Charly Produkte 73/LTA(54), 60/LTA(29), 71/LTA(32)	
Colibri/Rademacher	78/LTA(45)
Delta-Stop/Deuter	65/LTA(35)
Esprit Light/Turn Point	65/LTA(34)
Finsterwalder	81/LTA(48)
Help 65/Minitec 110/Sigma	61/LTA(23)
Norbert Schwarze	65/LTA(34)
PSR 2/Rademacher	78/LTA(45)
PSR Colibri/Rademacher	84/LTA(51)
Parasail/Moyes Europe	54/LTA(24), 60/LTA(28), 65/LTA(34), 81/LTA(49)
R1/Firebird	69/LTA(27)
R2/Firebird	58/LTA(24), 69/LTA(27)
RS 2 Firebird	69/LTA(27), 82/LTA(51)
R3 Firebird	69/LTA(27)
Streamlight PSR DC 350/RA-FA	59/LTA(25)

GURTZEUGE

Alpin/Flight Design	63/LTA(32)
Champ/Klafsky	80/LTA(51)
Delta Sport	55/LTA(20)
Gespernte Gurtzeuge	60/LTA(29)
Gurtzeuge mit ingetrierem Rettungssystem	86/LTA(49)
Gleitsegelgurtzeuge	87/LTA(52)
Husky/Charly Produkte	76/LTA(48)
Hight Tec/Keller	72/LTA(28)
Liga Integral	88/LTA(59)
OK Integral/Keller	82/LTA(51)
Perfect Integral/Perche	74/LTA(54)

3er Pack nur
DM 99.50

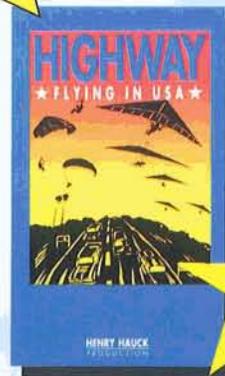
Besuchen Sie uns
<http://www.hhp-film.de>



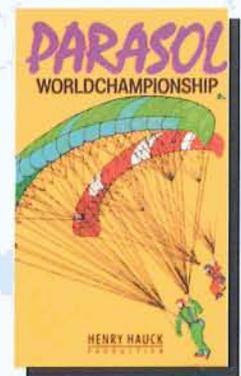
„ADRENALIN - Extreme Flying“
Gleitschirmstunts: Downplane, Bodenspirale, Looping. Der wohl meist diskutierte Film über extremes Gleitschirmfliegen. Die besten Acro-Piloten gehen an die Grenzen ihrer Möglichkeiten. Ein abenteuerliches Spiel mit dem Feuer ! Ca. 30 min.



„Safety First - Sicherheitstips für Gleitschirmflieger“
Die wichtigsten Sicherheitstips für Paragleiter in unterhaltsamer Form. Instruktion und Demonstration. Lernen Sie Ihr Fluggerät in Grenzsituationen beherrschen ! Ca. 35 min.



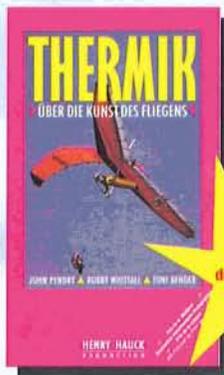
„HIGHWAY Flying in USA“
Ein absoluter Traum ! Fliegen Sie mit Acro-Weltmeister John Heiney in die schönsten Fluggebiete der USA für Drachen- und Gleitschirmpiloten, vom Monument Valley, Death Valley, Yosemite bis ins legendäre Owens Valley. Ca. 50 min.
Preis für die beste Kamera,
11. Filmfestival Vol Libre.



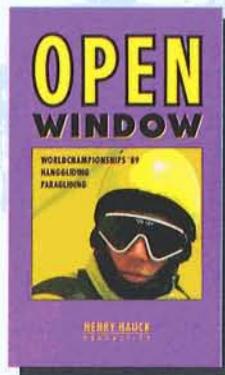
„PARASOL - Paragliding Worldchampionship“
Die Story der legendären WM im Paragliding. Die besten Piloten geben sich ein Stelldichein. Lernen Sie mit uns die „heißesten“ Fluggebiete Südfrankreichs kennen. Ca. 60 min.



„Otto Lilienthal - Die Geschichte des ersten Fliegers“
Die faszinierende Geschichte des Pioniers der Luftfahrt. Seine Arbeit - seine Visionen. Als Testpilot versucht Weltmeister John Pendry einen Flug in einem perfekt nachgebauten Lilienthalgleiter. Ca. 30 min.



„THERMIK - Über die Kunst des Fliegens“
Der wohl erfolgreichste Film über Drachen- und Gleitschirmfliegen. Mehrfach preisgekrönt. Der Film übers Fliegen, der keine Fragen offen läßt. Ca. 45 min.
Preis der Filmkritik und Regiepreis
8. Filmfestival Vol Libre



„OPEN WINDOW“
Die packende Dokumentation der Doppel-WM 1989. Drachen in Fiesch-Gleitschirm in Kössen. Alt gegen Jung. Eine neue Generation von Piloten tritt an. Spannung und traumhafte Flugaufnahmen. Ca. 45 min.



„PARAGLIDING extrem“
Wie alles anfang. Die ersten Videos über Gleitschirmfliegen. Mit spektakulären Testflügen von Christoph Kirsch. Mit auf dem Video: „GEGENWIND“ unser erster Gleitschirmfilm. Gesamt 35 min.
Preis für die beste Dokumentation,
6. Filmfestival Vol Libre
Prädikat wertvoll

English versions available (NTSC or PAL)

Bitte liefern Sie mir folgende Videos in VHS:

Filmtitel	Einzelpreis
<input type="checkbox"/> ADRENALIN – Extreme Flying	DM 49,50
<input type="checkbox"/> SAFETY FIRST – Sicherheitstips für Gleitschirmflieger	DM 49,50
<input type="checkbox"/> HIGHWAY – Die schönsten Fluggebiete der USA	DM 49,50
<input type="checkbox"/> PARASOL – PARAGLIDING WORLDCHAMPIONSHIP '91	DM 49,50
<input type="checkbox"/> OTTO LILIENTHAL – Die Geschichte des ersten Fliegers	DM 49,50
<input type="checkbox"/> THERMIK – Über die Kunst des Fliegens	DM 49,50
<input type="checkbox"/> OPEN WINDOW – World's 89 Hanggliding – Paragliding	DM 49,50
<input type="checkbox"/> PARAGLIDING extrem – GEGENWIND	DM 49,50
<input type="checkbox"/> PAKETPREIS: 3 Videos nach Wahl nur DM 99.50	

Zahlungsweise

Eurocard Scheck (liegt bei) per Nachnahme (nur Inland möglich) zzgl. 12,- DM Versandkosten

gültig . . / . . . zzgl. 7,50 DM Versandkosten

Bitte faxen, per Post oder als eMail an:
hhp-Film, Schulstr. 28, D-80634 München
Tel 089/166 50 99; Fax 089/166 58 33
eMail hhp@hhp-film.de
Absender bitte in Druckbuchstaben!

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

**Datum/
Unterschrift:**

ANKREUZEN



Ein Freund, auf den du dich verlassen kannst

flair

Der Sicherheits-Intermediäre mit freeX-Handling

Deutschland/Österreich
Turnpoint Fastline GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 29
D-82216 Gernlinden
Tel. (+49) 0 81 42 / 4 12 63
Fax (+49) 0 81 42 / 1 87 13
turnpoint@t-online.de

Development, Manufacturing
International Distribution
freeX air sports GmbH
Harmating 2
D-82544 Egling
Fax (+49) 0 81 76 / 93 02 44
<http://www.freeX.com>

