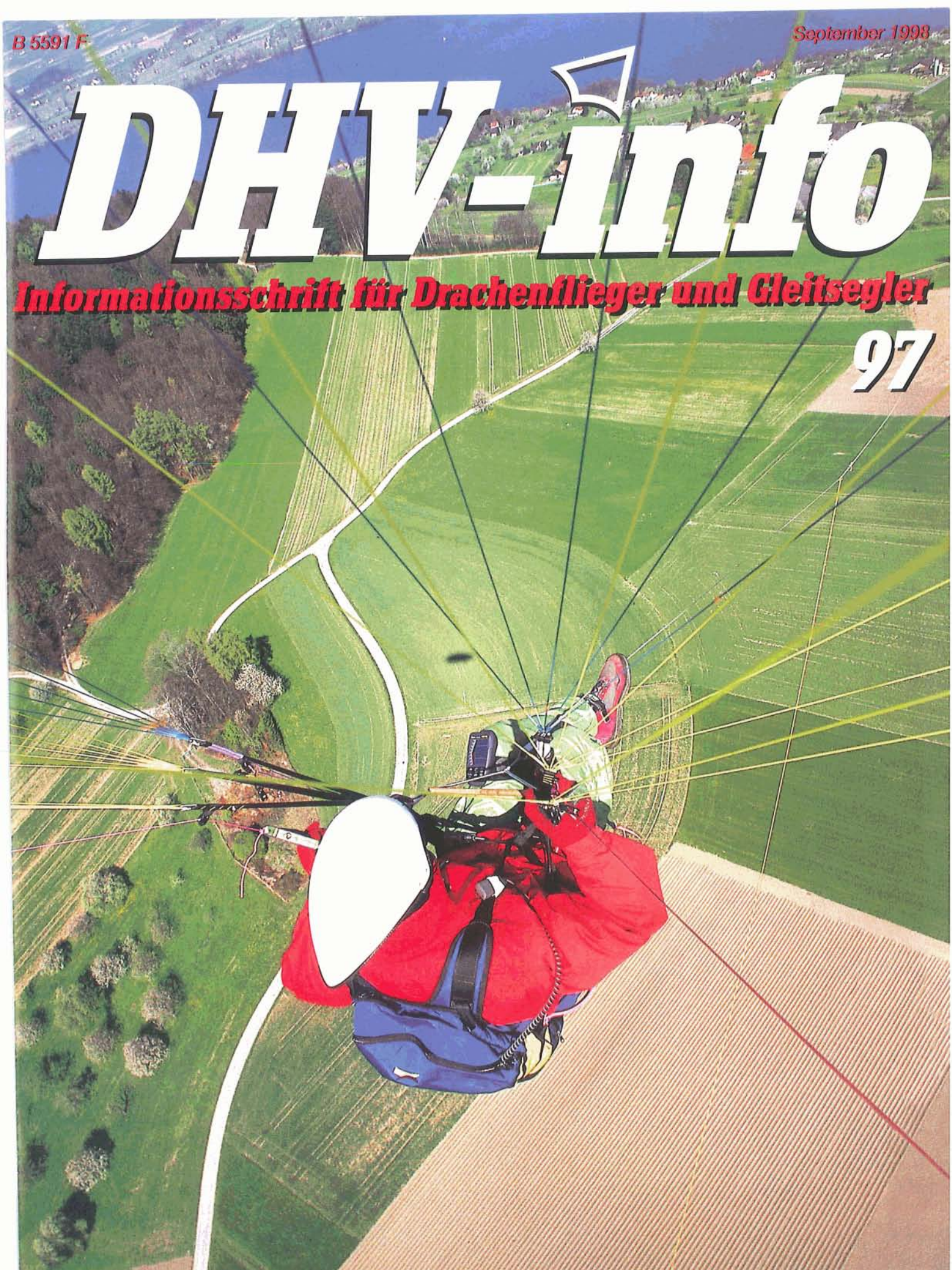
B 5591 F

September 1998

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

97



flair
Der Sicherheits-Intermediate
DHV-Gütesiegel Kl. 1-2
ACPUL standard

spear
Der Hochleistungs-Intermediate
DHV-Gütesiegel Kl. 2
ACPUL performance

spark
Die High-End Streckenmaschine
DHV-Gütesiegel Kl. 2-3
ACPUL performance

frantic[TWIN]
Der Doppelsitzer mit Servolenkung
DHV-Gütesiegel Kl. 2
ACPUL biplace

control
Das Gurtzeug mit integriertem Front-Container
DHV-Gütesiegel



QUALITY 3 YEARS GUARANTEED

here comes the

sun

»Die neue Einstiegsdroge!« Bernie Koller, Dt. Meister

Der Sicherheitsschirm für alle. DHV-Gütesiegel Kl. 1

Entwicklung und Vertrieb
freeX air sports GmbH
Harmating 2
D-82544 Egling
Tel. (+49) 0 81 76 / 93 02-0
Fax (+49) 0 81 76 / 93 02-44
info@freex.com • www.freex.com

freeX AIR SPORTS



inhalt 97

4 **WICHTIG – NEU – KURZ** Neuigkeiten und Wissenswertes

12 **REGIONALVERSAMMLUNGEN** Termine und Themen

14 **RUND UM FLORENZ** Schöne Fluggebiete für den Herbst

20 **START MIT DEM GLEITSCHIRM** 2. Teil der Serie von Klaus Irschik

24 **GLEITSCHIRMFLIEGEN AUS DER WINDE** Tips für Flachlandpiloten von Schorsch Höcherl

30 **DRACHENFLIEGEN HINTER DEM UL** Erfolgsgeheimnisse der Drachenpiloten rund um Berlin von Claus Gerhard

36 **VARIABLE GEOMETRIE** Theorie und Praxis des Drachen-»Overdrives«

40 **WÜNSCHE DER GLEITSCHIRMPILOTEN** Ausführliche Ergebnisse der NOVA-Umfrage

46 **SICHERE VERBINDUNG** Aufbau des UL-Schleppseils

48 **TEST** Flugprotokolle der Drachen und Gleitschirme mit neuer Zulassung

58 **NfGH** Offizielle Nachrichten für Drachen- und Gleitschirmflieger

SICHERHEITSMITTEILUNG

MUSTERZULASSUNGEN UND HERSTELLER

59 **SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

60 **NATUR UND UMWELT** Erfolge durch Kooperation

62 **PACKENDE GESCHICHTEN** Aus dem Alltag eines Fallschirmpackers

64 **WIRKSAME PROTEKTOREN** Die ersten »Schutzkissen« bestehen DHV-Prüfung

76 **SZENE G** Vorder- und Hintergründiges aus der Szene



Herzlichen Glückwunsch an die neue Drachenflugweltmeisterin Corinna Schwiegershausen

54 VERSICHERUNGSPROGRAMM

68 GEBRAUCHTMARKT

109 PRÜFKALENDER

111 DHV BIETET AN

112 DHV VIDEO UND FILM

77 **VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum

84 **DOPPELSITZERSCHLEPP HINTER DEM UL** Erprobung einer neuen Schulungsmethode

88 **DEUTSCHE STRECKENFLUG-MEISTERSCHAFT** Ernüchterung nach der ersten Euphorie

94 **VOR-WM AM MONTE CUCCO** Drachenflieger bestätigen gute Form

96 **DRACHEN-DAMEN-WM** Riesenerfolg in Ungarn

99 **LIGA UND GERMAN OPEN** Spannendes Finale bei den Drachen

102 **GLEITSCHIRM-EM IN PIEDRAHITA** Enttäuschung beim deutschen Team

106 **GERMAN CUP** Rege Teilnahme trotz widriger Wetterbedingungen

110 **WETTBEWERBSSPORT** Ergebnisse und Meldungen

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.

Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland,
Postfach 88,
83701 Gmund am Tegernsee

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

E-Mail 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: 33.500

Titelbild: Andreas Busslinger

wichtig • neu • kurz

DHV-Wetternetz

Mehr als 20 Flugberge sind, unterstützt vom DHV, von den Vereinen mit Wetterstationen ausgerüstet worden. Über automatische Ansagen sind die aktuellen Werte zu Wind, Windrichtung, Temperatur, etc. jederzeit abrufbar.

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
32457 Porta Westfalica	Delta-Club Wiehengebirge e. V.	0571/710227
35088 Eisenberg	DFC Ederbergland e. V.	06452/8585
36136 Wasserkuppe	Rhöner Drachen- und Gleitschirmfliegerverein e.V.	06654/696
36840 Rammelsberg	Harzer Drachen- und Gleitschirm-Verein Goslar e. V.	0171/8236162
52245 Sophienhöhe	Ostwindfreunde e. V.	0171/8714309
57562 Sassenroth	Drachen- und Gleitschirmfreunde Hellertal e. V.	02744/930349
58849 Nordhelle	GSC Nordhelle e.V. + Flugsport Lennetal e.V.	02352/21265
64665 Melibokus	Erster Odenwälder Drachen-Flug-Club e. V.	06251/983612
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	07083/51385
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e. V.	07250/921228
78148 Hintereck	Gleitsegelclub Lenticularis e. V.	07723/5801
79102 Schauinsland	GSC Colibri e.V.	07602/1512
79183 Kandel	DFC Südschwarzwald e. V.	07681/22058
79215 Gschasi	Drachen- und Gleitschirmflieger Oberes Elztal e. V.	0171/3570296
82467 Wank	Gleitschirmsegler Werdenfels e. V.	0171/3568374
83122 Hochries	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg e. V.	08032/8805
83436 Predigtstuhl	GSC »Albatros« Bad Reichenhall e. V.	0171/3574322
83700 Wallberg	DGC Tegernseer Tal e.V.	08022/95137
93339 Jachenhausen	1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub Riedenburg e. V.	09442/3295
93453 Hoher Bogen	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	09947/2452
93462 Osser	1. Gleitschirmverein Bayerwald e. V.	0171/3574282
94541 Büchelstein	DFC Bayerwald e. V.	09908/891191
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0171/2375896
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
74544 Einkorn	HG-Club »Einkorn Schwäbisch Hall« e.V.	0791/4992360

WETTER NETZ

Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.1998 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende 1998 ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung.
Wer Mitglied beim DHV bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies getrennt tun. Umgekehrt erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende 1998.
Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage dort.
Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 1999 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 1999 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.
Die Kündigungsfrist zum 31.10. gilt auch für die Abmeldung von Mitgliedern durch die DHV-Mitgliedsvereine.

Berufung durch Ministerium

Bundesumweltministerin Angela Merkel hat Peter Janssen als Mitglied des »Arbeitskreises Sport und Umwelt« beim BMV berufen. Dieses 12köpfige Expertengremium berät das Ministerium u. a. in grundsätzlichen Fragen des Spannungsfeldes Natursport/Naturschutz, beispielsweise bei der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes. Der DHV-Ehrenvorsitzende und -Justitiar Peter Janssen arbeitet bereits seit 3 Jahren auf Initiative des Kuratoriums Sport und Natur als ständiger Gast in diesem Gremium mit.

DHV erhält Umweltpreis

Die Fachgruppe Outdoor der Sportartikelhersteller, Förderer des Kuratoriums Sport und Natur, hat den diesjährigen Umweltpreis zur Hälfte an den DHV verliehen. Das Projekt »Vegetationsschutz an Startplätzen für Drachen und Gleitsegel« erhielt den Zuschlag. Anläßlich der »Outdoor-Messe« in Friedrichshafen wurde der begehrte Preis von dem DHV-Gelände- und Umweltreferenten Björn Klaassen, der als DHV-Experte das Projekt begleitet hat, in Empfang genommen.

Corinna Schwiegershausen neue Drachenflugweltmeisterin



Sensationell gewinnt die 26jährige Corinna Schwiegershausen die 6. Drachenweltmeisterschaft der Frauen vom 14. bis 22. August im ungarischen Hajduszoboslo. Nachdem es um die in München lebende Bremerin in letzter Zeit eher ruhiger geworden war, meldete sie sich in Ungarn eindrucksvoll zurück und flog souverän vor der Australierin Neva Bull und der Russin Natalia Khamlova an die Weltspitze vor. Auch die anderen deutschen Frauen Monique Werner (5.), Sybille Fischer (12.), Rosi Brams (14.) und Manuela Schneider (15.) zeigten sich in Spitzenform und wurden Mannschaftsweltmeister vor England und Russland. Nach dem Weltmeistertitel von Guido Gehrmann und Vizetitel der Männer-Mannschaft im Februar im australischen Forbes haben die Pilotinnen mit diesen Erfolgen Deutschland wohl endgültig zur stärksten Drachenfliegernation für 1998 gekürt. (siehe auch Beitrag S.96)



Siegerfoto 1997 von Cassian Gajda

Fotowettbewerb `98

Schickt uns Eure schönsten Impressionen und Schnappschüsse (möglichst Dias) vom Fliegen. Für die besten Gleitschirm- und Drachenbilder, die bis zum 15.10.1998 beim DHV eingegangen sind, erhalten die Einsender folgende Preise:

Für das beste Drachen- und das beste Gleitschirmbild je 300 DM, für das zweitbeste je 200 DM, für das drittbeste je 100 DM. Außerdem gibt es je eine Sonderprämie von 200 DM für das beste Schleppfoto und das beste Kombi-Bild, das Gleitschirm plus Drachen zeigt.

Alle Prämien werden zusätzlich zum üblichen Bildhonorar bezahlt, das bei Verwendung eines Bildes im Info fällig wird. Die Bildhonorare liegen zwischen 40 DM für ein kleines s/w-Foto bis 250 DM für das Titelbild.

Nur Bilder, die jeweils einzeln mit dem Namen des Fotografen versehen sind, kommen in die Wertung.

Aktuelle Infos per Internet ...

Unsere Homepage hat innerhalb der letzten 9 Monate einen sehr erfreulichen Zuwachs an Zugriffen um ca. 300 %. Daher sind wir natürlich noch stärker motiviert, die Seiten zunehmend zu optimieren und Euch mit aktuellen Informationen zu versorgen. Gerade im Wettbewerbsbereich sind immer mehr tagesaktuelle Infos zu bekommen. Ein kompletter Relaunch der DHV-Seiten wird im Laufe der nächsten Monate stattfinden.

... und Faxabruf

Um Euch immer mit neuesten Nachrichten versorgen zu können, bieten wir Euch als zweiten Kanal den Faxabruf-Service. Wenn ihr über ein Faxgerät mit entsprechender Funktion verfügt, könnt ihr hier unter den verschiedenen Nummern Informationen zu folgenden Themen bekommen:

08022/9674-0 Inhaltsverzeichnis
08022/9674-03 Nachrichten
08022/9674-04 Inhalt des nächsten DHV-Infos
08022/9674-05 Liste der DHV-Vereine
08022/9674-06 Packtermine für Rettungsgeräte
08022/9674-07 Aktuelle Telefonnummern des DHV-Wetternetztes
08022/9674-10 Geländeliste Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen
08022/9674-11 Geländeliste Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen
08022/9674-12 Geländeliste Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland
08022/9674-13 Geländelisten Baden-Württemberg
08022/9674-14 Geländeliste Bayern
08022/9674-50 Zwischenstand Deutsche Streckenflugmeisterschaft im Gleitschirmfliegen
08022/9674-51 Flüge Gleitschirm
08022/9674-52 Zwischenstand Deutsche Streckenflugmeisterschaft im Drachenfliegen
08022/9674-53 Flüge Drachen
08022/9674-55 Start- und Landemeldung Deutsche Streckenflugmeisterschaft
08022/9674-56 Auswertungsbogen Deutsche Streckenflugmeisterschaft
08022/9674-57 Ergebnisse German Cup Gleitschirmfliegen
08022/9674-58 Ergebnisse German Cup Drachenfliegen

Aktuelle Wettbewerbe und umfangreiche Mitteilungen werden auf eigene Nummern gestellt, so daß es sich immer wieder lohnt, das aktuelle Inhaltsverzeichnis abzurufen.

Der Faxabruf kostet keine erhöhten Gebühren.

wichtig • neu • kurz

Keine Steuern für Kfz-Sportanhänger

Seit 1. Juli 97 mußte man für Sportanhänger Steuern zahlen. Die betroffenen Flugsportverbände hatten zusammen mit dem Deutschen Sportbund die politisch Verantwortlichen aufgefordert, diese Entscheidung rückgängig zu machen. Am 24. Juni 98 wurde nun eine Steuerbefreiung beschlossen.

Fluggebiete auf Video

Das ARTO-Filmteam sucht noch Interessenten in Deutschland, Schweiz, Österreich und Italien, die kostenfrei ihre Fluggebiete auf einem Video vorstellen wollen. Ziel ist es, möglichst viele verschiedene Fluggebiete anhand von Flugaufnahmen, Interviews mit ansässigen Flugschulen oder Clubs, Anreise und Kartenmaterial, Streckenmöglichkeiten, lokale Gefahren und Freizeitangeboten vorzustellen. Zudem soll das Video durch lebhafte Filmaufnahmen jedem Zuschauer die Freude am Fliegen vermitteln. Zu kaufen sein wird das Video ca. ab Mai 1999.
Interessenten bitte melden bei:
Arne Müller, Sudetenstraße 70, 87600 Kaufbeuren, E-mail: arne@mohp.dwd.d400de
Torben Lüttschwager, Untere Bleiche 15, 87600 Kaufbeuren, tlüttschwager@dwd.d400.de, Fax: 08341/2192

Termine für Rettungsschirm-seminare

31.10.1998	01.11.1998
07.11.1998	08.11.1998
09.01.1999	10.01.1999
23.01.1999	24.01.1999

Alle Termine gelten für Altenstadt. Termine in Köln auf Anfrage. Anmeldungen über die DHV-Geschäftsstelle 08022/9675-30

Schlepp-Auskünfte

Auskunft über Fragen und Probleme zum Schlepp erteilt unser Schleppfachmann Horst Barthelmes im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag jeweils von 10.00 bis 12.00 Uhr telefonisch unter der Nummer 06654/353, per Fax unter 06654/7771.

SHV ist umgezogen

Ende Juni 1998 verlegte der SHV seinen Geschäftssitz ins Zürcher Seefeld. Die neue Adresse lautet:
Schweiz. Hängegleiter-Verband SHV
Seefeldstraße 224
CH-8008 Zürich
Tel.: 0041/1/387 4680
Fax: 0041/1/387 4689
Gliderphone deutsch: 0041/1/387 4687
Gliderphone franz.: 0041/1/387 4688
Hans Peter Denzler
Direktor

Bei mir hat sich etwas geändert:

Damit wir Euch immer pünktlich das Info, den Mitgliedsausweis, Flugscheine und Sonstiges zusenden können, benötigen wir Eure aktuelle Adresse.
Falls sich etwas geändert hat, einfach Coupon ausschneiden und an den DHV faxen oder schicken.

Name **Mitgliedsnummer** (Bitte immer angeben)

Straße **Ort**

Tel/Fax/e-mail

Bank, Kontonummer **Bankleitzahl**

Free-Flight Filmpreis

An alle Hobbyfilmer, Filmprofis und Videofreaks !

Zeigt uns Eure Ideen zum Thema »Freies Fliegen«.
Der Förderpool Gleitschirm- und Drachenfliegen veranstaltet anläßlich der Free Flight `99 einen großen Filmwettbewerb.

Einzige Vorgaben:

- Die Videos müssen Drachen- und/oder Gleitschirmfliegen als Themenschwerpunkt beinhalten.
- Die Filmlänge beträgt maximal 5 Minuten.
- Die Aufnahmen sollten mindestens Super-VHS Qualiät erreichen (wegen der geplanten Großprojektion) und können in folgenden Videoformaten eingereicht werden (Fernsehnorm PAL): Hi8, S-VHS, U-MaticHighband, DV, BetacamSP
- Die Urheberrechte von Bild und Ton (Musik) dürfen nicht verletzt werden (lest dazu bitte das »Kleingedruckte« am Ende des Textes)

Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt. Ob Spielfilm oder Dokumentarfilm, Fantasy oder Trick, Animation oder Musikvideo. Was ist Eure Vorstellung von »Free Flight«, dem »Freien Fliegen« in seiner schönsten Form.
Eine unabhängige Jury wird die besten Videos küren und auf der Free Flight `99 in Garmisch-Partenkirchen vorstellen.

Die Preise sind gut dotiert:
1. Preis DM 6.000.-, 2. Preis DM 4.000.-, 3. Preis DM 2.000.-. Vorgesehen ist außerdem die Vergabe eines Publikumspreises.
Die kompletten Wettbewerbsunterlagen gibt es beim Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V., Miesbacher Str.2, 83703 Gmund am Tegernsee.
Einsendeschluß ist der 31. März 1999!
Also schnell Archiv durchforsten oder ran an die Kamera, um die noch verbleibenden schönen Tage im Jahr zu nutzen (Uli Wiesmeier hat im Oktober einige seiner schönsten Aufnahmen gemacht !)
Auf Wiedersehen auf der Free Flight `99!

Das »Kleingedruckte«:
Die Produzenten/Filmemacher der eingesandten Bildträger gewährleisten die Beachtung des gültigen Urheberrechts hinsichtlich der Verwendung von Fremdwerken und stellen den Förderpool frei von Ansprüchen Dritter. Bei der Verwendung von gemapflichtigen Musikstücken ist zu beachten, daß vom Produzenten/Filmemacher die Verlagsfreigabe für öffentliche Aufführungen einzuholen ist.

25. Coupe Icare in St. Hilaire/Frankreich

Zum 25. mal gehen dieses Jahr vom 17. bis 20. September die verrücktesten Gebilde, die man aus einem Drachen oder Gleitschirm bauen kann, bei dem Verkleidungsspektakel Coupe Icare in St. Hilaire/Frankreich in die Luft. Gleichzeitig findet auch wieder das alljährliche Filmfestival in dem Ort ca. 30 km nördlich von Grenoble statt. Und nicht zuletzt kann man natürlich selber fliegen und sich auf der mittlerweile zu beachtlichen Größe angewachsenen Messe die neuesten Entwicklungen der Hersteller ansehen. Informationen gibt es unter Tel. +33/4/76 08 33 99

Erfolgreiche Information



Anfang des Jahres hat der Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V. unter dem Titel »Faszination Fliegen« Medien für die Öffentlichkeitsarbeit produziert. Im Rahmen der Arbeit der Vereine und auf Publikumsmessen wurden bisher über 125.000 Informationsbroschüren, ca. 3.000 Poster und ca. 50 der im Sommer neu hinzugekommenen Videos eingesetzt. Wer nun die Zeit der schwächer werdenden Thermik für verstärkte Öffentlichkeitsarbeit nutzen will, kann die Broschüren, Poster und Videos nach wie vor kostenfrei (gegen Übernahme der Versandkosten) vom Förderpool anfordern.
Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V.
Miesbacher Str. 2, 83701 Gmund am Tegernsee
Tel: 08022/96 75-0

NEUHEIT

Das Flughelmsystem

PRO TECTOR
MADE BY CASCO



DM 269,-* ~ 670 gr.

CASCO DISK FIT System



DM 358,-* ~ 710 gr.

Gewicht
Ultraleichtbau ab 670 gr. durch High-Tech-Verbundstoffe.

Kopfgrössen
CASCO Disk-Fit-System. Drehverschluß für alle Kopfgrössen. Universell von 53 – 60.

Innenausstattung
Hygieneset. Herausnehmbares Innenleben zum Waschen und Wechseln.

Klima
Streamline Aircondition. Offene Trageeinrichtung mit wirksamer Be -und Entlüftung.

Design
Funktionell, technisch, clean und beauty. Keilförmiges Gesichtsfeld, volle Rundumsicht, freier Kontrollblick.

QUALITY HELMETS SECURITY

Mehr Info gibts in Ihrer Flugschule oder von:

CASCO
DIE HELMFABRIK

* empf. VK-Preis

Made in Germany

CASCO Schutzhelme GmbH • Gewerbering Süd 11 • D - 01900 Bretnig / DD

Telefon 035955/839-0
Telefax 035955/83999



Gleitschirm und Thermik zusammengeschlossen

Das schweizer »Gleitschirm«-Magazin und die österreichische Zeitschrift »Thermik« gehen in Zukunft gemeinsame Wege. Unter Leitung von Norbert Aprissnig wollen sie ihren wirtschaftlichen Weiterbestand sichern und ein tolles Szene-Magazin produzieren. Die Abonnenten beider Zeitschriften werden in Zukunft das neue gemeinsame Gleitschirm/Thermik erhalten. Info: Gleitschirm/Thermik, Tel.: ++43 (0) 7242/45224, Fax: ++43 (0) 7242/77709, e-mail: thermik@ping.at.

IN 73240 WENDLINGEN
AN DEN KIESGRUBEN 24
TELEFON: 07024/34 28
FAX: 07024/92 97 74

FUNKSPRECHGERÄTE
ALINCO, YAESU, ICOM, STANDARD, KENNWOOD etc.
REPARATUREN
ALLE MODELLE AUCH VARIO´S
HELMSETS
FÜR ALLE FUNKSPRECHGERÄTE,
EINBAU AB DM 50,00

UK INTECH ELEKTRONIK GmbH

Filialen in Bad Herrenalb und Aschau/Chiemgau

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Sportmanagement Taschenbuch '98

Wer im Sport effektiv, d. h. zeitsparend arbeiten möchte, braucht praktische Arbeitsmittel. Eines davon ist das kürzlich im 32. Jahrgang neu erschienene Sportmanagement Taschenbuch '98. Adressen, Telefon- und Fax-Nummern sowie die in der Sportadministration jeweils zuständigen Leute sind in diesem Nachschlagewerk schnell zu finden.
Erhältlich ist das Nachschlagewerk zum Preis von DM 44,00 beim Philippka-Verlag, Postfach 65 40, 48034 Münster, Tel.: 0251/23005-11, Fax: 23005-99

Adventure-Sports-Spezial-Kurs

Ein Sicherheitskurs zu allen Themen des Gleitschirm- und Drachenfliegens findet am 07. und 08. November in Lenggries statt. Der Kurs richtet sich an alle Piloten, die bei einem möglichen Unfall helfen möchten, sich selbst aber auch anderen. Hier wird gezeigt wie man jemanden aus dem Baum holt. Wie man sich in solchen Situationen mit einfachen Mitteln helfen kann und wie man sich mit Seilen sichert. Es geht aber auch um die Erstversorgung am Unfallort. Dr. Kremser, Sportarzt und Fliegerkollege, hält einen Vortrag über die Behandlung von Sportverletzungen, besonders in Bezug zu fliegertypischen Unfällen, deren Folgen und den sofort einzuleitenden Hilfsmaßnahmen.
Weitere Kursinhalte sind die Themen:
Über das Werfen des Rettungsgerätes wird ein Theorievortrag gehalten und anschließend praktisch geübt. Auf die Fehler beim Packen wird gesondert eingegangen. Vortrag zu den passiven Sicherheitsmöglichkeiten wie Gurtzeug, Rettungsgerät und Helm. Vortrag zum Thema »Aktiv fliegen«, was ist das, wie mach ich das.
Weitere Infos bei Adventure-Sports, Tel.. 0049-8042-9486, Fax: 0049-8042-4831

1. freeX Sicherheitstraining und neue Webpage

Sicherheit über alles: freeX air sports bietet für Kunden und Interessenten ein spezielles freeX Sicherheitstraining vom 25. - 27. September 1998 am Achensee / Tirol (A) an. Der Kurs geht insbesondere auf die Eigenschaften von freeX-Geräten ein. Der Kurs wird von Montana Flugsport durchgeführt. Für weitere Informationen werden freeX-Mitarbeiter und Entwickler anwesend sein.
Info/Anmeldung: Montana Flugsport, Grube 25, 82377 Penzberg, Tel.: +49/(0)8803/60598, Fax: +49/(0)8803/50510,
Die langerwartete Website www.freex.com ging am 3. August mit gratis ladbarer Flash-Technik online! Die Netzadresse bietet Flashanimation, Sound und echte Interaktivität.

kilb AERO CENTER
55270 Ober-Olm

Jeden 1. Donnerstag im Monat FLIEGERSTAMMTISCH
Dein Fachgeschäft für 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

.....einfach top!

AUSBILDUNG

mit ALPEN EINWEISUNG

FORTBILDUNG

SICHER HEITS TRAINING

FLUGTECHNIK
THERMIKKURS
STRECKENFLUG

FLUGURLAUB

ALPEN
MITTELMEER
FERNREISEN

SERVICE

SHOP
WERKSTATT
CHECK

CLUB

DOPPEL MITGLIED SCHAFT SCA/DHV

Geselligkeit mit Flair
SCHLOSS MOOSHEIM

Erste deutsch-österreichische Flugsportschule
SKY CLUB AUSTRIA
A-8962 Gröbming • Moosheim 113
Tel. 0043/3685/22333 • Fax 0043/3685/23610

Die neuen Performance Center

Die Zahl der Performance Center, die das Qualitätsmanagement-Audit des DHV erfolgreich durchlaufen haben, steigt weiter. Ihre qualifizierten Trainer bieten ab sofort das Performance Training allen Gleitschirmfliegern an, die ihr fliegerisches Potential ausschöpfen, das aktive Fliegen verfeinern und ihre Souveränität steigern wollen. Eingangsvoraussetzung für das Training ist der Luftfahrerschein.

Flugsportschule Sky Club Austria
A-8962 Gröbming, Moosheim 113, Tel 0043/3685/22333, Fax 23610
Der Flugtechnikteil findet über Grund und Wasser statt.
e-mail: office@skyclub-austria.at
homepage: www.skyclub-austria.at

Gleitschirmschule Aufwind
A-8972 Ramsau am Dachstein 52, Tel. 0043/3687/81880, Fax 81346
mobil: 0663/9193070, http://www.Aufwind.at,
e-mail: office@Aufwind.at

Euro-Flugschule Engelberg AG
Wasserfallstr. 135, CH-6390 Engelberg, Fax: 0041/41/6373407
Der Flugtechnikteil findet über Wasser statt.
Info Tel.: 0041/41/637 06 07,
http://ourworld.compuserve.com/homepages/impuls.sport
e-mail: impuls_sport@compuserve.com

WDS/Air Flugsport GmbH
In der Limecke 3, 59939 Olsberg,
Tel. 02983/21795, Fax 02983/21795
e-mail: Schulte@t-online.de, homepage: www.wdsair.com.300798

Flugzentrum Bayerwald
Gärtnerplatz 16, 93973 Neutraubling, Tel. 09401/8760 Fax 79216
http://www. flugzentrum-bayerwald.de
e-mail: schorsch.hoecherl@t-online.de

adventure sports
drachen-gleitschirm-inline-skate-schule
Talstation, 83661 Lenggries
Tel. 08042/9486 oder 9487, Fax 08042/4831
e-mail: info@adventure-sports.de
homepage: www.adventure-sports.de

Harzer Gleitschirmschule Schule & Shop
Bäringer Str. 31, 38640 Goslar, Tel. 05321/43737 Fax 2001
Hotline: 05322/1415, http://flieg.com/harzergss

Flugschule Göppingen Klaus Irschik
Zeppelinstraße 3, 73105 Dürnau,
Tel. 07164/12021, Fax 12029

Süddeutsche Gleitschirmschule
83246 Unterwössen/Chiemgau, Tel. 08641/7575 Fax 61826

Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH
Brander Str. 41, 83324 Ruhpolding, Tel. 08663-668, Fax -776
e-mail: flugzentrum-ruhpolding@t-online.de
homepage: www.ruhpolding.com/flugzentrum

Paragliding Tegernsee Peter Rummel
Tegernseer Straße 88, 83700 Reitrain, Tel. 08022/2556 Fax 2584
mobil: 0171/3490975,
http://www.para.pbm.de e-mail:para-tegernsee@t-online.de

Habis Flugsport Fabian Schreiner
Marienplatz 20, 87509 Immenstadt, Tel. 08323/8590
Fax 08323/51390
e-mail: Habis.flugsport@t-online.de
Der Flugtechnikteil findet über Wasser statt.

1. DAeC Gleitschirmschule Heinz Fischer GmbH
Brunnenstr. 35, 87669 Rieden am Forggensee, Tel.
08362/37038, Fax 38873

Vor knapp zwei Jahren habe ich den A-Schein absolviert und bin seitdem in regelmäßigen Abständen am Wochenende in der Luft. An die hundert Starts mit kurzen Gleitflügen bis hin zu ersten Thermikerlebnissen habe ich hinter mir. So manche Erfahrungen gab's da inzwischen schon zu verarbeiten. Angefangen vom regen Gegenverkehr und der plötzlich auftretenden Frage: wer muß jetzt ausweichen? Über plötzliche Einklapper aus »heiterem Himmel« bis hin zu dem in brenzligen Situationen eindeutigen Gefühl: Jetzt hast Du aber wieder Glück gehabt und der großen (aber späten) Erkenntnis, was die Ursache des Fehlers war.
Start - überhaupt kein Problem. Die Freunde bestätigten das immer wieder: »Dein Start war in Ordnung«. Selbst der Kontrollblick wurde nicht vergessen. Landung, na ja, soweit auch ganz in Ordnung. Alles in allem ein eher defensiver Gleitschirmflieger durchaus mit inzwischen akzeptabler Flugpraxis. Also, warum denn plötzlich ein Sicherheitstraining oder gar Performance? Was soll das? Bestimmt nichts anderes, als Wichtigtuerei der Flugschulen, die bei rückläufigen Ausbildungszahlen irgendwie neue Formen suchen, um zu überleben.
Und wenn schon, dann doch bitte so ein »richtiges« Sicherheitstraining. Rein in das volle Risiko, angefangen vom Fullstall über Trudeln bis hin zur Steilspirale. Was soll's. Wenn es der Sicherheit dient, dann kann es nicht extrem genug sein. Eher zufällig bin ich dann doch im Performance-Training gelandet. Ganz einfach deshalb, weil die Plätze beim Sicherheitstraining alle belegt waren und die Freunde mich letztendlich dazu überredeten.

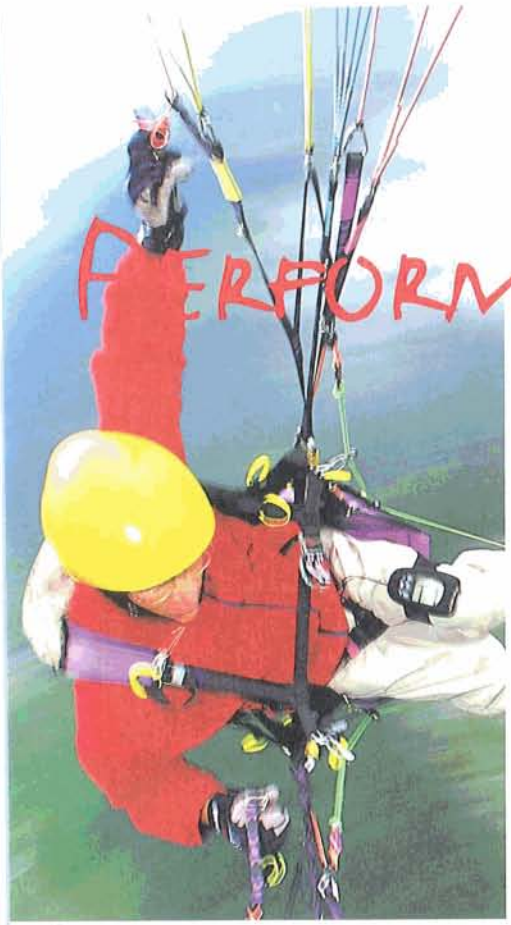


Foto: Michel Pfeiffer

PERFORMANCE TRAINING

ICH BRAUCH DAS NICHT?

Performance Teil 1 - Perfektes Starten und Landen

Das fängt ja gut an! Ich bin doch kein L-Schein-Schüler mehr. Das brauche ich doch nicht! So ungefähr waren meine Gedanken, nachdem ich am Übungshang in praller Sonne schon zum dritten mal mit Sack und Pack wieder auf dem Weg nach oben war. »Training des geräte- und geländeangepaßten, sicheren Startes, Erkennen und Korrigieren eventueller Startfehler....«. Ich doch nicht!

Spätestens abends beim Auswerten der Videoaufnahmen - die große Erkenntnis: Schirm unkontrolliert aufgezogen, Übergänge von Aufzieh- über Kontrollbis hin zur sicheren Startphase kaum erkennbar. Streng genommen, jeder Start ein Glücksstart. Nur allzu deutlich haben die Videobilder die Fehler dokumentiert. Einziger Trost war, daß nach wiederholten Starts und Landungen die Fehler merklich nachgelassen hatten. Die unterstützenden Hinweise des Fluglehrers haben weitergeholfen.

Performance Teil 2 - Das Rettungsgerätetraining in der Turnhalle

Schaukeln hat schon als Schüler Spaß gemacht! Mit der Rettung bin ich eigentlich immer schon sorgfältig umgegangen. Nie draufgesessen, darauf geachtet, daß der Rettungsschirm nicht feucht wird (inzwischen auch schon mal neu packen lassen) und regelmäßig die Splinte überprüft. Alles getan, was man als verantwortungsbewußter Gleitschirmflieger eben so macht.

Trotzdem habe ich beim Training in der Halle und dem »aktiven« Umgang mit dem Rettungsschirm manch neue Erfahrung gesammelt. »Mal Hand auf's Herz, haben Sie während des Fluges an Ihren Rettungsgriff gefaßt?« All die kleinen wertvollen Tips, die bekannt sind und dennoch immer wieder vergessen werden.

Die Analysen der Unfälle zeigen nur zu deutlich, daß mangelnde mentale Vorbereitung die häufigste Ursache für tödliche Abstürze ist. Ganz einfach, weil der rettende Griff nicht gezogen wurde. Der abendliche Vortrag eines Psychologen zum Thema: »Verhalten in Angstsituationen« hat dann als Abschluß ganz gut dazu gepaßt.

Performance Teil 3 - Das Flugtechniktraining

Endlich was geboten! Übung des aktiven Flugstils stand nun auf dem Programm. Jeder konnte sich ganz nach seiner persönlichen Einschätzung in Abstimmung mit dem Fluglehrer behutsam an seine Grenzen und die seines Schirmes herantasten.

Ernüchtert durch die Erfahrungen der vorangegangenen Tage konnte ich mich ganz gut einschätzen. Unterstützt durch Funkbetreuung des Fluglehrers habe ich mich Stück um Stück, angefangen mit Pendeln über provozierte Klapper bis hin zu Steilspirale und B-Stall sorgfältig an extreme Flugsituationen herangewagt.

Performance - ich hab's wohl doch gebraucht! Mit Sicherheit fliege ich wieder bewußter und damit kontrollierter. Und nicht nur ich - alle Teilnehmer waren sich am Ende darin einig, der »frischgebackene« A-Scheinpilot ebenso wie der »alte Hase« mit über 600 Starts.

Mir hat das Training auf jeden Fall gut getan und ich kann es nur jedem empfehlen. Allerdings nur bei einem Fluglehrer, der selbst aktiv fliegt und mir damit ganz praktische Tips geben kann, ich hatte keine Sekunde den Eindruck, Performance könnte nur Geldmacherei sein.

Franz Schwarzkopf

PERFORMANCE PILOT

REGIONAL Versammlun



Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Regularien
3. Genehmigung des Protokolls der Regionalversammlung 1997 (veröffentlicht im DHV-Info 94)
4. Vortrag von Hannes Schmalzl zum Thema »Alpine Wettergefahren«
5. Besprechung regionaler Probleme
6. Festsetzung der Mitgliedsbeiträge (Vorbehandlung)
7. Anträge auf Satzungsänderung (Vorbehandlung)
8. Wahl der Delegierten für die Jahrestagung am 28.11.1998
9. Wahl des Regionalbeirats in der DHV-Kommission
10. Sonstige Anträge

Charlie Jöst
Vorsitzender

Dia-Vortrag über das Wetter, dem wichtigsten Thema beim Fliegen!

Der Meteorologe und Fluglehrer Hannes Schmalzl hält bei den Regionalversammlungen einen packenden Diavortrag über alpine Wettergefahren.

Antrags- und stimmberechtigt sind alle persönlichen Mitglieder, die ihren Wohnsitz in der Region haben. Für den Wohnsitz gilt der dem DHV gemeldete Stand am 28.9.1998. Jeder Stimmberechtigte kann sein Stimmrecht durch schriftliche Vollmacht auf einen anderen Stimmberechtigten in der Region übertragen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 4 fremde Stimmen vertreten.
Zum Zweck der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muß. Weitere Einzelheiten, auch zur DHV-Jahrestagung, ergeben sich aus der Satzung, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern kann.

Stimmkartenausgabe von 13.00 Uhr bis 14.00 Uhr, Versammlungsbeginn 14.00 Uhr

Hier abtrennen und dem Bevollmächtigten aushändigen!

VOLLMACHT

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben! Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig.

Name des Vollmachtgebers ..... Mitglieds-Nr. .....

Anschrift .....

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Regionalversammlung 1998 auf den dort anwesenden

.....

(Name des Bevollmächtigten)

.....

Ort, Datum ..... Unterschrift des Vollmachtgebers



gen

1998

Region Ost (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen)
10 Delegierte zu wählen
24.10.1998
Wirtshaus »Zum Grafen Bülow«, Dorfstr. 12, 14913 Dennewitz, 4 km von Berlin »Altes Lager«.

Region Nord (Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein)
10 Delegierte zu wählen
25.10.1998
Gewerkschaftshaus des DGB, Besenbinderhof 60, 20097 Hamburg.

Region Mitte (Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland)
42 Delegierte zu wählen
7.11.1998
Bellevue Rheinhotel, Rheinallee 41, 56154 Boppard.

Region Südwest (Baden-Württemberg)
45 Delegierte zu wählen
8.11.1998
Festhalle, 78589 Dürbheim.

Region Südost (Bayern)
50 Delegierte zu wählen
14.11.1998
Sparkasse, 82256 Fürstenfeldbruck.

Die Delegiertenzahlen sind die des Standes vom August 1998. Änderungen bis zum satzungsmäßigen Stichtag 28.9.1998 sind möglich.

DHV-Jahrestagung

Delegiertenversammlung

28.11.1998, 79822 Titisee, Kurhaus
Tagungsbeginn 13.00 Uhr
Vorläufige Tagesordnung

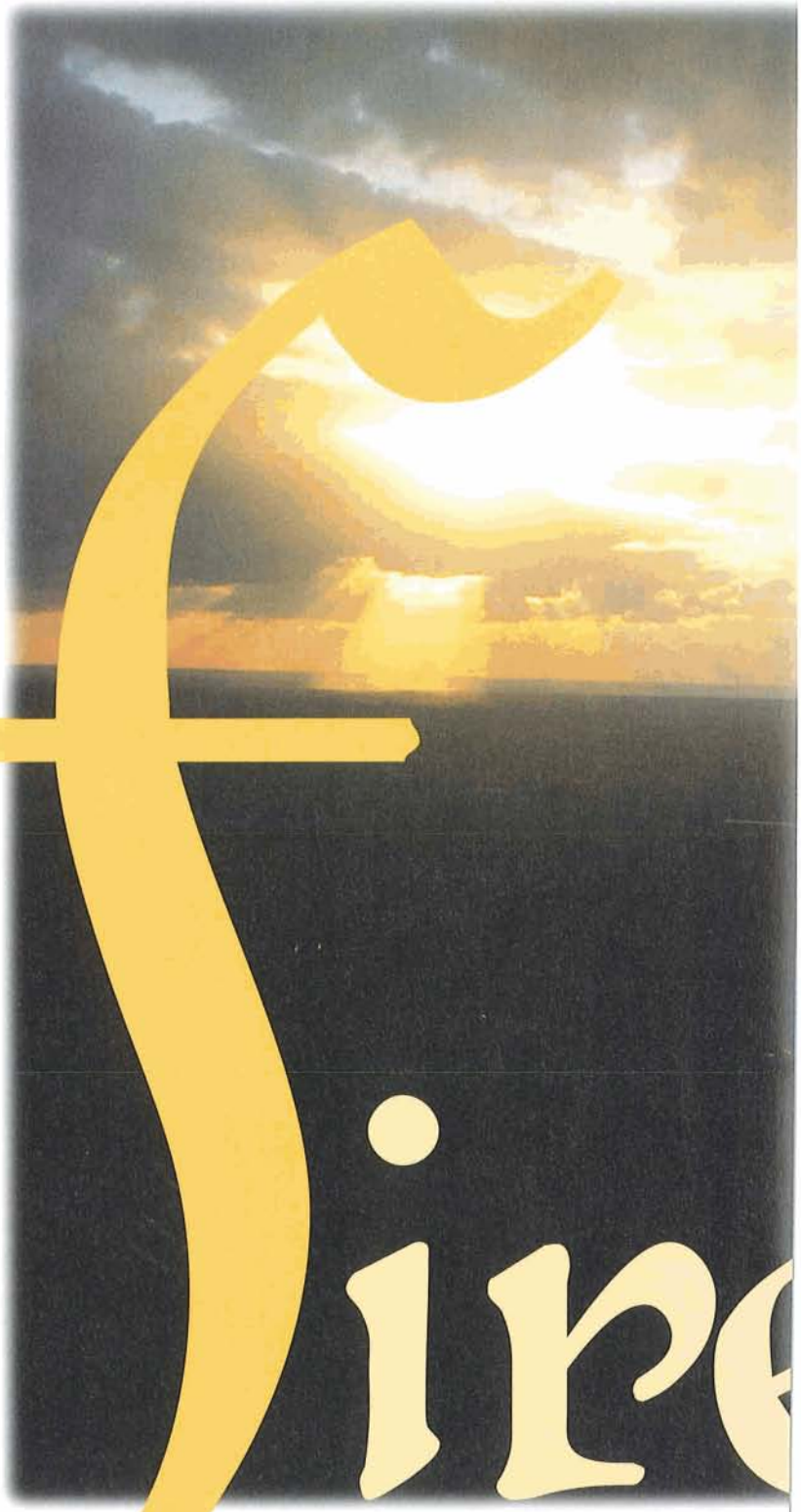
1. Begrüßung
2. Regularien
3. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1997 (veröffentlicht im DHV-Info 94)
4. Bericht der Kommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung der Kommission
7. Neuwahl des Finanzvorstandes und des Ausbildungsvorstandes
8. Neuwahl der Kassenprüfer
9. Wirtschaftsplan für 1999
10. Festsetzung der Mitgliedsbeiträge
11. Anträge auf Satzungsänderung
12. Sonstige Anträge
13. Ausrichter der Jahrestagung 1999

Stimmberechtigt sind nur die auf den Regionalversammlungen gewählten Delegierten.

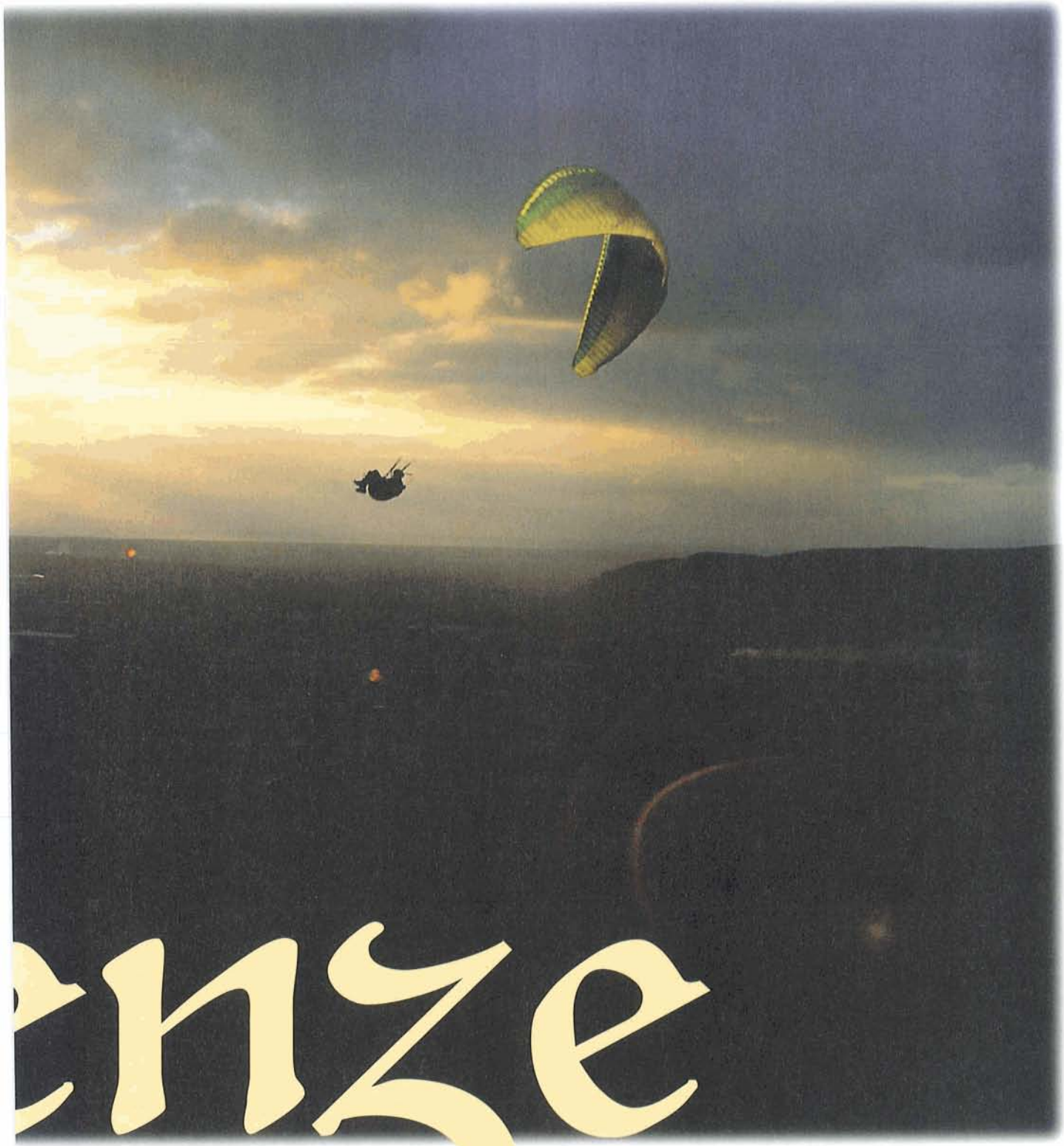
Anträge auf Satzungsänderung des Vorstandes:
§ 3 (Vereinszweck; Gemeinnützigkeit) soll folgenden neuen Wortlaut erhalten:
»Der DHV verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der steuerrechtlichen Vorschriften und Richtlinien, und zwar durch Pflege und Förderung des Drachenflug- und Gleitsegelsports in seiner natur- und landschaftsverträglichen Form und durch Förderung der Flugsicherheit.«
An § 32, Abs.1 (Beschlußfassung) soll angefügt werden:
»Vorstandsbeschlüsse werden mit der Mehrheit der gewählten und nicht betroffenen Vorstände gefaßt. Betroffen ist ein Vorstand, wenn er oder ein von ihm Vertretener durch den Beschluß einen besonderen Vorteil oder Nachteil haben kann.«

Antrag auf Satzungsänderung von Dieter Tschöpel:
Mindestens 5% der Delegierten sollen sich aus Personen zusammensetzen, welche nur im DHV Mitglied sind und nicht zusätzlich einem Drachen- oder Gleitschirmverein angehören.«

Auch der Herbst muß nicht nur Sinkflüge mit sich bringen. In einigen - vor allem südlichen - Fluggebieten brodelt auch um diese Jahreszeit noch ganz nett der Thermikofen. Sollten mal wirklich die Herbstnebel um die Berge wabern, ist halt Kultur angesagt. Martin Scheel, Schweizer Toppilot, beschreibt sechs Flugmöglichkeiten rund um Florenz.



Herbst



enze

iele rund um Florenz



Pratomagno ist für die Piloten aus Florenz das beste Fluggebiet bei Wind aus Sektor Süd bis West. Auch an Wochentagen kommen hier bei Schönwetter 10 oder mehr Piloten hin, um die Thermik zu geniessen.

Vor einigen Jahren galten die Hügel um Florenz als zu flach zum Gleitschirmfliegen und selbst bis vor kurzem zweifelten Gebietskenner wie der italienische Spitzenpilot Riccardo Nigi am Streckenflugpotential. Mittlerweile hat sich aber herausgestellt, dass es sich bei den Hügeln von Chianti um Thermiköfen erster Klasse handelt. Distanzen von über 100 km wurden schon mehrfach erflogen. Ganz grob gesagt, liegt Florenz zwischen dem Apennin im Nordosten und den typischen Hügeln der Toscana (Region »Chianti«) im Süden.

Im Apennin fliegen die Florentiner bei Wind aus Sektor West und Süd. Ausgezeichnete Thermikgebiete sind Mugello (nördlich von Florenz) bei nicht allzustarkem Westwind und der Hügelzug Pratomagno bei Reggello (im Südwesten der Stadt) bei West bis Südwind.

Bei Wind aus Sektor Nord bis Ost treffen sich die Piloten am Startplatz Villamagna (Richtung Pontassieve), der vom Stadtzentrum in 15 Min. erreicht wird und von wo aus im Frühjahr schon mehrfach die ganzen Hügel des »Chianti« überflogen wurden. Im Herbst und Winter allerdings kann nur mit dynamischem Wind oder Abendthermik gerechnet werden (Also: In Ruhe die Dome und Plätze in Florenz geniessen und erst vor dem Abendessen noch ein Stündchen zum Soaring fahren).

Hinter Pisa (der schiefe Turm...), nur eine Stunde von Florenz, findet sich ein fast schon sensationelles Meerwind- und Thermikgebiet: San Giuliano. Sozusagen tägliches Meerwindfliegen ist hier möglich und häufig verhilft zudem butterweiche Thermik, den Startplatz weit zu überhöhen, was einen Flug über den »Monte Pisano« (Richtung SE) möglich macht.

Bei Monsummano (zwischen Pistoia und Lucca) findet sich ein weiteres, meist dem Mehrwind ausgesetztes Fluggebiet, dass vor allem die Sportkletterer unter uns interessieren wird: Der Startplatz befindet sich direkt über den Kletterfelsen.

Ist der Wind für all diese Möglichkeiten zu stark, besteht gute Hoffnung, dass in Diecimo (15 Min. nördlich von Pisa/Lucca, im Apennin) doch noch geflogen werden kann. Durch den Schutz des »alto Appennino« kann die Thermik und der Talwind meist stark genug werden, um das Fliegen auch bei Nordwind zu ermöglichen.

Wer von Bologna her auf der Autobahn nach Florenz kommt, dem stechen sicherlich die schönen kahlen Bergflanken bei Prato rechts als potentielle Startplätze ins Auge. Obwohl sich direkt über dem Ort auch tatsächlich ein herrlicher Startplatz befindet, darf dort leider nicht geflogen werden: Die Anflugschneise des Flugplatzes von Florenz führt haargenau über diesen Bergrücken.

Jahreszeit

Im Herbst, wenn sich Florenz ohnehin von der besten Seite zeigt, ist es an Schönwettertagen oft möglich, einige Stunden Thermik zu fliegen. Manchmal sind sogar kleinere Strecken drin. Leider liegt die ganze Region aber auch ab und zu im Nebel! Zum Streckenfliegen ist die beste Jahreszeit der Frühling, ja sogar der Sommer, da die Gebiete bei Florenz gut vom Meerwind geschützt sind und die Frischluftzufuhr gewährleistet ist.



Fluggebiete

Mugello - Ponzalla

(Richtung Bologna, zwischen Florenz und Imola)
900 m, HD bis 700 m, W

Startplatz: Kleiner aber guter SP, windexponiert. Für Delta optimal. Gutes Streckenflugpotential Richtung S und E.
Landeplatz: LP bei Ponzalla (für Delta klein), oder auf einer der zahlreichen Wiesen direkt unterhalb des Startplatzes, wo sich auch der normale Deltalandeplatz befindet.
Anfahrt: Autobahnausfahrt Barberino di Mugello, nach San Piero und Scarperia und weiter nach Ponzalla (Richtung Firenzuola), von wo aus der SP auf dem Pass schon gut sichtbar ist. Auf dem Pass nach rechts abzweigen, und erste Waldstrasse rechts hoch (sieht schlechter aus, als sie ist) bis zu kleinem Ausstellplatz. Von dort in 4 Min. rechts gerade hoch durch den Wald zum SP.



Pratomagno - Pulicciano

(Zwischen Florenz und Arezzo)
1.300 m, HD ca. 400-1000 m, W - S - SE

Startplatz: Kleiner aber guter SP unterhalb der Antennen. Gut für Delta. Bei Ostwind muss für den Start ein Draht der Antennen abgehängt werden. Gutes Streckenflugpotential Richtung NW und S, bei tiefer Basis nur für geübte Piloten, da Aussenlandeplätze spärlich und klein sind (viele Olivenhaine).
Landeplatz: LP bei Praticino, mit Restaurant und Swimmingpool, direkt unterhalb des SP (gut zu sehen, einfach). Klein für Drachen.
Anfahrt: Autobahnausfahrt Incisa, nach Castelfranco, dort hoch nach Puliccano und weiter auf Kiesstrasse zum höchsten Punkt (ca. 30 Min.).



Wie ein See erscheint die herbstliche Inversion, ein See aus Dunst und Staub, in dem wir leben und fliegen.

Villamagna

(Zwischen Florenz und Pontassieve)
450 m, HD 350 m, NE

Startplatz: Das einzige Fluggebiet bei Wind aus NE und E. Häufig besucht von GS und Drachen, grosser SP, sehr gutes Streckenflugpotential nach Süden über die Hügel vom Chianti.
Landeplatz: Grosse Wiese unterhalb des SP, meist aber Top (einfach).
Anfahrt: Von Florenz auf Strasse südlich des Arno nach Candeli (Wegweiser bei Bagno a Ripoli), dort nach rechts nach Villamagna. Weiter geradeaus (Wegweiser »Case di San Romolo«), 100 m nach der Ortstafel »Case di San Romolo« kleine Strasse nach rechts hoch, und diese (wird immer schlechter) bis ans Ende zum SP verfolgen.

San Giuliano

(Zwischen Pisa und Lucca)
200 m, HD ca. 150 m, W - SW
(Meerwind)

Startplatz: Ausweichgebiet bei viel Wind in der Höhe und schön als Abstecher von einem Stadtbummel (in 15 Min. von Pisa zum Start). Wenn der Wind stimmt, können die Monti Pisani abgeflogen werden. Optimal für Drachen.

Achtung: Das Gebiet liegt in der CTR des Flugplatzes, es darf aber den Hängen entlang geflogen werden. Nicht Richtung Pisa die Monti verlassen !
Landeplatz: NW von SP hinter der Eisenbahnlinie (gross, gut sichtbar). Vom LP zur Eisenbahnlinie, dort 20 m nach links (N) und gerade zur Strasse.
Anfahrt: Von San Giuliano (Centro) dem Hang nach ca. 2 km Richtung Nord (Rigoli, Molina). 50 m vor der Ortstafel Rigoli kleine Strasse rechts hoch (Schild und Wegweiser »Le Capanne«), an Barriere vorbei bis zum Grat. In zwei Minuten zum SP mit Teppich und Windfahnen.

Info: Aero Club Pisa - Pontedera, Tel 0039/587-47 65 15, Mobile 0039/336-71 28 02

Monsummano

(Zwischen Pisa und Firenze)
400 m, HD 300 m, SW (Meerwind)

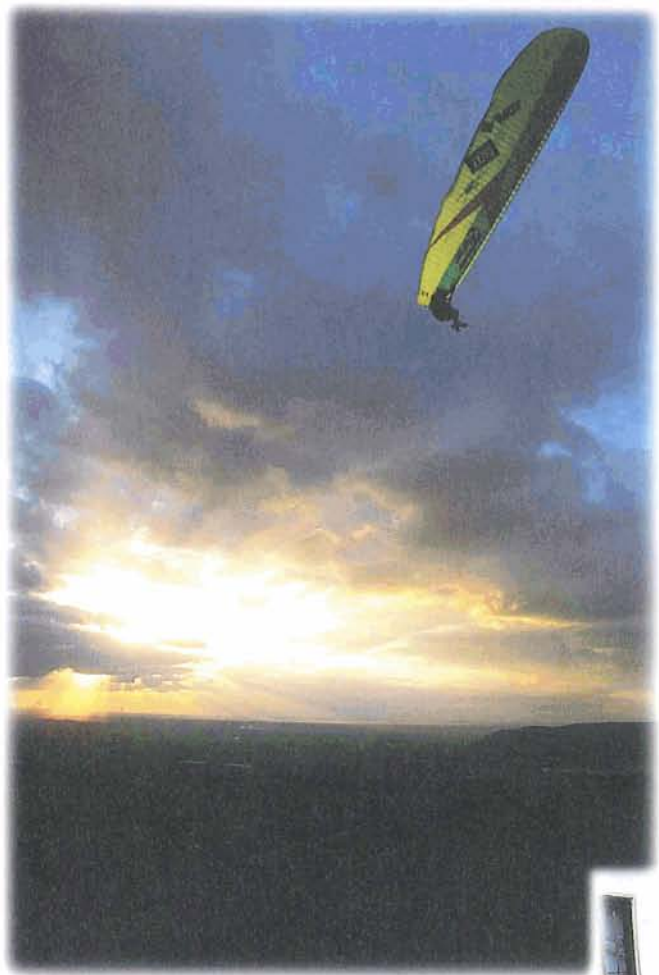
Startplatz: Kleiner und steiler SP, der für Gleitschirmpiloten nur bei guten Windverhältnissen einfach ist!! Schöner Aussichtspunkt. Monsummano ist auch eines der besten Klettergebiete der Region (rechts neben dem grossen Steinbruch, einfach zu finden).
Landeplatz: Wiese links unterhalb des SP, vom SP gut zu sehen.
Anfahrt: Autobahnausfahrt Montecatini, rechts nach Monsummano, dort den Schildern »Grotta Parlanti« nach (links). Kurz vor den Terme Parlanti rechts kleine Strasse hoch (Wegweiser Chiesa di San Nicolo/Monsummano alto) und immer geradeaus hinten herum auf den Berg zur Siedlung Monsummano alto. Zu Fuss in 3 Min. hinter der Kirche und den historischen Ruinen rechts herunter zum SP.

Diecimo

(Von Lucca Richtung Nord)
1.000 m, HD 700 m, W (es kann aber fast immer geflogen werden)

Startplatz: Steiler SP, über die Nachmittagsstunden oft sehr starker Wind zum Starten. Busservice von FLY T.EN (Flugshop in Diecimo an der Hauptstrasse, einfach zu finden) - LP zum SP. Modegebiet, es ist fast immer möglich zu fliegen, es ist aber nur selten möglich, den Start so weit zu überhöhen, dass Richtung Nordost (Garfagnana) richtig auf Strecke gegangen werden kann (Waldgebiet ohne Landemöglichkeiten).
Landeplatz: Ziemlich genau in der Mitte zwischen Diecimo und Borgo am Fluss (Strässchen von beiden Seiten her).
Anfahrt: Autobahnausfahrt Lucca oder (von Firenze) Altopascio und Richtung Bagni die Lucca nach Diecimo und weiter nach Borgo. Dort links hoch nach Cune, Strasse (geteert) Richtung »S. Bartolomeo« folgen, bis auf der Höhe des Startplatzes links eine kleine Wiese erreicht wird. Vor der Wiese Weg nach links (Schild »Decollo«) und in 10 Min. zum SP. Als Drachenpilot wäre mir der Zustieg zu weit...
Info: FLY T.EN, Tel: 0039/583 - 83 80 27





Abendliches Spiel im Meerwind über der Pianura von Pisa. Auch bei bedecktem Wetter ist hier fast tägliches Soaring möglich. Am Horizont das Meer.



»Dolce fa niente« - in einem der typischen renovierten Häuser der Hügel über Florenz. Auch im Herbst kann hier die Sonne noch im Freien genossen werden.

In der Artikelserie über den siche-

ren Gleitschirmstart beschreibt

Take off

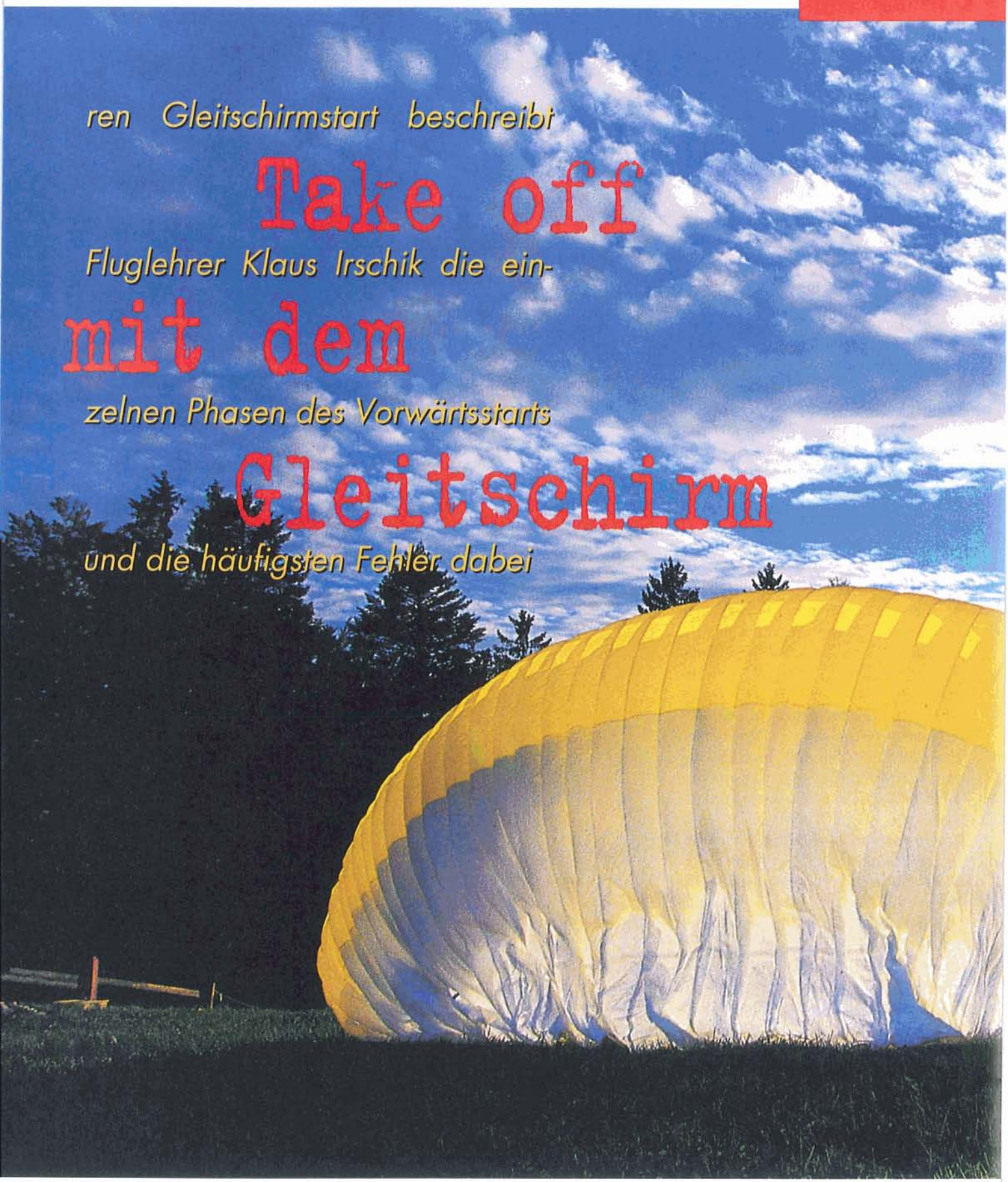
Fluglehrer Klaus Irschik die ein-

mit dem

zelnen Phasen des Vorwärtsstarts

Gleitschirm

und die häufigsten Fehler dabei



Teil 2

Foto: Michel Pfeffer



Grundstellung:

Der Pilot steht mit parallelen Beinen oder in leichter Schrittstellung in der Mitte vor der Kappe. Die Kappenentfernung hängt von Wind, Gerätetyp und Hangneigung ab (Leinen gespannt: bei steilem Hang und bei deutlichem Gegenwind, Pilot steht an der Kappe: bei sehr schwachem oder 0-Wind sowie bei flachem Gelände, um einen Impuls zu erzeugen). Der Pilot steht aufrecht. Die Arme sind nach hinten und schräg nach unten gerichtet und leicht angewinkelt. Blick in Flugrichtung. Der Startcheck wird durchgeführt.

Die häufigsten Fehler:

- ✘ der Pilot steht asymmetrisch vor der Kappe => Der Schirm kommt asymmetrisch hoch
- ✘ der Pilot steht nicht in der richtigen Entfernung zur Kappe => Kappe schießt vor oder bleibt hängen
- ✘ der Pilot führt keinen oder sehr mangelhaften Startcheck durch



Fotos: Helene Inchik

Aufzugsphase:

Der Pilot beschleunigt mit nach hinten unten gestreckten Armen. Dadurch erhält das Gleitsegel den Impuls für das Abheben vom Boden. Der Oberkörper kann dabei mäßig nach vorne abgeknickt sein, da so mehr Druck auf den Erdboden gebracht und effektiver beschleunigt werden kann. Der Blick des Piloten ist trotzdem in Flugrichtung gerichtet. Die Arme führen die Tragegurte in einer runden Bewegung aus der Schulter heraus nach oben. Die Lauftechnik erfolgt »katzenartig« mit stets größer werdender Schrittweite und vollkommen ruhigem Oberkörper. Die Aufzugsphase ist dann abgeschlossen, wenn die Kappe über dem Piloten steht.

Die häufigsten Fehler:

- ✘ der Pilot läuft zu zaghaft los oder zu aufrecht => die Kappe kommt nur sehr zögerlich hoch oder bleibt im Sackflug hinter dem Piloten
- ✘ der Pilot nimmt eine zu große Vorlage ein => Gefahr des »nach vorne Stolperns«, der Aufzugsbereich kann nicht eingesehen werden
- ✘ der Pilot drückt aktiv die Arme nach vorne => Gefahr daß die Kappe aufgrund ungleicher Muskelkraft asymmetrisch nach oben kommt
- ✘ der Pilot führt einen zu frühen Kontrollblick durch => Gefahr, daß die Kappe unbemerkt schräg hoch kommt.

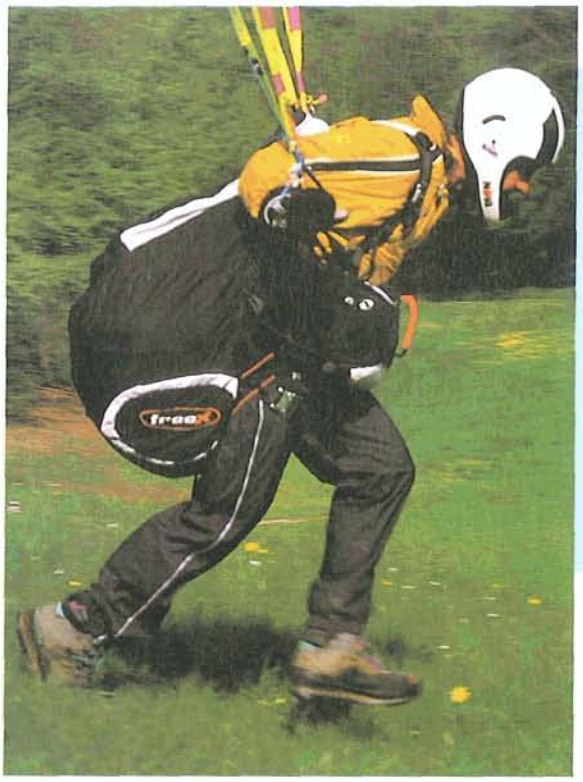


Kontroll-, Entscheidungs- und Stabilisierungphase:

Es kommt zur vollständigen Aufrichtung des Piloten. Der Kopf befindet sich im Nacken. Der Blick schweift über die Kappe. In etwa zur gleichen Zeit werden die Tragegurte losgelassen und der Gleitschirm wird so weit angebremst, daß ein Vorschießen der Kappe vermieden wird. Bei Gegenwind oder bei sehr steilem Gelände kann das ein Anbremsen bis zu 100% Leinenzug bedeuten. In diesen Fällen kann es auch sinnvoll sein, die Tragegurte schon etwas früher loszulassen. Werden Leinenverhängungen oder Fremdkörper in den Leinen festgestellt bzw. bestehen starke Deformationen der Kappe beispielsweise durch gravierende Einklappungen, so muß der Start abgebrochen werden. Dies führt man durch einseitigen Steuerleinenzug zu der vom Gelände vorgegebenen Seite durch.
Während des Kontrollblicks kann eine leichte Verkürzung der Schrittweite in Kauf genommen werden. Sehr niedrige Windgeschwindigkeiten oder extrem steiles Gelände erfordern eine extrem gute Koordination, da während des Kontrollblickes die Vorwärtsgeschwindigkeit trotz fehlender Sicht beibehalten werden muß.

Die häufigsten Fehler:

- ✘ der Pilot führt keinen oder keinen ausreichenden Kontrollblick durch => der Schirm kann trotz deutlicher Deformationen abheben. Bei entsprechender Böeneinwirkung oder Steuerleinenkorrektur besteht die Gefahr des Strömungsabriß
- ✘ der Pilot entscheidet zu spät, bei entsprechender Deformation den Start abzubrechen => Abheben mit nichtflugfähiger Fläche
- ✘ der Pilot hält die vorderen Tragegurte zu lange fest und bremst dadurch zu spät oder zu schwach an => Kappe schießt vor, Frontstallgefahr, Kappe trägt nicht, hohe Sturzgeschwindigkeit
- ✘ der Pilot läßt die vorderen Traggurte zu früh los => Kappe verharrt im Sackflug oder fällt hinter dem Piloten wieder nach unten
- ✘ Pilot bleibt beim Kontrollblick stehen bzw. verlangsamt beim Kontrollblick zu sehr die Vorwärtsgeschwindigkeit => Schirm schießt vor und überholt den Piloten
- ✘ Pilot führt einen zu frühen Kontrollblick durch => die hintere Hälfte des Gleitschirms kann nicht eingesehen werden



Beschleunigungsphase:

Der Pilot nimmt eine leichte bis mäßige Vorlage ein. Die Tragegurte verlaufen in der Armbeuge. Die Unterarme sind leicht angewinkelt und etwas nach vorne gerichtet. Der Schirm ist nur noch leicht angebremst. Es folgen größer werdende, raumgreifende Schritte. Der Blick ist in Flugrichtung gerichtet. Die Beschleunigungsphase geht nahtlos in die Abhebephase über.

Die häufigsten Fehler:

- ✗ der Pilot nimmt eine zu geringe Vorlage ein => es kann nicht optimal beschleunigt werden
- ✗ der Pilot nimmt eine zu große Vorlage ein => der Startraum kann nicht mehr eingesehen werden, die Unterarme müssen nach hinten gestreckt werden, dadurch keine optimale Steuermöglichkeit
- ✗ der Pilot beschleunigt zu langsam => spätes Abheben, zu lange Startstrecke
- ✗ der Pilot führt zu kleine Schritte durch (Tippelschritte) => keine effektive Beschleunigung
- ✗ der Pilot hat unruhige Arme => die Bremsbewegungen übertragen sich in die Kappe und es erfolgt ein späteres Abheben



Abhebephase:

Die letzten Schritte geschehen in der Luft; der Abflug erfolgt in leichter Schrittstellung und in vollkommen aufrechter Lage. Wenn der Pilot während des Abflugs ein Bein nach hinten drückt, entsteht eine Schrägstellung des Sitzbretts und eine laufbereite Haltung ist gewährleistet. Die Aufhängung sitzt exakt über dem Körperschwerpunkt.

Die häufigsten Fehler:

- ✗ Der Pilot begibt sich zu früh in die Rücklage => es kann zur Bodenannährerung in ungünstiger Haltung kommen.
- ✗ der Pilot überbremst den Schirm => Sackflug- oder Stallgefahr
- ✗ der Pilot läßt die Bremsen los, um sich den Gurt zurecht zu rücken => keine Kontrolle über den Schirm
- ✗ der Pilot hat die Arme nach hinten gestreckt => kein optimales Gefühl beim Steuern des Schirms





Foto: Schorsch Höchert

Flachlandfliegen wird immer beliebter. Die heutige Gleitschirmgeneration ermöglicht auch bei Windenstarts mehrstündige Flüge und viele Streckenkilometer. Fluglehrer Schorsch Höchert ist schon ein paarmal mit dem Schirm aus der Winde über 100 km geflogen und läßt uns an seinen Erfahrungen teilhaben.

Mit der Winde ...

Wer träumt nicht davon, einmal zuhause im eigenen Garten zu landen! Für Gebirgsbewohner kein Problem, sie haben ja oft den Hausberg vor der Tür. Bei uns Flachländern schaut es anders aus. Gerade mal ein Übungshang mit 50 m Höhenunterschied, der zwar zum nötigen Start- und Landetraining ausreicht, aber ein längerer Flug bleibt nur den Profis vorbehalten. Als Alternative für stundenlange Anreisen ins Gebirge bleibt die Winde, ob stationär oder mobil. Entscheidende Faktoren für das »Hochkommen« sind die Lage des Schleppgeländes und die Professionalität des Schleppteams. Sind diese gut, kann man es leicht mal schaffen, aufzudrehen und selbst als Anfänger die Basis zu erreichen.

Das Schleppteam:

Jeder Pilot in der Windenschleppgemeinschaft sollte neben der Windenschlepp- auch die Windenführerberechtigung besitzen. Je weniger Erfahrung die Piloten haben, desto erfahrener muß der Windenführer sein. Mindestens zwei Personen sollten mit der Wartung der Winde beauftragt werden, da Windenprobleme dazu führen können, daß ein Schlepptag nicht genutzt werden kann. Reißt z. B. an der Winde öfters das Schleppseil, macht es Sinn, sofort Geld für ein neues zu investieren, damit ein reibungsloser Schleppbetrieb gewährleistet ist. Die Mitgliederzahl des Schleppteams und das Gelände entscheiden wesentlich, welche Art von Winde anzuschaffen ist. Für 3 - 6 Personen ist eine Abrollwinde oder eine stationäre Eintrommelwinde ausreichend. Bei mehr als 7 Personen sollte eine Doppeltrommelwinde angeschafft werden, um die nötige Schleppfrequenz zu erreichen.



Der Startleiter:

Der Erfolg eines Schlepptages hängt entscheidend von den organisatorischen Fähigkeiten des Startleiters ab.

Das Gelände:

Jeder, der schon einmal ein Schleppgelände gesucht hat, weiß wie schwierig es ist, ein geeignetes zu finden, denn neben der Zulassung spielt auch die thermische Aktivität eine wichtige Rolle. Nicht die Länge des Schleppgeländes und die Ausklinkhöhe sind entscheidend, sondern der Untergrund, der die darüberliegenden Luftmassen aufheizt und aufsteigen läßt. Oft reichen 500 m zum Seilauslegen aus. Der Startzeitpunkt für Thermikflüge an der Winde ist ebenfalls entscheidend.

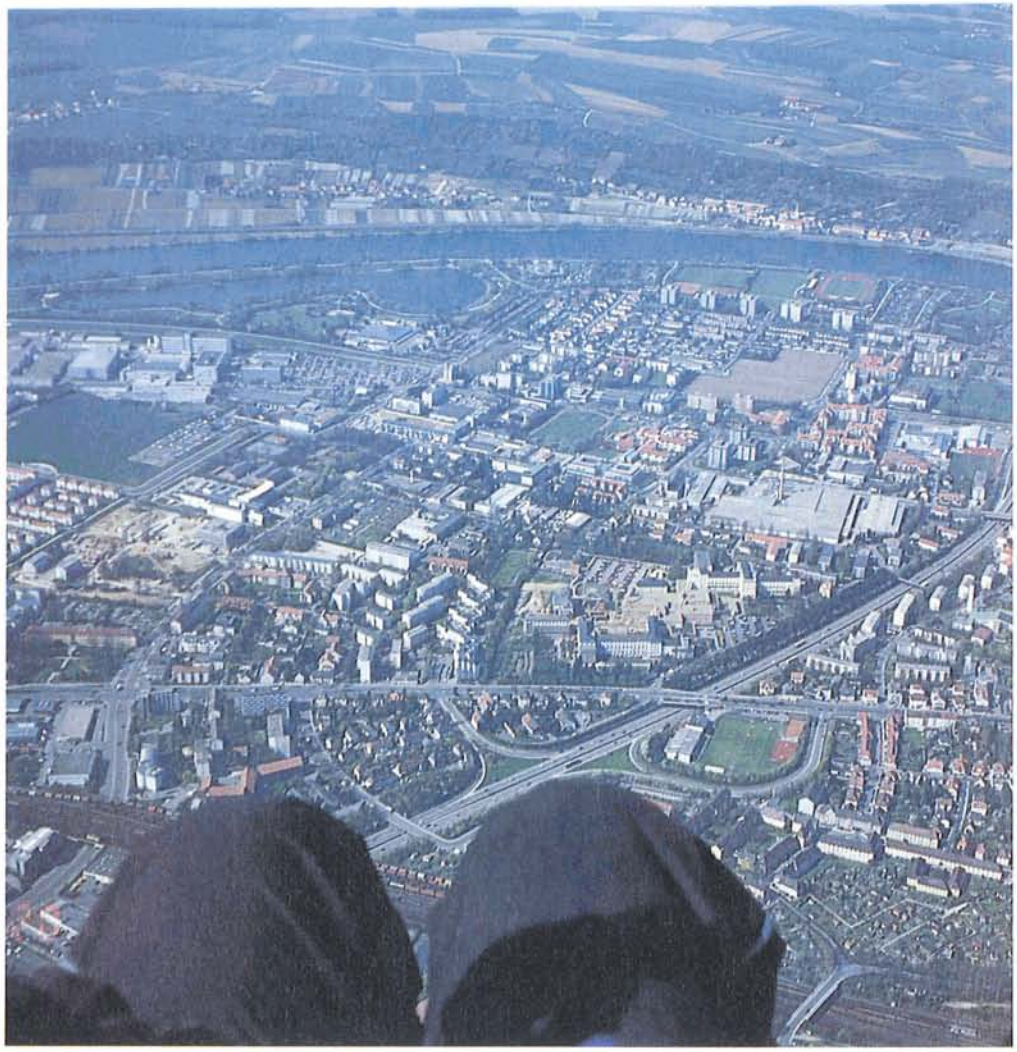
Der Start:

Bei Gegenwind sind die Bedingungen optimal, da ein reibungsloser Start erfolgen kann und die Thermik Richtung Startplatz transportiert wird. Der Kontakt mit dem Windenfahrer ist wichtig. Er gibt über Funk das Auffrischen des Windes (Ablösung) als idealen Startzeitpunkt bekannt.

Im Schleppflug hat der Pilot ein durchschnittliches Steigen von ca. 3,5 m/s. Beim Einfliegen in die Thermik be-

stimmt deren Stärke die Steigwertzunahme. Nun ist genau zu verfolgen, wie lange dieser Wert anhält. Bei Schlepphöhen über 150 m und einem Durchflug der Thermik von mehreren Sekunden kann das Beinzeichen zum Ausklinken gegeben werden. Hält der Steigflug an, beginnt man mit dem Zentrieren. Hat man den Bart bereits durchflogen, ist eine sofortige Umkehr nötig, um den Aufwind wieder zu erwischen. Je stärker der Wind, desto länger die Strecke, bis man den Aufwind wieder einholt. Beim Schleppen bis Maximalhöhe ist es meist schwierig, den Bart wieder zu finden, da dieser schon weit versetzt ist.

An schwachwindigen Tagen ist ein sehr gutes Zusammenspiel von Windenführer, Pilot und Startleiter gefragt. Oft geht der Aufwind inmitten der Schleppstrecke nach oben. Dies bedeutet, daß die Thermik am Startplatz Rückenwind erzeugt, weil die Luft abgesaugt wird. Hier ist ein Start nur für sehr erfahrene Piloten möglich, da Rückenwindstarts nie ungefährlich sind. Sollte der Rückenwind zu stark sein, muß auf einen Start verzichtet werden. Der Abflugwinkel ist am Anfang des Schlepps trotz des erhöhten Zuges des Windenfahrers ziemlich flach, da sich der Pilot in einer Abwindzone bewegt. Beim Einfliegen in die Thermik wird der Anstellwinkel des Gleitschirm erhöht, der Windenfahrer läßt leicht den Zug nach bzw. der Gasweg an der Winde wird automatisch kleiner, da die Zugkraftbegrenzung einsetzt. Der Windenfahrer läßt bei genügend Höhe den Zug langsam mehr nach. Steigt der Pilot trotzdem noch, gibt er Beinzeichen, klinkt aus und beginnt den Bart zu zentrieren.



Thermikflug im Flachland:

Anders als in den Bergen hat man an der Winde nicht lange Zeit, den Aufwind zu suchen. Ist man im Steigen und fällt wieder raus, ist das Wiederfinden oft sehr schwer. In niedriger Höhe muß durch volle Konzentration unbedingt versucht werden, im Bart zu bleiben. In Bodennähe sind die Durchmesser der Aufwinde oft sehr gering. Schon ein Kreis im Abwind zuviel kann ein »Absaufen« zur Folge haben. Ist der Aufwind schwach, ist mit Gewichtsverlagerung und dem geringsten Sinken zu kreisen. Generell ist wichtig, jeden Bart im Flachland bis zur maximalen Höhe auszukurbeln und wenn man ihn verliert, mit viel Geduld wieder zu suchen. Die nächste Ablösung läßt oft lange auf sich warten bzw. der Gleitwinkel des Gleitschirm reicht oft nicht aus, um eine andere Aufwindquelle zu finden.

Streckenflug im Flachland:

Mit dem Gleitschirm größere Strecken zu fliegen, ist sehr schwierig. Die Geschwindigkeit, der Gleitwinkel, das oft weite Auseinanderstehen der einzelnen

.. in die Thermik ...



Aufwinde machten einen Streckenflug oft zum Glücksspiel, dennoch hat man an bestimmten Tagen gute Möglichkeiten. Zunächst ist es wichtig, jeden noch so geringen »Heber« so weit wie möglich nach oben auszudrehen. Schon 50 m mehr Höhe können entscheiden, ob man die nächste Thermik noch erreicht oder nicht. Schnelles Streckenfliegen, wie man es in den Alpen gewöhnt ist, bedeutet oft das vorzeitige Ende. Wichtig ist auch eine genaue Wolkenbeurteilung. Schon beim Aufdrehen muß klar sein, welche Wolke man als nächstes anfliegt. Sind die Wolken auf der gewünschten Flugroute zu weit auseinander, ist ein Umweg vorzuziehen. Sogenannte »Wasserleichen« - Wolken im Auflösungsstadium - sind auf dem Flugweg zu meiden, da man aus deren Abwindbereich meist nicht mehr rauskommt. Entscheidend ist ebenfalls die Richtung des Höhenwindes. Je stärker dieser, desto größer ist auch der Gleitwinkel bei Rückenwind. Er verkleinert sich aber, wenn man seine Flugstrecke mehr als 45° ändern muß. Dies kann der Fall sein, wenn man z.B. einem »Blauen Loch« oder einer Kontrollzone ausweichen muß. Genauso wie auf die Wolkenbildung ist auch auf die Bodenbeschaffenheit zu achten, auf die man sich zubewegt. Natürlich geht's oft ziemlich weit runter, wobei gezielte Anflüge auf besondere Geländearten im letzten Moment gerade noch eine Rettung sein können.

Kahlschläge in Wäldern, reife Getreidefelder, abgeerntete Wiesen bieten gute Aufwindquellen auch bei geringer Höhe. Der Bodenwind ist selbstverständlich ebenfalls zu beachten. Bei Flügen über bebautem Gelände trifft man oft auf interessante Aufwindquellen, wobei große Parkplätze und Bahnhöfe die beste Thermik bieten. Hierbei ist unbedingt zu beachten, daß die Mindesthöhen nicht unterschritten werden. Flüße sind möglichst schnell in großer Höhe zu überqueren. Nie parallel am Rand des Flußes entlang fliegen und versuchen, gleich am Ufer Aufwind zu finden. Meist geht erst der zweite oder dritte Hügel hinter dem Fluß.

Stärkerer Wind verursacht immer zerrissene Thermik, die gerade in Bodennähe sehr schwierig zu zentrieren ist. Anflüge in Leegebiete sind sehr riskant, bringen aber auch stärkere und besser nutzbare Thermik, da sich diese nicht gleich vom Boden ablöst. Man muß sich aber sicher sein, daß die eigene Gerätebeherrschung hierfür ausreicht, sonst geht man besser im sicheren Luvgebiet zum Landen.

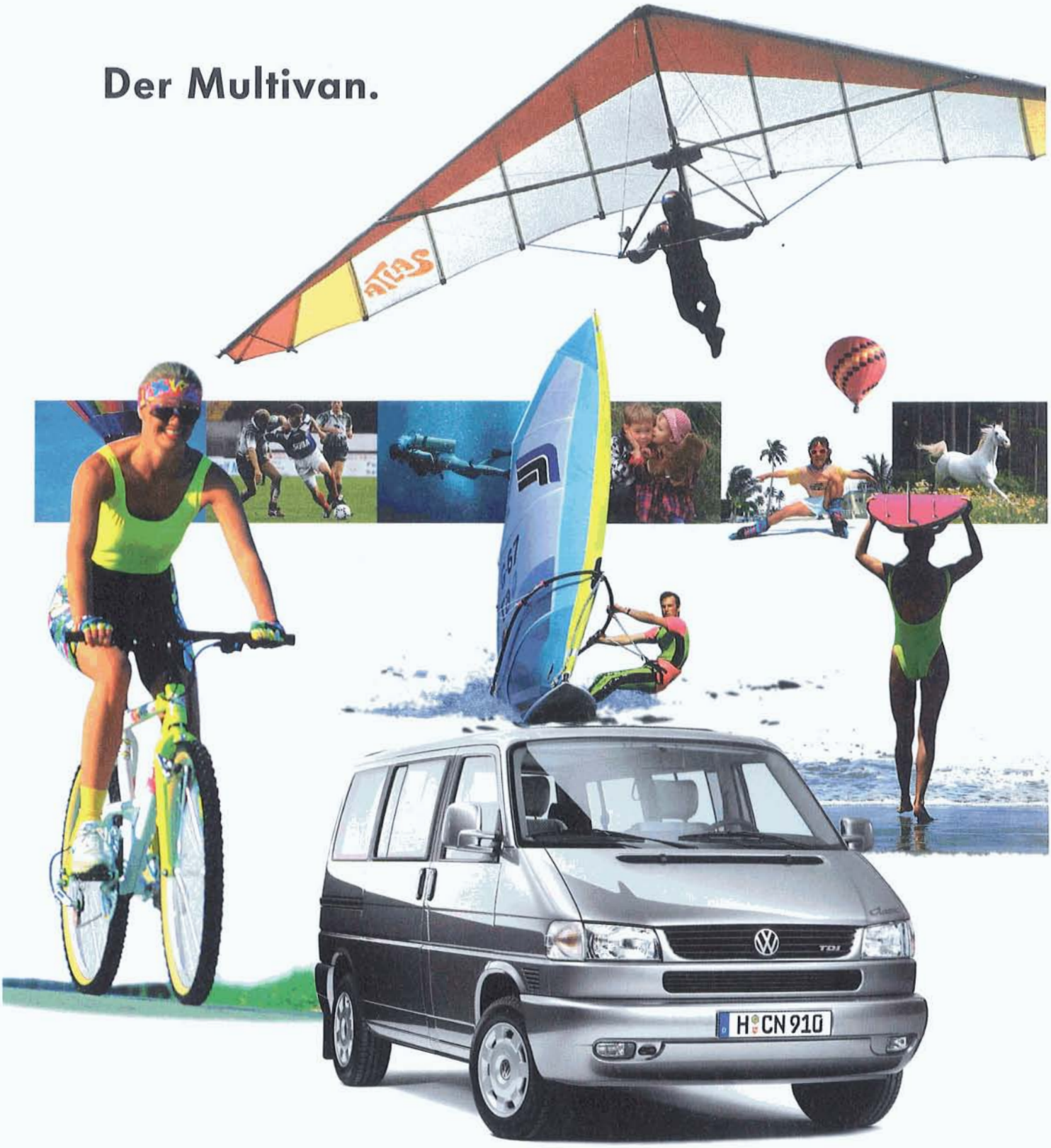
Blauthermik im Flachland macht das Streckenfliegen noch schwieriger, da man sich nur nach dem Untergrund und dem gedachten Thermikversatz richten kann.

Wir schleppen nun seit 9 Jahren. Am Anfang war es schon ein tolles Gefühl, einfach mal in der Ebene nach oben zu kommen. Natürlich versuchte man, seine Flugzeiten in der Thermik zu verlängern. Es lag auch an der Leistung der Fluggeräte und unserer Unwissenheit, daß dies nicht möglich war. Mit der neuen Generation von Gleitschirmen gelingt es jedoch schon Flugschülern unter Anleitung des Fluglehrers, längere Zeit in der Luft zu bleiben.

Schorsch Höcherl

... auf Strecke.

Der Multivan.

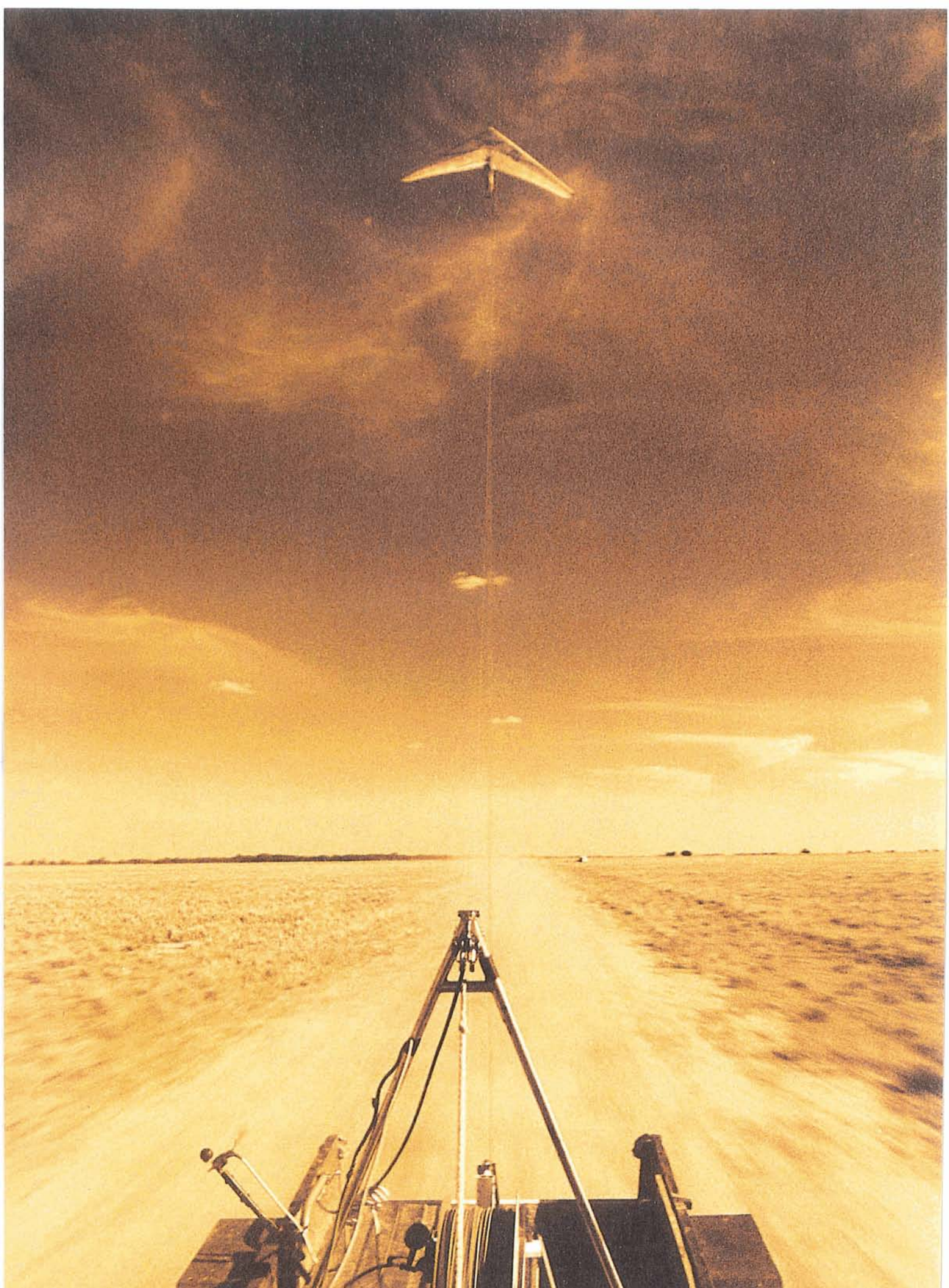


Mehr Spielraum für Ihre Freizeit.

Erfahren Sie selbst das tägliche Vergnügen, mit dem Multivan unterwegs zu sein.
Mehr Platz für Familie, Sportgerät und viel Spaß.
Gönnen Sie sich das Vergnügen, die aktuellen Modelle Probe zu fahren und zu entdecken,
warum der Multivan so beliebt und so praktisch ist.

Erleben Sie schon einmal vorab eine „Probefahrt im Wohnzimmer". Fordern Sie dazu das Info-Video „Multivan. Das Multitalent." gegen eine Schutzgebühr von DM 5,- unter **Telefon 0 18 02 / 21 22 46 (zum Ortstarif) an oder holen Sie es sich bei Ihrem Volkswagen Partner.** http://www.vwn.de • T-Online:*VWN#

Der Multivan. Das Original.



Weite Flüge sind wohl die Träume jeden Streckenfliegers. Daß das auch im Flachland möglich ist, wurde schon vielfach bewiesen. Der Berliner Drachenflieger Claus Gerhard gibt Tips aus seiner vieljährigen Flugerfahrung. Er weiß, wovon er spricht, flog er doch erst dieses Jahr von Segeletz 241 km weit.

Mehr als vom Winde verweht

Manche Gleitschirm- oder Drachenflieger kennen selbst nach Jahren nur den Gleitwinkelbereich ihrer Fluggelände. Solchen Genußfliegern reicht es oft, bei schönem Wetter ein Stündchen im heimischen Hausbart »herumzulungern« und entspannt die Welt von oben zu betrachten. Andere Piloten überlegen, ob sie auch mal über Land gehen wollen. Doch allzu oft fehlt ihnen die richtige Anleitung oder das letzte Quentchen Mut, deshalb lassen sie das Wegfliegen lieber sein.

Im Flachland galt lange die Ansicht, daß Streckenflüge mit dem Drachen oder Gleitschirm bei uns ganz unmöglich sind. Erst ein verbessertes Equipment und die immer größeren Dreiecke und Zielflüge norddeutscher Spitzenpiloten haben der Szene gezeigt, daß in der Ebene mehr passieren kann, als aufzudrehen und mit dem Wind irgendwohin zu treiben.

Strecken systematisch trainieren

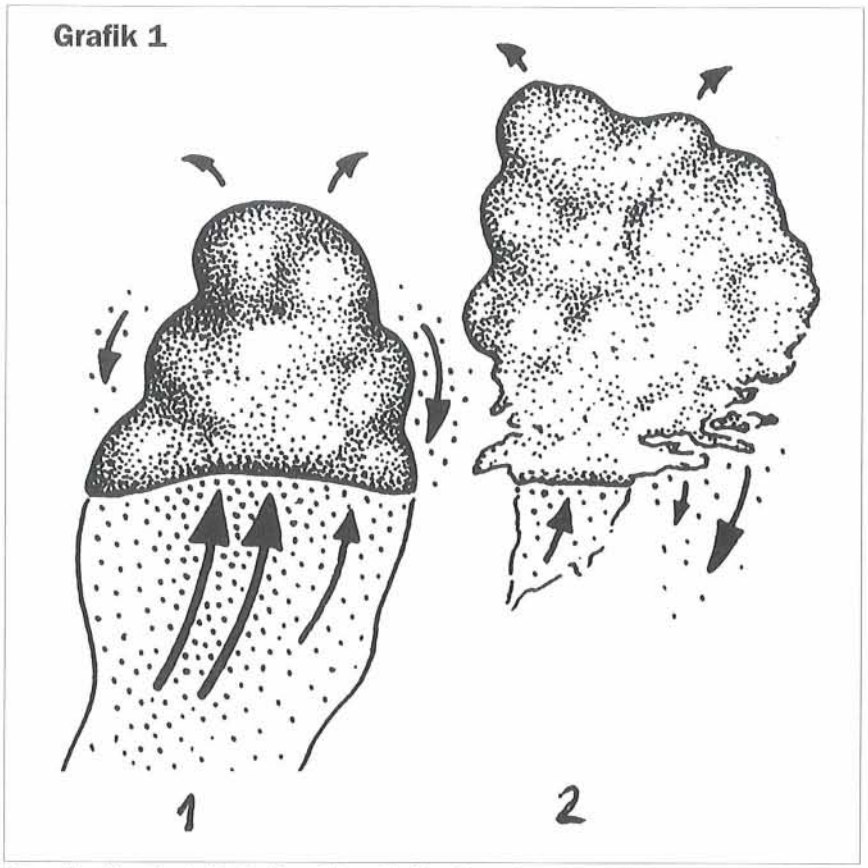
Mein persönlicher Genuß als Drachenflieger besteht beileibe nicht nur im Wegfliegen. Aber wenn es daheim in Brandenburg »geht«, probiere ich gern mal eine Strecke. Sollte der Flug nach zwei oder drei Bärten zu Ende sein, bin ich um eine Erfahrung reicher und weiß, ich muß noch üben. Also auf ein Neues! Wer nach solchen Pannen aufgibt und sich einredet, die Streckenerfolge seiner Freunde beruhten entweder auf Naturtalent oder Zufall, wird allerdings nie erleben, daß man Überlandfliegen systematisch trainieren kann. Der Lernprozeß ist zeitraubender als etwa im Segelflugzeug, wo der Lehrer mit im Cockpit sitzt. Aber uns bleibt der gegenseitige Erfahrungsaustausch am Boden, das Ausprobieren von Tips erfolgreicher Piloten und natürlich das gemeinsame Wegfliegen - am besten mit einer Funkverbindung, damit man sich besprechen kann.

... oder einfach hinterherfliegen

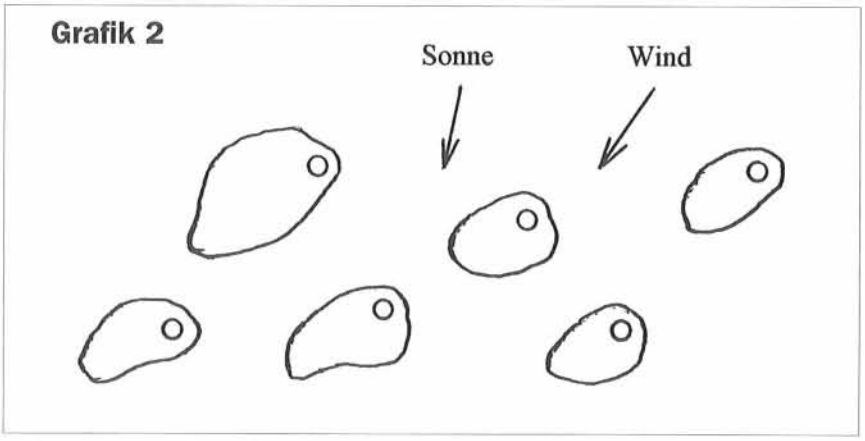
Selbstverständlich geht es auch ohne Funk. Im vergangenen Jahr konnte Lucki, der sich noch nie von unserem Platz weg traute, seine ersten 90-Flachland-Streckenkilometer quasi im Schlepptau zurücklegen. Wir trafen uns zufällig in der Luft, als er beschloß, mir einfach zu folgen. Gemeinsam drehten wir im selben Bart auf, ich flog zur nächsten Wolke, während er wartete, bis die neue Thermik sicher war, um dann sofort nachzustechen. Später am Badesee schwärmten wir von diesem einfachen Prinzip, durch das der Knoten bei ihm platzte. Alleine hätte Lucki sich nie in die unbekannte Gegend und schon gar nicht über die riesigen Wälder der Schorfheide getraut. Jetzt genießt er seine Hunderter ohne fremde Unterstützung.

Als ich vor 15 Jahren mit dem Drachenfliegen begann, zählten für mich zehn Minuten im Aufwind zu den ganz besonderen Kostbarkeiten. Später wollte ich gerne der höchste in der Thermik sein. Erst nach und nach begriff ich, daß

Fotos: Michel Pfeiffer



Thermikwolken im Reifestadium (1) und bei beginnendem Zerfall (2).



Aufwindmaximum (0) bei Thermikwolken eines Tages

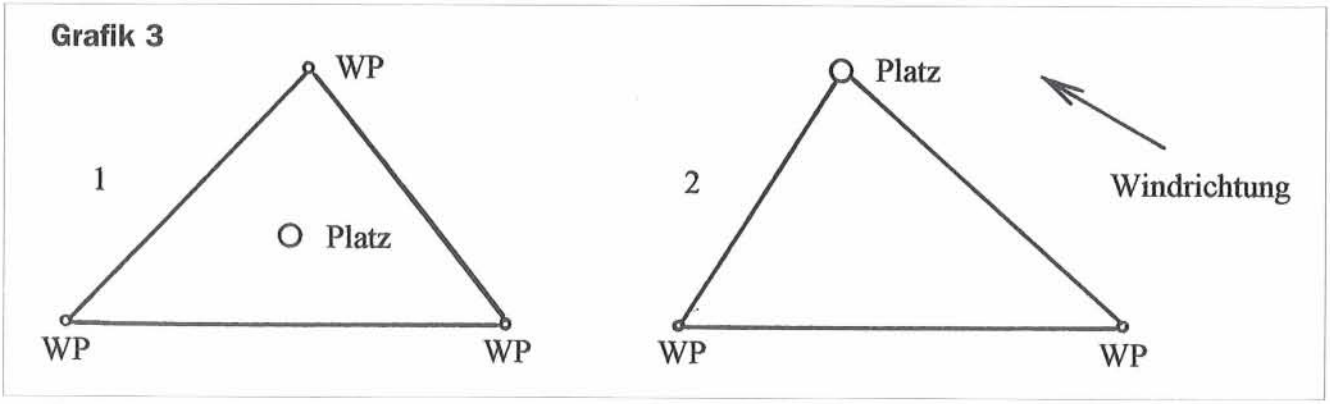
Streckenfliegen den taktischen Umgang mit dem Wetter bedeutet. Dabei kann ich noch immer aus eigenen und fremden Fehlern lernen - zum Beispiel dieses:

Drei typische Streckenflugfehler

Dem ersten, mühsam gefaßten Entschluß zum Losfliegen folgt manchmal ein großer Schreck, wenn der laute Sinkton des Varios überhaupt nicht mehr aufhört. Kopflos dreht man zurück zum rettenden Bart von eben, durchfliegt damit gleich zweimal dieselbe sinkende Luftmasse, was den »Absaufer« endgültig besiegelt. Zwar sagen die Lehrbücher, daß am Rand guter Wolken kräftiges Saufen herrscht, aber es braucht schon eine Menge Vertrauen, mit diesem Wissen trotzdem bis zum Kern des nächsten vermuteten Aufwindes weiterzugleiten.

Oder der Anflug auf die falsche Wolke: Eine, die sich beim Erreichen thermisch gerade verabschiedet. Dem geübten Piloten wäre das rechtzeitig aufgefallen, weil ihr Gipfel bereits gekerbt und die Basis unscharf geworden ist (Grafik 1).

Oder das zu frühe Eindrehen beim ersten zarten Heber, obwohl die richtige Thermik noch längst nicht erreicht ist. Man kommt in diesen schwachen »Voraufwinden«, die es im Flachland häufig gibt, zwar auch nach oben, vertut aber kostbare Zeit. Richtiger wäre es, weiterzufliegen, bis das Steigen unter der Wolke am stärksten ist.



Mini-Übungsdreiecke: Endlos-Dreieck mit Platz im Zentrum (1) und Dreieck mit Platz als Wendepunkt (2) zum Üben von Endanflügen



Foto: Claus Gerhard

Wolken richtig ansteuern

In den Segelflugbüchern der Meister sind diese einfachen Flachlandprinzipien umfassend beschrieben. Neben Helmut Reichmann's »Streckensegelflug« gefällt mir besonders das Taschenbuch von John Delafield »Wettkampf Segelflug«, weil es viele praktische Lernschritte beschreibt, die auch Gleitschirm- und Drachenfliegern den Weg zum Streckenflug zeigen. Von Delafield habe ich die Idee mit dem Mini-Übungsdreieck rund um den Platz (Grafik 3). Letztens wollte ich bei einer Basishöhe von 800 Metern den Test machen - und er funktionierte! Auf diese Art kann man das Ansteuern der Wolken üben. Vor dem Abflug kommt zunächst die Entscheidung: Welche Wolke nehme ich und reicht die Höhe zum sicheren Ankommen? Dann die Einschätzung: Wo trägt der Cumulus am besten? Fast immer ist es die Sonnen- oder Windseite. Wenn die Stelle einmal feststeht, weiß man, daß alle Quellwolken dieses Tages genau dort ihr Aufwindmaximum haben. Diese Gewißheit spart unterwegs viel Zeit und gelegentlich einen Absaufer (Grafik 2).

Nullschieber nicht verachten

Thermische Streckenflüge sind nicht nur wegen der wechselnden »Kulisse« spannend. Der Kampf ums Vorwärtskommen und Obenbleiben fordert ständig wache Sinne des Piloten. Wenn man unkonzentriert fliegt und taktische Fehler begeht, kann einer guten Aufwindphase schon Minuten später die vorzeitige Landung folgen - selbst aus 2.000 Metern Höhe. Einmal in niedere Flughöhe geraten, sollte man über der Ebene nicht wählerisch sein und jeden Nullschieber annehmen, denn es besteht jetzt höchstes Absauf-Risiko.

Die Entscheidung zur Vorsicht fällt leichter in dem Bewußtsein, daß die Luft eines Nullschiebers bereits mit mehr als einem Meter pro Sekunde steigt. Also nicht wegfliegen, sondern dranbleiben und versuchen, trotz möglicher Aufgeregtheit optimal zu gleiten, indem man kontrolliert mit der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens fliegt, keine hektischen Steuerimpulse gibt und jedes Quentchen Thermik sauber zentriert. Ungeduld kann das baldige Ende der Reise bedeuten, während besonnenes Abwarten fast immer mit Aufwind belohnt wird.

Optimiert kurbeln

Erst in sicherer Höhe folgt die Überlegung, ob das augenblickliche Steigen zur Wolke über einem paßt. Wenn sie beispielsweise für zwei bis drei Meter pro Sekunde gut zu sein scheint, während das Vario konstant bei einem halben Meter bleibt, ist das bestimmt die falsche Stelle zum Hochkommen. Also verlasse ich die Kreisbahn und verlagere so lange, bis es besseres Steigen gibt. Das kostet Überwindung, funktioniert aber praktisch immer.

Wie kann ein Pilot nun wissen, daß er wirklich im besten Steigen kurbelt? -

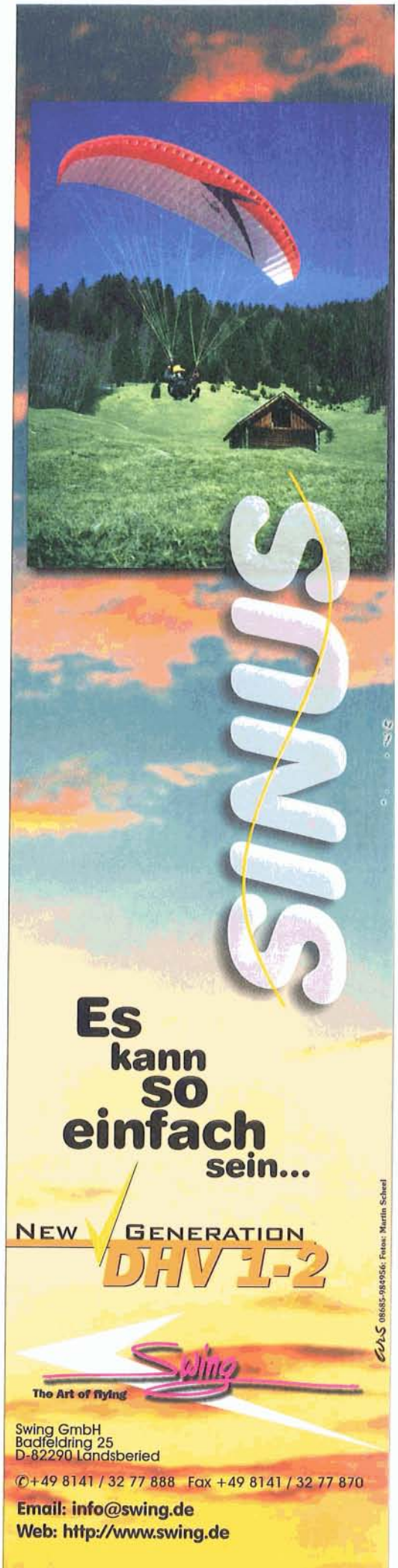




Foto: Claus Gerhard

Zielpunkt Flugplatz Neubrandenburg

Ist es Intuition? - Bei Zweifeln einfach konzentriert weiterfliegen bis ans Ende der Aufwindregion! Wenn die Thermik endgültig nachläßt, sollte man umdrehen bis zu der Stelle, die beim Durchqueren als besonders gut auffiel. Weiter sollte man im stationären Geradeausflug auf einseitige Flügelheber achten. Sie verraten, ob der Bart rechts oder links steht. Dementsprechend muß man zur angehobenen Fläche drehen.

Nicht am Aufwind vorbeifliegen

Daß man auch mal zu spät eindrehen kann, wäre mir auf meinem Flug nach Tschechien beinahe zum Verhängnis geworden. Über den Beelitzer Spargelfeldern zeigte der Höhenmesser weniger als 250 Meter, als das starke Sinken endlich nachließ. Eigentlich stimmte dort alles: die Superwolke über trockenem Sandboden und Kiefernwälder als Abrißkanten. Jeden Moment mußte die Thermik anbeißen. Ein leichtes Flügelheben links bestärkt mich: gleich geht's richtig hoch - doch nichts passiert. In der nächsten Sekunde wird klar: Ich bin am Aufwind vorbeigeflogen! Sofort reiße ich den Drachen nach links herum und gleite zurück. Dann endlich kommt die Erlösung. Ich habe den Bart, der mich mühelos wieder zur Basis trägt. Später beim Nachsinnen über diesen folgenschweren Moment bin ich sicher: Vor ein paar Jahren hätte ich nicht so schnell und konsequent reagiert. Der Flug wäre bei 70 km zu Ende gewesen, allerdings mit viel frischem Spargel im Gepäck, was auch nicht zu verachten ist.

Saufgebiete kennen und überwinden

Wenn weite Flugrouten mit dem Wind über thermisch unergiebige Regionen führen - was sich im Flachland nie ganz vermeiden läßt - sollte man vor allem unter gealterten Hochdruckbedingungen die Absauf-Fallen auf dem Kurs gut kennen, notfalls in der Karte markieren und sie besonders achtsam überfliegen. Das fordert ähnliche taktische Überlegungen wie die Querung breiter Gebirgstäler. Kommt in Segeletz zum Beispiel der Wind aus Nordwest, haben wir zwischen Potsdam und Brandenburg ein Problem, das auch Segelflieger fürchten: Es sind Brütting's berüchtigte »Sümpfe westlich von Berlin«, die in der Thermikkarte eine riesige rote Fläche um die weiten Auen der Havelschleifen bilden. Eine Außenlandung ist hier für Gleitschirm- oder Drachenflieger wirklich keine Schande! Trotzdem kann man die Stelle mit Fingerspitzengefühl und etwas Glück überwinden: Zunächst eine möglichst hohe Ausgangsbasis über der Ribbecker oder Barnewitzer Heide suchen! Je nach Wolkenbild und Windstärke dürfte der Anflugpunkt am Götzer »Berg« (108 m NN!) oder weiter östlich an der Bundesstraße 1 bei Werder liegen, was aber größeres Geschick erfordert, da Wasser und Wald nur we-

nige Außenlandemöglichkeiten lassen und man sehr auf die Höhenbeschränkung durch die Berliner Flughäfen achten muß.

Gute Streckenfluglagen

Trotz dieser Schwierigkeit hat sich in Brandenburg die Nordwestlage neben der Südostlage als erfolgreichste thermische Wetterkonstellation erwiesen. Auf einem y-förmigen Streifen, der vom Lausitzer Braunkohlerevier südwestlich an Berlin vorbei bis nach Kiel und zur Lüneburger Heide reicht, haben Berliner Drachenflieger seit 1993 in beiden Flugrichtungen mehrere 200er Strecken geschafft. Unter Segelfliegern gilt die Nordostlage als besonders geeignet für weite Flüge, seit am 25. April 1972 Hans Werner Grosse einen Weltrekord von Lübeck nach Biarritz am französischen Mittelmehr (1.460 km freie Strecke) aufstellte. Bei uns Drachenfliegern waren es auf dieser Route bisher »nur« 173 und 140 Kilometer.

Am ungünstigsten sind naturgemäß Südlagen, weil warme Luft die Thermik zum Erliegen bringt. Umgekehrt hat die Nordlage mit hohen Windgeschwindigkeiten und Wolkenstraßen schon für schnelle und weite Flüge gesorgt, wobei die Elbe als Wetterscheide heikel sein kann. So endete mein Flug vor gut einem Jahr wegen nachlassender Thermik in Dessau, während Uli am selben Tag leichten Südostkurs nahm und daher rechts der Elbe bis in die Nähe von Torgau segelte.

Wann ist Streckenwetter

Wenn der heimische Segelflugwetterbericht gute bis sehr gute Wolken-Thermik mit Basishöhen von 2.000 Metern verheißt, dann ist die Entscheidung einfach: Alle wollen auf Strecke. Leider sind solche Tage bei uns genauso selten, wie anderswo in Deutschland auch. Liegt dagegen die Wolkenbasis unter 1.200 Metern, macht das Wegfliegen mit Gleitschirm oder Drachen kaum noch Sinn. Gleich ganz zu Hause bleiben manche Strecken-Cracks bei vorhergesagter Blauthermik. Man kann allerdings auch ohne Wolken sehr weit gleiten, das hat uns vor zwei Jahren die »Rotter-Route« zur Ostsee gezeigt!

Am liebsten würden wir natürlich nur Dreiecke fliegen, denn nichts ist schöner, als nach großer Reise abends dort einzuschweben, wo man mittags startete. Damit wäre auch das leidige Rückholproblem vom Tisch. Leider sind diese Tage mit Windgeschwindigkeiten unter 15 km pro Stunde und hoher Wolkenbasis in Norddeutschland extrem selten. Um so mehr beeindrucken die großen Brandenburger Dreiecksflüge von Andreas Becker.

Ansonsten fliegen wir möglichst weit weg, sitzen nach der Landung irgendwo mehr oder minder bequem und warten auf liebe Menschen, die uns - meist nachts - wieder nach Hause bringen. Gerade im Flachland zeigt sich damit, daß Drachen- und Gleitschirmfliegen Gemeinschaftssportarten sind. Ohne Kameraden, Frauen und Freunde, die uns in die Luft helfen und wieder einsammeln, wäre das Hobby nur halb so schön. Nach Streckenflügen gilt darum gerade ihnen unser besonderer Dank.

Claus Gerhard

Psychologische Streckenflughindernisse:

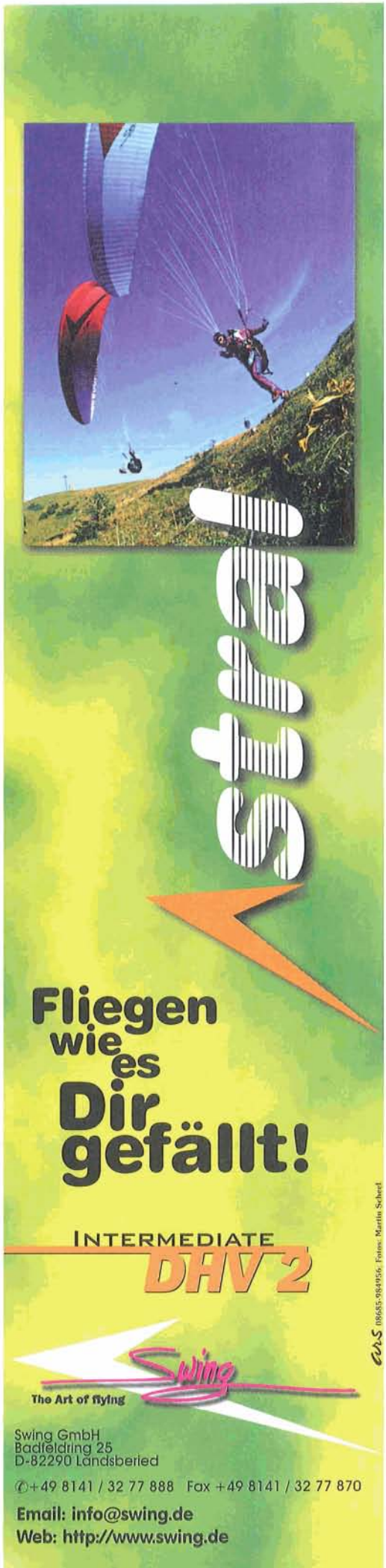
1. **Angst vor Orientierungsverlust**
2. **Sorge, keine Thermik mehr zu finden**
3. **Unsicherheit bei Landungen in fremdem Gelände**
4. **Furcht vor plötzlichen Wetterverschlechterungen**
5. **Scheu vor dem Rückholaufwand**

Theoretische Streckenflugvorraussetzungen:

1. **Meteorologische Grundkenntnisse**
2. **Navigatorisches Verständnis**
3. **Vertrautmachen mit dem Luftraum (rechtliche, navigatorische und thermische Besonderheiten)**

Praktische Vorraussetzungen für Flachland-Streckenflüge:

1. **Kondition für mindestens 2-3 Flugstunden**
2. **Sicheres Auskurbeln von schwacher Thermik**
3. **Gekonntes Anfliegen von Thermikwolken**
4. **Perfekte Landeeinteilung**



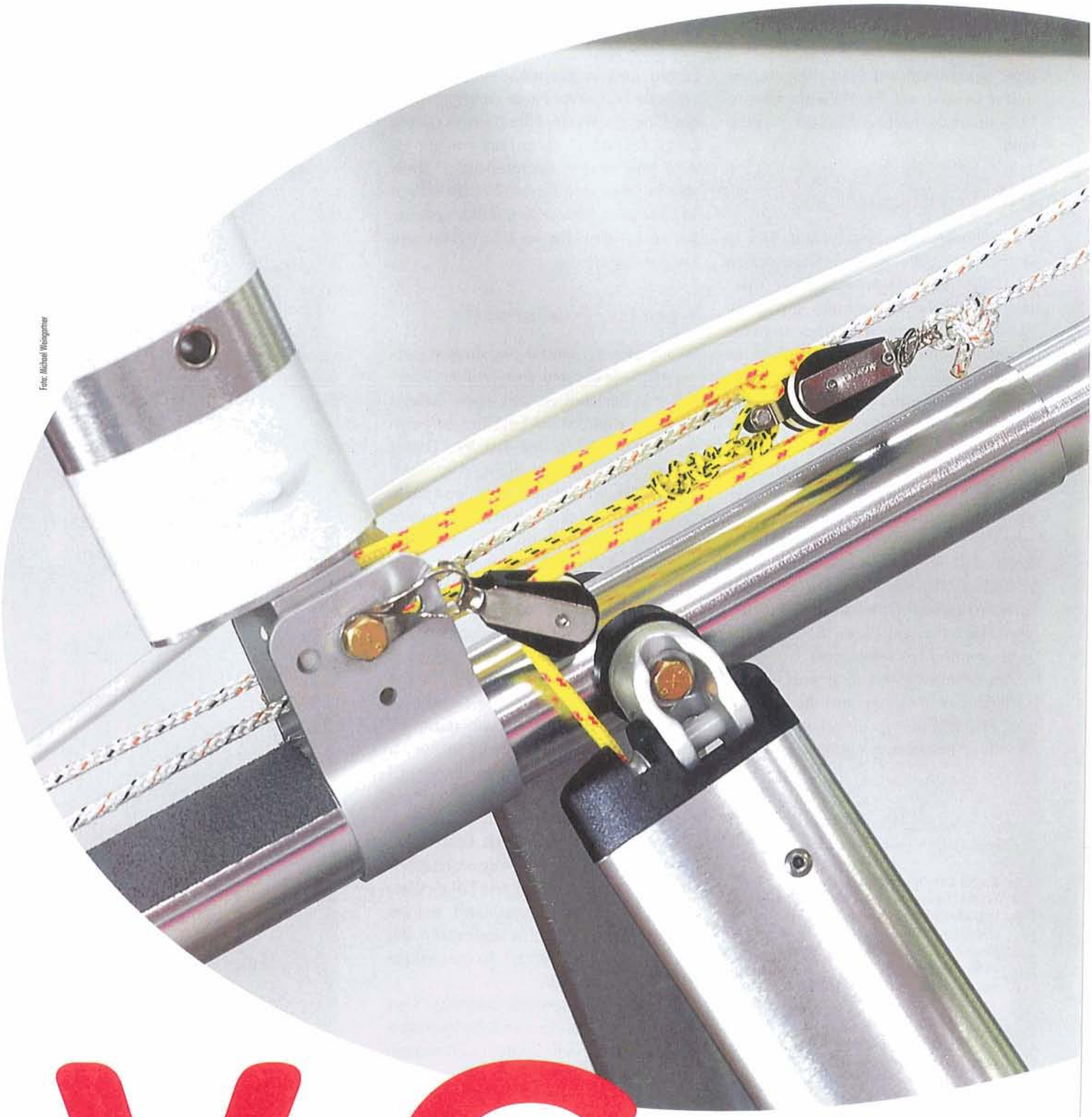
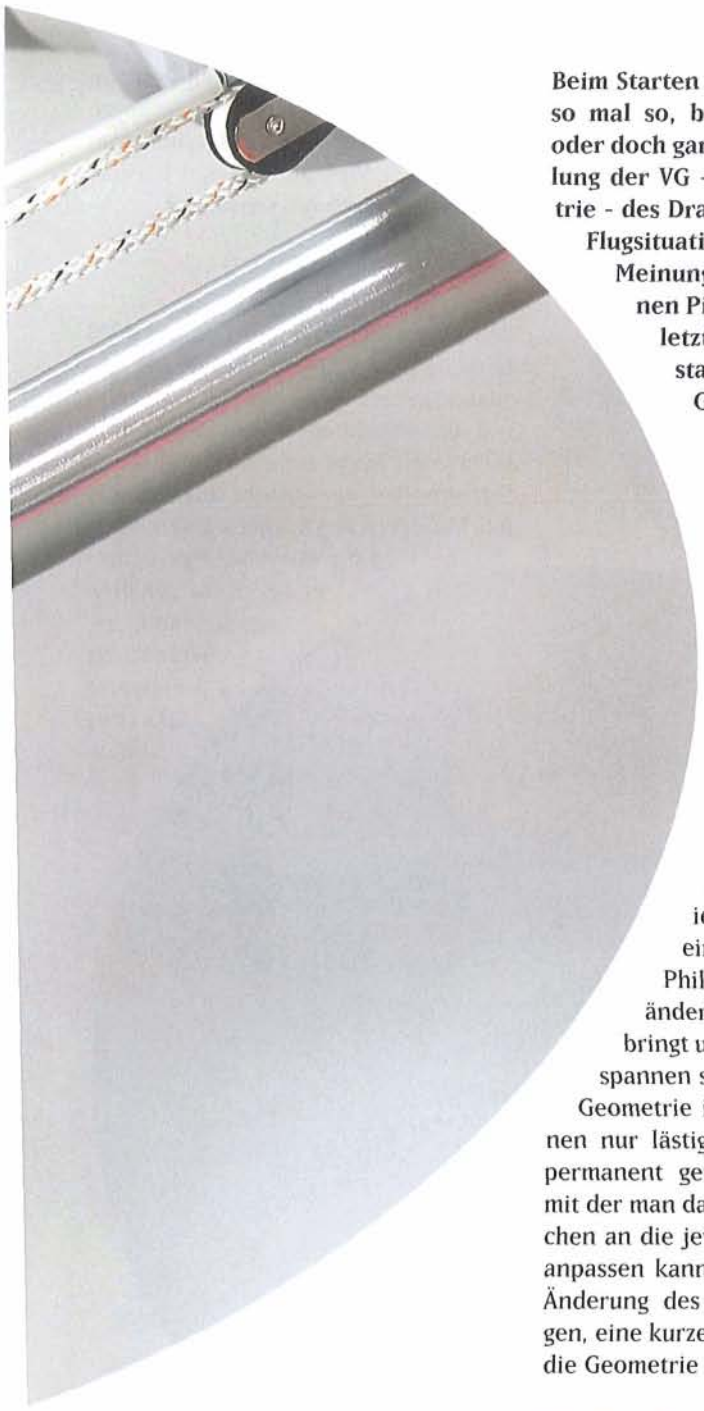


Foto: Michael Weingartner

Viel Gestaltung



Beim Starten ein Drittel, im Flug mal so mal so, beim Landen zur Hälfte oder doch ganz anders: Über die Stellung der VG - der variablen Geometrie - des Drachens in den einzelnen Flugsituationen gibt es jede Menge Meinungen. Was für den einzelnen Piloten nun richtig ist, ist letztlich sehr subjektiv und stark vom geflogenen Gerät abhängig. Hier wollen wir generelle Tips geben, wie sich das Flugverhalten des Drachen in Abhängigkeit der VG-Stellung verändert.

Nicht lange nach Einführung des schwimmenden Querrohrs kamen die Konstrukteure auf die Idee, die Spannung des Segels über die Änderung der Querrohrstellung zu variieren. Und seitdem gibt es eine unendliche Menge an Philosophien, was die Veränderung der VG-Stellung bringt und wie stark man sie anspannen sollte. So ist die Variable Geometrie in der Praxis für die einen nur lästig, für die anderen eine permanent genutzte Trimmöglichkeit, mit der man das Flugverhalten des Drachen an die jeweiligen Flugsituationen anpassen kann. Bevor wir aber in die Änderung des Flugverhaltens einsteigen, eine kurze Erläuterung, wie die VG die Geometrie des Drachen verändert:

Die Theorie ...

Das VG-Seil an der Speedbar des Drachen ist mit einem Flaschenzug verbunden, der das Querrohr nach hinten zieht und damit die Flügelrohre spreizt, sprich weiter nach außen drückt. Hierdurch werden in der Hauptsache 2 Effekte erzielt:

a) die Segelspannung erhöht sich, so daß die Schränkung am Außenflügel geringer wird
b) die seitliche Unterverspannung strafft sich, so daß die Flügelrohre nach unten gezogen werden und damit die V-Form geringer wird

Aerodynamisch hat dies wiederum folgende Konsequenzen:

Zu a: Durch die erhöhte Segelspannung und die geringere Schränkung wird die Aerodynamik verbessert und der Flügel erzeugt vor allem im Außenbereich mehr Auftrieb (bzw. weniger Abtrieb im Schnellflug). Dadurch verbessert sich die Leistung und gleichzeitig verändern sich die Stalleigenschaften. Bei entspannter VG und großer Schränkung reißt die Strömung im Langsamflug erst in der Flügelmitte ab, während die Außenflügel noch tragen. Damit stallt der Drachen relativ weich über die Nase, ohne zu einer Seite auszubrechen. Mit gespannter VG und geringer Schränkung reißt die Strömung über einen wesentlich größeren Bereich des Flügels ab und der Drachen stallt deutlich markanter mit der Tendenz, über eine Seite zu kippen. Allerdings liegt die Stallspeed durch die verbesserte Aerodynamik bei vielen Drachen mit gespannter VG 2-3 km/h niedriger, als im entspannten Zustand.

Als weiterer entscheidender Effekt bewirkt die Erhöhung der Segelspannung, daß die für das Kurvenhandling entscheidende Verwindung des Segels eingeschränkt wird und so sich das Handling spürbar verschlechtert, d.h. die Rollzeiten länger und der Kraftaufwand zum Kurvenein- und -ausleiten größer werden.

Zu b: Durch eine Verringerung der V-Form wird der Drachen um die Längsachse labiler. Dies ist vor allem im Kurvenflug relevant. So fliegen die meisten Geräte mit entspannter VG neutral, mit gespannter VG ziehen sie in die Kurve bzw. müssen gestützt werden, um den gewählten Kreisradius beizubehalten.

... und die Praxis

Die von der VG-Stellung abhängigen Effekte überlagern sich zum Teil, so daß je nach Flugsituation ein optimaler Kompromiß gefunden werden muß. Daher können die nun folgenden Tips nur als Tendenzen genommen werden, die je nach individuellem Pilotenempfinden und Reaktion des geflogenen Drachen variiert werden sollten. Die Angaben zur Stellung der VG wird in Prozent angegeben, wobei je nach Gerät von o

freiheit



Starten

(komplett lose) bis 100 % (komplett gespannt) VG ca. 1 bis 2,5 m Seilweg zur Verfügung stehen.

Starten:

Beim Start ist eine niedrige Abhebe- bzw. Stallgeschwindigkeit (gespannte VG) zwar wünschenswert, aber vor allem ein gutes Handling und ein gutmütiges Flugverhalten (entspannte VG) entscheidend. Daher kann die Tendenz beim Start nur in Richtung loser VG gehen, um eventuell notwendige Korrekturen im Startlauf schnell und verzögerungsfrei durchführen zu können. Das trotzdem viele Piloten gerne die VG beim Start um ca. 30 % anspannen, liegt vor allem daran, daß das Spiel der gerade bei Hochleistern am Boden teilweise sehr lockeren Unterverspannung durch das Spannen der VG verringert wird und sich so das Bodenhandling verbessern läßt. Auf keinen Fall sollte dies aber soweit getrieben werden, daß man deutliche Handlingseinbußen hinnehmen muß.

Trimmflug:

Während des normalen Trimmfluges z.B. beim Soaren oder Thermiksuchen bevorzugen die meisten Piloten eine leichte VG-Vorspannung von ca. 30 %. Die leichte Dämpfung durch die etwas erhöhte Segelspannung ist dabei durchaus gewünscht, da der Drachen weniger stark auf kleinere Störimpulse von außen reagiert.

Um so turbulenter die Bedingungen sind und umso näher man am Gelände fliegt, desto mehr ist aber die prompte Reaktion des Gerätes gefragt, und man sollte lieber Richtung optimal leichtes Handling, d.h. VG 0 % einstellen.



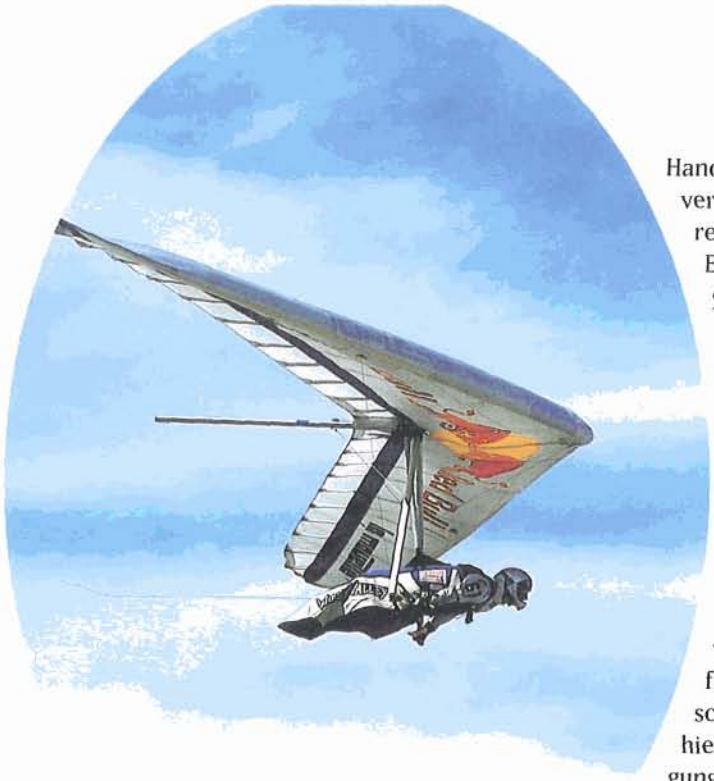
Thermik

Thermikfliegen:

Bei leichter Thermik wird man die VG tendenziell entspannt oder leicht gespannt lassen, damit der Drachen neutral im gewählten Radius bleibt und nicht in die Kurve zieht, so daß er durch Stützen oder sogenanntes „highsiden" - d.h. Verlagern des Körperschwerpunkts in die kurvenäußere Seite - in der Bahn gehalten werden muß.

Werden die Steigwerte stärker (ab ca. 1,5 bis 2 m/s) und beginnen die Aufwinde, den Drachen aus der Kurve hebeln zu wollen, kann diese Tendenz durch ein Anziehen der VG - das ja prinzipiell ein „Hineinziehen" in die Kurve zur Folge hat - kompensiert werden. Wie stark die VG gespannt wird, hängt dabei vom

Fotos: Alexander Eichler, Piloten: Guido Gehrmann



Schnellflug

Kurvenverhalten des Drachen, den Vorlieben des Piloten, und den Steigwerten ab. Allerdings gibt es auch hier Grenzen, da eine zu stark aktivierte VG über ca. 70 bis 80 % das Handling so verschlechtern kann, daß man nicht schnell und wirkungsvoll genug korrigieren kann und z.B. in unruhiger Thermik aus dem Bart gehebelt wird.

Schnellflug:

Während des Schnellfluges macht sich besonders stark die durch das Spannen der VG induzierte verminderte Schränkung an den Flächenenden bemerkbar und die Leistung wird spürbar besser. Daher fliegen gerade z.B. bei Talquerungen die meisten Piloten mit „100 %". Aber auch hier erkauft man Vorteile mit Nachteilen. Gerade in unruhigen Bedingungen können Turbulenzen den Drachen ständig aus der Bahn drängen, was man aufgrund des eingeschränkten Handlings nur mit Zeitverzögerung korrigieren kann und so im Endeffekt „Schlangenlinien" fliegt. Zusätzlich bekommen manche Geräte durch die verringerte Schränkung und die dadurch verbesserten aerodynamischen Eigenschaften an den Flächenenden eine Giertendenz, was das Geradeausfliegen zusätzlich erschwert. Also auch hier wieder eine Abwägung der gerade vorherrschenden Bedingungen, da „entspanntes" Geradeausfliegen immer effizienter ist, als „gespanntes" Slalomfliegen.

Landung:

Beim Landen muß man zum einen die Möglichkeit haben, bis zum letzten Moment noch Korrekturen ausführen zu können und andererseits soll im richtigen Moment die Strömung sauber abreißen. Ist das nicht der Fall, macht man entweder einen Ringelpitz über das Flächenende oder setzt den Drachen nach dem Rausdrücken auf die Nase.

Hierbei steht man nun in einem echten Interessenskonflikt. Will man optimal korrigieren können, heißt das „VG off", soll die Strömung über die ganze Spannweite sauber abreißen, heißt das „VG on". In den meisten Fällen erweist sich ein Kompromiß als die richtige Lösung, d.h. je nach Drachen und äußeren Bedingungen ca. 30 bis 50 % VG-Spannung, da so noch ein ausreichend gutes Handling mit einem vernünftigen Abreißverhalten gegeben ist.

Fazit:

Wer seinen Drachen gut kennt, wird auf jeden Fall seinen Flugspaß mit Hilfe der Variablen Geometrie noch weiter erhöhen und vor allem nicht zuletzt auch zu wesentlich besseren Starts und Landungen kommen können. Daher sollte man gerade am Anfang der Saison mit einem neuen Gerät die ganze Palette der VG-Stellungen durchprobieren. Und will man diesen Spaß auf Dauer nicht wieder verlieren, hilft ein wenig Silikonspray alle paar Wochen auf Schnur und Umlenkrollen wahre Wunder, damit der Zug am Seil nicht zum Kraftakt im Trapez ausartet.



Landen

Erkenntnisse aus der NOVA-Umfrage in Info 94

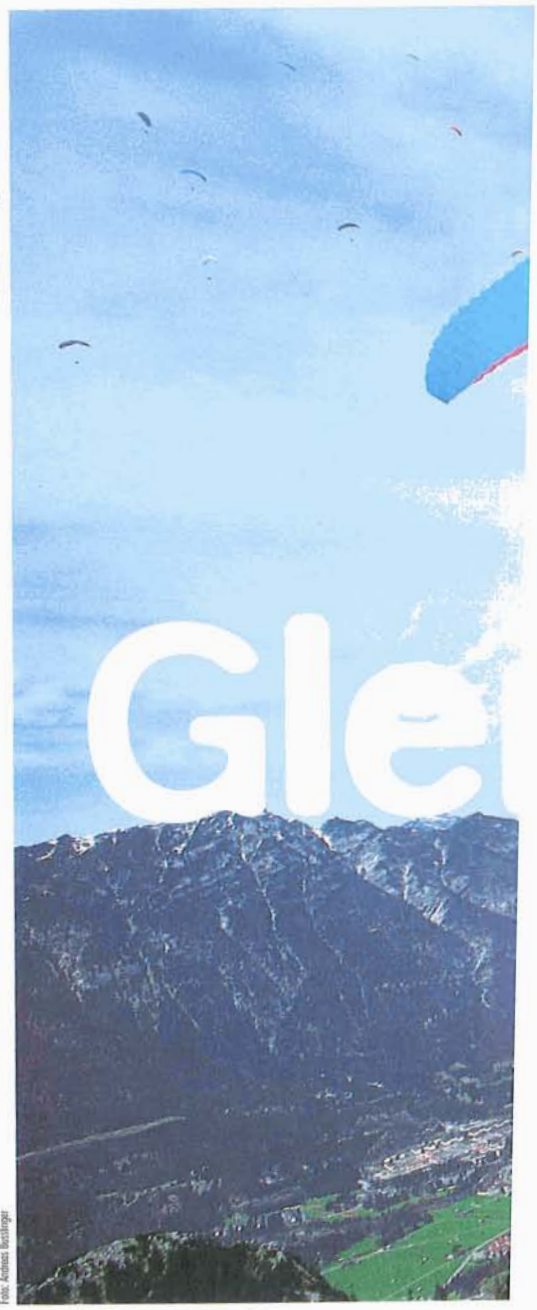


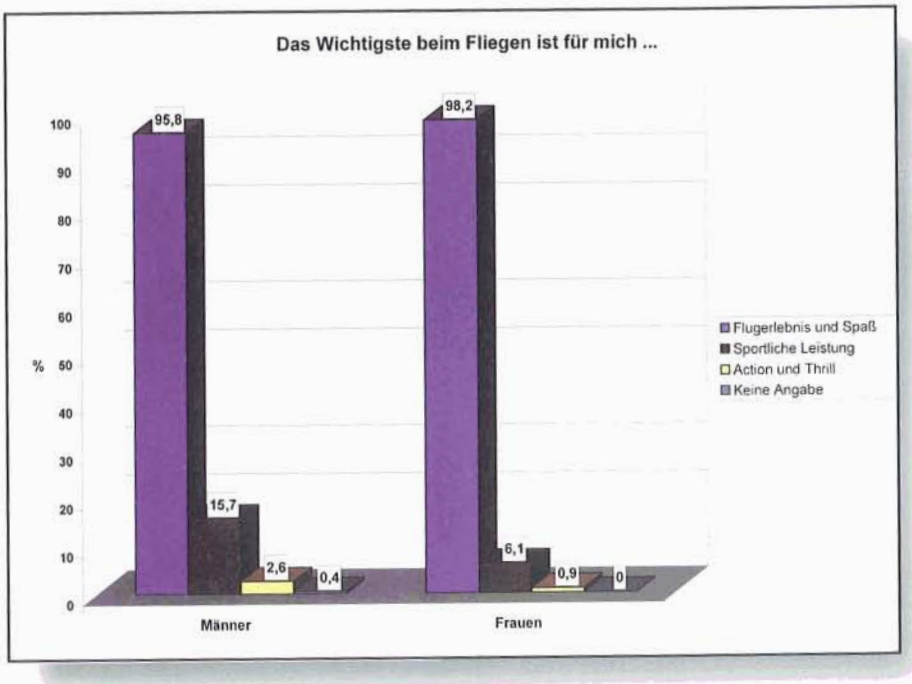
Foto: Andreas Buchinger

Dieses Motto machte vor ein paar Wochen in der Info-Redaktion wetterbedingt die Runde. Aber genau dies scheint im übertragenen Sinn auch den Anforderungen vieler Piloten zu entsprechen. Und die vielfach propagierte Formel »Flugspaß = Sport + Action« gilt wohl nur für die wenigsten.

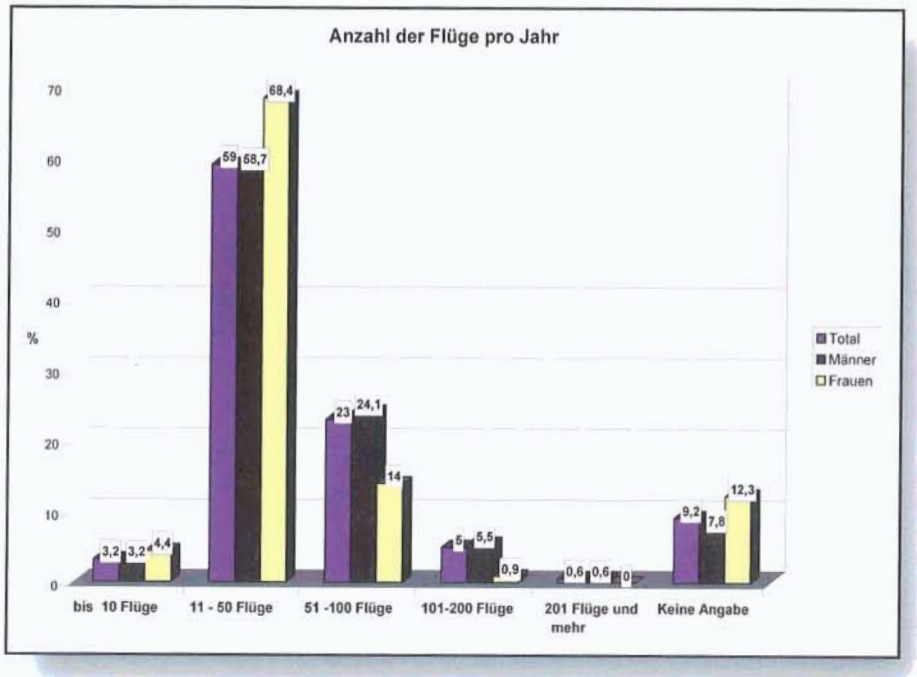
Diese Quintessenz läßt sich aus der Pilotenumfrage »Sicher in die Zukunft« von dem Gleitschirmhersteller Nova ziehen, deren erste Ergebnisse wir bereits im letzten Heft veröffentlicht haben. Für eine ausführliche Interpretation und Diskussion der Analyse aus 1.246 zurückgesandten Fragebögen hatte Nova-Deutschlandvertreter Robert Kleinhans dann am 30. Juli zu einem Symposium mit Flugschulen, Fachzeitschriften und DHV eingeladen. Die Ergebnisse sollten uns alle - Piloten, Hersteller, Schulen, Redakteure und Verband - zum Nachdenken über unseren Sport anregen.

Höher, schneller, weiter ...

... so suggerieren uns oftmals die Werbung und die Medien, sei das Maß aller Dinge - auch beim Fliegen. Entsprechend hatte sich diese Einstellung so langsam in den Köpfen (zu) vieler Piloten festgesetzt. Kaum traut man sich mehr zu sagen, wie schön eigentlich die ruhige Stille bei einem thermiklosen Winterstart ist, wie schön der 10minütige Gleitflug am Abend war, wie sehr man das Soaring an der Hausbergkante genossen hat. Entsprechend strebten die Piloten in den letzten Jahren nach Schirmen mit kleinsten Sinkraten und höchsten Gleitzahlen. Wer nicht 100 km weit geflogen ist und mindestens 3 Stunden in der Luft war, ist ein Looser. Diese Entwicklung aber geht ganz klar



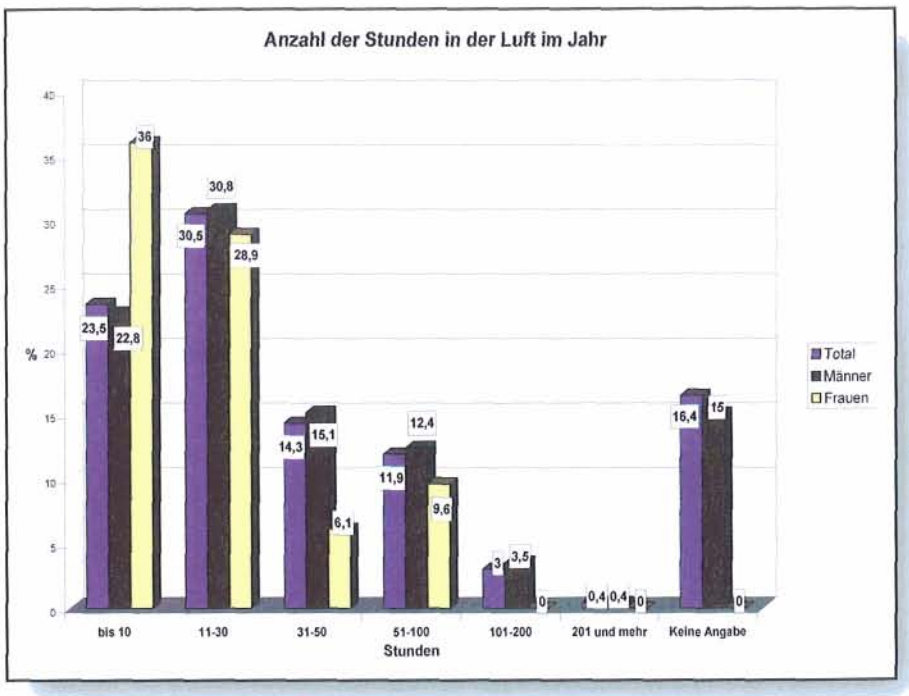




an den wirklichen Bedürfnissen der meisten Piloten vorbei. Sie wollen »Flugerlebnis und Spaß«, und dies hat offensichtlich nicht so viel mit »sportlicher Leistung« und erst recht nichts mit »Action und Thrill« zu tun.

Welche Erfahrung haben die Piloten

Sicherlich haben wir alle ursprünglich nicht mit dem Gleitschirm- oder Drachenfliegen begonnen, um die großen Streckencracks zu werden, sondern weil wir uns einen Menschheitstraum verwirklichen wollten: den Traum vom vogelgleichen Fliegen. Und das scheint nach wie vor die Motivation der meisten Piloten zu sein, deren Profil auch eher auf eine nicht so große Routine



Fortbildung gefragt

Offensichtlich wünschen die Piloten aber auch von sich aus wesentlich mehr Fortbildung, als bisher angenom-



Klaus Irschik (Fluglehrer): »... sehr viele Piloten (haben) ihren besten Ausbildungsstand unmittelbar nach der Schulung zum beschränkten Luftfahrerschein ... . Danach wird das Können aufgrund eingeschränkter Praxis eher schlechter.«

schließen läßt. Zwar sind viele schon seit Jahren dabei - erstaunlich ist der hohe Frauenanteil bei den Flugerfahrungen zwischen 1 und 3 Jahren, was entweder darauf hindeutet, daß sie früher wieder aufhören oder ihr Anteil in Zukunft tatsächlich erfreulich zunimmt - aber über 60 % fliegen nicht öfter als 50 mal im Jahr, wobei der größte Anteil bei unter 30 Flügen liegt. Über 50 % der Piloten fliegen weniger als 30 Stunden jährlich, wobei es nach Einschätzung der Fluglehrer bei den meisten sogar unter 15 sein dürften. Entsprechend stellt auch Fluglehrer Klaus Irschik fest, »daß sehr viele Piloten ihren besten Ausbildungsstand unmittelbar nach der Ausbildung zum beschränkten Luftfahrerschein haben. Danach wird das Können aufgrund eingeschränkter Praxis eher schlechter.« Geführte Flugreisen werden damit oft ungewollt zu Nachschulungsveranstaltungen.

men. Dabei stehen die Themen »Aktive Schirmbeherrschung«, »Sicherheitstraining« und »Meteorologie« ganz oben auf der Wunschliste. Daß neue Performance-Angebot, daß jetzt von immer mehr Schulen angeboten wird, scheint also offensichtlich genau richtig auf die Bedürfnisse der Flieger zugeschnitten zu sein. Daß hier wirklich eine hohe Trainingsnotwendigkeit vorliegt, unterstreicht auch Karl Slezak. Denn nach ihrer Selbsteinschätzung sind für die mei-



sten Gleitschirmflieger Flugsituationen wie Spirale, B-Stall, Vorschießen oder Einklapper leicht zu beherrschen. »In der Praxis im Sicherheitstraining sieht das ganz anders aus«, stellt der Sicherheitstrainer immer wieder fest, »die meisten Piloten sind bereits mit einfachen Störungen der Kappe voll gefordert oder sogar überfordert.«

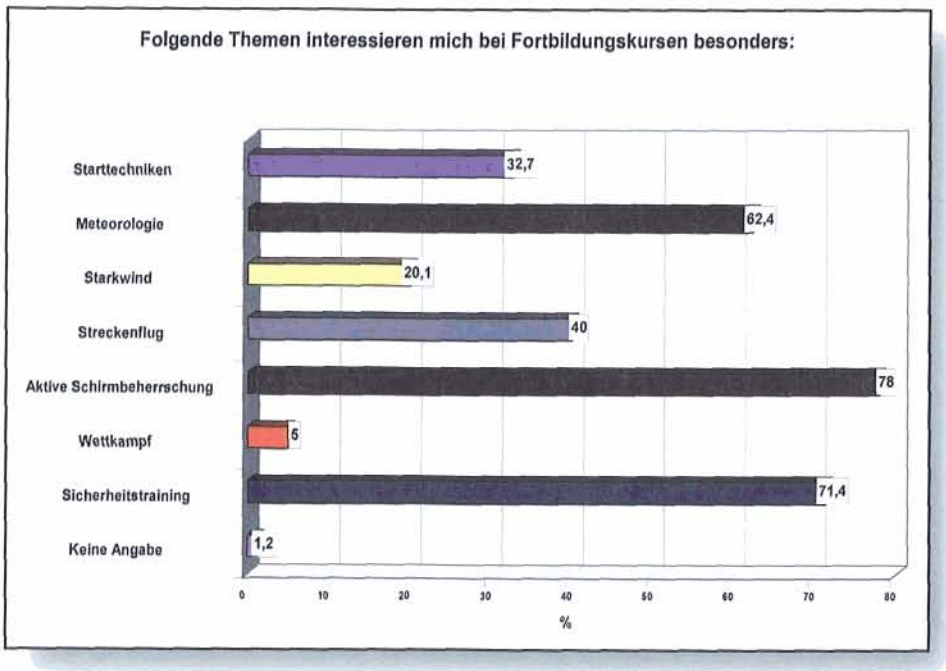
1-2er auf dem Vormarsch

Neben zunehmender Nachfrage nach Trainingsmöglichkeiten sind die Piloten auch bei der Wahl ihrer Schirme deutlich vorsichtiger geworden. Beherrschen noch Kappen der Kategorie 2 das Bild, so werden es nach Aussagen der Piloten in Zukunft wohl die 1-2er sein. »Auch die erfahrenen Piloten gehen wieder zurück auf niedrigere Schirmkategorien«, so Fluglehrer Gebhard Holzner. Daß bei diesen Schirmen auch so gut wie keine Leistungseinbußen hinzunehmen sind, zeigen die Tests der aktuellen Kappen dieser Kategorie, die in diesem Jahr einen absoluten Boom sowohl von der Zahl der Neuentwicklungen als auch von den Verkaufszahlen erlebt. Allerdings, so Toni Bender, sollten sich die Piloten durch sichere Geräte nicht dazu animieren lassen, bei unsicheren Bedingungen wie Föhn oder Gewitter zu fliegen. Der Werkspilot weist auch immer wieder darauf hin, daß aktives Fliegen unerlässliche Grundlage sicheren Fliegens ist, egal welche Schirmkategorie man über sich hat. Gerade die Pilotin-



Karl Slezak (Sicherheitstrainer): »Die meisten Piloten sind bereits mit einfachen Störungen der Kappe voll gefordert oder sogar überfordert.«





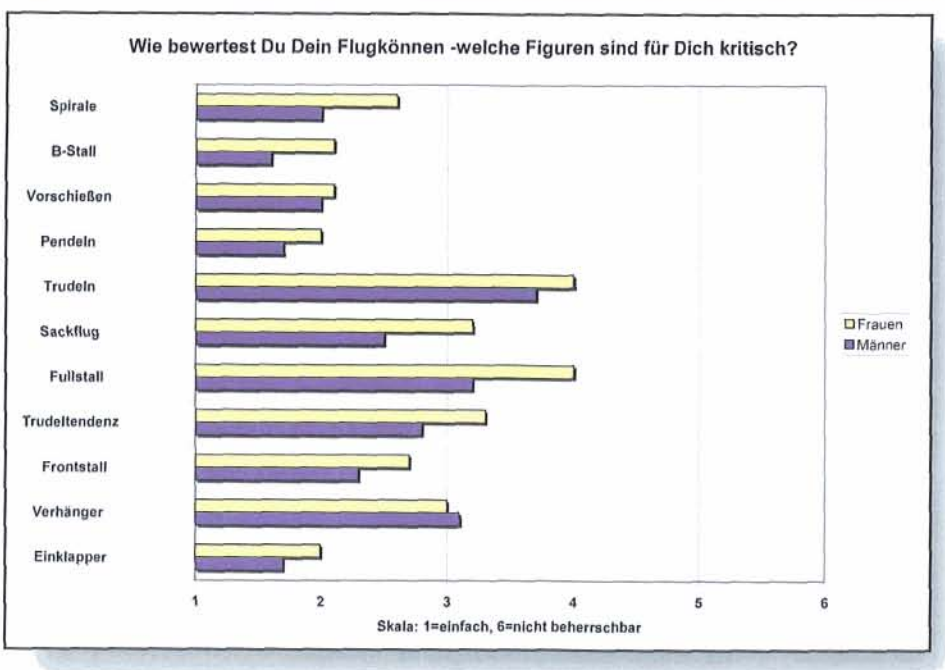
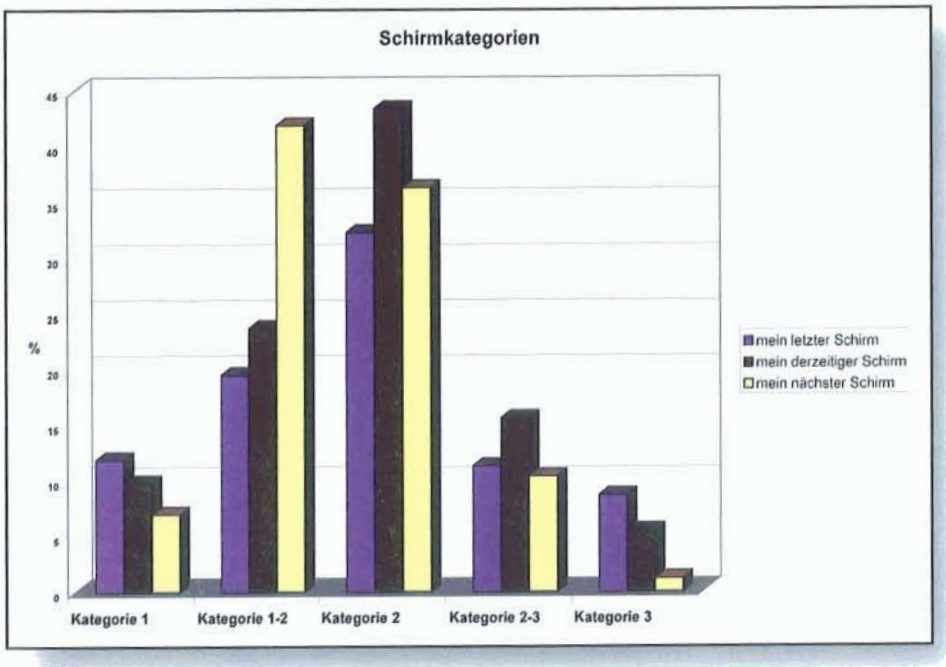




Foto: Michel Pfeffer



nen scheinen hier aber noch mehr auf die passive Sicherheit der Geräte zu vertrauen.

Individuelle Gerätewahl

Welcher Schirm nun der richtige für den einzelnen ist, ist aber sehr individuell verschieden. So fordert Hannes Papesh die Piloten auf, »nicht nur auf die DHV-Einstufung zu schauen, sondern sich ein differenziertes Bild über die einzelnen Schirme zu verschaffen.« Hierbei sind natürlich vor allem die Fluglehrer bzw. Shopbesitzer gefragt, die eine elementar wichtige Beratungsfunktion und damit auch eine hohe Verantwortung tragen. Sie sollten sowohl die in Frage kommenden Schirme als auch natürlich den Käufer gut kennen. »Ein seriöses Verkaufsgespräch beginnt immer mit der Erstellung eines ausführlichen Pilotenprofils«, sagt Klaus Irschik über seine Vorgehensweise. Auch Hannes Schmalzl unterstreicht mit der Aussage »Das Spektrum des Pilotenverhaltens ist kaum greifbar« die Notwendigkeit einer individuellen Betreuung.



Hannes Papesh (Gleitschirm Konstrukteur): »Ich würde es durchaus erfreulich finden, wenn sich mehr Hersteller verstärkt dem 1er-Bereich widmen, um diesen Markt mehr zu forcieren.«

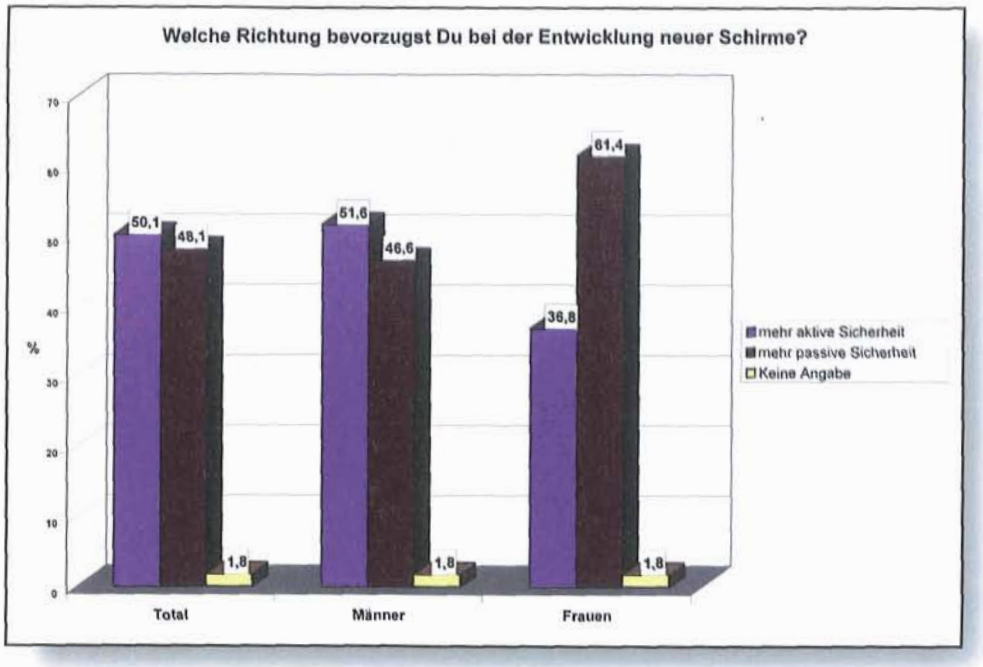
Die Zukunft der Schirmentwicklung

Als Quintessenz möchte der Gleitschirm-Konstrukteur Hannes Papesh die 1er Klasse noch mehr fördern und »würde es durchaus erfreulich finden, wenn sich mehr Hersteller verstärkt dem 1er-Bereich widmen.« »Wir

bräuchten am besten einen Schirm, mit hoher passiver Sicherheit, der dem Piloten gleichzeitig ein gutes Feedback über Bedingungen und Kappenreaktion vermittelt«, formuliert Peter Cröninger, Ausbildungsvorstand des DHV, seine Wunschvorstellungen.



Peter Cröninger (DHV-Ausbildungsvorstand): »Wir bräuchten am besten einen Schirm mit hoher passiver Sicherheit, der dem Piloten gleichzeitig ein gutes Feedback über Bedingungen und Kappenreaktion vermittelt.«



Fliegen 2000 im Flight-Parc?

Aber nicht nur die Hersteller auf der Geräteseite sind gefragt. Gerade auch die Piloten sollten sich noch mehr mit ihrem Sport auseinandersetzen und den Trainingsgedanken stärker in den Vordergrund stellen. In jeder anderen Sportart optimiert man zusammen mit einem Lehrer oder Trainer sein eigenes Können. Dies sollte für uns alle als Piloten eine Selbstverständlichkeit werden. Auf diesen Gedanken zielt auch die während des Symposiums sehr positiv bewertete Idee der Flight-Parks ab, in denen Piloten im direkten Schulterschluß mit erfahrenen Trainern ihr Fliegen verbessern können, umfassende Meteoinformationen und -schulungen bekommen, Geräte ausleihen und probefliegen können.

FIRST CLASS ganzjährig AUSBILDUNGSKURSE

AUSBILDUNG UND TANDEMFLÜGE
IM BERGDORF OBERSTDORF IM ALLGÄU
GLEITSCHIRMTOUREN - WELTWEIT

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

OASE TOURS

TERMINE '98 - DAS ERLEBNIS LOCKT !

Flugtechnikkurse	April, Juli, August
Streckenflugseminar	18.-24.04.+01.-07.08.
Fly Türkey	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.

OASE
GLEITSCHIRM FLUGSCHULE PETER GEG

ausführliches Prospektmaterial und kostenloses Info-Video anfordern !

Goldbach 22, 87538 Obermaiselstein, Tel. 08326-38036, Fax 38037
ws by internet: http://www.oase-paragliding.com

UL-Schleppseil -

die wichtige Verbindung



Foto: Michael Weingärtner

Das Verbindungsseil zwischen dem geschleppten Hängegleiter und dem Schlepp-UL existiert in den verschiedensten Variationen und liefert Diskussionsstoff, seit es den UL-Schlepp gibt. Rechtlich gehört dieses 50 - 80 m lange Schleppseil zum Schleppflugzeug, in unserem Falle zum Schlepp-UL, das nach den zur Zeit gültigen Rechtsvorschriften ein gewichtskraftgesteuertes Ultraleichtflugzeug sein muß. Mit Änderung der LuftPersV sollen dann auch geeignete 3-achs-gesteuerte UL's als Schleppfluggeräte eingesetzt werden können. Zuständig für gewichtskraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge ist der Deutsche Ultraleichtflugverband e.V. (DULV). Er legt auch die baulichen Richtlinien für das Schleppseil fest.

Neue Erkenntnisse über die Zusammensetzung des UL-Schleppseils wur-

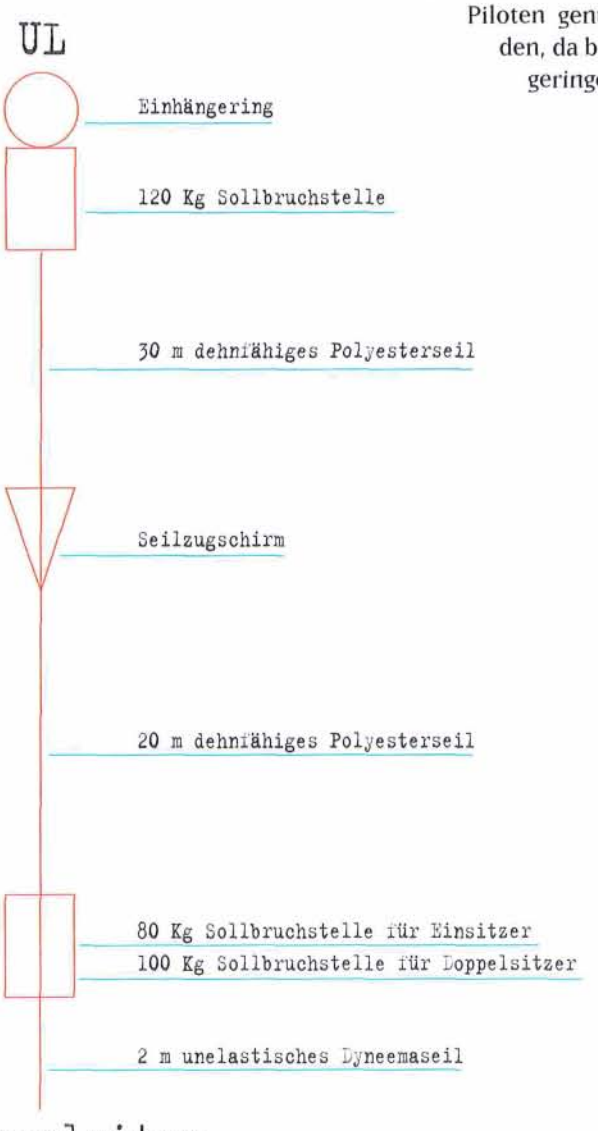
den im Rahmen eines UL-Schlepp-Doppelsitzererprobungsseminares in Ippesheim in konstruktiver Zusammenarbeit der DULV- und DHV-Experten gewonnen. So war man sich darüber einig, daß die Sollbruchstelle nicht direkt mit der Einhängeschlaufe in die Schleppklinke des Hängegleiterpiloten eingehängt werden darf, weil sich bei Seildurchhang und gleichzeitigem Aufschaukeln des Drachen das Schleppseil hinter der Trapezecke verhängen kann und damit die Sollbruchstelle wirkungslos wird.

Bisher war das Schleppseil vom Hängegleiterpiloten bis zur 80 Kg-Sollbruchstelle relativ lang und es bestand die Gefahr einer Verhängung des Seils mit überflogenen Hindernissen. Lebensgefährliche Abstürze beim Nichtabwerfen des Schleppseils in eingeklinktem Zustand waren die Folge. Um diese Unfälle künftig zu vermeiden, soll nun ein unelastisches Seil zwischen Hängegleiterpiloten und der 80 Kg-Sollbruchstelle von nur 2 m Länge verwendet werden.

In die Einhängeschlaufe des 2 m dehnungsarmen Seils sollte eine zusätzliche Einhängeschlaufe aus mindestens 6 mm starker Reepschnur eingeknüpft werden. Dadurch werden Fehlauslösungen vermieden, die durch einseitiges Verrutschen des dünnen Schleppseils (D=3,5-4,5mm) entstehen können. Als praxisübliche Seillänge hat sich das ca. 60 m lange Schleppseil auch in der Ausbildung bewährt. Längere Seile sind kaum noch in Gebrauch. Kürzere Seile bis 40 m Gesamtlänge sollten nur von erfahrenen Piloten genutzt werden, da bereits bei geringem Übersteigen durch den Hängegleiter steile Seilwinkel zum UL entstehen, die sehr schnell zu Überlastungen der Sollbruchstelle führen können. Die Dämpfungseigenschaften relativ langer, unelastischer Seile ist nicht so gut, wie die üblicherweise verwendeten, leicht dehnbaren Seile. Häufige Sollbruchstellenrisse, selbst bei nur geringen Zugkraftschwankungen, waren die unerwünschte Folge.

Bei Verwendung von ausschließlich elastischen Seilen besteht die Hauptgefahr im Zurückschnellen des gerissenen Seilendes, das bei einem Sollbruchstellenriß den Piloten durch die defekte, scharfkantige Sollbruchstelle verletzen kann.

Als optimale Konfiguration des UL-Schleppseils hat sich diese Variante erwiesen: Vom Hängegleiterpiloten aus gesehen befindet sich ein 2 m unelastisches Seil, an dem für den Einsitzer-UL-Schlepp eine 80 Kg für den Doppelsitzerschlepp eine 100 Kg Sollbruchstelle befestigt ist. Von der Sollbruchstelle bis zum Seilfallschirm (ca. 20 m) und nach dem Seilfallschirm bis zur 120 Kg Sollbruchstelle am UL (ca. 30 m) wird ein dehnfähiges Seil mit einer Mindestbruchlast von 200 Kg verwendet. Farbige Seile sind zu empfehlen. Sie lassen sich leichter wieder finden.



Folgende Sollbruchstellen sind vom DHV geprüft und für den UL-Schlepp geeignet:
Sollbruchstellen der Firmen
Ernst Koch, Telefon 07326/7575
Christoph Schuhwerk, Telefon 08283/2231,
Tost, Telefon 089/5309067
Komplette Schleppseile liefert das Ingenieurbüro Jobst Bäumer, Telefon 08171/910513

Fragen zum UL-Schlepp und alles was damit zusammenhängt beantwortet täglich zwischen 10 und 12 Uhr das DHV-Informationsbüro für Schlepp unter der Telefonnummer 06654/353 oder der Faxnummer 06654/7771.

Testflüge im Info

Das Testberichtschema für Gleitschirme und Hängegleiter

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

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

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

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

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

Bei vielen Hängegleitern wird vom Hersteller der Nachweis der Schlepperprobung erst nach der Erteilung der Musterzulassung eingereicht. Bis zur Vorlage dieses Nachweises werden die Hängegleiter nicht als schlepptauglich eingestuft. Im Zweifelsfall sind die aktuellen Daten im Internet und telefonisch beim DHV erhältlich.

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 Gleitschirme mit einfachem, weitgehend fehlerverzeihendem Flugverhalten.

1-2 Gleitschirme mit gutmütigem Flugverhalten.

2 Gleitschirme mit anspruchsvollem Flugverhalten und dynamischen Reaktionen auf Störungen und Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Performance« und regelmäßiger Flugpraxis.

2-3 Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining«, umfassender Flugerfahrung und regelmäßiger Flugpraxis.

3 Gleitschirme mit sehr anspruchsvollem Flugverhalten und heftigen Reaktionen auf Störungen und geringem Spielraum für Pilotenfehler. Für Piloten mit Könnensstand »Sicherheitstraining« und überdurchschnittlich hohem Pilotenkönnen.

E Spezielle Einweisung erforderlich.

GURTZEUGE GS

G Nur spezielle, namentlich aufgeführte Gurtzeuge sind mit diesem Schirm zugelassen.

GH Brustgurtzeuge - Alle Gurtzeuge die der Gurtzeuggruppe GH angehören, sind mit diesem Gleitschirm zugelassen (dieser Gruppe gehören fast alle modernen DHV/ÖAeC-zugelassenen Gurtzeuge an).

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

Druckfehlerkorrektur vorbehalten!

MZL GS-01-585-98



MONO M/PFEIL CHRISTIAN (CP-PRODUCTS)		
Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH	
Sitzzahl	1	
Trimmsystem	Fußbeschleuniger	
Windenschlepp	Ja	
Verhalten bei	min. Startgewicht (85 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	2	1-2
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		42 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLUNG	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	1-2	1-2
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60 cm -75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	2	1-2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2	1-2
Wegdrehen	180 - 360 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich mit Verlangsamung
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	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	1
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1	1
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Steilspirale: Bei Sinkwerten >12m/s, erhöhtes Nachdrehverhalten		

MZL GS-01-586-98



AIRWAVE XXX-M/AEROSPORT INTERNATIONAL

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	3/GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
START	**2**	**2 - 3**
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten angebremst werden	kommt verzögert über Piloten	überschiesst, muss
Abhebegeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**2**	**2 - 3**
Trimmgeschwindigkeit	38 km/h	39 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		53 km/h
Rolldämpfung	gering	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**2 - 3**	**2**
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**3**	**2 - 3**
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	gering	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**2**	**2**
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**3**	**2 - 3**
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	hoch	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**3**
Wegdrehen	-	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Beschleunigung
Höhenverlust	-	hoch
Stabilisierung	-	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	-	nicht selbständig beidseitiges Anbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**3**	**2 - 3**
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**3**	**2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2 - 3**	**2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**3**	**3**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**2 - 3**	**2**
STEILSPIRALE	**2 - 3**	**1 - 2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**2 - 3**	**2 - 3**
Einleitung	anspruchsvoll	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	Dauersackflug
LANDUNG	**2**	**2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-587-98



AIRWAVE XXX-L/AEROSPORT INTERNATIONAL

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	3 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (115 kg)
START	**2**	**2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	ungleichmässig, verzögert
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**2**	**2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	gering	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**2 - 3**	**2 - 3**
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	gering
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**2 - 3**	**2 - 3**
Sackfluggrenze	früh < 60 cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	früh < 65 cm	früh < 65 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**2 - 3**	**3**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**3**
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2 - 3**	**2 - 3**
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	nicht selbständig durch Gegenbremsen
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**3**
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Beschleunigung
Höhenverlust	-	hoch
Stabilisierung	-	anspruchsvolles Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**3**	**2 - 3**
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2 - 3**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2 - 3**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**2 - 3**	**2 - 3**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**2 - 3**	**2 - 3**
STEILSPIRALE	**2 - 3**	**2 - 3**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen >360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	**2 - 3**	**2 - 3**
Einleitung	anspruchsvoll	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**2**	**2 - 3**
Landeverhalten	durchschnittlich	anspruchsvoll
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-588-98

AIRWAVE XXX-XL/AEROSPORT INTERNATIONAL



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (105 kg)	max. Startgewicht (130 kg)
START	**2 - 3**	**2 - 3**
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	ungleichmässig, verzögert
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**2**	**2 - 3**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	39 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		53 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**2 - 3**	**2 - 3**
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
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	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**2**	**2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2 - 3**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2 - 3**	**2 - 3**
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	hoch
Stabilisierung	selbständigselbständig	
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2 - 3**
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**2 - 3**	**2 - 3**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz z. Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz z. Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2 - 3**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2 - 3**	**2 - 3**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**2 - 3**	**2 - 3**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**2**	**2**
STEILSPIRALE	**2 - 3**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen >360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	**2 - 3**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	*nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek*	selbständig
LANDUNG	**2**	**2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-589-98

IGNITION M/FIREBIRD



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 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	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1**	**1 - 2**
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**1**	**1**
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1**
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Höhenverlust	gering	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 verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**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		

Einseitiges Einklappen und Gegensteuern: Der nur durchschnittliche Steuerweg beim Gegensteuern erfordert Beachtung.

MZL GS-01-590-98

HELIX M/MADREITER HANS



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (82 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	1	1
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	*kommt sofort über Piloten*	*kommt sofort über Piloten*
Abhebegeschwindigkeit	gering	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	1 - 2	1
Trimmgeschwindigkeit	32 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	1 - 2	1 - 2
Trudeltendenz	nicht vorhanden	gering
Steuerweg	hoch	hoch
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	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	1 - 2	1 - 2
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Vorbeschleunigung	-	*durchschnittlich*
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
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 schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1 - 2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1 - 2	1 - 2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	*gering*	*durchschnittlich*
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	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
STEILSPIRALE	1 - 2	1
Einleitung	durchschnittlich	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		

MZL GS-01-591-98

VIPER L/FLY MARKET



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 - 3 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (125 kg)
START	1 - 2	1 - 2
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1 - 2	2
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	49 km/h	
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	2	2
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
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	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2	-
Vorbeschleunigung	*durchschnittlich*	-
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN	2 - 3	2 - 3
Wegdrehen	>360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	nicht selbständig durch Pumpen mit Bremse
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	2 - 3	-
Wegdrehen	>360 Grad	-
Drehgeschwindigkeit	hoch	-
Höhenverlust	durchschnittlich	-
Stabilisierung	selbständig	-
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	2 - 3	2 - 3
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	*hoch*	*hoch*
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
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
STEILSPIRALE	2	2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	1	1 - 2
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1 - 2	1 - 2
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1998 **Versicherer: Gerling Konzern Köln**

Halterhaftpflicht

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer

Hängegleiter + Gleitsegel:
45,– DM bei 500 DM Selbstbeteiligung (SB)
60,– DM ohne SB
Nur Gleitsegel:
40,– DM bei 500 DM SB
50,– DM ohne SB

Deckungssumme: 2,5 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung. Auch für Haltergemeinschaften.Bei Versicherungsfällen in Österreich,in der Schweiz und in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Deckungsbereiche: Weltweit, Europa, Deutschland.

Flug-Unfall, Tod und Invalidität

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
40,- DM

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
55,- DM

Flug-Unfall, nur Invalidität

Deckungssumme: 10 000 DM
Umfang: Verzdreißigfachung 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 24% der Versicherungssumme, maximal 36 000 DM Jahresrente.
Prämie nach Alter, kein Risikozuschlag bei nichtgewerblichem Fliegen.

Direktinformation bei Gerling Konzern, Tel. 069/7567-397, Fax 069/7567-276

Für alle Mitglieder kostenlos

Bergungskosten

Deckungssumme: 3000 DM
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. Ohne Mehrkosten für Bergung des Fluggeräts.

Schirmpackerhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Vorraussetzung.

Startleiterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Befähigungsnachweis oder Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereinshaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalterhaftpflicht

Deckungssumme: 1 Mio. DM pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme: 5000 DM bei Tod 10 000 DM bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Geländehaftpflicht

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

Startwindenhaftpflicht

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

Startwindenhaftpflicht

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

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
65,- DM

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, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

MZL GS-01-594-98

SHAPE S/AIREA



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START	**2**	**1-2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	*kommt verzögert über Piloten*	*kommt verzögert über Piloten*
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**2**	**2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	gering	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**2**	**2**
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1-2**	**2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	früh < 60 cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**2**	**1-2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1-2**
Vorbeschleunigung	-	*durchschnittlich*
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2**	**2**
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2**
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**2**	**1-2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	gering	*durchschnittlich*
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1-2**	**1-2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1-2**	**1-2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1-2**	**1-2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1-2**	**1**
STEILSPIRALE	**2**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	**2**	**2**
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	*nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek*	*nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek*
LANDUNG	**1-2**	**1-2**
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-595-98

PARATECH P42 M/AEROSPORT INTERNATIONAL



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
START	**1-2**	**1-2**
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**1-2**	**1**
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	**1-2**	**1**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
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	**1-2**	**1-2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	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 mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2**
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1-2**	**1-2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	gering
Gegendrehen	*einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss*	*einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss*
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1-2**	**1-2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1-2**	**1-2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1-2**	**1-2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1-2**	**1-2**
STEILSPIRALE	**1-2**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1**	**1-2**
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1**	**1-2**
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-596-98

PARATECH P42 L/AEROSPORT INTERNATIONAL



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (115 kg)
START	1-2	1-2
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1-2	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	1-2	1
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
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	1-2	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
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 mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	1-2	1-2
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	1-2	1-2
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	1-2	1-2
STEILSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	1	1-2
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	1-2	1-2
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-597-98

S2 30-VT/FLIGHT DESIGN



Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1-2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

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	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	1-2	1
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	1-2	1-2
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	hoch	hoch
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	1-2	1
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	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	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	-	1-2
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	1-2	1-2
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	gering	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert durch Pumpen mit Bremse	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
STEILSPIRALE	1-2	1-2
Einleitung	durchschnittlich	einfach
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		

MZL GS-01-598-98



S2 26-VT/FLIGHT DESIGN

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 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	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 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	hoch	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Wegdrehen	< 90 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	gering	gering
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**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-599-98



SINUS XL/SWING FLUGSPORTGERÄTE GMBH

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / GH
Sitzzahl	1
Trimmsystem	Fußbeschleuniger
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (95 kg)	max. Startgewicht (140 kg)
START	**1**	**1**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**1**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		49 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	**1**	**1**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1**	**1**
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**1**	**1**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
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	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**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1**	**1**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1**	**1**
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

Steilspirale: Sinkwerte>12m/s erhöhtes Nachdrehverhalten



MZL 01-333-98

ICARO LAMINAR 14 EASY/FLY & MORE

Klassifizierung	2
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	105 kg - 121 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	28 kg
Fläche	14,5 m2
Spannweite	10,2 m
Doppelsegel	ca. 80 %
Lattenzahl	17/4
Trimmvorrichtung	-
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	Keine

BODENHANDLING UND START	1-2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig
Aerodynamische Lastigkeit	neutral
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich

GERADEAUSFLUG	2
V min (km/h)	29
V max (km/h)	>80
Bügeldruck bei 60 km/h	gering-durchschnittlich
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich-hoch
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich

KURVENHANDLING	2
Kraftaufwand für Einleiten	durchschnittlich
Kraftaufwand für Ausleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich
Schräglage bei V min.sink	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS	1-2
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos
Provoziertes Trudeln	nicht möglich

LANDUNG	1-2
Ausschwebestrecke	durchschnittlich
Moment des Stallens	einfach zu finden
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine



MZL 01-334-98

MOYES CSX 5/AIR BASE

Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	111 kg - 132 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	36 kg
Fläche	14,2 m2
Spannweite	10,26 m
Doppelsegel	ca. 85 %
Lattenzahl	23/8
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite

BODENHANDLING UND START	VG 0%	2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG	VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)	32	33	
V max (km/h)	>80	>80	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich	durchschnittlich	
Richtungsstabilität (Gieren)	leichte Giertendenz	leichte Giertendenz	

KURVENHANDLING		2-3
Kraftaufwand für Einleiten	durchschnittlich	durchschnittlich-hoch
Kraftaufwand für Ausleiten	durchschnittlich	durchschnittlich-hoch
Rollzeit für Einleiten	durchschnittlich	durchschnittlich-lang
Rollzeit für Ausleiten	durchschnittlich	durchschnittlich-lang
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS		2-3
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	weiches Abnicken, wenig Bügeldruckwarnung
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos	problemlos
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos	Abtauchen in Kurvenrichtung
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos	Abtauchen in Kurvenrichtung
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	max. 1 Umdrehung möglich

LANDUNG	VG 0%	2-3
Ausschwebestrecke	durchschnittlich	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine



MZL 01-335-98

ICARO LAMINAR 13 ST MYLAR/FLY & MORE

Klassifizierung	2 - 3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 125 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	33 kg
Fläche	13,2 m2
Spannweite	10,02 m
Doppelsegel	ca. 88 %
Lattenzahl	21/6
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite

BODENHANDLING UND START	VG 0%	2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG	VG 0%	VG 100%	2-3
V min (km/h)	33	33	
V max (km/h)	>80	>80	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich	gering-durchschnittlich	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	

KURVENHANDLING			2
Kraftaufwand für Einleiten	gering	durchschnittlich	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering	durchschnittlich	
Rollzeit für Einleiten	kurz	durchschnittlich	
Rollzeit für Ausleiten	kurz	durchschnittlich	
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend	

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS			2-3
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	problemlos	
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos	nickt deutlich ab	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos	Kurvensackflug	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos	Abtauchen in Kurvenrichtung	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	nicht möglich	

LANDUNG		2-3
Ausschwebestrecke	durchschnittlich-lang	
Moment des Stallens	mittelschwer zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine



MZL 01-336-98

LA MOUETTE TOPLESS 12,8/GERLICH CHR.

Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	90 kg - 123 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	32 kg
Fläche	12,8 m2
Spannweite	10,12 m
Doppelsegel	ca. 85 %
Lattenzahl	21/6
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite

BODENHANDLING UND START	VG 0%	2
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG	VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)	34	33	
V max (km/h)	>80	>80	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich	gering-durchschnittlich	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	kein Gieren	

KURVENHANDLING			2-3
Kraftaufwand für Einleiten	gering-durchschnittlich	hoch	
Kraftaufwand für Ausleiten	gering-durchschnittlich	hoch	
Rollzeit für Einleiten	kurz-durchschnittlich	lang	
Rollzeit für Ausleiten	kurz-durchschnittlich	lang	
Schräglage bei V min.sink	neutral	leicht zunehmend	

VERHALTEN BEIM STRÖMUNGSABRISS			3
Geradeausflug - Bügel langsam vor	problemlos	anspruchsvoll	
Geradeausflug - Bügel schnell vor	problemlos	anspruchsvoll	
Kurvenflug - Bügel langsam vor	problemlos	Trudeln in Kurvenrichtung	
Kurvenflug - Bügel schnell vor	problemlos	Trudeln in Kurvenrichtung	
Provoziertes Trudeln	nicht möglich	beliebig lange möglich	

LANDUNG	VG 0%	3
Ausschwebestrecke	durchschnittlich-lang	
Moment des Stallens	schwierig zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

181 /98

Lufttüchtigkeitsanweisung

Gleitsegel Paratech P5 27 und Paratech P60 27/P60 30

Beim turnusmäßigen Nachprüfen der Geräte Paratech P5 27 und Paratech P60 27 / P60 30 wurde eine Verkürzung der Bremsleinen aus Paracord durch alterungsbedingtes Schrumpfen festgestellt.
In Übereinstimmung mit dem Hersteller Aerosport International GmbH hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

> Alle Gleitsegel der Muster Paratech P5 27 und Paratech P60 27 / P60 30, die mit einer unummantelten Bremsleine aus Paracord ausgerüstet sind, müssen nachgeprüft werden.

Die Lufttüchtigkeitsanweisung tritt mit der Veröffentlichung in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH) in Kraft. Die Sicherheitsmaßnahme muß vor dem nächsten Flugbetrieb durchgeführt werden. Die Nachprüfung wird von der Firma Aerosport International GmbH durchgeführt. Bei Rückfragen ist die Firma Aerosport International GmbH, Grafenstr. 26, 83094 Brannenburg, Tel. 08034-1034, Fax 08034-3384, einzuschalten.

Gmund, den 3. 8. 1998
Martin Jursa
Referatsleiter
DHV/OeAeC Technikreferat

182/98

Neue Musterzulassungen

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL 01-333-98	Laminar 14 Easy	fly & more Handels-GmbH 105 kg - 121 kg	2
MZL 01-334-98	CSX 5	air base 111 kg - 132 kg	3
MZL 01-335-98	Laminar 13 ST Mylar	fly & more Handels-GmbH 100 kg - 125 kg	2-3
MZL 01-336-98	Topless 12,8	Gerlich Christian 90 kg - 123 kg	3

Gleitsegel

Nummer	Muster zulässiges Gurtzeug	Zulassungsinhaber Deutschland zulässiges Startgewicht min.-max.	Klasse
MZL GS-01-585-98	Mono M Gurtzeuggruppe GH	Pfeil Christian 85 kg -105 kg	2 GH
MZL GS-01-586-98	Airwave XXX-M Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH 80 kg - 100 kg	3 GH
MZL GS-01-587-98	Airwave XXX-L Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH 95 kg - 115 kg	3 GH
MZL GS-01-588-98	Airwave XXX-XL Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH 105 kg - 130 kg	2-3 GH
MZL GS-01-589-98	Ignition M Gurtzeuggruppe GH	Firebird Sky Sport AG 65 kg - 85 kg	1-2 GH
MZL GS-01-590-98	Helix M alle Gleitsegelgurtzeuge	Madreiter Hans 82 kg - 105 kg	1-2
MZL GS-01-591-98	Viper L Gurtzeuggruppe GH	Fly Market GmbH & Co KG 95 kg - 125 kg	2-3 GH
MZL GS-01-592-98	Sun M alle Gleitsegelgurtzeuge	freeX Air Sports GmbH 70 kg - 105 kg	1
MZL GS-01-593-98	Sun L alle Gleitsegelgurtzeuge	freeX Air Sports GmbH 90 kg - 115 kg	1
MZL GS-01-594-98	Shape S Gurtzeuggruppe GH	airea 65 kg - 95 kg	2 GH
MZL GS-01-595-98	Paratech P42 M Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH 80 kg - 100 kg	2 GH
MZL GS-01-596-98	Paratech P42 L Gurtzeuggruppe GH	Aerosport International GmbH 95 kg - 115 kg	2 GH
MZL GS-01-597-98	S2 30-VT Gurtzeuggruppe GH	Flight Design 100 kg - 130 kg	1-2 GH
MZL GS-01-598-98	S2-26 VT Gurtzeuggruppe GH	Flight Design 80 kg - 105 kg	1-2 GH
MZL GS-01-599-98	Sinus XL Gurtzeuggruppe GH	Swing Flugsportgeräte GmbH 95 kg - 140 kg	1-2 GH

Gleitsegelrettungsgeräte

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast empf.	max.
MZL GS-02-079-98	B-SAFE 120	Pro-Design Graf, Hofbauer Ges.m.b.H.	100 kg	100 kg

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL GS-03-193-98	X-Side	airea	100 kg
MZL GS-03-194-98	Diwan-Duo	airea	120 kg

183/98

Modifizierte Geräte

Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Änderung
MZL GS-01-592-98	Sun M	freeX Air Sports GmbH	neues Kappenmaterial Leinenkonfiguration Namensänderung
MZL GS-01-593-98	Sun L	freeX Air Sports GmbH	neues Kappenmaterial Leinenkonfiguration Namensänderung

184/98

Neue Herstellerbetriebe

Hersteller	Produkt
Fischer Ursula-Sybille Starnberger Str. 16, 82335 Berg/Höhenrain Telefon 08171/910515, Fax 08171/910514	Hängegleiter Gurtzeuge

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

sicherheits•journal

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

Das DHV-Unfalltelefon

Unfallverhütung setzt Unfallerforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert 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

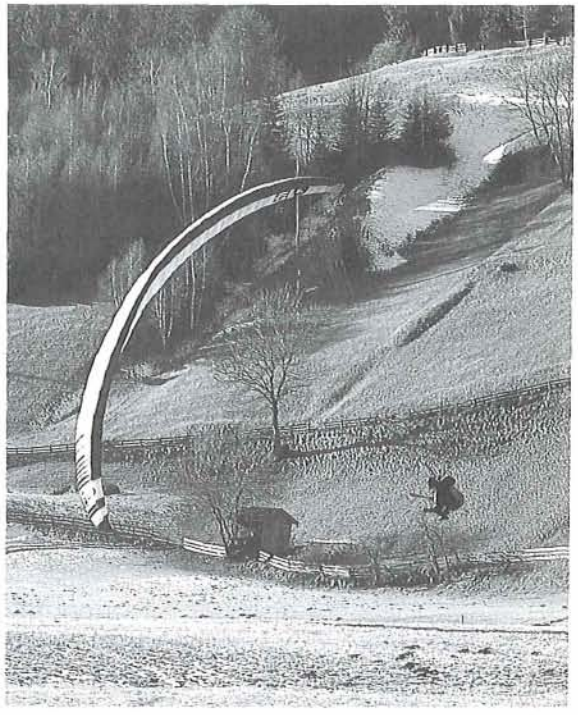
Nebelhorn/Deutschland Auf einem Streckenflug verunglückte der erfahrene Gleitsegelpilot Reinhold Bader tödlich. Der Unglückspilot war am 20.06.1998 um 11.00 Uhr vom Nebelhorn mit einem Prototypengleitsegel gestartet. Nach ca. 6 Stunden setzte er in Garmisch-Partenkirchen zur Landung an. In der Nähe des Landeplatzes klappte das Gleitsegel in ca. 20 m Höhe zur Hälfte ein. Mit einer Rotationsbewegung schlug der Pilot auf einer Wiese auf und erlitt dabei tödliche Verletzungen.

Salzburg/Österreich Bei einem Tandemflug im österreichischen Bundesland Salzburg mit einem Gleitschirm stürzte ein 18jähriger deutscher Passagier tödlich ab. Vermutlich hatte die Pilotin die Beingurte des Mitfliegers nicht geschlossen. Der Passagier konnte sich noch einige Zeit festhalten. Aus 100 m Höhe stürzte er im freien Fall zu Boden und war sofort tot.

Neustadt/Aisch/Deutschland Nach einem Windenstart mit einer Ausklinkhöhe von 150 m über Grund erlitt ein Pilot in der Nähe von Neustadt/Aisch am 26.07.1998 tödliche Verletzungen. Beim Rückflug zum Startpunkt klappte der Gleitschirm der Klasse 1-2 in ca. 80 m ein. Ohne wieder einen stabilen Flugzustand zu erreichen, stürzte der Pilot in ein Maisfeld und erlitt dabei schwere Verletzungen. Er verstarb an den Verletzungsfolgen im Krankenhaus.

Körperliche Belastungen in der Steilspirale

In der letzten Zeit wurden mehrere Fälle bekannt, in denen auch sehr erfahrene, regelmäßig viel fliegende und sportlich trainierte Piloten Anzeichen eines Blackouts während der Steilspirale mit dem Gleitschirm bekamen. Durch die hohen Fliehkräfte kann gerade körperlich weniger trainierten Fliegern schwarz vor Augen werden, so daß ein Ausleiten der Rotation bzw. kontrolliertes Steuern des Schirms sehr schwer bis unmöglich wird. Im Extremfall droht der Verlust des Bewußtseins. Diese Gefahr erhöht sich mit zunehmender Sinkrate.
In diesem Zusammenhang sei auch noch einmal darauf hingewiesen, daß es sich bei der Steilspirale nicht um eine alltägliche Flugfigur, sondern um ein Schnellabstiegsmanöver für den Notfall (z.B. Gefahr des Einsaugens in eine Wolke) handelt. Das erste Erfliegen einer Spirale sollte auf alle Fälle unter fachkundiger (funkgestützter) Anleitung eines Fluglehrers im Rahmen eines Performance- oder Sicherheitstrainings erfolgen. Grundsätzlich gilt aber an erster Stelle, daß man von vorneherein keine Flugsituationen provozieren sollte, die ein solch massiven Schnellabstieg notwendig machen.



Durch die hohen Belastungen in der Steilspirale kann Orientierungsverlust bis hin zum Blackout auftreten

Foto: Alexander Eicher

Schraubschäkel verwenden

Durch das Einhängen von Leinen in Fangkarabiner kommen immer wieder Gleitschirmpiloten in kaum mehr kontrollierbare Flugzustände. Nach Einklappern und vor allem beim Eintwisten danach verhängen sich Leinen vor allem in den Karabinern der Beschleunigerverbindung. Durch die Benutzung von kleinen Schraubschäkeln ist hier leicht Abhilfe zu schaffen. Das Einhängen dauert zwar ein bißchen länger, der Sicherheitsgewinn ist jedoch beträchtlich.

Die Umweltseite soll Piloten und Geländehalter über Natur und Sport informieren. Insbesondere ist sie Forum für Lösungsmöglichkeiten bei Konflikten mit dem Naturschutz.
Gerade die letzten Jahre haben gezeigt, daß Flugsport und Natur keine Gegensätze darstellen. Man hat erkannt, daß das Aussperren von Menschen aus dem Naturraum dem Naturschutz eher entgegensteht. Eindrucksvoll wurde dies auch auf dem Symposium des Kuratoriums Sport und Natur im Juli diesen Jahres in Bonn dargestellt. Naturschutz kann nur dann praktiziert werden, wenn eine Beziehung zur Natur aufgebaut werden kann. Ohne positive Naturerfahrung ist diese Beziehung gestört und kann das Gegenteil bewirken. Die Perspektive aus der Luft ist ein eindruckvolles Erlebnis.
Ein konstruktives Miteinander hilft uns allen, den Flugbetrieb naturschonend auszuüben. Beiträge hierzu sind willkommen.

Flugbetriebsregeln im Oberallgäu

Zur Lösung von Konflikten zwischen Naturschutz, Jagdwirtschaft und den Piloten im Oberallgäu ist bereits seit 1995 ein »Runder Tisch« eingerichtet worden. Grund waren insbesondere Beanstandungen der Jäger, die eine Beeinträchtigung der Lebensgewohnheiten des Wildes befürchtete. In der Folge fanden Gespräche mit ausgewählten Vertretern von Landratsamt, Piloten, Jägern und DHV statt.
Brennpunkt der Diskussion war vor allem das seit 1987 auch mit Gleitsegeln beflogene Nebelhorn und seiner Umgebung. Dieses Fluggebiet liegt im Naturschutzgebiet »Allgäuer Hochalpen« und weist in den hohen Lagen kaum deckungsreiche Vegetation auf. So können Streckenflüge zu Interaktionen zwischen Wildtieren und Drachen-/Gleitschirmpiloten führen, weshalb durch den örtlichen Verein und Geländehalter spezifische Flugregeln in Zusammenarbeit mit den Jägern erstellt worden sind. Da das Nebelhorngebiet in der Studie »Ikarus und die Wildtiere« intensiv untersucht worden ist, konnten Ergebnisse direkt umgesetzt werden. So führt der Flugbetrieb innerhalb des Gleitwinkels auf der Hauptflugroute bei Gemsen und Rotwild zu Gewöhnung mit kaum sichtbaren Verhaltensänderungen. In 95 % der Beobachtungen verblieben Gemsen bei einem Überflug und setzten Ruhen oder Äsen fort.
Zur weiteren Erhaltung des Flugebietes Nebelhorn ist es erforderlich, daß die geländespezifischen Regeln von allen Piloten eingehalten werden. Der Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V. gibt für Gastflieger und Einheimische gerne Auskunft.
Zudem bestehen Regelungen des Flugebetriebes an weiteren Geländen im Oberallgäu. Insbesondere am »Mittag«, »Hochgrat«, »Weiherkopf«, »Hirschberg« und am »Iseler«. Informationen sind jeweils an den Talstationen oder an Informationstafeln zu entnehmen.

Björn Klaassen



Fluggebiet der ersten Stunde - Nebelhorn

Erfolgreiche Kooperation

Das Fazit der Internationalen Gleitschirmmeisterschaften von Bayern und Baden-Württemberg im Nationalpark Berchtesgaden stellt für alle Beteiligten einen Erfolg dar. Es mag ein Beispiel dafür sein, wie die Kooperation zwischen »Nützern« und »Naturschützern« in der Zukunft aussehen kann, ohne daß eine der beteiligten Gruppen Abstriche in der Ausübung ihrer Arbeit zu machen hat: Die Flugsportler hatten ihren Spaß am Fliegen in der Thermik rund um den Königssee, die Naturschützer konnten beruhigt das Spektakel verfolgen und die störungsempfindlichen Tierarten wie Steinadler und Wanderfalke hatten weitgehend ihre Ruhe. An dieser Stelle sei allen Beteiligten nochmals recht herzlich für die konstruktive Zusammenarbeit gedankt.

Dr. D`Oleire Oltmanns
Nationalparkverwaltung Berchtesgaden

Symposium

Durch Natursport zum Naturschutz

Dem gefährlichen Trend der »Naturentfremdung« und dem natürlichen Gegenmittel »Naturerfahrung« war das diesjährige Symposium des Kuratoriums Sport und Natur in Bonn gewidmet. Nach der Einführung durch den Kuratoriumsvorsitzenden Dr. Heiner Geißler ging es in den Fachreferaten und Diskussionen zur Sache: Beängstigend das Ausmaß der Naturentfremdung durch Verstädterung, Technisierung der Freizeit, aber auch fehlgerichtete Umwelterziehung.



Im Schlußreferat stellte Peter Janssen, DHV-Justitiar und Vorstandsmitglied im Kuratorium, die »Bonner Erklärung« des Kuratoriums vor. Sie stieß auf weitgehende Zustimmung bei den teilnehmenden Vertretern der Umweltministerien und Naturschutzbehörden, der Naturschutz- und der Sportverbände, bei den Landschaftsplanern und den letztlich entscheidenden Politikern.

Bonner Erklärung des Kuratoriums Sport und Natur

»Durch Natursport zum Naturschutz«

1. Trend zur Naturentfremdung

Besonders unter Kindern und Jugendlichen ist ein zunehmender Trend zur Naturentfremdung zu beobachten. Dies kann kurzfristig die Landschaft und Natur entlasten. Langfristig wird sich die Naturentfremdung durch Gleichgültigkeit und mangelndes Gespür jedoch gegen die Natur und gegen den Naturschutz auswirken.

2. Naturerfahrung für Natur und Menschen

Naturerfahrung ist das »natürliche« Mittel gegen Naturentfremdung. Wer die Natur unmittelbar erlebt, lernt sie schätzen und schützen und wird sich gegen Eingriffe in Natur und Landschaft und generell gegen Umweltbelastungen engagieren. Für den einzelnen Menschen ist das Erleben der Natur eine wertvolle Quelle für Gesundheit und Wohlbefinden.

3. Prägung im Kindesalter

Natur ist besonders wichtig für die soziale und psychische Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Prägende Kindheitserlaubnisse in der Natur sind die Basis für eine spätere natur- und umweltfreundliche Grundeinstellung und stehen auch im Erwachsenenalter als Erfahrungsschatz zur Verfügung. Spezielle Naturerfahrungsräume können besonders im städtischen und im stadtnahen Bereich Naturdefizite der Kinder und Jugendlichen verringern.

4. Naturerfahrung durch Sport

Eine alle Alters- und Gesellschaftsgruppen ansprechende Form der Naturerfahrung ist der Sport in der freien Natur. Er bietet Bewegung, Abenteuer und Gemeinschaft und kann dadurch die Natur auch denen nahebringen, die sonst nicht interessiert wären, besonders den Kindern und Jugendlichen.

5. Zentrale Rolle der Natursportverbände

Die dem Kuratorium Sport und Natur angehörenden Natursportverbände fördern und entwickeln über die bloße Sportausübung hinaus naturschonende Ausübungsformen. Sie setzen sich dafür ein, daß attraktive, natürliche Gebiete und Routen - auch wohnortnah - zur Verfügung stehen. Mit Hilfe naturschutzfachlich ausgebildeter Fachkräfte und über Verbandspublikationen vermitteln sie den Mitgliedern die für ihren Sport wichtigen Informationen und Verhaltensweisen.

6. Partnerschaft

Die Natursportverbände sehen die Naturschutzverbände und die öffentlichen Institutionen als Partner in dem Bemühen, der schädlichen Naturentfremdung die positive Naturerfahrung durch Sport entgegenzustellen und dadurch den Naturschutzgedanken in der Bevölkerung tiefer und breiter zu verankern.

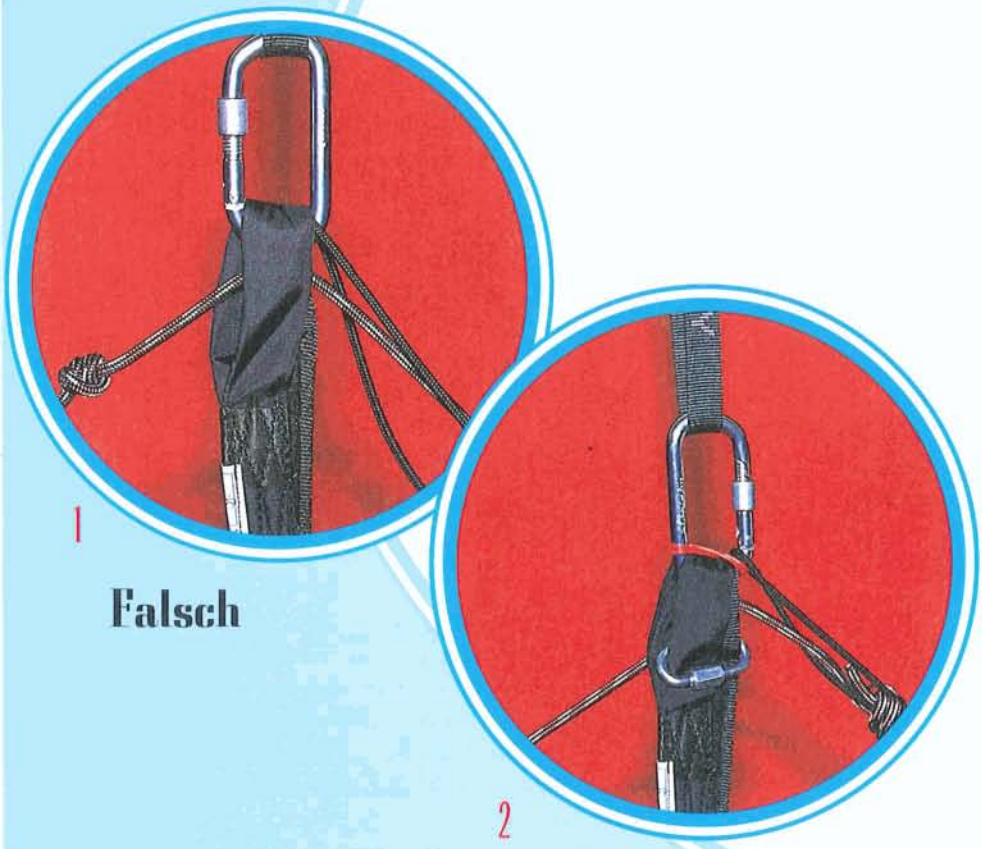
Vegetationsschutz an Startplätzen

Der DHV startet den 2.Teil des Projektes »Vegetationsschutz an Startplätzen«. Alle Geländehalter und Vereine die bereits Erfahrungen mit Startplatzsanierungen, Vegetationsschutz und Einbringung von Matten haben, werden gebeten, dem DHV die Ergebnisse mitzuteilen., Die Resultate kommen dann allen Piloten zugute.

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

»Packende« Geschichten

Aufklärungsreihe aus dem gruseligen Leben eines Drachen-Rettungsschirmpackers.



1

Falsch

2

Richtig

Flugrichtung

In der Hochsaison werden uns wöchentlich ca. 50 Rettungssysteme zur Überprüfung oder zum Packen zugesandt. Im Schnitt sind ca. 10 % der zugesandten Systeme falsch gepackt, schadhaft durch mechanische Verletzungen, falsch mit dem Gurtzeug verbunden oder einfach vergammelt und verklebt, da sie jahrelang überhaupt nicht ausgepackt wurden.

Für viele ist der Rettungsschirm nur ein lästiges Bündel, für andere ein Lebensretter. Manche sehen es nicht so eng, wie, wie oft und von wem das Rettungsgerät gewartet wird, für andere widerum gibt es keine Alternative zu Fachpackern. Für alle Piloten gilt jedoch die Regel, daß das Rettungsgerät nur dann musterzulassungsgerecht funktionieren wird, wenn es ordnungsgemäß gewartet wird. Das heißt, daß die meisten Rettungsgeräte alle 4 Monate gelüftet und den Herstellervorschriften entsprechend gepackt werden müssen.

Ein lückenloses Wissen des Packers über das jeweilige Rettungsgerät und seine Eigenheiten ist absolut von Nöten, um es innerhalb von den geforderten 60 Metern tragend öffnen zu können, und daß es bei einem eventuellen Freifall (Ableiner, Kielbruch) von 150 km/h Fallgeschwindigkeit nicht zerreißt.

Mit Hilfe der folgenden 3 »Horrorgeschichten« werden vorerst 3 Tips zum Thema Rettungsgerät für Drachenpiloten gegeben:

Gurtzeugverbindung

Der Haupttragegurt des Rettungsgerätes muß immer auf der hinteren Seite des Karabiners eingehängt werden (Bild 2). Die Verschlußseite des Karabiners an HG-Gurtzeugen muß immer in Flugrichtung nach vorne zeigen (Bild 2).



3

Falsch



4

Richtig

Wird der Karabiner so montiert, daß der Verschluß und somit das schwächste Glied des Karabiners nach hinten zeigt (Bild 1) besteht bei einer Rettungsschirmauslösung die Gefahr eines Karabinerbruchs.

DHV-Vorschrift ist die Verwendung einer zusätzlichen Schirm-Gurtverbindung (Bild 2). Im Falle eines Karabinerbruchs ist der Rettungsschirm immer noch mit dem Gurtzeug verbunden. Wenn, wie in Bild 1 gezeigt, kein Schirm-Gurt-Verbindungsglied verwendet, aber die hintere Beinaufhängung durch den Rettungsgerät-Haupttragegurt geführt wird, fällt der Pilot bei einem Karabinerbruch mit dem Kopf voraus Richtung Boden. Es ist keine Seltenheit, daß wir solche »Leinensortierungen« entwirren müssen.

Fangleinen

Die Fangleinen müssen stets gemäß den Herstellerangaben geordnet und gebündelt werden. Ein solches Durcheinander wie in Bild 3 bringt zwangsläufig eine Öffnungsverzögerung sowie die große Gefahr eines Leinenüberwurfes mit sich. Mit einer 50%igen Wahrscheinlichkeit wäre dieser Schirm nicht tragend aufgegangen. Die in Bild 4 gezeigte Leinensortierung ist ein Beispiel, wie es bei manchen Systemen richtig gehandhabt wird.

Auslösegriff

In Bild 5 sehen wir, daß der Auslösegriff an einer Schlaufe des Innencontainers befestigt wurde, die lediglich zur Fixierung eines Packgummis dient. Diese Schlaufe hat eine maximale Zugfestigkeit von 10 kg!!! Die Einschlaufung oder Vernähung des Auslösegriffes muß fachmännisch ausgeführt werden. D.h., daß eine Verbindung von einer Mindestfestigkeit von 80 kg hergestellt werden muß. Bei einer Systemaktivierung einwirkende Auslösekräfte von 60 kg auf den Innencontainer und Auslösegriff sind keine Seltenheit !

Zur Erinnerung: Alle Neukombinationen zwischen Rettungsgerät und Gurtzeug müssen ab dem 1.1.98 von autorisierten Fachleuten überprüft und bestätigt werden!! Siehe DHV-Info Nr.93/Dezember 97, NfGH S. 160/97

Christoph Haub



Falsch 5



6

Richtig

Seit mehr als einem Jahr wird im DHV die Aufschlagdämpfung von Protektoren für Gleitschirmgurtzeuge getestet. In dieser Zeit hat die Entwicklung einen gewaltigen Sprung nach vorne gemacht. Bernd Schmidtler, der die Protektorversuche leitet, erörtert die Vor- und Nachteile der verschiedenen Bauarten und mögliche Zukunftsperspektiven.



Wohin geht die Protektorentwicklung?

Die Grenzwerte, die in Zusammenarbeit mit den Herstellern fixiert wurden, erlauben bei einer Fallhöhe von 1,5 m eine Beschleunigung von maximal 20 g. Für die Praxis bedeutet dies, daß bis zu einer Fallgeschwindigkeit von etwa 5,5 m/sec keine Wirbelsäulenschäden zu erwarten sind.

Nun haben die ersten Protektoren die geforderten Werte erreicht. Die Ergebnisse der bisherigen Versuche sowie die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Hartschalenprotektoren

Hartschalenprotektoren mit mehr oder weniger dünnen Schaumstoffauflagen schützen gegen das Abknicken der Wirbelsäule nach hinten. Sie sind deshalb im Motorradsport zweckmäßig, dort ist das Auftreffen mit dem Rücken auf die Leitplanke eine hauptsächliche Unfallursache.

Beim Gleitschirmfliegen ist die häufigste Unfallursache das Aufschlagen auf dem Gesäß mit hohen Kräften in Längsrichtung der Wirbelsäule. Dies führt zu Kompressionsbrüchen. Eine Hartschale am Rücken und unter dem Gesäß nützt bei einem solchen Sturz gar nichts. Hartschalen ohne zusätzliche



Foto: Bernd Schmidtler

Ein Staudruckairbag kurz vor der Auslösung des Versuches

Foto: Christine Pfeiler

Dämpfungsbauteile sind deshalb beim Gleitschirmfliegen ungeeignet.

Schaumstoffairbag

Die Dämpfung von Schaumstoffkissen aus Weichschaum ist minimal. Die Hersteller von Protektoren haben dies rasch erkannt und mit einer weitgehend luftdichten Hülle die Wirkung drastisch erhöht. Die Aufschlagenergie wird nicht durch den Schaumstoff absorbiert, sondern durch die Kompression der im Kissen eingeschlossenen Luft. Der Schaumstoff dient nur dazu, das Kissen in der gewünschten Form zu halten. Die Idee, ein Kissen durch Schaumstoff »aufzupumpen«, ist patentrechtlich geschützt. Der Inhaber der Rechte vergibt Lizenzen an verschiedene Hersteller.

Die Kissen sind gewöhnlich so gearbeitet, daß sie sowohl unter dem Gesäß als auch hinter dem Rücken liegen. Beim Aufprall auf dem Gesäß kann die Luft, die den Aufschlag abdämpfen soll, in den Rückenteil des Kissens ausweichen. Ab einer bestimmten Fallhöhe ist (im wörtlichsten Sinn) aus dem System »die Luft raus«, der Pilot knallt mit dem Beckenknochen auf. Auch hier haben sich die Hersteller etwas einfallen lassen. Durch Unterteilung des Kissens in mehrere Kammern wird das Auswei-

chen der Luft in den Rückenteil verhindert. Die Schutzwirkung eines Schaumstoffairbag kann durch ein solches Mehrkammersystem wesentlich verbessert werden. Ab einer bestimmten Fallhöhe wird das Luftpolster im Gesäßteil des Mehrkammersystems aber so stark verdichtet, daß die in die Wirbelsäule eingeleiteten Kräfte wieder zu Verletzungen führen können. Um einen solchen Überdruck zu vermeiden, werden zwischen den Kammern Löcher eingebaut, durch die in genau definierter Weise die Luft entweicht. Die Abstimmung von Kammergröße und Entlüftungslöchern stellt hohe Anforderungen an die Entwicklung. Hier ist sicher noch eine weitere Optimierung möglich.



Bei nicht frei kombinierbaren Protektoren wird das Gurtzeug im Versuch mitgeprüft.



Ein frei kombinierbarer Hartmaterialprotektor wird für den Versuch vorbereitet.

Fotos: Bernd Schmidtler

Obwohl der Schaumstoffairbag als erstes System eine gute Aufschlagdämpfung erreichte, hat bisher (Stand Ende August '98) kein solcher Protektor die DHV-Forderung - 20 g bei 1,5 m Fallhöhe - erfüllt. Trotzdem bietet der Schaumstoffairbag Vorteile: Er läßt sich klein verpacken; seine Abmessungen sind so, daß er nahezu in jedes für Protektoren vorgesehene Gurtzeug paßt; die Herstellung ist einfach und kostengünstig. Langfristig werden diese Bauteile mit geringen Preisen auf den Markt kommen.

Hartschaumprotektoren

Die Aufgabe, eine möglichst hohe Aufprallenergie abzudämpfen, wird in allen Bereichen der Technik durch Hartschaum gelöst. Jeder Helm hat eine Hartschaumeinlage und alle hochwertigen Verpackungen sind aus Hartschaum. Auch der erste Protektor, der beim DHV die Forderungen erfüllt hat, ist aus hartschaumähnlichen extrudierten Kunststoff gefertigt. Hartschaum oder ähnliche Materialien bieten ausgezeichnete Dämpfungseigenschaften. Protektoren aus diesen Materialien, die die DHV-Forderungen erfüllen, bauen etwa 15 - 17 cm hoch und sind damit in den meisten Gurtzeugen verwendbar. Ein Nachteil ist die Steifigkeit des Materials. Solche Protektoren lassen sich schlechter verpacken als andere Systeme.

Alle bisher bei den Versuchen geprüften Hartmaterialprotektoren waren aus handelsüblichen Platten geschnitten. Durch bessere Formgebung ist gewiß noch eine Erhöhung der Dämpfung möglich.

Staudruckairbag

Die grundsätzliche Wirkungsweise beim Staudruckairbag ist ähnlich der beim Schaumstoffairbag. Die Luft wird jedoch nicht durch den Schaumstoff in

Bestimmungen rund um den Protektor

Technische Bestimmungen - Deutschland und Österreich

Die deutsch-österreichischen Bauvorschriften für Hängegleiter und Gleitsegel fordern, GS-Gurtzeuge "... sollen Stöße gegen die Wirbelsäule dämpfen...". Seit April diesen Jahres wird dieser Forderung seitens des DHV/OeAeC-Technikreferates dadurch entsprochen, daß nur mehr GS-Gurtzeuge musterzugelassen werden, die mit einem geprüften oder zu prüfenden Rückenschutz ausgerüstet zur Musterprüfung vorgestellt werden. Die Prüfung des Protektors besteht aus einer Dämpfungsprüfung sowie einer Detailprüfung des Rückenschutzes selbst und seiner Kompatibilität mit dem Gurtzeug.
Gurtzeuge, deren Musterzulassung vor April '98 stattfand, sind von der neuen Prüfung nicht betroffen.

Flugbetriebliche Bestimmungen in Österreich

Seit 1.1.1998 muß in Österreich bei Flügen mit Gleitschirmen ein geeigneter Rückenschutz verwendet werden. Diese Bestimmung ist eine flugbetriebliche Vorschrift und gilt daher für alle, die in Österreich fliegen. Bei Doppelsitzerflügen gilt sie für Passagier und Pilot.
Nach Auskunft des österreichischen Verkehrsministeriums sind bei älteren Gurtzeugen auch ungeprüfte Protektoren im Sinne dieser Bestimmung als "geeignet" einzustufen, da dem Endverbraucher nicht zuzumuten ist, daß er zwischen geeigneten und nicht geeigneten, ungeprüften Protektoren unterscheiden kann.

Appell an die Vernunft

Die Erfahrungsberichte aus Zwischenfällen mit modernen Protektoren sind überwiegend positiv. Die uns vorliegenden Meßdaten aus Dämpfungsprüfungen zeigen, daß sowohl mit Schaum-, Schaum-Luft-, als auch mit reinen Luft-Dämpfungssystemen ausgezeichnete Dämpfungseigenschaften erreicht werden können, daß aber verschiedene Modelle einer Bauart oftmals erhebliche Unterschiede in den Dämpfungseigenschaften aufweisen können.
Wir empfehlen daher allen Piloten, geprüfte Protektoren zu verwenden.
Vor der Verwendung von Hartschalen mit starrer Verbindung von Rücken- und Sitzteil muß wegen der Möglichkeit von Peitschenschlageffekten im Halswirbelbereich abgeraten werden.
Die Empfehlung, daß man in Bodennähe stets aufgerichtet fliegen sollte, gilt unabhängig davon, ob ein Protektor verwendet wird oder nicht.

Martin Jursa
Leiter DHV/OeAeC-Technikreferat

die Kammern gebracht, sondern das Dämpfungspolster bläst sich durch den Fahrtwind auf. Beim Aufprall verhindern Rückschlagklappen ein Entweichen der Luft. Wie beim Schaumstoffairbag kann beim Aufprall die Luft bei einem Einkammersystem in den Rückenteil entweichen, die Entwicklung geht deshalb auch hier zu mehreren Kammern mit abgestimmten Ausgleichsöffnungen.

Der Staudruckairbag läßt sich unabhängig von der Bauhöhe klein zusammenlegen. Dies ermöglicht sehr große Bauhöhen und damit die besten bisher gemessenen Dämpfungswerte. Fallhöhen von über 2 Metern lassen sich mit solchen Systemen abdämpfen.

Der große Nachteil des Systems liegt im Füllen der Kammern durch die Anströmung. Fehlt vor dem Aufschlag die Geschwindigkeit und damit der Staudruck, so ist der leere Airbag wirkungslos. Ansätze, diesen Nachteil zu vermeiden, sind in den letzten Monaten erkennbar. Die ersten Hersteller kombinieren den Staudruckairbag mit Schaumstoff- oder Hartschaumkissen. Niedrige Fallhöhen, zum Beispiel beim Startlauf, werden durch den Schaumstoff gedämpft. Bei größeren Fallhöhen kommt (hoffentlich) der Staudruckairbag zur Wirkung

Funktioniert jeder Protektor in jedem Gurtzeug?

Grundsätzlich wirkt jeder Protektor in jedem Gurtzeug, wenn er vernünftig angebracht ist. Er sollte weder beim Fliegen noch im Aufschlag verrutschen und ohne Volumenverlust in die vorgesehene Tasche passen. Ob jeder Protektor in jedem Gurtzeug die hohe Anforderung von maximal 20 g bei einer Fallhöhe von 1,5 Meter erfüllt, ist fraglich. Wir prüfen deshalb in 2 verschiedenen Anordnungen.

Verlangt der Hersteller die Prüfung mit einem bestimmten Gurtzeug, so nennen wir in der Veröffentlichung die Herstellerbezeichnung des Protektors und die Bezeichnung des Gurtzeuges. Will der Hersteller den Protektor mit einem beliebigen Gurtzeug kombinieren, so testen wir das Bauteil ohne die zusätzliche dämpfende Wirkung des Gurtzeuges. In die Veröffentlichung kommt der Hinweis »frei kombinierbar«. (Dies bedeutet nicht, daß der Protektor in jedem Gurtzeug untergebracht werden kann. Wenn der Gurt keine oder eine für den Protektor zu kleine Tasche hat, sind die Bauteile selbstredend nicht kombinierbar).

Um dem Käufer des Protektors weitere Information zu geben, wird mit dem Testergebnis zusätzlich ein kurzer Hinweis auf die Bauart veröffentlicht.

DHV-geprüfte Protektoren

Icaro 2000 / fly and more
Protektor und Gurtzeug »Airbag-Seat«, Fallhöhe 2 m, Beschleunigung 15 g (mit Staudruckfüllung), Staudruckairbag mit zusätzlicher Schaumstoffdämpfung.

FreeX
CONTROL A.I.P.S., frei kombinierbar, Fallhöhe 1,5 m, Beschleunigung 19 g, Hartschaumprotektor.



Finsterwalder GmbH, Pagodenburgstr. 8, 81247 München ☎ 089/811 65 28, Fax -/814 41 07
Zweigbetrieb Charly Produkte ☎ 08364/1286, e-mail: Finsterwalder@t-online.de



gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT
15.10.98 – Info Nr. 98
Später eingehende Kleinanzeigen werden automatisch in das nachfolgende Info aufgenommen.

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

Anzeigen bitte nur schriftlich mit dem Anzeigenauftrag!

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

Hängegleiter

1

Club 15, Bj. 90, Check 3/98, Kniehänger, DM 600,-, Tel. 07221/181177

Joker, Bj. 92, weiß/pink/rot, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, Check neu, DM 1.500,-, Tel. 07553/96797

Joker, Bj. 91, Check 3/2000, 1 Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.100,-, Tel. 02137/12225

Joker, Speedbar, DM 900,-, Lufträder, DM 30,-, Koch-Doppelklinke, DM 90,-, Kniehänger, DM 100,-, kompl. DM 1.000,-, Tel. 0711/859556

1-2

Bergfalke-Irschik, Räder, Gurtzeug, VB DM 650,-, Tel. 0711/859556

Calypso 165, Bj. 92, Check neu, Ausrüstung, VB DM 2.500,-, Tel. 08553/776

Delta Super, Bj. 88, luftber. Räder, Ersatzbügel, DM 200,-, evtl. Gurtzeug Madreiter, Schirm, Wasmer Vario, Tel. 0711/6771008

Lift, Bj. 88, Speedbar, Ersatzsteuerbügel, Räder, o. Check, VB DM 800,-, evtl. m. Komplettausrüstung, Tel. 08679/911002

Mars 170, Bj. 86, rot, Kniehänger, Parasail-Rettung aus 93, Kevlar-Integralhelm, DM 1.000,-, Tel. 040/89968922 (d), 4220975 (p)

Mars 170 L, Lufträder, DM 1.500,-, Tel. 0711/859556

Nimbus 62 - Högner, Bj. 88, Kniehänger, Fahrtmesser, Vario, Check 11/99, VB DM 1.500,-, Tel. 09505/8317

Nimbus 62/15, Apco Aviation Ltd., Check 11/99, Kniehänger, Geschwindigkeitsmesser, Vario, VB DM 1.300,-, Tel. 09505/8317

Perfex, Bj. 5/95, Gurtzeug, Rettung, Ersatzsteuerbügel, usw., DM 2.800,-, Tel. 09921/8651

Perfex, Bj. 93, weiß/gelb/blau, Speedbar, Kniehänger, Helm, Rettungsschirm, kompl. DM 1.500,-, Tel. 0521/4943765 ab 17.30 h

Supersport 143, Bj. 3/96, neon, 55-85kg, Schnellaufbau, VB DM 4.000,-, Tel. 07721/22109

Supersport 143, Bj. 6/92, Check neu, blau/magenta, DM 2.700,-, Tel. 0531/347070 o. 05332/6318

Supersport 153, Bj. 11/92, Klappbasis m. Räder, DM 2.600,-, Tel. 08062/5454

Uno piccolo, Bj. 96, Check 11/97, Speedbar, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.000,-, Tel.. 06201/13445 (p), 805008 (d)

Uno piccolo, Bj. 5/89, Check 12/99, magenta/neongelb/pink, Speedbar, Rädern, Ersatzsteuerbügeln, Kniehänger, VB DM 900,-, Tel. 0641/24326 = Fax

Vektor, Bj. 95, Trapezrohr, DM 2.900,-, Vario, Kellergurt m. Rettung, 170-190cm, Tel. 03341/250013 o. 035364/4076

Vektor, Bj. 93, gelb/weiß, Check neu, 4 Steuerbügel, Räder, DM 2.400,-, Tel. 0531/74350

Vektor, Bj. 1/95, weiß/lila/gelb, Gurtzeug, Rettung, Vario, VB DM 4.600,-, Tel. 06239/99181

Vektor, Gurtzeug, Vario, etc., Tel. 06656/6983

Vektor, Bj. 9/93, Check 3/2000, weiß/lila, DM 2.000,-, Tel. 08321/88335

2

Cloud III, neues Ersatzseitenrohr, Tel. 0711/859556

Cloud III, o. Check, DM 250,-, Tel. 06201/186984

Funfex, Bj. 91, m. Check in 10/96, kompl. Ausrüstung, Tel. 02524/8141

Funfex, Bj. 3/98, VB DM 3.500,-, Tel. 08363/94338

Funfex, weiß/schwarz/rosa, Ersatzrohre, Speedbar, Räder, kurzer / langer Packsack, Integralgurt bis 90kg, Parasail V Rettungsgerät, Integralhelm, Bräuniger Vario, u.v.a., gg. Gebot, Tel. 089/7191313 kompl. o. einzeln

Funfex, Bj. 93, DM 3.200,-, Tel. 0641/84458

Funfex, Bj. 94, VB DM 2.500,-, Tel. 089/3207287

Funfex, Bj. 91, o. Check, DM 2.000,-, Tel. 0821/431775

GT Top, Bj. 91, VB DM 1.400,-, Tel. 08321/87478

GT Top, Bj. 90, Check neu, Gurtzeug Pinguin, Rettungsgerät Charly, Vario Bräuniger, VB DM 2.500,-, Tel. 0711/748522

GTR 210 D, Bj. 89, VB, Tel. 07152/996806

Impuls, Bj. 86, o. Check, 2 Stück, kompl. DM 1.000,-, Tel. 02591/21951

Impuls, Bj. 94, gelb/rot, Räder, VB DM 2.400,-, Tel. 07121/504210 abends

Impuls, Bj. 89, Zubehör, Gurtzeug PSR Speedy, Rettung, VB DM 1.300,-, Tel. 07181/43754

Impuls, Bj. 94, Check 99, VB DM 1.900,-, Tel. 06302/7841

Impuls 14, Bj. 92, Check neu, blau/pink/gelb, VB DM 1.400,-, Tel. 0721/881057 o. 358181

Impuls 14, Bj. 93, pink/lila, inkl. Räder, DM 1.900,-, Kellergurtzeug DM 60,-, Metamorphosi-Rettung, DM 150,-, Integralhelm, DM 70,-, Flip AV-Höhenmesser-Variometer, DM 50,-, Geschwindigkeitsmesser, DM 30,-, kompl. DM 2.100,-, Tel. 089/937073

Impuls 14, Bj. 89, Check 3/99, pink/lila, Lufträder, Ersatzsteuerbügel, VB DM 1.200,-, Tel. 089/422471, Fax: 4271329

Impuls 14, Bj. 89, pink/blau, DM 1.800,-, Tel. 0711/6787604

Impuls 14, Bj. 93, pink/lila, Räder, VB DM 2.400,-, Tel. 089/937073

Impuls 14, Bj. 86, o. Check, pink/blau, VB DM 1.000,-, Tel. 02161/672505

Impuls IC, Bj. 92, pink/lila/weiß, Check 5/99, VB DM 1.900,-, Tel. 0031-77-3522070

Impuls IC, Bj. 94, VB DM 3.500,-, Tel. 08063/1693

Impuls IC, Bj. 90, Check 12/98, Ersatzbügel, DM 1.500,-, Tel. 02252/2823

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 7/91, blau/weiß, Speedbar, Räder, Ersatztrapezrohre, Charly Rettungsschirm, Vario Alibi 1 Plus, Helm, Gurt Dimenevolo, DM 2.500,-, Tel. 02166/187870

Jet Atlas 14/16/18, o. Check, Unterspannung, DM 275,-, Tel. 09141/71918

Jet Atlas 14/16/18, Kniehänger, Mittelleinen, Rettung, o. Check, kompl. DM 850,-, Tel. 06201/182715

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 85, Check 7/99, DM 700,-, Tel. 0711/6874618

K 2 144, Bj. 91, Check, schöne Farben, VB DM 1.100,-, Tel. 06203/180268 o. 0172/6214212

Laser 12,8, Bj. 93, lila/neonpink, Trapez- + Kielrohr weiß, 2 Original Trapezseitenrohre, DM 1.000,-, Tel. 0561/4805120

Laser 12,8, Bj. 94, weiß/blau, Gurtzeug Pinguin, Rettung, Bräuniger Vario SP, Speed Sensor, DM 2.450,-, auch einzeln, Tel. 0511/738583 abends

Lightfex, Bj. 92, weiß/lila/gelb, Integralgurt, Rettungsgerät, Schleppklinke, Vario, kompl. VB DM 2.000,-, Tel. 06071/72841

Magic Six 154, o. Check, Ersatzsteuerbügel, DM 950,-, Tel. 06201/186984

Milan, Bj. 92, Check 9/97, DM 1.200,-, Tel. 05202/2589 ab 20.00 h

Milan, Bj. 93, Ersatztrapez, VB DM 3.000,-, Tel. 05401/46918

Milan, Bj. 6/92, rot/weiß/lila, Ersatzsteuerbügel, Räder, DM 1.500,-, Tel. 08824/944178

Quattro, Bj. 85, Gurtzeug, VB DM 500,-, Tel. 06192/31362

Reflex CS, Bj. 7/96, 3 Ersatzsteuerbügel, Gurtzeug Race II, 170cm + Schirm, VB, Tel. 02653/4144

Santana, Bj. 11/95, Gurtzeug, Rettungsschirm, Kombiinstrument, VB, Tel. 0211/444242

Speedfex, Bj. 93, Gurt Charly Highlight, Reserve, Vario, kompl. DM 6.000,-, Tel. 08031/44114

Speedfex, Bj. 95, Charly Highlight, 183cm, Vario, Helm, DM 6.000,-, auch einzeln, Tel. 08031/44114

Sport 167, Bj. 90, Fr. 900,-, Tel. 41(0)61-4014932

Sport 167, Bj. 89, 2 Trapezersatzrohre, weiß/blau, DM 1.250,-, Tel. 08651/8013

Sport 167, Bj. 90, Fr. 900,-, Tel. +41(0)61-4014932

Sport 167, Bj. 90/91, weiß/magenta, Räder, 2 Ersatzbügel, Liegegurt, Prieler Racer Competition, pink, Rettungsschirm Parasail VI, kompl. DM 1.900,-, Tel. 07153/49242

Sport 167, Bj. 90, Keller Integral, Charly Rettung, kompl. DM 999,-, o. einzeln, Tel. 0831/15652

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 92, mit GS, DM 1.000,-, Tel. 06371/63443

Windfex, Bj. 81, Speedbar, weiß/blau, VB DM 600,-, Tel. 08095/1852 o. 08063/6291

2-3

Bullet RCS M, Bj. 97, magenta/lila, VB DM 8.000,-, Tel. 089/8144335

Bullet RCS M, Bj. 97, Zubehör, Tel. 08362/5772 ab 18.00 h

Cross Country 155, Bj. 7/97, schöne Farben, DM 5.500,-, Tel. 0911/459099 AB

K 3, Bj. 3/96, blau/rot/gelb, Trapezrohr, VB DM 5.600,-, Tel. 08552/1608

K 3, Bj. 96,Serie Klassic, 15m2, Winglets, ab 80kg, VB DM 4.000,-, Tel. 08238/7687 o. 0172/8934054

Klassic 14, Bj. 8/96, weiß/gelb/grau, Winglets, DM 5.200,-, Tel. 05103/825456

Klassic 14, Bj. 96, Winglets, Steuerbügel, usw., DM 5.000,-, Tel. 0172/7258883

Laminar 13/ST, Bj. 6/97, 55-75kg, VB DM 7.200,-, Tel. 08639/1294 (d), 08724/1035 (p)

Laminar 13/ST, Bj. 5/98, VB DM 9.200,-, Tel. 07823/2285 o. 0171/7442231

Merlin 148, Bj. 8/96, 2 Steuerbügel, DM .5850,-, Tel. 089/9007289 8-16 Uhr

Merlin 158, Bj. 6/97, VB DM 6.500,-, Tel. 0171/7107966

Merlin 158, Bj. 7/97, weiß/magenta/flieder, VB DM 6.500,-, Tel. 0041/1-8561518 o. 06244/231

Moyes GTR 148, Bj. 90, rot/weiß, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, DM 1.000,-, Tel. 040/89968922 o. 4220975

Moyes GTR 148, Bj. 88, o. Check, VB DM 700,-, Tel. 09261/20479

Rapace 15, Bj. 88, o. Check, Ersatzbügel, Charly-Kangaroo-Gurt, 170-180cm, Parasail IV, kompl. DM 600,-, o. einzeln, Tel. 07483/1279

RCS, Bj. 4/97, magenta/weiß, Pitchflosse, DM 6.700,-, Tel. 07831/6997

Speed TL, 1,5 J., DM 7.300,-, Tel. 07822/2877

Speed TL, Bj. 5/97, DM 7.900,-, Tel. 07162/45704

Speed TL, Bj. 3/98, DM 7.600,-, Tel. 07344/8756 o. 0172/9640181

Speed TL, Bj. 97, DM 7.800,-, Tel. 0172/7258883

Sport 150, Bj. 90, DM 900,-, Tel. 08808/1573

Sunrise 13, Bj. 4/96, weiß/magenta, DM 4.900,-, Tel. 06257/7895

Sunrise 13, Bj. 5/96, DM 4.900,-, Tel. 06257/7895

Super Wing, Dekogebrauch, Racing, für Sammler, Tel. 0711/818828

Twister, Bj. 2/98, VB DM 7.600,-, Tel. 0172/5352712

Twister, Bj. 3/98, neongelb/ hellgrau/ weiß, Steuerbügel, DM 8.600,-, Tel. 0711/ 328158

UP Speed, Bj. 12/96, DM 4.500,-, Tel. 07331/43661

UP Speed, Bj. 1/97, weiß/blau, DM 4.900,-, Tel. 089/404488

3

AT 145, Bj. 92, blau/weiß, Check 5/2000, VB DM 2.350,-, Tel. 0172/8443168

AT 145, Bj. 92, 2 Steuerbügel, DM 900,-, Tel. 07224/67638

AT 158, Bj. 92, Ersatzrohre, VB DM 1.100,-, Tel. 08321/87478

AT 158, Bj. 91, Check 98, weiß/gelb/pink, DM 1.000,-, Tel. 08669/302844

AT 158, Bj. 4/93, VB DM 3.000,-, Tel. 0172/9146675 o. 040/25453470

Axis 15, Bj. 92, VB DM 1.200,-, Tel. 08041/9698

Bullet 16,8, Bj. 92, weiß/blau/neongelb, k. Check, DM 399,-, Tel. 08322/3410

Desire 141, Bj. 3/96, Räder, 1 Steuerbügel, VB DM 2.800,-, Tel. 06227/61482 (p), 07132/332362 (d)

Focus 18, Bj. 91, Minimum Zul., orange/weiß, DM 2.200,-, Tel. 05181/4435 = Fax

Foil 152 Combat, schöne Farben, E.-Rohre, VB DM 600,-, Tel. 06154/695822 abends

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

Laminar 14/ST, Bj. 4/98, VB, Tel. 0831/13811 ab 18.00 h

Magic IV166 Fullrace B, o. Check, Libremanschürze, Charly Fallschirm, Kevlarhelm, Vario, usw., VB, Tel. 07429/3668

Magic IV177 Fullrace B, Bj. 87, DM 400,-, Tel. 09944/305180

Magic Kiss 154, schöne Farben, Gütesiegel, E.-Rohr, VB DM 600,-, Tel. 06154/695822

Merlin 133, Bj. 96, DM 4.800,-, Tel. 08808/1573

Merlin 133, Bj. 8/97, gelb/brombeer, gr. Trapez, DM 6.500,-, Tel. 08041/3173

Milan Racer, Bj. 10/95, Klappbasis, VB DM 3.000,-, Tel. 089/713608

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 93, Vollmylar, VB DM 1.200,-, Tel. 08042/9698

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 94, Check 12/99, Räder, DM 800,-, Tel. 036840/30159 ab 19.00 h

Moyes XS 169 Australia, Bj. 93, o. Check, VB DM 2.500,-, Tel. 08031/58852 o. 0171/7380379

Moyes XS 169 Australia, Bj. 93, Zubehör, Check neu, DM 3.000,-, Tel. 06063/2139

Moyes XS Race 155 lt., Bj. 90, DM 650,-, Tel. 07023/8648

Racer 14, Bj. 6/96, DM 2.400,-, Tel. 0921/45277 o. 09270/1680

RamAir 154, Bj. 96, VB DM 2.800,-, Tel. 07531/79514

RamAir 154, Bj. 5/95, 2 Packsäcke, lila/violett, Winglets, DM 3.900,-, Tel. 02173/71858 o. 0172/2009802

RamAir 154, Bj. 7/94, DM 3.300,-, Tel. 09441/21518

Reflex, Bj. 89, o. Check, Gurtzeug Charly, Rettung, Wosmer Vario, Höhe+Fahrtm., VB DM 1.800,-, Tel. 07333/7636

Reflex, Bj. 1/98, neongelb/lila, VB DM 6.200,-, Tel. 07231/357687 o. 0171/3650362

Reflex, Bj. 91, VB DM 1.300,-, Tel. 02291/6699

Reflex, Bj. 8/92, Räder, Ersatzbügel, Bräuniger Vario, DM 2.500,-, evtl. Madreiter Gurtzeug, Kevlarhelm, Schleppklinke, Tel. 0711/6771008

Saphir 17, Bj. 83, grün/gelb, DM 250,-, Tel. 0041/61/4113949

Saphir 17, Bj. 86, Check 2/99, gelb/rot, VB DM 450,-, Tel. 069/779428

Spot, Bj. 89, ohne Check, weiß/blau, DM 199,-, Tel. 08322/3410

Topless 13,5, Bj. 4/97, neongelb/neongrün, VB DM 6.300,-, Tel. 07231/17989 abends

Zephir CX, Bj. 89, Check neu, neonfarben, DM 1.300,-, Tel. 06094/631

Zephir CX, Bj. 90, pink/weiß, DM 1.100,-, Tel. 06500/647

Zephir CX, Bj. 90, Charly Pinguin, R.-Schirm, Helm Kevlar, Vario Afro Cumulus, Hagen Klinke, Speedmesser, Räder, Toli-Träger, VB, Tel. 05191/5568 ab 17.00 h

Zephir CX, Bj. 4/90, Integralgurt, DM 800,-, Tel. 06426/1805

Zephir CX, Bj. 90, pink/weiß, DM 1.100,-, Tel. 06500/647

3 E

Exxtacy, Bj. 8/97, weiß/blau, DM 12.000,-, Tel. 08074/794 o. 0172/8188550

Gleitsegel

1

Black Magic 22, Bj. 91, o. Check, DM 200,-, Tel. 089/28626242

Black Magic 24, Bj. 92, Check Ende 94, blau/rot, o. Zubehör, DM 300,-, Tel. 0681/375937

Funiac M, Bj. 8/96, blau/gelb, VB DM 2.650,-, Tel. 0211/254752 abends

Funiac M, Bj. 6/97, Check 4/2000, neongrün, DM 2.300,-, Tel. 030/88678402

Funiac M, Bj. 95, Gurtzeug UP, Fußbeschleuniger, Rettung Charly Revolution II, Alto Vario Basis SP, Flugoverall, Gr. 50, VB DM 4.300,-, Tel. 0731/9217831

Nova Philou 23, Bj. 1/98, violett, DM 3.200,-, Tel. 08041/3173

Nova Philou 23, Bj. 10/95, pink/violett, Rettung UP Profil 20, Bj. 7/96, Gurtzeug Sup-Air, Bj. 96, Rückenprotektor, VB DM 4.350,-, Tel. 089/74517163 tags, abends 0172/7201658



FLUGFERIEN IN GRIECHENLAND

UNTER DEUTSCHER LEITUNG
flyOLYMPIC EAGLES CLUB e.V.

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

10 Fluggebiete mit 21 take-offs in unmittelbarer Nähe für alle Windrichtungen

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
- fünf 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.–!

NEU Winterfliegen am Peloponnes von September bis Mai NEU

Info: Tel./Fax 00 30/3 52/4 44 64 und 4 39 81, Mobil 00 30/9 38/9 41 17
oder in Deutschland: Tel. 00 49 (0) 8 21/2 62 95 51, Fax 00 49 (0) 8 21/2 62 95 50
Internet: http://ourworld.compuserve.com/homepages/olympic_eagles
E-Mail: eagles-club@kat.forthnet.gr

INFOMATERIAL, PROSPEKT UND VIDEO ANFORDERN

gebrauchtmarkt

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

Nova Philou 23, Bj. 4/96, violett, VB DM 2.100,-, Tel. 03437/922512 = Fax

Nova Philou 23, Bj. 9/95, pink, Gurtzeug *UP Sport, Rettung Charly SC 96* b. 100kg, kompl. o. einzeln, günstig abzugeben, Tel. 0711/911989 o. 511548

Nova Philou 23, Bj. 95, lila, Check neu, Tragegurte neu, VB DM 2.000,-, Tel. 089/9450045-4

Trend 21, Bj. 90, gelb/orange, Sitzgurt, Rettungsschirm Firebird Sprint, kompl. VB DM 900,-, Tel. 08802/906192 auch einzeln

Trend 21, Bj. 8/92, Gurt, DM 300,-, Tel. 07361/79475

Trend 21, Bj. 90, Grut, Rettungsgerät, VB DM 350,-, Tel. 09128/916489

1GH

Nova Philou 26, Bj. 7/96, pink, 75-100kg, Check 7/2000, VB DM 3.300,-, Tel. 0711/7942081

Nova Philou 26, Bj. 6/95, blau, Check 6/97, DM 1.990,-, Gurtzeug UP LX, Protektor, integr. Rettung Sigma Minitex 110, DM 680,-, Helm, DM 80,-, Windmesser, DM 60,-, kompl. DM 2.600,-, Tel. 0228/327656

Nova Philou 26, Bj. 5/95, lila/grün, VB DM 2.500,-, Tel. 0211/401239

1-2

Advance Epsilon 2/25, Bj. 3/97, DM 2.900,-, Tel. 07361/79475

Advance Epsilon 2/28, Check 6/99, DM 3.200,-, Tel. 09128/3029

Advance Epsilon 2/31, Bj. 4/97, 95-110kg, Probe mögl., DM 2.800,-, Tel. 08323/95310

Athlete Neo 10,5, Bj. 91, weiß/Regenbogenfarben, Gurtzeug, Rettung, Helm, DM 700,-, Tel. 08532/920983 o. 0171/7870297

Athlete Neo 10,5, Bj. 91, weiß/Regenbogenfarben, Gurtzeug, Rettung, Helm, DM 700,-, Tel. 08532/920983, 0171/7870297

Athlete Neo 11,5, Bj. 93, Regenbogenfarben, Gurtzeug, VB DM 920,-, Tel. 06083/2654

Atlas L, Bj. 98, 75-110kg, VB DM 2.850,- Tel. 089/7854387

Atlas L, Bj. 1/98, weiß/blau, VB DM 3.000,-, Tel. 089/527106

Atlas M, Gurt Edel Balance, RS2 Rettung, Vario Flytec 3005, Schnellpacksack, Schleppklinke, Helm, div. Zubehör, VB DM 6.200,-, Tel. 09171/70013

Atlas XL, Bj. 4/98, 105-130kg, pink/gelb, DM 2.990,-, Tel. 069/851860 ab 28.9.98

Boogie L, Bj. 8/95, magenta, Check 7/97, Beschleuniger, UP-Gurtzeug Action LX, Vonblon Protektor, Rettung Sigma Minitex 150, Packsack, VB DM 4.500,-, Tel. 07461/8969

Boogie L, Bj. 8/95, magenta, Check 7/97, Beschleuniger, UP-Gurtzeug Action LX, Vonblon Protektor, Rettung Sigma Minitex 150, Packsack, VB DM 2.900,-, Tel. 0761/2907583

***Brizair* 9,** Bj. 89, DM 100,-, Michael Knebel, Im Reigert 24, 69221 Dossenheim

Dimension 27 Modell 91, Bj. 93, Check 4/99, Gurtzeug, Protektor, Sigma-Rettung Minitex 110, Bräuniger Alto Vario Basis, kompl. DM 1.500,-, Tel. 0521/103114

Discus 1000/60, Bj. 7/94, Gurtzeug Charly Husky, integr. Rettung Revolution I, Helm, Vario Bräuniger Basis SP, VB DM 3.000,-, kompl. o. einzeln, Tel. 08321/721603

Discus 1000/80, Bj. 6/95, 80-115kg, Check 9/99, VB DM 2.500,-, Tel. 02755/8236

Dolphin 27, Bj. 95, DM 1.000,-, Tel. 08342/42567

Dream 90/24, Bj. 91, Check neu, VB DM 450,-, evtl. Gurtzeug, Rettung, Tel. 089/1505420

Dream 90/24, Bj. 9/91, Gurt, DM 300,-, Tel. 07361/79475

Fat Willie, Bj. 2/98, DM 3.950,-, Tel. 0171/4580260 o. 06145/938449

Fat Willie, Bj. 6/97, türkis, VB DM 3.700,-, Tel. 08131/50280

Fat Willie, Bj. 98, rot/weiß, Tel. 0171/4936336

Graffity Sport XL, Bj. 12/96, Rettung, Gurtzeug, DM 3.800,-, Tel. 06094/631

Graffity Sport XL, Bj. 11/96, Gurtzeug Fashion Sport, Oskar 18 Rettung, DM 3.500,-, Tel. 05224/79809

Grafity Large, Bj. 7/94, magenta, Check 6/98, Gurtzeug Sup Air, Rettungssystem Charly Doppelkappe Revolution II, Bj. 9/93, Check 6/98, evtl. Vario, VB DM 2.000,-, Tel. 0561/514707

Grafity Large, Bj. 5/93, lila, Gurtzeug, Rettung, Helm, Tragesack, Schleppklinke, Tel. 09505/6732, Fax: 950570

Grafity Medium, Bj. 8/93, magenta, Gurtzeug Perfect Integral, Rettung Columbus RDP 16(36), Integralhelm, Packsack, VB DM 2.200,-, Tel. 06130/6782 o. 06132/773504

Grafity Medium, Bj. 7/97, lila, Gurtzeug Perché Perfect, Rettung Oskar 18, Helm Perché Jet, Packsack, kompl. VB DM 3.700,-, Tel. 06201/74792

Grafity Medium, Bj. 94, Check 1/97, Gurtzeug Vonblon, Rettung Oskar 16, VB DM 2.200,-, Tel. 07533/4458

Grafity Medium, Bj. 7/95, pink, Beschl., RG Columbus 14, Zweikapp., alle Checks neu, weiteres Zubehör, kompl., DM 2.850,-, Tel. 07251/69114

Level 80, Bj. 6/97, Rettung Turnpoint Esprit 2, Gurtz. Evolution, Gr. M, Protector-Airbag, Helm Kiwi Pick-Up, DM 3.900,-, Tel. 0351/6503394

N-Joy L, Bj. 5/96, Check, DM 1.500,-, Tel. 07424/4540

N-Joy L, Bj. 5/96, pink/weiß, Check, DM 1.600,-, Tel. 07424/4540

Nova X-ACT-23, violett, 75-95kg, VB DM 3.950,-, Tel. 07333/6392

P 22/31, Bj. 95, Check 1/99, Helm, Vario Basis SP, Action LX 94, Protektor, UP-Gurtzeug, Rettung Sigma Minitex 150, DM 3.500,-, Tel. 0171/6691818

P 22/31, Modular Gurtzeug, Sitzbrettverläng., Beschl., Reserve STV-Comet RS 34, Schleppklinke, Vario Afro Micropanel, Römer Integralhelm, Overall, Check o. Wunsch neu, VB DM 3.000,-, Tel. 06033/920511

P 22/31, Bj. 93, 75-120kg, Check 1/98, lila, Gurtzeug Modular, Rettung Sigma, Protektor, Integralhelm, Bräuniger Vario Basis SP, DM 2.300,-, Tel. 0711/543151

Session M, 80-110kg, rot/weiß, DM 3.950,-, Tel. 08041/75665

UP Pickup 47, Bj. 95, lila/weiß, DHV-Trimmer, Check 9/99, VB DM 2.000,-, Tel. 08021/909870

UP Pickup 47, Bj. 10/94, Check 3/99, blau, VB DM 2.500,-, Tel. 089/529330

gebraucht auftrag *kostenlos*

Anzeigentext (Bitte möglichst kurz)

❑ Drachenausrüstung ❑ Gleitschirmausrüstung

Bei Drachen oder Gleitschirm nicht vergessen:
Gerätename mit Größe, Hersteller, DHV-Klasse, Baujahr.

Erklärung: »Ich bin Mitglied des DHV und im Gleitschirm- oder Drachensport nicht gewerblich tätig«

Name Telefon Fax

Anschrift Unterschrift

Vision Classic M, Bj. 8/97, VB DM 3.400,-, Tel. 0821/882478

1-2 GH

Atlas S, Bj. 3/98, VB DM 3.450,-, Tel. 06133/925967

Flair L, Bj. 6/98, lila, DM 2.800,-, Tel. 08024/4484

Flair M, Bj. 4/98, rot, DM 2.600,-, Tel. 08021/9290

Flair S, Bj. 3/98, blau/weiß, VB DM 3.600,-, Tel. 06201/182715

Flair S, Rettung Revolution II, alles 3/98, VB, Tel. 02151/787007

Harmony 30, Bj.7/97, gelb, 25 Flüge, VB DM 3250,- Tel. 0172/3191457 oder 08022/967562

P23 27, Bj. 5/98, gelb, 80-110kg, VB DM 3.700,-, Tel. 02821/47277

P23 27, Bj. 96, lila, VB DM 3.000,-, Tel. 09421/88171

Paratech P23 24, Bj. 6/97, 65-85kg, orange/weiß, VB DM 2.400,-, Tel. 0172/4534762 o. 04106/3483

Paratech P23 24, 65-85kg, Gurt Paratech Modular, Rettung Sigma Minitex 110, kompl. DM 2.900,-, Tel. 09131/129838

Pro Design Relax 36, Bj. 3/98, VB DM 4.250,-, Tel. 02541/87515

Saga Large, Bj. 7/97, 80-110kg, Gurtzeug, Rettung, DM 4.700,-, Tel. 0172/6846767

Saga Large, Bj. 8/96, magenta, Gurtzeug Skyline, Rettungsgerät Annular 20, VB DM 4.600,-, Tel. 07146/7933 AB

Saga M, Bj. 10/97, türkis, DM 3.000,-, Tel. 07621/166794

Saga XLarge, Bj. 7/98, türkisblau, VB DM 3.250,-, Tel. 03641/414245

Sinus L, blau, DM 3.950,-, Tel. 06103/62894 o. 0172/7686637

1-2G

Brizair 25, Bj. 91, Check neu, VB DM 450,- evtl. Gurtzeug, Rettung, Tel. 089/1505420

Flyair 950, Bj. 93, blau, 70-89kg, Gurtzeug, Rettung Minitex 110, Zubehör, DM 2.000,-, Tel. 0341/4118034

A 5-30 Sport, Bj. 12/95, VB DM 2.500,-, Tel. 07073/6675

1-2GX

P 21/27, Bj. 93, lila/gelb/grau, VB DM 600,-, Tel. 03435/623559

P 21/29, Bj. 92, gelb/pink, 75-100kg, Gurtzeug Modular m. Kreuzv., Rettung, Vario, Schleppklinke, VB DM 1.550,-, Tel. 035952/48396

P 21/29, Bj. 92, Check 1/99, pink, VB DM 1.100,-, Tel. 0172/6583529, Fax: 0261/3002202

P 22/28, Bj. 94, gelb, Rettung Second Chance, VB DM 1.900,-, Tel. 08803/61363

2

A 5-26 Sport, Bj. 1/96, Rettung, Vario, pink, VB DM 2.500,-, Tel. 0621/672103

A4 28, Bj. 5/93, lila/rot, VB DM 1.800,-, Tel. 08064/8123

A4 28, Bj. 94, lila/grün, Bräuniger Vario AV Competition, Gurtzeug Rodeo, Rettungsschirm Charly, auch einzeln, VB DM 3.800,- Tel. 09502/1371

A4 28, Bj. 10/93, VB DM 1.000,-, Tel. 07361/79475

A4-25, Bj. 8/94, VB DM 800,-, Tel. 07361/79475

Advance Sigma III 27, Bj. 4/97, 75-95kg, DM 2.990,-, Tel. 0172/9708934

Advance Sigma III 27, Bj. 97, VB DM 3.200,-, Tel. 07654/921395

Advance Sigma III 27, Bj. 8/96, VB DM 2.500,-, Tel. 07361/79475

Advance Sigma III 30, Bj. 1/96, Check 4/98, ws/violett, DM 2.200,-, Tel. 07724/2921

Advance Sigma III 30, Bj. 4/96, weiß/rot, Check neu, VB DM 2.500,-, Tel. 0172/8164805

Apache II 23, Bj. 93, pink/weiß, Check 96, Gurtzeug Sitting Bull, DM 1.000,-, Tel.. 040/89968922 o. 4220975

Apache II 29, Bj. 94, Packsack, Gurtzeug, Rettung, Helm, Overall, Vario, Schuhe, kompl. DM 2.500,- Tel. 06283/1027

Apache II 29, Bj. 93, lila, VB DM 700,-, Tel. 02191/661724

Apollo 27, Bj. 5/92, Sitzgurt, Rettungsschirm, Vario, VB DM 1.550,-, Tel. 089/7854387

Apollo 27, Bj. 6/92, pink, Check 3/99, Gurtzeug, VB DM 950,-, Tel. 06222/383873 (p), 06221/582715 (d)

Apollo medium 24, Bj. 11/91, Firebird Pro Comfort Gurtzeug, Sigma Minitex-Rettungssystem, Packsack, Uvex-Helm, Check fällig, VB DM 1.950,-, Tel. 0761/2182-464 tagsüber

Swift Easy 22, Bj. 1/90, Rettungsschirm Salewa, Bj. 90, Sitzgurt, Check 9/98, VB DM 800,-, Tel. 03338/761433

Apollo medium 24, Bj. 6/92, lilac, o. Check, Firebird-Gurtzeug, Rettung R2, Packsack, DM 850,-, Tel. 0611/9545676 ab 17.30 h

Apollo medium 24, Bj. 92, orange, Rettungsgerät Perche, Gurtzeug, kompl. DM 1.800,-, Tel. 0041-61-4113949

Aspect L, Bj. 2/98, blau/schwarz, VB DM 4.000,-, Tel. 08822/945270 ab 17.00 h

Aspect M, Bj. 5/97, DM 3.500,-, Tel. 08152/70468

Aspect M, Bj. 2/97, türkis, 75-110kg, DM 3.500,-, Tel. 0711/651119

Aspect M, Bj. 6/97, türkis/weiß, DM 3.600,-, Tel. 07331/83538

Aspect M, Bj. 2/97, VB DM 3.500,-, Tel. 06461/87066

Aspect M, Bj. 1/97, gelb, VB DM 2.800,- Tel. 08031/68418

Aspect M, Bj. 7/97, rot/weiß, 75-110kg, DM 2.600,-, Tel. 07181/3044 = Fax

Aspect M, Bj. 11/96, blau/weiß, Gurtzeug, DM 2.700,-, Tel. 07971/4293

Aspect S, Bj. 7/96, rot/weiß, DM 2.600,-, Tel. 089/45442129 (d), 4311929 (p)

Aspect S, Bj. 4/97, blau/gelb, DM 3.200,-, Tel. 07331/83538

Aspect S, Bj. 6/97, weiß/blau, Beschleuniger, Packsack, DM 3.100,-, Tel. 08324/952222 ab 18.00 h, Fax: 1447

Aspect S, 65-90kg, rot/weiß, Check neu, Zubehör, DM 2.600,-, Tel. 09131/129838

Aspect S, Bj. 10/96, DM 3.500,-, Tel. 0202/448482

Aspect S, Bj. 10/96, blau, DM 3.500,-, Tel. 0202/448482

Atoll 100, Bj. 10/92, DM 350,-, Tel. 07361/79475

Bliss Large, Bj. 9/92, lila/pink, Leinen neu, VB DM 800,-, Tel. 07345/21916

Compact 33, Bj. 4/95, 75-95kg, Gurtzeug Air Base, Bj. 1/97, int. Rettung, Vario, Overall, kompl. DM 3.600,-, Tel. 08634/1239 ab 17.00 h

Compact 33, Bj. 94, 75-95kg, lila/pink/gelb, Zusatzleinen, FP DM 1.990,- , Tel. 06441/36459 o. 0172/7067681

Compact 35 D, Bj. 10/94, Check 5/99, Gurtzeug Montana, Rettungsgerät R2 Firebird, Vario Bräuniger, VB DM 3.800,-, Tel. 0711/748522

Dream 24 3 Tragegurte, Bj. 91, Check, Gurtzeug, Packsack, VB DM 700,-, Tel. 09402/2596

Dream 90/22, Bj. 92, DM 400,-, Tel. 0202/448482

EQ Sport 24, Bj. 8/91, Check 8/99, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettungsgerät (Charly), Packsack, kompl. DM 1.800,-, Tel. 07446/1332

EQ Sport 26, Bj. 6/92, Sittung Bull-Gurt, DM 600,-, Tel. 06426/1805

Frantic Plus L, Bj. 12/96, Gurtzeug, Rettung, kompl. VB DM 2.300,-, Tel. 089/65102570

Frantic Plus S, Bj. 8/96, rot/weiß, DM 2.300,-, Tel. 0821/522533

Frantic Plus S, Bj. 6/95, lila/gelb, Check neu, VB DM 2.500,-, Tel. 08042/918118 o. 0171/7159959

Frantic Plus S, Bj. 5/96, Check neu, weiß/orange, Beschleuniger, VB DM 2.500,-, Tel. 08321/84621

G-Sport L, Bj. 7/95, lila/weiß, Check 99, Gurtzeug, Rettung, VB DM 2.500,-, Tel. 037206/2699, Fax: 2276

G-Sport L, Bj. 10/95, lila/weiß, DM 990,-, Tel. 02206/5480, Fax: 80705

G-Sport L, Bj. 6/96, weiß/violett, Gurtzeug, Rettung, DM 1.500,-, Tel. 08304/232

G-Sport XL, Bj. 8/96, DM 1.300,-, Tel. 08248/7600 o. 0172/8220699

G-Sport XL, Bj. 10/95, Check neu, VB DM 1.500,-, Tel. 0661/603462 o. 602810

G-Sport XL, Bj. 96, lila, DM 1.250,-, Tel. 07361/71468

G-Sport XL, Bj. 97, weiß/pink, DM 1.800,-, Tel. 08161/92608 = Fax

Galaxy, Bj. 12/97, DM 3.500,-, Tel. 08191/6037

Marlin 26, Bj. 2/94, violett/weiß, Gurtzeug **Perfect Integral,** Rettung Columbus RDP 18(40), Packsack, Bräuniger Vario, Integralhelm, VB DM 2.800,-, Tel. 06130/6782

Marlin 29, Bj. 96, weiß/violett, Check neu, VB DM 2.500,-, Tel. 06105/25030

Merak 27, Bj. 2/96, flieder/violett, Check neu, DM 3.000,-, Tel. 0941/8903585

Merak 27, Bj. 2/96, Check neu, 65-85kg, VB DM 2.000,-, Tel. 07684/1647

Merak 31, Bj. 10/96, DM 2.800,-, Tel. 07361/79475

Merak 31, Bj. 12/95, Check 1/2000, pink/lila, evtl. Gurtzeug u. Rettung, FP DM 1.999,-, Tel. 08194/332

Mistral 27, Bj. 96, Check neu, VB DM 3.100,-, Tel. 09903/332

Mistral 30, Bj. 8/96, lila/weiß, Packsack, Check neu, VB DM 3.300,-, Tel. 06022/22455, Fax: 655786

Mistral 30, Bj. 5/96, türkis/blau, Preis VB, Tel. 06103/697750

Mistral 30, steuerb. Retter, Gurtzeug, Zubehör, VB DM 5.000,-, Tel. 0171/3343343

Nova Axon 26, Bj .6/97, weiß, DM 2.800,-, Tel. 0041-31-3711448 abends

Nova Axon 26, Bj. 7/97, weiß, Check neu, DM 2.600,-, Tel. 07803/40312

Nova Axon 26, DM 2.800,-, Tel. 08821/2658

Nova Axon 28, wie neu, Tel. 08340/351

Nova Phocus 29, Bj. 10/94, Check 4/99, grün/lila, DM 900,-, Tel. 0361/5401940 o. 0172/8214703

Nova Phocus 29, Bj. 10/94, VB, Tel. 0661/70712 o. 0171/2870957

Nova Phocus 29, Bj. 9/94, 90-120kg, DM 2.500,-, Edel Gurtzeug, DM 400,-, Rettung UP Profile 22, Bj. 96, DM 700,-, kompl. DM 3.400,-, Tel. 08165/2111

Nova Phocus 29, Bj. 2/95, 85-110kg, lila/pink, Packsack, Beschl., DM 1.900,-, Tel. 0821/601876

P 40/26, Bj. 93, orange/gelb, Gurtzeug Edel Hero, Helm Protec XL, VB DM 1.300,-, Tel. 08321/81989 o. 0821/3494416

P 40/26, Bj. 93, pink/gelb, Schleppklinke, Rettung Charly, 2nd Chance 84, BJ. 90, Gurtzeug Paratech Basic, VB DM 1.000,-, Tel. 0351/8033521, Fax: 8033522

P 40/26, Bj. 5/93, pink, Beschleuniger, Check 3/98, Packsack, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung Minitex 110, Helm, DM 2.300,- Tel. 07541/34029

P 40/26, Bj. 93, Gurt, Rettung, DM 1.000,-, Tel. 06261/60466

P 40/29, Bj. 93, o. Check, DM 800,-, Tel. 07054/92175

P 40/29, Bj. 93, pink, Speedsystem, 90-130kg, Check 9/99, gr. Packsack, VB DM 800,-, Tel. 0721/380400

P41 31, Bj. 96, 80-125kg, Check neu, gelb/weiß, DM 2.800,-, Tel. 08362/38266

Phocus 26, Bj. 2/95, pink/lila, leicht beschädigt, VB DM 1.200,-, Tel. 0281/56274

Phocus 26, lila/pink, m. Check, 75-110kg, Gurt, Rettung, Vario, Helm, kompl. DM 1.900,-, Tel. 0177/4025179

Phocus 26, Bj. 94, Gurtzeug Skyline, Retter Charly, Vario Flytec, Rucksack, Helm, kompl. DM 3.250,-, Tel. 07032/83727

Phocus 26, Bj. 5/95, VB DM 2.300,-, Tel. 07361/79475

Phönix 28, Umbau 6/92, pink/lila, DM 400,-, Tel. 0173/2303711

Phönix 28, Umbau 6/92, pink/lila, DM 400,-, Tel. 07191/72162

Pro-Feel 35, Bj. 9/96, 85-110kg, Beschleuniger, Packrucksack, VB DM 3.100,-, Tel. 08555/245

Pro-Feel 35, Bj. 12/96, mint, 80-110kg, Gurtzeug Vonblon Liga, Fley Helm SC 90 Help, Gr. 59, VB DM 3.300,-, auch einzeln, Tel. 06825/8784 ab 18.00 h

Saber L, Bj. 7/96, 80-110kg, gelb/ro, VB DM 2.900,-, Tel. 06461/983760

Saber L, Bj. 2/98, DM 2.990,-, Tel. 08248/7600 o. 0172/8220699

Saber L, Bj. 3/97, orange, 80-105kg, Gurtzeug Charly Husky, Rettungsschirm Revolution I, Check 12/98, Vario Edel 3005, kompl. VB DM 3.400,-, Tel. 040/6519093

Saber M, Bj. 96, pink/blau, DM 2.100,-, Tel. 0821/409603

Saber M, Bj. 6/97, gelb, VB DM 2.900,- Tel. 0172/3604124

Saber M, Bj. 7/96, mintgrün, Charly-Gurtzeug Streamer, VB DM 3.100,-, Tel. 0911/472232

Saber M, Bj. 96, Rainbow-Design, DM 2.850,-, Tel. 06128/21458

Saber XL, Bj. 9/97, blau/pink, VB DM 3.500,-, Tel. 06205/188338

Saber XL, blau/pink, DM 2.250,-, Tel. 06257/83707 o. 0171/3428719

Saber XL, Bj. 9/97, blau/pink, VB DM 3.500,-, Tel. 06205/188338

Sonic Large, Bj. 5/98, pink, VB DM 2.800,-, Tel. 08053/2336

Sonic Large, Bj. 4/96, DM 3.000,-, Tel. 07931/3385 o. 0172/6476630

Sonic Large, Bj. 5/96, blau, VB DM 3.200,-, UP Gurtzeug, Perche Protektor, Rettung, Bj. 6/95, VB DM 1.200,-, kompl. DM 3.900,-, Tel. 0221/8590669

Sonic XLarge, Bj. 3/97, lila, DM 3.900,- Tel. 0172/5259774

Sonic XLarge, Bj. 6/97, VB DM 3.600,-, Tel. 08334/552

Sonic XLarge, Bj. 6/96, blau, VB DM 2.800,-, Tel. 07345/21916

Sonic XLarge, Bj. 4/96, DM 3.000,-, Tel. 07931/3385 o. 0172/6476630

Soul L, Bj. 4/97, magenta, DM 3.500,-, Tel. 08802/1324

Soul L, Bj. 10/96, VB, Tel. 0661/70712 o. 0171/2870957

Soul M, Bj. 4/97, grün, DM 2.200,-, Tel. 08022/3945

Soul M, Bj. 4/97, DM 2.500,-, Tel. 07361/79475

Soul M, orange, DM 3.300,-, Tel. 07762/70487

Soul M, Bj. 97, orange, DM 3.200,-, Tel. 07762/70487

gebrauchtmarkt

Soul M, Bj. 6/96, pink, incl. Gurtzeug, Protektor, Rettungsgerät, VB DM 3.800,-, Tel. 089/713608

Space 22, Bj. 92, mint, VB DM 1.400,-, Tel. 08861/7683 o. 0172/8887392

Space 24, Bj. 94, Packsack, Check 4/2000, VB DM 800,-, Tel. 02181/8915 ab 15.00 h

Space 24, Bj. 92, Packsack, Rettung, Gurt, Check 3/97, VB DM 2.000,-, Tel. 07021/863997

Space 27, Bj. 93, pink, Check 6/99, Gurtzeug Force/Edel, DM 2.500,-, Tel. 06132/85500

Spear M, Bj. 2/98, rot, 80-110kg, DM 3.800,-, Tel. 06659/1455

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 93, Speedsystem, Check neu, VB DM 900,-, Tel. 08857/9353

Stellar 33 mit Speeds., Bj. 8/93, Speedsystem, Check 11/98, alle Stammleinen neu, VB DM 1.000,-, Tel. 089/303054 bis 24.00 h

Super Space L, weiß/türkis/flieder, Energy-Design, VB DM 1.899,-, Tel. 089/31190363

Super Space XL, blau/weiß, 90-125kg, DM 2.850,-, Tel. 06083/2654

Synto 27, Bj. 10/96, VB DM 1.900,-, Tel. 07371/3392

Synto 27, Bj. 10/96, VB DM 1.900,-, Tel. 07371/3392

Twist 25, Bj. 90, fuchsia, Check fällig, 50-90kg, Rettungssystem Charly Second Chance 96, Gurtzeug, Bräuniger Alto Vario P II, kompl. DM 650,-, Tel. 0172/8424-615

Vision L, Bj. 94, Check auf Wunsch, DM 1.800,-, Tel. 089/90468094

Vision L, Bj. 7/94, blau/weiß, Gurtzeug, integr. Rückenprotektor, integr. Rettung Charly, Packsack, VB DM 2.900,-, Tel. 07195/3355

Vision L, Bj. 6/95, orange, evtl. Gurtzeug, Probeflug mögl., Tel. 08041/77155

Vision L, 100-130kg, blau/weiß, DM 1.000,-, Tel. 07621/18347

Vision M, Bj. 95, grün, Check 12/99, DM 1.400,-, Tel. 07623/47749

Vision S, Bj. 7/95, lila, VB, Tel. 08158/7630

Zenith 28, Bj. 94, VB DM 1.500,-, Tel. 07654/921395

2 G

Apache 26, Bj. 92, gelb, Gurtzeug Sitting Bull, Rettungsschirm, Vario Skybox, DM 500,-, Tel. 040/4919583

Apache 29, Bj. 92, Stammleinen neu, lila, Gurtzeug Firebird Sitting Bull, Rettung R2, Bräuniger Alto-Vario Basis, Schleppklinke, Overall Sunglide, Gr. XXXL, Tel. 06283/5460

Cruisair 29, Bj. 5/94, Trilair/Design, Gurtzeug, evtl. Rettung, DM 1.250,-, Tel. 05483/309 o. 0711/3412548

Flyair 1000, Bj. 5/92, blau, Gurtzeug, evtl. Rettung, DM 650,-, Tel. 05483/309 o. 0711/3412548

2 GH

Airwave Fusion M, gelb, DM 3.700,-, Tel. 07762/70487

Airwave Fusion XL, Bj. 11/97, blau, 105-130kg, DM 3.500,-, Tel. 07404/91146

Astral M, Bj. 3/98, 75-105kg, blau/gelb/weiß, DM 3.850,-, Tel. 089/7854387

Astral M, Bj. 6/98, VB DM 4.000,-, Tel. 07361/79475

Blues L, Bj. 6/98, gelb, VB DM 4.500,-, Tel. 08822/945270 ab 17.00 h

Flame L, Bj. 5/97, gelb, DM 2.900,-, Tel. 06021/592702

Flame L, Bj. 5/97, rot, 80-100kg, DM 3.600,-, Tel. 02206/5480, Fax: 80705

Nova Axon 28, Bj. 97, 100-130kg, m. Check, Zubehör, DM 2.900,-, Tel. 09131/129838

Paratech P60 27, Bj. 1/97, orange/weiß, VB DM 1.900,-, Tel. 0172/7651722

Paratech P60 27, DM 2.800,-, Tel. 08141/7530

Paratech P60 30, DM 3.800,-, Tel. 08141/7530

Paratech P60 30, Bj. 1/98, blau, VB DM 4.200,-, Tel. 02752/7139

Paratech P60 30, Bj. 10/97, orange, VB DM 4.500,-, Tel. 06466/6371

Paratech P60 30, Bj. 1/97, lila, DM 2.500,-, Tel. 0921/9000

Shape M, Bj. 6/98, 80-110kg, weiß, DM 4.200,-, Tel. 06659/1455

Soul S, Bj. 4/97, 75-95kg, VK DM 2.900,-, Tel. 08851/929240 o. 08841/90934

Soul S, Bj. 10/96, 75-95kg, orange/weiß, DM 3.300,-, Tel. 07426/8719 o. 07424/991735

Soul S, Bj. 4/97, petrol, VB DM 3.000,-, Tel. 07151/606418 nach 20.00 h

Spear L, Bj. 97, lila/weiß, VB DM 3.500,-, Tel. 089/7901896

Spear S, Bj. 9/97, lila, DM 3.900,-, Tel. 08179/92011

Spear S, Bj. 11/97, rot/weiß, VB DM 3.700,-, Tel. 02738/2337

2-3

Advance Omega 4/28, Bj. 9/97, weiß/grün, VB DM 5.000,-, Tel. 08665/1208

Advance Omega 4/28, Bj. 7/97, DM 4.500,-, Tel. 07328/6798

Advance Omega 4/28, Bj. 7/97, blau/gelb, DM 4.900,-, Tel. 07032/ 28625

Advance Omega III/29, m. Check, DM 1.400,-, Tel. 089/65102570

B3-26, Bj. 2/95, Check 1/99, weiß, DM 400,-, Tel. 05043/5578

Finesse, Bj. 94, 75-120kg, Packsack, DM 1.500,-, Tel. 07150/41570

Nova Vertex 24, Bj. 98, rot, VB DM 3.950,-, Tel. 08821/8607 o. 82809

Nova Vertex 26, DM 4.550,-, Tel. 0171/4580260 o. 06145/938449

Nova Vertex 28, Bj. 2/98, rot/weiß, DM 4.900,-, Tel. 07404/91146 o. 0171/2319476

Nova Xyon 26, 2 1/2 J. alt, Check neu, DM 1.990,-, Tel. 07562/4524 o. 56740

Nova Xyon 28, Bj. 3/97, blau, Gurtzeug UP, Rückenprotektor, Retter Charly 96, Integralhelm, Kombi, Schuhe, Vario Bräuniger PII, Competition GPS, VB, Tel. 08857/9583, Fax: 1770

Nova Xyon 28, 95kg, weiß/blau, VB, Tel. 08340/351 o. 0171/5703763

P 40/23, Bj. 10/93, VB DM 500,-, Tel. 07361/79475

Prisma 29, Bj. 6/93, VB DM 500,-, Tel. 07361/79475

Sonic Medium, Bj. 8/96, blau, 60-90kg, FP DM 1.000,-, Tel. 08061/5301

Stellar 31 S, Bj. 93, Check 3/98, orange m. blauem Stern, VB DM 950,-, Tel. 07551/3378

Sting 28, Bj. 94, Check neu, Packsack, Rettungsschirm, neu gepackt, DM 1.800,-, Tel. 08856/9426

Sting 28, Bj. 4/94, Check 8/98, 80-110kg, VB DM 1.600,-, Tel. 07032/35646 abends

Tension M, Bj. 3/98, VB DM 5.500,-, Tel. 08034/7460

Tension M, Bj. 1/98, DM 3.900,-, Tel. 06659/1455

Ventus L, Bj. 6/97, rot, VB DM 2.900,-, Tel. 08651/8932 o. 606153

Ventus L, Bj. 4/97, rot/weiß, DM 2.700,-, Tel. 09371/959581

Ventus M, Bj. 4/97, rot/weiß, DM 2.700,-, Tel. 09371/959581

Ventus M, Bj. 4/97, VB DM 2.900,-, Tel. 07361/79475

Ventus M, Bj. 3/97, hellblau, VB, Tel. 08158/7630 o. 089/2390-1446

Vertex 28, 5 Flüge, VB , Tel. 08341/94207

Vertex 26, Bj 98, violett, DM 4.500.- Tel. 0043/676/4116059

Nova Xyon 28, 25 Flüge 1a Zustand, VB, Tel. 0171/2113655

2-3 GH

B 4 26 VT Sport, Bj. 11/96, rot, DM 2.600,-, Tel. 07475/451010

Sector L, Bj. 5/98, DM 4.100,-, Tel. 02408/3027 o. 0171/3284187

Spark M, Bj. 1/97, blau/weiß, sFr. 2.200,-, Tel. 0041-75-3843161

Spark M, Bj. 98, grün/weiß, DM 2.500,-, Tel. 089/3569473 o. 382-46020

Spark M, Bj. 7/96, weiß/rot, DM 2.500,-, Tel. 06405/6807

Tension S, Bj. 11/97, DM 3.700,-, Tel. 07364/204790

Tension S, Bj. 11/97, DM 3.300,-, Tel. 07361/79475

Fortbildung / Reisen

adventure SPORTS

Gleitschirm • Flugschule • Drachen

Aktuell

Performance-Training 9.-13.9 und 30.9.-4.10.

Umschulung
HG auf GS 11.-16.8.
GS auf HG 16.-21.9.

B-Schein 16./17.10.

Tandemkurs 3.-6.9. und 8.-11-10

Berge-Sicherheits-Seminar 7./8.11.

Dolomiten (Canazei) 19.-26.9.

Dolomiten (3 Zinnen) 9.-11.10.

Jahresabschlußreise in den Süden 24.-31.10.

Unser Highlight vom 9. bis 30.Januar '99 **Südafrika**

Komplettprogramm bei: ***adventure sports***
An der Talstation, 83661 Lenggries www.adventure-sports.de

fon. 08042 / 9486

Fliegerurlaub

mit Freunden (kostenl. Info anford.)

Drachen- /Gleitschirmreisen mit Fluglehrerbetreuung

- Ölüdeniz / Baba Dag (Türkei) 3.-10. Okt.98
- Bali 1.November - 15.November 98
- Lanzarote (1,2,3 od.4Wo) 20.Dez.98 - 24.Jan.99
- Südafrika (Porterville + Wilderness) 12.-27. Feb.99

bei allen Reisen:



1/2 Doppelzimmer möglich!

Flugschule HOCHRIES

Fax 08032/8901

Hochriesstr. 80, D-83122 Samerberg, Tel 08032/8971

2-3 G

Aerologic 47, Bj. 12/92, 80-100kg, Check neu, Gurtzeug Perché, VB DM 650,-, Tel. 05321/23331

Aerologic 47, Bj. 9/91, DM 350,-, Tel. 07361/79475

C 28, Bj. 90, Gurt Air Bulle, DM 150,-, Tel. 08157/2215 ab 18.00 h

Corrado Challenger 25, Bj. 91, 80-120kg, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung Charly Second Chance 86, neu gepackt, Fley Helm SC90 Help, VB DM 800,-, auch einzeln, Tel. 06825/8784 ab 18.00 h

Genair 224, Bj. 5/91, DM 200,-, Tel. 07022/36349

Genair 226, Bj. 91, Gurtzeug, Packsack, Rettung, Helm, VArio Afro, VB DM 850,-, Tel. 08624/829907 ab 18.00 h

3

Advance Omega III/32, Check neu, lila/gelb, VB DM 2.450,-, Tel. 04184/1475 = Fax

Contest 46, Bj. 5/95, Check 10/99, VB DM 1.111,-, Tel. 0851/755241

Contest 46, Bj. 6/95, Check 6/99, gelb/grün, 75-90kg, VB DM 1.400,-, Tel. 09181/20118

Energy L, Bj. 10/96, weiß/pink, VB DM 1.800,-, Tel. 0851/70411

Escape L, DM 2.000,-, Tel. 09402/930916 abends

Escape L, Bj. 10/97, 100-130kg, grün/weiß, DM 3.900,-, Tel. 07426/8719 o. 07424/991735

Genesis L, Bj. 6/96, Check neu, blau/pink, VB DM 1.200,-, Tel. 07121/890914

Katana 51, Bj. 1/94, Gütesiegel neu, lila/weiß, Gurtzeug ZZ-Top, Rettung, Helm, kompl. DM 1.500,- Tel. 05181/4435 = Fax

Kestrel 248, Bj. 89, Gurt Air Bulle, DM 150,-, Tel. 08157/2215 ab 18.00 h

Nova Sphinx 128, Bj. 94, weiß, DM 900,-, Tel. 07344/6362

Nova Sphinx 26, Bj. 2/94, weiß, 75-95kg, VB DM 950,-, Tel. 05651/5610

Racer 23, Bj. 92, grün, incl. Gurtzeug Perfekt, gg. Gebot, Tel. 0821/522533

Sphinx 23, Bj. 3/94, DM 600,-, Tel. 07364/204790

Sphinx 23, Bj. 2/94, DM 600,-, Tel. 07361/79475

3 E

Kestrel 204, Bj. 89, leichtes Gurtzeug, auch f. Dekozwecke, VB DM 150,-, Tel. 07121/890914

3 G

Genair 328, Bj. 93, Check 3/99, farbliches Unikat, DM 450,-, Tel. 05541/33725

Gesuche

Aerologic 47, ab Bj. 93, Gurtzeug Perche Perfect, Tel. 08331/76249, Fax: 963243

Aircotec Piccolo, Tel. 04334/317

Tandemschirm m. DHV-Gütesiegel, guter bis sehr guter Zustand, Tel. 02738/2337

Hochleister, günstig, Tel. 06625/8453 Robert

Vektor, Supersport 153 o. Blitz 155 gesucht, Tel. 08061/37197

Doppelsitzer-Drachen, auch ohne Check, Tel. 0951/885514 o. 09543/40765 abends

Thalhofer Cloud 2, auch defekt, alles anbieten, tel. 06237/819440

Gurtzeug-Rettungsgerät, 175cm, Tel. 07252/7159

Gurtzeug Skyline Supersede, evtl. m. Protektor, tel. 06353/3314 ab 18.30 h

Handfunkgerät Yaesu-232 oder FT 411 o. Albrecht RV-100, Tel. 08822/4545

Funkgerät Standard C 508, Tel. 0172/4534762

Vario, Edel Atlas XL, GS-Motor gesucht, Tel. 0228/327656

Drachenflieger sucht billigen o. defekten Höhenmesser (digital) mit o. ohne Vario, Tel. 07231/81131

Winde für unseren Partnerverein in Ungarn gesucht, Tel. 089/65102570

Integralhelm, Gr. XL, billig, Tel. 0171/ 9139759

Anschluß an Gleitschirmflieger(innen) im Raum OA gesucht. Tel. 08366/988889

Hanwag- o. Meindl-Stiefel, Gr. 47-47 2/3 u. 39/40, Tel. 08821/705244 o. 245

Motorsystem f. Drachen, Miniflyset, Mosquito, etc., Tel. 07052/4561

Gemischt

Gurtzeuge Hängegleiter

Madreiter-Gurtzeug, Karpfen, abgel. Rettung, 175-190cm, DM 220,-, Tel. 0711/6771008

Karpfengurt Steinbach Delta, 165-180cm, Bj. 84, VB DM 80,-, Tel. 0172/8443168

Charly Gurtzeug, Schirm, Bräuniger Vario, kompl. DM 600,-, Tel. 0821/431775

Sting Shifter (Stangengurtzeug), 175cm, Sonderfarben, Tel. 08821/942009

Charly Pinguin, 175-180cm, pink/gelb, Bj. 88, Charly-Schirm, DM 600,-, Tel. 02252/2823

Keller Gurtzeug, Metamorfosi Rettung, DM 290,-, Integralhelm, Flip AV Höhenmesser, usw., Tel. 089/937073

Gurt v. Hai, 180-182, Rettungsschirm, Tel. 0711/818828

Karpfengurt, Bj. 89, rot, 180cm, DM 150,-, Tel. 08234/6931

Woody Valley Smoking Race, 175-190cm, magenta/flieder, VB DM 600,-, Tel. 0041-1-8561518 o. 06244/231

Integralgurt Rafa (Keller), DM 200,-, Tel. 036332/21136

Moyes Xtreme, 2 1/2 Jahre, rot/grau, 180-195cm, DM 980,-, Tel. 08063/1693

Woody Valley Smoking Race, Bj. 93, 175-185cm, VB DM 480,-, Tel. 07531/79514

Parasail Liegegurt, Gr. M, Rettungsgerät PSR I, VB DM 180,-, Tel. 07195/60168

Charly High Light, ca. 190cm, Foto- u. Funktasche, Packtasche, Bj .4/95, Rettung Charly Revolution HG m. Wirbel, VB DM 1.250,-, Tel. 0561/514707

Prieler Spagetti, Sigma Mittelleinenschirm, Bj. 95, VB DM 1.200,-, Tel. 05401/46918

Seedwing-Gurtzeug, schwarz/blau, 165-175cm, DM 650,-, Tel. 07344/8756 o. 0172/9640181

Keller Integral, Fr. 150,-, Tel. +49(0)61-4014932

Dimensione Volo, 4 Jahre alt, DM 400,-, Tel. 089/404488



FLUGBÜRO
BORYS

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

gebrauchtmarkt

Haftungsausschluß!

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

Kniehänger, Rettungsschirm, DM 550,-, Tel. 05257/5112

Kniehänger, DM 80,-, Tel. 07121/504210 abends

Supine Integralgurt, Bj. 3/98, VB DM 700,-, Tel. 08363/94338

Prieler Spaghetti, Bj. 93, 160-165cm, pink, DM 500,-, Tel. 09261/20479

Gurtzeug Madreiter, 170-180cm, Rettung, sonst. Extras, DM 999,-, Tel. 089/4307090

Gurtzeug Parasail, Bj. 88, Kniehänger, VB DM 90,-; m. Rettungsschirm Parasail, Bj. 86, VB DM 250,-, Tel. 08679/911002

Integralgurtzeug Dimensione Volo, 170-185cm, DM 350,-, Kniehänger, DM 90,-, Tel. 0711/859556

Keller Integral, Fr. 150,-, Tel. 41(0)61-4014932

Dimension Volo, Bj. 90, 180cm, Stahlkarabiner, ideal f. Anf., DM 150,-, Tel. 09771/994410

Integralgurtzeug Madreiter, 170-180cm, Funk-/Fototaschen, Rettungssystem Metamorfosi, VB DM 1.150,-, Tel. 089/4307090 abends

Gurtzeuge Gleitsegel

Gurtzeug Altovolo Edel , Rettung, DM 1.200,-, Tel. 089/65102570

Integralgurtzeug Tigra, Rettung Annular 22, DM 1.100,-, Tel. 08334/552

Sitzgurt Sitting Bull, Protektor, VB DM 200,-, Tel. 08064/8123

Skyline Supersede XL, Bj .95, DM 250,-, Tel. 06103/45190

Gurtzeug Skyline Supersede, Protektor, incl. Rettungsschirm UP Profile, Bj. 10/94, keine Notauslösung, VB DM 1.000,-, Tel. 089/529330

Gurtzeug Skyline Supersede, integr. Reserve, 2 J., sw/antr.-getm., VB DM 500,- Tel. 089/31190363

Sitzgurt, DM 150,-, Tel. 089/7854387

Gurtzeug Charly Novum, VB DM 300,- Tel. 0172/3532882

Turtle II, Bj. 95, DM 300,-, Tel. 08342/42567

Sup-Air Coccon, Sitz-/Liegegurt, VB DM 850,-, Tel. 0851/70411

Gurtzeug Firebird Turtle, Protektor, DM 330,-, Tel. 06257/83707 o. 0171/3428719

Gurtzeug Hero von Edel, Bj. 5/97, Rückenprotektor, DM 480,-, Tel. 06021/592702

Sup Air Kindergurtzeug Loustic, 3-6 J., Schnellkarabiner, DM 150,-, Tel. 09402/930916 abends

Sigma GS-Gurtzeug, Protektor, Bj. 93, gelb/lila, Sigma Minitex 110 mögl., VB, Tel. 0521/103114

Gurtzeug Skyline Supersede XL, Bj. 94, DM 300,-, Tel. 06103/45190

Gurtzeug Flight Design, DM 100,-, Tel. 0202/448482

Gurtzeug Sitting Bull v. VB, Kevlarschale, Karabiner, Rucksack blau, VB DM 250,-; Vox-Head Set CHP 150, VB DM 95,-, Tel. 09372/132541

Skyline, 1 Jahr alt, Rückenprotektor, DM 650,-, Tel. 07073/6675

Gurtzeug Turtle II, Rettung RS 2, k. Notöffnung, beides Firebird, FP DM 999,-, Tel. 08194/332

Charly II, Rückenprotektor, small, DM 480,-, Tel. 06128/21458

Gurtzeug Sup Air Evolution L, Protektor, FP DM 680,-, Tel. 06103/62894

Edel Soar, Protektor, DM 200,-, Tel. 07361/68446

Skyline Supersede, Bj. 95, VB DM 350,-, Tel. 08031/68418

Rettungsgeräte

Revolution II, VB DM 700,-, Tel. 08363/94338

Viva 3, Bj. 5/98, DM 850,-, Tel. 08191/6037

Rettung UP, Gurtzeug, Helm, Gr. S, Tel. 08856/602082

Perche Oscar 16, VB DM 400,-, Tel. 05321/23331

Oscar 18, VB DM 340,-, Tel. 08064/8123

Firebird RS 2, bis 125kg, Bj. 97, DM 710,-, Tel. 06257/83707 o. 0171/3428719

Sigma Minitex 110, Charly Second Chance 96, DM 350,-, Tel. 0177/4025179

Charly Second Chance 96, VB DM 250,-, Tel. 08845/75322

RS 2, DM 700,-, Tel. 08342/42567

Rettung Charly Best of Air, Bj. 91, VB DM 280,-, Tel. 0172/8443168

Parasail Typ VI, Bj. 7/90, neu gepackt, DM 300,-; m. Hängegleitercontainer, Tel. 08663/800489

Fly Market, Oscar 18, Bj. 7/97, DM 750,-, Tel. 07073/6675

Rettungsschirm Parasail, Bj. 86, VB DM 190,-, Tel. 08679/911002

Parasail Reserve, 2 J., DM 400,-, Tel. 089/31190363

Rettung Airwave ASS 260 PG, gepackt und geprüft, bis 100kg, DM 400,-, Tel. 06331/450018

Sigma-Rettung GS Minitex 110, Frontcontainer, Bj. 93, k. Öffnung, Packnachweise, DM 350,-, Gurtzeug mögl., Tel. 0521/103114

Esprit Light, DM 600,-, Tel. 08141/7530

Charly Revolution II, Bj. 97, VB DM 590,-, Tel. 06083/2654

Rettungsschirm RS 2, Bj. 98, DM 670,- Tel. 089/7854387

Charly Second Chance 96, Bj. 89, DM 100,-, Tel. 08157/2215 ab 18.00 h

RS 2, Firebird, -125kg, Bj. 2/98, Tel. 089/7854387

Sigma elite Rettung f. HG, Öffnungsbeschleuniger, k. Notöffnung, DM 350,-, Tel. 0711/859556

Charly Revolution II, Bj. 91, alle Checks, k. Öffnung, neu gepackt, DM 390,-, Tel. 06151/714529

Sonstiges

DHV-Lehrfilm für Drachen »Starten, Steuern, Landen« zu verschenken, Tel. 07150/41121

Skyline Overall, Gr. L, schwarz, blaue Bestrickung, VB DM 300,-, Tel. 09402/930916 abends

Winglets, passend f. WW, DM 350,-; 1 Steuerbügel WW (groß), DM 100,-, Tel. 07183/8302

Koch-Doppelschleppklinke f. HG, DM 100,-; Finsterwalder Lufträder, dünn/dick, DM 30,-/50,-, Tel. 0711/859556

Top-Navigator, Extrazubehör, Windradsensor, PC-Auswertung, Akku, etc., DM 2.500,-, Tel. 08239/555, Fax: 1225

Overall (So.+ Wi.), Schuhe, Flytec S.O.S. 1, VB, auch einzeln, Tel. 08532/920983 = Fax, 0171/7870297

Drama - Fly + Glide 6/82 - 12/92, DHV-Infos, Tel. 07721/22109

Afro Micropanel III, IR-Speedübertragung, Halterung, Drucheranschluß, Tache, Bj. 97, DM 950,-, Tel. 0171/3131313

Integralhelm Kevlar, Gr. XL, Funkanschluß, DM 200,-, Bräuniger Alto Vario P III, DM 350,-, Tel. 08376/1454

Gleitschirm für Deko-Zwecke, DM 50,-, Michael Knebel, Im Reigert 24, 69221 Dossenheim

Integralhelm, Gr. M (57/58), weiß, DM 20,-, Tel. 07195/60168

Abrollwinde Tschutschenthaler, elektr. Aufspuhlanrichtung, 900m Seil, DM 2.200,- Tel. 06201/66111

Bassano/Anorak: Habe am 03.04.98 in Bassano einem Zephir-Piloten aus FS blauen Anorak zum Fliegen geliehen und nicht mehr zurückerhalten! Albert: 089/36101344

Packsack von Vanblon, zusammenklappbares Tragegestell, violett/gelb, DM 150,-, Tel. 0211/588763

Jet-Helm, DM 50,-, Tel. 0202/448482

Modell-Gleitschirm, Sky Surfer 2000, Schirmgr. 1300x460, 600g, Elektromotor, Fernsteuerung, Regler, Lenkservo, DM 360,- Tel. 089/7854387

Römer Jet Helm, DM 50,-, Tel. 0202/448482

·JAHRESSCHIRME·JAHRESSCHIRME·JAHRE·
AUSLAUFMODELLE·AUSLAUFMODELLE·AUSL
HÖRIGEN · GS VON WERKSANGEHÖRIGEN
REDUZIERT REDUZIERT REDUZIERT1 REDUZ
12 MONATE WERKSGARANTIE 12 MONATE
LISTE ANFORDERN LISTE ANFORDERN LISTE
SOLANGE VORRAT REICHT SOLANGE VORRAT
·JAHRE·JAHRE
AUSLAU LE·AUSL
ÖRIGEN ÖRIGEN
REDUZIERT REDUZIERT REDUZIERT1 REDUZ
12 MONATE WERKSGARANTIE 12 MONATE W

Charly Produkte · NOVA Germany
Phone 08364/1286 · Fax 08364/8426

OLYMPIC WINGS

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 griechische Schule am Olymp
– Eine Woche Ü/F DM 650,–, Ermässigung für Nichtflieger
– **Info/Anmeldung: D** Tel: 0761-25057
GR Tel/Fax: +30-352-41741, Mobil: +30-93215980
e-mail: olwings@kat.forthnet.gr

XC-Seminar mit Burkhard Martens 16. - 24. Mai 1998

Regensack, Planenmaterial, DM 180,-, Tel. 07183/8302

GL-Helm, DM 50,-, Tel. 05321/23331

Deutsche Bedienungsanleitung f. Garmin GPS 12 XL, VB, Tel. 0521/489205

Bücher: 100 Flugberge der Alpen, DM 30,-Gleitschirmfliegen, DM 10,-, Gleitschirmfliegen f. Meister, DM 30,-, Tel. 08841/4671

Skyline Overall, Gr. XXL, schwarz, braune Bestrickung, DM 200,-, Tel. 09402/930916 abends

Integralhelm, Gr. S, DM 70,-, Tel. 089/ 8414656

Koch Schleppklinke für GS, VB DM 65,-, Tel. 07371/3392

Integralhelm, Charly, Gr. S, DM 100,-, Tel. 06664/7283

Gleitschirm zu Dekozwecken, Bj. 87 u. 91, DM 70,-, Tel. 089/8414656

So. + Wi.-Overall, Schuhe, Flytec SOS 1, VB, auch einzeln, Tel. 08532/920983 o. 0171/ 7870297

Nocai Integralhelm, Gr. XL, DM 150,-, Tel. 08248/7600

Gleitschirmpacksäcke, DM 75,-, Kevlar Halbschalenhelm, weiß, Gr. XL, Skyline-Design, DM 100,-, Tel. 09402/930916 abends

Fluck Doppelschleppklinke, DM 120,-, Tel. 05257/5112

Schleppklinke, DM 100,-, Helm Kevlar, Gr. 57, XL, DM 80,-, Tel. 0711/6771008

Winden- u. UL-Schleppklinken, je DM 100,-, Tel. 09261/20479

Großklaus Seilwinde, 1000m Drahtseil, Schirm, Werkzeug, Schleppmoped auf Hänger m. Auflaufbremse, usw., VB DM 3.700,-, Tel. 02291/6699

Koch Schleppklinke für GS, VB DM 65,-, Tel. 07371/3392

Integralhelm, VB DM 100,-, Tel. 08064/8123

Schleppklinke Koch II, Kompaß, Kartenhalter, VB, Tel. 089/404488

Skywatch Solarwindmesser, 0-99km/h, DM 50,-, 1 P. teilb. Räder, 25mm-Rohr, DM 30,-, 1 P. Lufträder, 25mm-Rohr, DM 50,-, Tel. 09402/930916 abends

Fluginstrumente

Bräuniger AV Competition, Speedsensor, Druckkabel, DM 500,-, div. Wasmer-Varios, je DM 100,-, inkl. Halterung, Tel. 09261/20479

Bräuniger Alto Vario Competition, Barographenfunktion, DM 550,-, Tel. 06151/146898 = Fax

Icom IC-A20, Flugfunkgerät, incl. Zubehör, VB DM 500,-, Tel. 089/36101344

Winter Analog-Speedmesser, Venturi-Düse, Drachenhalterung, DM 70,-, Tel. 05224/7239 o. 0521/9246622

Wasmer Vario, 2x Höhe, digital, Steigen analog, Steig-Sinkton, Drachenhalterung, DM 150,-, Tel. 05224/7239 0521/9246622

Vario, viele Extras, DM 500,-, Barograph, Polare, Sollfahrt, S-Ready, usw., evtl. Software, Speedmesser, Tel. 071/3548379

Bräuniger Vario Alto P III, Kombigerät, DM 350,-, Tel. 0711/6771008

Vario Bräuniger IQ Competition, Software, Kabel, VB DM 650,-, Bräuniger Fahrtsensor S2, VB DM 120,-, Tel. 07371/3392

Bräuniger IQ Comp, grüne Display, Druckerkabel, Speedsensor, VB DM 650,-, Tel. 09402/930916 abends

Wasmer Vario Professional, Speedsensor, Software, DM 650,-, Tel. 09131/129838

Wasmer Combi Instrument »Keule«, Vario, Fahrtmesser (analog), 2 Höhenmesser (digital), DM 300,-, Tel. 0721/9554808

Vario Bräuniger IQ Competition, Software, Kabel, VB DM 600,-, Bräuniger Fahrtsensor S2, VB DM 120,-, Tel. 07371/3392

Bräuniger Alto Vario Basis, VB DM 350,-, Tel. 0521/103114

Vario Basis, Bräuniger, VB DM 310,-, Tel. 0821/409603

Barograph Bräuniger LCD 7 m. SW., DM 350,-, Tel. 089/529330

Basis IQ m. Fahrtmesser, VB DM 500,-, Tel. 08363/94338

Bräuniger Alto Vario Basis SP, Bj. 98, DM 370,-, Bräuniger Alto Vario, DM 250,-, Tel. 089/7854387

Funkgerät Standard C 508, 160 gr., Reichw. 30km Duobander, 70cm & 2m Flugfunk, DM 450,-, Tel. 06659/1455

Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM 340,-, Euro Com E 10, DM 300,-, Tel. 0731/9217831

Afro, Cirrus 8000, Vario, Speed, TEK, 2 Höhenanzeigen, Zeit-Uhrfunktion, Akkustik, VB DM 550,-, Tel. 02291/6699

Garmin 45, Solarpanel, DM 290,-, Tel. 07344/8756 o. 0172/9640181

Bräuniger Vario Basis SP, DM 360,-, Garmin GPS 12, VB DM 390,-, Tel. 089/7854387

GPS Garmin II, VB DM 300,-, Tel. 0172/3532882

Bräuniger Vario SP, DM 360,-, Tel. 08334/552

Vario Flytec 3010, DM 350,-, Tel. 0177/4025179

Einsteiger-Vario, Diavalo Combi, Analogvario, Höhe, Steig- und Sinkakkustik, lange Batterielebensdauer, DM 60,-, Tel. 08142/57505

Vario Wasmer Pro, Barograph, Speedsensor, DM 750,-, Tel. 089/65102570

Bräuniger Alto Vario P III, 4 J. alt, VB DM 250,-, Tel. 030/7448842

Bräuniger Alto Vario P III, kostenloser Check, VB DM 300,-, Tel. 08845/75322

Bräuniger Alto Vario P II, f. GS+HG, VB DM 320,-, Tel. 08679/911002

Bräuniger Alto Vario P2, VB DM 200,-Tel. 0172/4315626

Bräuniger Vario AV Competition, Barograph, 2 Höhenmesser, DM 600,-, Tel. 089/31190363

Wasmer Vario memory, Option Geschwindigkeitsmessung, VB DM 200,-, Tel. 07621/44455

15 St. CB-Funkgeräte, Akku-Ladegeräte, div. Ersatzteile, kompl. DM 650,-, Tel. 06201/66111

Bräuniger Competition, Barograph, Speedsensor, Software, DM 550,-, Tel. 030/44051490

Funkgerät ICOM IC 2S, günstig, Tel. 08322/80309

Vario LCD, DM 50,-, Alto Vario P II, DM 100,-, Tel. 08157/2215 ab 18.00 h

Skybox Vario Max m. Ladegerät, VB DM 450,-, Tel. 08064/8123

Rein-
setzen,
zurück-
lehnen,
ein-
dösen.





Rein-
setzen,
auf-
drehen,
oben
bleiben.

Magic

Beim Paragliding ist eine optimale Sitzposition unerläßlich für perfekte Schirmkontrolle. Und wenn Du optimal sitzen willst, muß auch Dein Gurtzeug optimal sitzen. Deshalb gibt es das Magic jetzt in drei Größen, für jeden die richtige!

Aber auch die Sicherheit wird beim Magic großgeschrieben: Rückenprotektor serienmäßig und Seitenbefestigung für die Reserve. Damit hast Du Deine Rettung sofort im Griff und bist auch dann geschützt, wenn's mal härter wird.

Fly Market GmbH & Co KG
Pröbstener Straße 15
D-87637 Eisenberg
Telefon: 49/8364/9833-0
Telefax: 49/8364/9833-33
E-Mail: fly-market@t-online.de

perché®

SCENE G

SEPP GSCHWENDTNER

Manchmal kann einem unser Sport schon ganz schön auf den Wecker gehen. Da ist man im Winter monatelang über Landkarten gesessen, hat Traumdreiecke ausgemessen, und dann kann man viele Wochen lang bei diesem Sch....wetter kaum fliegen. Man hat sich viele Stunden mit Krafttraining gequält, um ja die Kondition für die 9-Stundenflüge zu haben und muß dann, mit eingeklappten Schirmohren, schon wieder nach einem halbstündigen Flug Richtung Landeplatz, da die Überentwicklungen nicht mehr zu übersehen sind. In Erwartung schöner, starker thermischer Ablösungen hat man fleißig Rückwärtsstarten geübt und sitzt dann bei bedecktem Himmel und null Wind am Startplatz. Da überlegt sich auch der sogenannte »Vielflieger«, der fast jeden fliegbaren Tag Zeit hat, schon mal, ob er sich da den richtigen Sport ausgesucht hat. Wie mag es da erst den Piloten gehen, die nur am Wochenende Zeit haben? Die Sprüche, »jetzt gehe ich wieder klettern«, dabei vergessend, wie oft einen da die Wetterverhältnisse zum Rückzug zwangen, oder »ich fang wieder surfen an«, auch vergessend, die Stunden, Tage ohne Wind, sind da schon verzeihlich. Mountainbiken ist ja auch recht schön, aber ist es eine Alternative?

Da gab es doch Anfang Mai ein paar Tage, die gezeigt haben, warum es wohl keinen Sport gibt, der das Erlebnis des Fliegens überbieten kann. Wer an solchen Tagen, ein paar tausend Meter hoch, unsere Welt von oben erlebt, wird wohl, wenn ihn nicht vorher das Magengeschwür aufgefressen hat, kaum mit dem Flugsport aufhören können.

Sicher ist es frustrierend, sich jedes Jahr nur zehn Prozent seiner Träume, für den einen ist ein Stundenflug, für den anderen ein paar hundert Kilometer, erfüllen zu können. Wenn wir aber jeden Tag so lange durch die Luft segeln könnten, wie wir möchten, ich glaube nicht, daß die Freude darüber gleich groß wäre, das Glücksgefühl genauso intensiv. Vielleicht würde es zur Selbstverständlichkeit, so wie Radfahren für den Postboten, der ja weder durch sein Vielfahren fit genug für einen Tour de France-Sieg wird, noch zum Radsportenthusiasten.

Ihr merkt, ich tröste mich mit diesen Argumenten über viel Regen, Wind, Cirren, Warmfront, stabiler Warmluft und feuchten Luftschichten. Aber ich weiß eins sicher, auch wenn schon wieder ein Sommer vorüber ist (der ja, ich schreib das Mitte Juli, noch seine Chance hat), daß ich an irgendeinem Tag im Herbst wie eine Bergdohle an einer Dolomitenwand kreisen, daß ich, wie noch nie eine Menschengeneration vor mir, inmitten von Möwen um eine Klippe soaren werde, als wäre ich einer der ihren. Ich weiß auch, daß ich, allen Frust zum Trotz doch nicht aufhören kann mit dem Flugsport. Fliegen zu können wie die Vögel ist keine Sucht sondern ein Geschenk!

Immer eine Diskussion wert sind die Risiken unseres Sports. Schwört die eine Gruppe auf die Sicherheit durch gutmütige Fluggeräte, Airbags, steuerbare Rettungsgeräte, Notrufsender, Leuchtraketen und Integralhelme, sieht die Gegenrichtung vor allem Gerätebeherrschung, Meteorologie, Flugplanung bis hin zum perfekten Landefall als Schlüssel zur Sicherheit. Eigentlich ist es ganz einfach, beides zusammen wäre die richtige Mischung. Daß dem in der Praxis nicht so ist, soll ein Beispiel beweisen. Auf die Anfrage im Internet Forum »Sicherheit« nach einem neuen Gurtzeug, das »von den Beinen bis zum Hals schützt«, bekam der Fragesteller ein Dutzend Antworten. Es wurden Gurtzeuge und Protektorenlösungen aller Art beschrieben, seriös Vor- und Nachteile geschildert, auch keinerlei kommerzielle Interessen waren spürbar. Trotzdem haben mich diese Antworten geschockt. Wie kann man einem Piloten, der schreibt, daß er wegen Platzmangels »in einer Steilspirale bis zum Boden« einlanden mußte und sich dabei verletzte, und das bereits zum zweiten Mal in seiner so kurzen Fliegerlaufbahn, der als einzigen Schluß aus seinen Schmerzen den zieht, daß er sich »erst wieder unter einen Schirm hängt, wenn ein Maximum an passiver Sicherheit erreicht ist« solche Tips geben?! Müßte man ihm nicht ganz klar sagen, daß er, bevor er wieder zum Fliegen geht, erst mal Landen üben sollte? Ist es in einem »Sport« zuviel verlangt, an einem Übungshang zu gehen, sich einen Landepunkt auszulegen und so lange zu üben, bis man ihn sicher trifft?!

Kauft sich ein Skifahrer einen Protektoranzug, weil es ihn in der steilen Abfahrt immer schmeißt? In allen anderen Sportarten ist man bereit zu üben, zu trainieren und seine Ziele nach seinem Können zu richten. Beim Fliegen leider nicht! Ich halte zwar Airbags und Protektorengurtzeuge für eine prima Sache, muß aber Piloten, die meinen, unseren Flugsport nur durch solche Krücken sicher machen zu können, zum Castor-Behälter raten - und nicht mal deren Sicherheit ist unumstritten.

Visitenkarten werben

Eine prima Idee, um für den Flugsport zu werben, haben die Sindelfinger Drachen- und Gleitschirmflieger. Kleine Visitenkarten, auf deren Rückseite die Stammtischtermine und Vereinsveranstaltungen aufgedruckt sind. Das Programmheft für die Saison 98 ist wie immer sehr umfangreich und informativ.
Nähere Infos zu den Sindelfinger Drachen- und Gleitschirmflieger von Hans Artmann, Tel.: 07159/42885, Peter Kögl, Tel.: 07031/274142

Sindelfinger Drachen- und Gleitschirmflieger
Hans Artmann



Kraichtäler mit dem Tandem in Nepal

Unser Ziel war es, ohne fremde Hilfe einen Teil des Himalaya zu durchwandern. Und natürlich wollten wir, Franz, Gunter, Roland und ich, alles Mitglieder des Gleitschirmclub Kraichtal, unsere Tandemschirme so oft wie möglich benutzen.
Im Trekking-Office in Kathmandu wurden wir jedoch gleich eines Besseren belehrt. Da wir nicht ohne Begleitung wandern durften und auch in unserem Zielgebiet keine Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten bestanden, entschlossen wir uns für eine Trekking-Tour durch das Ganesh-Himal-Gebiet mit Führer, Trägern, Koch und Zelten.
In unserer 3-wöchigen Tour wanderten wir ca. 250 km durch die typisch nepalische, von Terrassen geformte Bergwelt. Dabei machten wir ca. 20.000 Höhenmeter.
Ein paar Mal hatten wir die Möglichkeit, unsere Tandemschirme Himalayaluft schnuppern zu lassen. In Nepal ist es nicht ganz einfach, Gleitschirm zu fliegen. Es mangelt an Start- und Landeplätzen. Und hat man mal einen schönen Landeplatz gefunden, so braucht man eben noch einen Startplatz und der Wind muß passen. Das Kriterium Wind sollte man in Nepal nicht unterschätzen. Nach unseren Einschätzungen vor Ort kamen wir zu dem Ergebnis, daß es ab ca. 10.00 Uhr einfach zu gefährlich ist, einen Schirm auszupacken. Erst am späten Abend ist dies wieder möglich. Einen vorher ausgesuchten Landeplatz sollte man auf jeden Fall erreichen. Einen Ausweichlandeplatz gibt es oft nicht. Trotzdem konnten wir 5 verschiedene Täler im Ganesh Himal Gebiet »befliegen«. Daß man in Nepal bisher Gleitschirme noch nie oder nur sehr selten gesehen hat, wußten wir. Aber daß wir bei jeder Landung wie »abstürzende Götter« betrachtet wurden, darauf waren wir nicht vorbereitet. Egal, in welcher Region wir uns aufhielten, immer war das ganze Dorf der ständig freundlichen und hilfsbereiten Nepalis unterwegs, um uns und unsere Ausrüstung zu bestaunen.
Am Ende unserer Tour fanden wir sogar noch einen sehr schönen Start- und Landeplatz mit einer Höhendifferenz von 150 m, so daß wir den Mitgliedern unserer Trekkinggruppe die Möglichkeit bieten konnten, mit uns einen Tandemflug zu wagen. Die Begeisterung war natürlich groß und für jeden von uns ein unvergeßliches Erlebnis.

Gleitschirmclub Kraichtal
Rudi Schleicher

DGFC Höxter wählte neuen Vorstand

Der Höxteraner Drachen-Gleitschirmflieger-Club hat einen neuen Vorstand. In seinem Jahresbericht hob der bis dahin amtierende 1. Vorsitzende Fritz Flemming-Schmidt folgendes hervor:
Die Veranstaltung »Höxteraner Vereine stellen sich vor« zog viele interessierte Besucher an den Info-Stand des Vereins. Erfreulich sei ebenso die stetig steigende Mitgliederzahl. Bei der Vereinsfete wurde das herzliche Miteinander der Flieger/innen besonders deutlich. Die Aktion des DHV's »saubere Fluggelände« - der Höxteraner Club nahm hier selbstverständlich teil - fand allgemein ein positives Echo. Zum Schluß gab Fritz bekannt, daß er für den 1. Vorsitz nicht mehr zur Verfügung steht.
Die anschließende Neuwahl brachte folgendes Ergebnis: 1. Vorsitzender: Karsten Junker; 2. Vorsitzender: Fritz Flemming-Schmidt; Kassier: Achim Ehlers; Schriftführer: Udo Kleinert; Beisitzer: Jörg Elberg und Torsten Sieg. Zuständig für Pressearbeit sind Petra Flemming-Schmidt und Torsten Sieg.

Drachen-Gleitschirmflieger-Club Höxter
Petra Flemming-Schmidt



Open Air Gottesdienst

Am Muttertag fand auf dem Landeplatz am Rammelsberg in Goslar/Harz ein Open-Air-Gottesdienst für Drachen- und Gleitschirmflieger statt. Eingeladen hatten der Harzer Drachen- und Gleitschirmverein Goslar und der (Gleitschirm-) »fliegende Pastor« Ralf Eigenbrodt, der - unterstützt von Tobias May am Keyboard - die Andacht hielt.
Richtungsweisend für diese Initiative waren die Biker-Gottesdienste bei den bundesweit stattfindenden Motorradtreffen. Neben Piloten aller Ausbildungsstufen aus ganz Norddeutschland hatten sich auch viele »Nichtflieger« eingefunden. So nützte die Veranstaltung auch der Imagepflege unseres Sports.
»Frei wie der Wind - die Sehnsucht nach Leben« war das Thema, das Ralf ausgesucht hatte. »Einfach abheben dürfen, vom Wind leise und ruhig getragen zu werden und ein wenig sich selbst zu übertreffen«, das sei ein Stück jener Freiheit, die einst Reinhard Mey besungen habe: »Es ist gut zu wissen, daß wir auch hier noch einen Gott über uns haben, der seine Hände über uns hält«, sagte Ralf. Er sprach von der Kameradschaft, von der unser Sport lebe, von erfüllten Sehnsüchten, aber auch von den Gefahren und von den Unfällen der vergangenen Saison.
An den Gottesdienst schloß sich ein gemeinsamer Spaziergang auf den Rammelsberg zum Startplatz an, um den Gedenkstein zu besuchen, der seit kurzem an den im vergangenen Jahr mit dem Drachen tödlich verunglückten Herbert Beilfuß erinnert.

Harzer Drachen- und Gleitschirmverein Goslar
Bettina Ebeling

10 Jahre 1. Parafly-Club Schwaben

Mitte Mai feierte der 1. PCS auf der Schwäbischen Alb direkt am Übungshang der befreundeten Flugschule Albatros von Jürgen Klose sein 10-jähriges Bestehen. Für die Bewirtung der ca. 100 Clubmitglieder, Familienangehörigen und Freunde hatte das Festkomitee um Erich Schneck bestens gesorgt. Kleine Wanderungen führten in die nähere Umgebung und für die Unterhaltung des Nachwuchses war mit Spielen auf der Wiese gesorgt. Trotz hervorragenden Wetters verhinderte am Samstag böiger Wind, das Fluggelände praktisch zu erproben. Daß dennoch Punktlandungen möglich waren, bewies eine Fallschirmspringergruppe. Direkt über dem Platz fielen in großer Höhe winzige Punkte aus einem Flugzeug, wurden größer und verwandelten sich schlagartig in farbige quadratische Rechtecke, die schließlich direkt vor dem Festplatz landeten.



Der Sonntag begann ebenfalls mit einer Attraktion. Tags zuvor waren durch den Ortsvorsteher von Holzelfingen, Herrn Kuno Schmied, unter den angemeldeten Clubmitgliedern 5 Lose gezogen worden, und nun um 6 Uhr morgens standen diese fünf um einen Heißluftballon, der mit lautem Fauchen aufgeblasen wurde und alle aus dem Schlaf riß, die nach langem Zechen in Zelten und Wohnwagen die Nacht verbracht hatten. Nach ruhigem Flug über die in morgendlicher Stille liegenden Dörfer, Wälder und Felder der Alb kehrten die Ballonfahrer zurück und erhielten zur Gaudi der Umstehenden ihre Taufe mit Anbrennen des Haupthaars und an-schließendem Löschen mit Sekt.
Der Wettergott zeigte sich am zweiten Tag etwas gnädiger und einigen Clubmitgliedern gelang ein kurzer Gleitflug. Am Landeplatz durften Interessierte unter Jürgens Anleitung Schirme aufziehen und erste Hüpfer wagen.
Bleibt zu hoffen, daß wir auch beim nächsten Jubiläum auf weitere erfolgreiche Jahre des Clublebens zurückblicken dürfen.

1. Parafly-Club Schwaben
Wolfgang von Brunn

»Denkzettel«...

... für Gleitschirmpiloten, die glauben, ohne Rückenprotektor ausreichend geschützt zu sein:
Alle Sportfreunde, die bereits ein Protektorgurtzeug benutzen, können eigentlich an dieser Stelle zum nächsten Artikel weiterblättern, da sie bereits einen großen Schritt in Richtung Optimum an Flugsicherheit getan haben. Die anderen Flieger bitte ich herzlich, diese Unfallschilderung zu lesen und die von mir angeregten Konsequenzen zu ziehen!
Vorweg sei gesagt, daß ich selber erst seit Anfang '98 mit einem 12cm Schaumprotektor fliege, da ich die Effektivität dieses Schutzes hautnah bei einem Crash meines Fliegerfreundes Philip im Sommer '97 miterlebt habe. Er ist aus ca. 7 Meter Höhe, nach einer Baumberührung, in Rückenlage auf eine Asphaltstraße gestützt, ohne sich zu verletzen!!
Außerdem besitze ich erst seit diesem Jahr einen Auslandskrankenschutzbrief (für lächerliche DM 12,-/Jahr), der einen davor bewahrt, nach einem Auslandsunfall lange für seinen nächsten Urlaub sparen zu müssen.
Bei einem Flug von Fiesch aus beging ich einen folgenschweren Fehler, da ich mit viel zu wenig Bodenabstand direkt in die Leerotoren eines Sattels hineingeflogen bin. Öffnungsversuche nach dem dadurch erfolgten Klapper waren völlig aussichtslos. Ein angstvoller Blick nach unten ließ nicht einmal den Gedanken an die Reserve aufkommen, da der Berg rasend schnell auf mich zukam und ich dann auch schon in einer leichten Rückenlage aufschlug. Die nachfolgenden 30 Minuten, in denen ich seitlich im Schnee lag und schweratmend versucht habe aufzustehen, waren schlichtweg der reine Horror. Jedoch führte auch eine Vielzahl von glücklichen Umständen dazu, daß ich zumindest noch versuchen kann, Euch zur Modernisierung Eurer Ausrüstung zu bewegen.
Lebensretter Nr. 1 war zweifellos der Rückenprotektor. Ohne ihn würde ich wahrscheinlich jetzt mindestens auf einem Stuhl mit 2 Rädern sitzen, da trotzt Aufprallschutz 2 Wirbelkörper verletzt wurden, die ich nun für die nächsten 6 Wochen mit einem 3-Punkt-Stützkorsett ruhig stellen muß. Einen weiteren Teil der Bewegungsenergie hat das dünne Schneefeld, in das ich gefallen bin, und mein linker Vorderarm, der dabei kompliziert gesplittert ist, absorbiert. Eine schmerzvolle Angelegenheit. Mit meinem noch funktionstüchtigen Handy habe ich mich dann einige Meter tiefer den Hang hinunterschleppen müssen, weil kein Funknetz vorhanden war. Lange hätte ich das nicht durchgestanden, doch dann hat sich das Gerät eingebucht und ließ die Wahl der 112 zu. Die dann folgende Rettungsaktion verlief vorbildlich.
An dieser Stelle ein großes Dankeschön und Lob an die Notrufleute und die Mannschaft der Air Zermatt, die mit ihrem Helikopter dafür gesorgt haben, daß ich innerhalb von wenigen Minuten im Regionalspital von Visp ärztlich versorgt und operiert werden konnte.
Da ich in der folgenden Woche im Krankenhaus viel Zeit zum Nachdenken hatte und mir ausgemalt habe, was noch alles hätte schief gehen können, möchte ich Euch bitten, folgende Vorschläge bzw. Anregungen anzunehmen.
1. Absolut wichtig, mindestens so wichtig wie der Reservefallschirm ist ein Rückenprotektor. (Übrigens hat die spätere Barogrammauswertung ergeben, daß ich mit 7,8m/s ca. 80m gefallen bin!)
2. Informiert mindestens eine Person von eurem Flugvorhaben. (Im unglücklichen Fall der Bewegungsunfähigkeit wäre ein Drachenflieger meine einzig mögliche Rettung gewesen oder ich wäre in 2.300 Meter Höhe erfroren, verdurstet oder verhungert.)
3. Eure Ausrüstung sollte neben Handy oder Funk einen Notrufsender, Signalraketen, Trillerpfeife und ein Minimum an Nahrung (z. B. Müsliriegel, Dauerwurst, usw.) und Wasser beinhalten.
4. Ein kleines Hilfepaket mit Schmerztabletten hätte ich auch sehr gerne dabei gehabt.
5. Genaue Ortskenntnis und jederzeit zu wissen, wo man sich befindet, hebt nicht nur die Qualität des Fluges, sondern hilft auch dem Rettungsdienst. Also Karten studieren und mitnehmen.
6. Evtl. GPS.
Meinen Denkzettel habe ich bekommen!
Um Euch die Freude am Flugsport zu bewahren, solltet Ihr von meinen Erkenntnissen schmerzlos profitieren.

Klaus Biada

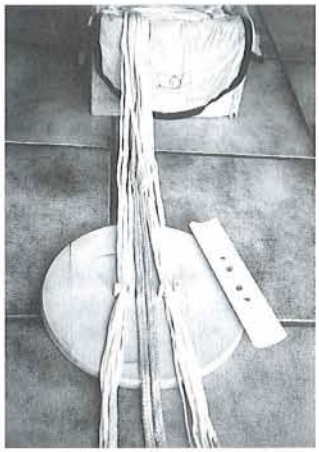
Anm. der Redaktion
Passive Sicherheitseinrichtungen, wie z. B. Helme, stabile Schuhe, Protektoren usw. sind sehr wichtig. Noch wichtiger ist es allerdings, daß man Leeturbulenzen durch die richtige Routenwahl vermeidet, volle Konzentration und aktives Fliegen verhindern außerdem größere Einklapper.

Serviceverbesserungen beim Berliner Segelflugwetterbericht

Ab sofort gibt es die Luftfahrtberatungszentrale (LBZ) Ost auf Initiative der Schleppgemeinschaft Segeletz-Berlin (SGS) bei ihrer abendlichen Wettervorhersage eine Windprognose für den Folgetag ab. Zusätzlich zum QNH von Berlin teilt sie zwei Werte aus dem Norden und Süden des Vorhersagebereiches (Rostock und Cottbus) mit.Um die Kundenfreundlichkeit weiter zu verbessern, enthalten die Ansagetexte regelmäßig eine Rückrufadresse für telefon (030/69008350) oder e-mail (lbz-ost@dwd.d400.de).

Packhilfe für Rettungsgeräte

Bei dem ersten Hilfsgerät handelt es sich um einen Leinenkamm, bestehend aus einem Brettchen mit vier hölzernen Dübeln und einer steckbaren Deckleiste. Rechte und linke Fangleinen sowie die Mittelleine(n) werden, an den oberen Gurtenden beginnend, zwischen die Holzdübel gelegt und abgedeckt.



Beim Ordnen der Fallschirmkappe wird dieser Leinenkamm näher an die Kappenbasis heran geschoben. Der Leinenkamm wird erst entfernt, wenn die letzten, im Außencontainer unterzubringenden S-Schläge geordnet werden und der Leinenkamm sich wieder in der Nähe der oberen Trage-Gurt-Enden befindet. Das sichere Ordnen der Fangleinen wird somit vereinfacht.
Das zweite Hilfsmittel ist ein Holzkasten, mit dessen Hilfe der Fallschirmpack gleichförmig und auf die richtigen Abmessungen gefüllt wird. Der Holzkasten hat innen die Abmessungen des Fallschirmpaketes. Der leere Vierblatt-Innen-Container wird in den Holzkasten eingelegt, die auf Längsrichtung vorbereitete Fallschirmkappe eingebracht und der Innencontainer verschlossen.
Alle Arbeiten müssen selbstverständlich nach Vorschrift der Hersteller-Packanleitung erfolgen!

Hubert Gierschmann

Anm. d. Redaktion:
Die beschriebenen Hilfen sind sicherlich für geübte Rettungsgerätepacker sehr nützlich, ersetzen aber keineswegs Fachwissen, Übung und genaue Kenntnis des zu packenden Rettungsschirms.

Wetterstation am Fluggelände Einkorn

Auf dem Aussichtsturm am Einkorn bei Schwäbisch Hall ist jetzt eine Wetterstation geschaltet. Betrieben wird sie vom HGC Einkorn und Gleitsegelclub Condor. Tel.: 0791/4992360. Ideale Startrichtung ist SW-W (220-270 Grad). Bei NW-Tendenz ist mit Turbulenzen zu rechnen. Gastpiloten müssen sich beim Flugleiter melden. Flugbetrieb auch wochentags nur mit Flugleiter. Infoline HGC-Einkorn: 07973/16074
Der HGC-Einkorn ist jetzt auch mit einer Homepage im Internet vertreten: http://members.xoom.com/HGC-Einkorn

10-jähriges Jubiläum

Partytime. Die Harzer Gleitschirmschule Knut Jäger feierte ihr 10. Jubiläum und hatte dazu ein dreitägiges Programm auf die Beine gestellt, das Flieger wie Zuschauer gleichermaßen begeisterte.
Mindestens 150 Gleitschirm- und Drachenpiloten, vom »alten Hasen« bis zum (per Funk betreuten) Schüler, konnten sich an drei Winden in die Luft schleppen lassen und neue Schirme und Hängegleiter probefliegen.
Dank der erstklassigen Organisation und Betreuung durch das Team der »Harzer Flughexen« ging der Flugbetrieb trotz größten Andrangs (allein am Freitag wurden 130 Schlepps gezählt) reibungslos und vor allem unfallfrei vonstatten. Mehrere hundert Zuschauer konnten sich bei Piloten und Flugleitung wie auch anhand reichlich ausliegenden Materials im Festzelt über den Flugsport informieren oder auch am Tandemschirm selbst Höhenluft schnuppern.
Die Tombola im Rahmen der Fliegerparty, mit gesponsorten Preisen vom Helm über Gurtzeug, Gutscheine für Sicherheitstrainings bis hin zum modernen Rettungsgerät, ergab am Rande zwei kuriose Zufälle, die die Gewinner veranlaßten, ihre Preise lachend zur Verfügung zu stellen: Klaus Klienitzke, aktiver Segelflieger in der befreundeten Luftsportgemeinschaft Schäferstuhl-Salzgitter und Chef des gleichnamigen Segelflugplatzes, gewann - einen Salzgitter-Rundflug im Motorsegler. Karl Slezak hatte ein Los für eine Übernachtung im Hotel Seegatterl gezogen, das nur wenige Kilometer von seinem Wohnort Peißenberg liegt (die Gaudi, Karl ein Sicherheitstraining gewinnen zu sehen, blieb den Partygästen leider denn doch versagt). Trost für alle, die sich mit »Nieten« begnügen mußten: Der Erlös der Tombola wie auch der gesamten Veranstaltung geht an die weltweite Organisation SOS-Kinderdorf.

Bettina Ebeling

Aktionstag »Ohne Drogen«

Gegen Drogenmißbrauch engagierten sich Flugsportler aller Sparten in Stallwang. Unter dem Motto »Abheben ohne Drogen« riefen die Brüder Herbert Zankl (Gleitschirmflieger) und Siegfried Zankl (Fallschirmspringer) Sportkollegen zur Mithilfe auf. Und sie kamen: Der Segelflug-Sportverein Cham, die Modellflieger-Fernlenkgruppe Straubing, der Fallschirm-Sportclub Ostbayern, die Gleitschirmfreunde Stallwang und die Drachenflieger vom DFC Regental stürmten samt Ausrüstung und Infoständen das Gelände der Volksschule Stallwang, um dem Drogenmißbrauch die Stirn zu bieten. Weil die Stallwanger ein derartiges Aufgebot an Fluggerät-

schaft in ihrem Ort nun eher selten zu bewundern haben, ist es nicht verwunderlich, daß sie - wie auch mehrere tausend Bürger aus dem Landkreise Straubing-Bogen nebst Oma, Hund und Kinderwagen auf das Schulgelände zogen, um den Traum vom Fliegen genauer unter die Lupe zu nehmen.
Ob sich durch diese Aktion Nachwuchs für die Flugsportarten gewinnen lassen konnte, steht noch nicht fest. Sicher ist allerdings, daß - nicht zuletzt durch die umfassende Aufklärung durch die Polizei und verschiedene Drogen-Präventionsstellen - den Jugendlichen gezeigt werden konnte, daß es keiner Pillen und Pülverchen bedarf, um »high« zu sein.

FSC Ostbayern - Gleitschirmfreunde Stallwang
Siegfried Zankl - Herbert Zankl

Endlich ist es offiziell!!!!

Mit neuem Vereinsnamen starten die ehemaligen Taunus-Drachenflieger e. V., die sich ab jetzt Pohlheimer Drachenflieger e. V. nennen dürfen, in die diesjährigen Flugsaison. Der neue Vereinssitz ist Pohlheim, wo man schon seit nunmehr 10 Jahren mit den dort ansässigen Segelfliegern eine sehr kameradschaftliche Zusammenarbeit pflegt. Dank eines für beide Vereine annehmbaren Vertrages ist unsere gemeinsame Nutzung des Fluggeländes für die nächsten Jahre nun gesichert. Dies muß natürlich gebührend gefeiert werden und deshalb wird mit einer großen Informationsveranstaltung unser Verein der Öffentlichkeit entsprechend vorgestellt. Der zur Zeit aus etwa 40 Mitgliedern bestehende Verein würde sich über neue aktive Interessenten freuen. Gestartet wird auf dem Flugplatz mit Windenschleppstarts für Drachen und Gleitschirm sowie UL-Schleppstart für Drachen, auch Tandem-Schleppstarts sind möglich. Eingeweiht wurden auch der neue »Lepo« und Schleppstartwagen, die, in unermüdlicher Winterarbeit von Benno Faulhaber und Andreas Schmidt, fertiggestellt wurden. Ihnen beiden gehört der Dank des ganzen Vereins. Wer mehr über unseren Verein wissen möchte, kann sich im Internet unter der Adresse http://www.hochtaunus.net/vereine/pdf
gerne weiter informieren.



Die Einweihung durch den Vorstand

Pohlheimer Drachenflieger
Hartmut Lehr

Transportfahrzeug für Nationalmannschaft

Zu einer Stippvisite an der Hochries erschien der frisch gebackene Weltmeister im Drachenfliegen, Guido Gehrmann, um zusammen mit dem Teamchef der Nationalmannschaft, dem Samerberger Rudl Bürger, und dem Rest der Nationalmannschaft zur Vorweltmeisterschaft nach Italien zu reisen.



Nach dem Gewinn der German Open, der Endausscheidung der deutschen Meisterschaft in Greifenburg in Kärnten, nutzte Guido die Zeit bis zur Abfahrt nach Italien für ein paar Thermik-Stunden und zum Training an der Hochries. Die deutsche Mannschaft als amtierende Vize-Weltmeister versucht, bei der Vorweltmeisterschaft in Italien ihren Erfolg von Australien zu wiederholen oder evtl. sogar noch zu verbessern.
Der Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg stellt der deutschen Nationalmannschaft als Transportfahrzeug ihren Vereinsbus zur Verfügung, gute Voraussetzungen also, für ein erfolgreiches Abschneiden.

Rudl Bürger

Gemeinsam in die neue Saison

Fast alle »beflügelten« Gleitschirm- und Drachenflieger Schleswig-Holsteins trafen sich bei Kaiserwetter zum diesjährigen Saison-Anfliegen in Nindorf bei Hohenweststedt. Mit Kind und Kegel angereist erlebten sowohl Flieger und ihre Familien als auch viele Besucher eine harmonische und gelungene Veranstaltung. Auch wenn die erhoffte Thermik ausblieb, waren alle mit Spaß dabei.
Anschließend zogen die Mitglieder des »Schleswig-Holsteiner Drachenfliegervereines« und des Gleitschirm- und Drachenfliegervereins S.-H. »Milan« in die Scheune, um dort ein zünftiges Fest zu feiern. Die Nachlese erfolgte am Montag darauf, als RTL den am Flugtag gedrehten Beitrag im TV sendete.
Außerdem wurde eine gemeinsame Home-Page aufgemacht. Neben Fluggebiet- und Thermikinformationen gibt es Fotos, Kontakte und Informationen über Aktionen der Vereine zu sehen. Betreut wird die Web-Site durch Thomas Franke, der auf der Home-Page per Link zu erreichen ist.
Adresse: www.fliegen.netwell.de. Info: Roland Liedtke, Tel.: 04502/73666, E-Mail: rol.liedtke@t-online.de

Gleitschirm- und Drachenfliegerverein Schl.-Holst. Milan
Roland Liedtke

Jahreshauptversammlung

Vier der Vorstände standen aus beruflichen oder familiären Gründen leider nicht mehr für ein Amt zur Verfügung. Nach der Neuwahl des Vorstandes, bei der es erfreulicherweise für jedes Amt mehrere Kandidaten gab, wurde dann unter teilweise sehr reger Diskussion die Anträge der Mitglieder diskutiert. Hier ist zu bedauern, daß der Vorschlag, Sicherheitstraining durch den Verein für GS-Flieger noch mehr zu bezuschußen, leider nicht angenommen wurde. Um 23.40 Uhr wurde die Sitzung vom alten und neuen ersten Vorsitzenden Lothar Schweizer beendet.
Der Verein möchte es nicht versäumen, sich noch einmal ausdrücklich bei Armin Zimmerle (Kasse), Reiner Braun (Sport), Heinz Strohbeck (Winde) und Wolfgang Deuschle (Presse) für ihre hervorragende und zeitaufwendige Arbeit für den Verein zu bedanken.
Den neuen Beisitzern wünschen wir eine glückliche Hand bei der Leitung des Vereins und weiterhin so viele gute Ideen und Engagement wie bei der ersten Tagung des »neuen« Vorstandes der Remstäler!

Gleitschirm- und Drachenflug Die Remstäler
Thomas Schmid

Ersthelferkurs des DFC Saar



Ende April organisierte der DFC Saar einen 8 Doppelstunden umfassenden Erste-Hilfe-Kurs. Den insgesamt 11 Teilnehmern wurden grundlegende Kenntnisse bei der Erstversorgung von Verletzten vermittelt, wobei der Ausbilder des Deutschen Roten Kreuzes auch speziell auf die Problematik des Drachenfliegens einging. So wurde das Ausziehen eines Helmes ebenso geübt wie die Bergung von Verletzten.
Erst durch die Teilnahme an diesem Lehrgang ist uns bewußt geworden, wie wenig Ahnung wir von der Materie hatten und wie wichtig es sein kann, schnell und kompetent zu helfen.
Wir haben deshalb im Vorstand beschlossen, mindestens alle zwei Jahre einen solchen Ersthelferkurs anzubieten. Wir hoffen, auch in eigenem Interesse, auf möglichst viele Nachahmer.
Wie an den Fotos leicht zu erkennen ist, hat ein solcher Kurs durchaus auch seine lustigen Seiten.

Drachenflugclub Saar
Elisabeth Höhn

Neuwahlen bestätigen das Vorstandsteam

Auf der Jahreshauptversammlung des CfD Hardheim wurde der Vorstand neu gewählt. Dabei wurden Gaby Hauck als zweite Vorsitzende, Rainer Kunert als Schriftführer sowie Rolf Münch als Technischer Leiter in ihren Ämtern bestätigt. Als Pressewart löste Jürgen Weiss Bernd Haberhauer ab.



Nach den Neuwahlen folgte die Siegerehrung für den Vereinspokal sowie für den Streckenpokal. Beim Vereinspokal im Drachenfliegen siegte Rolf Münch vor Franz Schütz und Peter Kleu. Den Vereinspokal im Gleitschirmfliegen gewann Jürgen Weiss vor Gottfried Hauck und Gaby Hauck.
Beim Streckenpokal mit dem Gleitschirm ging Jürgen Weiss als Sieger vor Gaby Hauck hervor. Bei den Drachenfliegern siegte hier Manfred Pientka vor Rolf Münch und Bernd Büdel.
Vorausblickend gab der Vorsitzende Gerald Katzenmaier den Termin für den Vereinsausflug 98 bekannt. Er findet vom 10.-13. September statt und führt nach Zahms bei Landeck.

Club für Drachenflugsport Hardheim
Jürgen Weiss

Hauptversammlung DCB Ruhpolding

Besonders hervorgehoben wurde bei der diesjährigen Hauptversammlung durch Vorstand Armin Neuhofer die Leistungen der Streckencracks, wurde doch zum dritten Mal in Folge die Mannschaftswertung im Streckenflugpokal gewonnen. Da Armin Neuhofer als Vorstand zurücktritt, wird eine neue Vorstandschaft gewählt:
1. Vorstand wird einstimmig: Dieter Kamml.
Obwohl Dieter Kammls größte Leidenschaft das Fliegen inzwischen auf Platz zwei verdrängt wurde, ist er zum neuen ersten Vorstand des DCB Ruhpolding gewählt worden.
2. Vorstand Georg Weinzierl, Gleitschirmreferent Georg Schweiger, Kassenwart wieder Herbert Hunklinger, Sportwart Wolfgang Lankes und Flugleiter wieder Horst Küpper. Die Kassenprüfer bleiben Ulrich Fuschlberger und Peter Reichhart, Schriftführer Bernhard Rabiser, Zeugwart wieder Valentin Gimpl.

Delta Club Bavaria Ruhpolding
Bernhard Rabiser

Drachen-Gleitschirmflieger spenden Tombolaerlös

Der 2. Höxteraner Vereinsnachmittag war wiederum ein voller Erfolg für den Drachen-Gleitschirmflieger-Club Höxter. Am Info-Stand fanden sich erfreulich viele Besucher ein, um sich über das Drachen- und Gleitschirmfliegen zu informieren. Der heimische Fliegerclub bot den Gästen ein besonderes Bonbon: Gewinn eines Tandemflugs. Der DGFC Höxter hat drei Piloten in seinen Reihen, die Passagierflüge mit dem Gleitschirm anbieten und ist besonders auf den Clubkameraden Jörg Elberg stolz, ermöglichte dieser doch in den vergangenen 2 Jahren zahlreichen Passagieren ein tolles Flugerlebnis und uns eine prima Werbung.
Selbst der Ehrenvorsitzende Detlef Gehrmann ließ es sich nicht nehmen, sich an der Tombola zu beteiligen. Der Erlös in Höhe von DM 250,- geht der Deutschen Kinderkrebshilfe zu. Alles in allem - ein gelungener Nachmittag!
DGFC im Internet: http://home.t-online.de/home/j.elberg

Drachen-Gleitschirmflieger-Club Höxter
Petra Flemming-Schmidt

Tankstelle zum Drachenflieger



Die Bar »Zum seekranken Haifisch« in Hamburg - das Gasthaus »Zur goldenen Gans« in München und selbst das Gasthaus »Zur Filzlaus« Nähe Coburg haben uns nicht so verblüfft, wie die »Tankstelle beim Drachenflieger« in Leiblfing. Wir lassen uns erklären, woher es denn kommt: Der Teilhaber der Tankstelle ist mal von der Tschechei nach Bayern geflohen, spektakulär damals mit einem motorisierten Drachen.
Wir tanken also dort jetzt öfter, der Besitzer hat sich dran gewöhnt, daß wir etwas enttäuscht sind, daß es dort nur Benzin und Diesel gibt - aber keine Thermik!

Till Matschoss

Große Feier zum 10-jährigen

Am 26. und 27. September feiert der Pfront'ner Gleitschirmfliegerverein STRATOS sein 10-jähriges Jubiläum. Hervorgegangen ist der Verein aus der 1. Ostallgäuer Gleitschirmschule, in der eine Vielzahl der heutigen Mitglieder ihre ersten Hüpfer am Gleitschirm und an dem damaligen Pfront'ner Übungshang, der Drisselhalde, absolviert haben. Seit Gründung des Vereins wird dieser von einer fast unveränderten Vorstandschaft geführt, die sich zum Ziel gesetzt hat, den 110 Mitgliedspiloten eine fliegerkameradschaftliche Heimat zu geben, die just for fun und frei von kommerziellen und bürokratischen Einflüssen funktioniert.
Ab 11.00 Uhr am Vormittag des 26. Septembers werden aus Anlaß des Jubiläums am Landeplatz an der Breitenbergbahn Flugvorführungen für Bevölkerung, Feriengäste und Interessierte stattfinden, zu dem hiermit Jung und Alt eingeladen wird. Gastpiloten, die zur Bereicherung des bunten Gleitschirmtreibens an diesem Tag zwischen 11 und 14 Uhr am Breitenberg teilnehmen möchten, melden sich bitte bis spätestens 15. September unter der Fax-Nr. 06003-912399 an. Diese Piloten erhalten von STRATOS eine kostenlose Bergfahrt zum Startplatz sowie einen Getränke- und Verzehrgutschein und sind an der abendlichen Festveranstaltung im Vereinslokal Schönblick in Pfronten-Meilingen herzlich willkommen.

STRATOS - Pfront'ner Gleitschirmflieger
Dieter Ulshöfer

Gaudifliegen und Vereinsausflug

Beim diesjährigen Gaudifliegen der Althofdrachen mußten die Piloten heuer außer der obligatorischen Ziellandewertung ihre Flugzeit und ihr Startgewicht schätzen. Beides gestaltete sich sehr schwierig, da zum einen die thermischen Bedingungen immer besser wurden und zum anderen die meisten Piloten sich wohl zu wenig Gedanken machen, wie schwer sie wirklich sind, was an der Waage, die auf dem Landeplatz stand, öfters zu Gelächter geführt hat. Letztendlich ist Werner Fleck am besten geflogen, hat auch noch gut geschätzt und so den Pokal verdient gewonnen.
Zwei Wochen später trafen sich dann die Althofdrachen zum Clubausflug in Dorfgastein in Österreich. Da die Wetterbedingungen nicht optimal waren stand vor allem die Kameradschaftspflege auf dem Programm. Trotzdem konnten an drei der vier Tage die aktiven Piloten ihrem Hobby frönen und auch bis zu 500 Meter Startüberhöhung erfliegen.
Der Clubabend fand wieder beim »Hias« statt, wo bei viel Weißbier und »Knofi-Ripperl« die Erlebnisse des Ausflugs ausgiebig gefeiert wurden.

Die Althofdrachen
Klaus Butzke



Startvorbereitungen für den UL-Schlepp mit Startwagen und dem »Etagengurtzeug« - Schüler liegt unten, Lehrer darüber.

FLIEGEN VON ANFANG AN

Maximalen Flugspaß von Anfang an verspricht die Doppelsitzerausbildung für die Drachenflieger, die gerade neu eingeführt wird - allerdings vorerst nur als Erprobungsprogramm. Fluglehrer und Flugschüler fliegen dabei gemeinsam in einem doppelsitzigen Hängegleiter in luftigen Höhen, um die Kunst des Fliegens zu vermitteln bzw. zu erlernen.

Der Flugschüler lernt bereits bei seinen ersten Flügen das Gefühl des freien Fliegens unter fachkundiger Aufsicht und Anleitung kennen und gewöhnt sich auf diese Art und Weise schnell an das Medium Luft. Er erlebt die Bewegungen des Luftmeeres und erlernt ohne Streß die Flugtechnik »live«. Sein Fluglehrer ist während der Doppelsitzerausbildung bei ihm und erklärt ihm das richtige Verhalten, gibt individuelle flugtechnische Tips und erkennt die persönliche Belastbarkeit des Schülers. Besser, als



Pilot und Flugschüler sind abflugbereit

Drachenfliegen lernen
IM DOPPELSITZER

dies vom Erdboden aus möglich ist, denn der Lehrer ist aktiv dabei und kann jederzeit manuell eingreifen. Er kann dem Flugschüler direkte Anweisungen geben und steuert ihn nicht wie bisher per Funk aus der Ferne. Die Anwesenheit des Fluglehrers vermittelt dem Flugschüler das notwendige Vertrauen zum Fliegen und sorgt so für Flugspaß vom ersten Start an.

START- UND LANDETRAINING WEITERHIN AM ÜBUNGSHANG

Der Übungshang wird aber auch weiterhin benötigt, allerdings weit weniger als bei der konventionellen Ausbildung. Er dient hauptsächlich zum Erlernen der Fußstart- und Landetechnik, die bei der Doppelsitzerausbildung nicht praktisch vermittelbar ist. Erst der sichere Fußstart und die stehende Landung kennzeichnen einen guten Piloten. Ein altes Fliegersprichwort lautet nicht umsonst: **Fliegen heißt landen!**

Die doppelsitzige Hängegleiterausbildung von Flugschülern wurde als Teilausbildung bereits früher von einigen Fluglehrern, vorwiegend im alpinen Raum und im Windenschleppbetrieb praktiziert. Fluglehrer und Flugschüler hängen in zwei Gurtzeugen nebeneinander oder leicht höhenversetzt, wodurch sie sich allerdings mehr oder weniger gegenseitig beim Steuern im Wege sind. Betrachtet man diese Ausbildung einmal kritisch, so erkennt man schnell, warum sie speziell für Drachenpiloten bisher nicht die erforderliche Akzeptanz der Flugschulen hatte:

➜ Die doppelsitzige Bergstartausbil-



Winden-Rollstart mit angebauten Fahrwerk. Der Drachen wird bis zum Kommando »Start« festgehalten, damit er nicht zu früh losrollt.



Interessant: Das Windenschleppseil kann beim Rollstart auch unter der Basis eingeklinkt werden. Ein Umklinken kann so entfallen. - Achtung! Funktioniert nicht beim Fußstart!!

Ideen für Leistung und Sicherheit.

Was sagen die Piloten zum Twister mit Safety-Pitch-System?



bautek Twister

"Das SPS ist ein hervorragendes System, um auch bei einem turmlosen Hochleister mit einem sicheren Gefühl unterwegs zu sein." ***Jobst Baeumer, Nationalmannschaft***

"Mein Eindruck vom SPS ist durchweg positiv. Auch beim Durchfliegen starker Turbulenzen verstellten sich weder Anstellwinkel noch Bügeldruck. Lediglich ein "Klick-Klack" war das akustische Signal der aktiven Hilfe." ***Lukas Etz, Nationalmannschaft***

"In Situationen, wo bei normalen Geräten Pilotenaufhängung und Unterverspannung locker wurden, tauchte der Twister überhaupt nicht ab. Er behielt seinen Anstellwinkel, bis alles wieder im grünen Bereich war. Mit anderen Geräten (auch Turmgeräten) habe ich deutlich unangenehmere Erfahrungen gemacht." ***Martin Oelkrug, Nationalmannschaft***

bautek
Gewerbegebiet - 54344 Kenn
Tel.: 06502/3060 - Fax 06502/7436
Internet: http://www.bautek.com

dung war sehr zeitintensiv und teuer. Sie stand nicht im Verhältnis zu den erforderlichen Aufwendungen (wenig Flüge pro Tag und hohe Kosten durch Transport).

- ➜ Die Windenschleppausbildung stand wegen der geringen Ausklinkhöhen und den teilweise recht kurzen Flugzeiten, die zusätzlich wegen der Steuerbügelübergabe des Fluglehrers weiter verkürzt wurden, zwar in einem günstigeren Zeit-/Kostenverhältnis, war aber doch verbesserungsbedürftig.
- ➜ Eine doppelsitzige Hängegleiterausbildung durch UL--Schlepp gab es bisher noch nicht.

DIE ERSTEN SCHULEN SIND BEREIT

Die Hängegleiter-Doppelsitzerausbildung erfährt durch die Möglichkeit des UL-Schlepps eine wirkliche Bereicherung. Ab sofort können Drachenflug-Anfänger bei einigen Flugschulen ihre ersten Flüge direkt im UL-Schlepp beginnen und ab der ersten Minute dort aktiv das Fliegen erlernen, ohne vorherige Übungen mit nur jeweils kleinen Erfolgschritten am Übungshang absolviert zu haben. Lange Flugzeiten und große Höhen über Grund erhöhen den Lernerfolg und ermöglichen, bereits in kürzester Zeit die Alleinflugreife mit der notwendigen Höhenflugerfahrung zu erreichen. Der Flugschüler lernt zuerst Fliegen, dann erst Starten und Landen.

NEUES ETAGENGURTZEUG

Die doppelsitzige Windenschleppausbildung mit Hängegleiterflugschülern wie auch die doppelsitzige Hängegleiterausbildung durch UL-Schlepp wird nun durch das neue Etagengurtzeug (Fluglehrer und Flugschüler hängen übereinander) wesentlich interessanter. Damit wird nicht nur die verlorene Zeit, die bei der bisherigen Anordnung durch die Steuerbügelübergabe entsteht, vermieden. Die Qualität und Sicherheit der gesamten Flugausbildung wird optimiert. Durch die besseren Eingriffsmöglichkeiten des Fluglehrers, der unmittelbar über dem Flugschüler jederzeit in das Fluggeschehen eingreifen kann, wird dem Flugschüler die gewünschte Sicherheit vermittelt. Gemeinsam können Flugmanöver unter Anleitung und direkter Korrektur durchgeführt werden und die gegenseitige Behinderung durch die getrennt aufgehängten Gurtzeuge entfällt. Man kann sich unterhalten, den Lernerfolg kontrollieren und den Schüler schnell mit großen Flughöhen vertraut werden. Genauso, wie es beim Erlernen des Segelfluges oder Motorfluges üblich ist.

Einziger Nachteil dieses neuen Gurtzeugsystems ist, daß als Startart nur der Rollstart möglich ist. Pilot und Flugschüler oder auch Passagier liegen während der gesamten Start-, Flug- und Landephase in ihren Gurtzeugen, die durch Schnelltrennverschlüsse fest miteinander verbunden sind. Fußstarts und Landungen müssen deshalb im Laufe der Luftfahrerausbildung nach wie vor am Übungshang erlernt werden.

Mit diesem Gurtzeug wurden auch die ersten erfolgreichen Flüge im Erprobungsprogramm »UL-Schlepp mit doppelsitzigen Hängegleitern« durchgeführt, das als Grundlage für die Genehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr und zur Erlangung der technischen und methodischen Erkenntnisse für

eine sichere Doppelsitzer-Ausbildung durchgeführt wird. Das im Ausland speziell für diese Startart entwickelte dreiachsgesteuerte UL-Schleppflugzeug »Dragonfly« darf bei uns wegen der z.Z. gültigen Rechtslage und der fehlenden Musterzulassung nicht betrieben werden und mit den gewichtskraftgesteuerten UL's (Trikes) mußten erst einmal Erfahrungen gesammelt werden. Testschlepps mit den sehr langsamen Hängegleiter-Doppelsitzern wurden durchgeführt, um das Problem der Geschwindigkeitsdifferenz zu den schnelleren Trikes in den Griff zu bekommen. Nach zwei zentralen Testterminen konnten die gewonnenen Erkenntnisse nun umgesetzt werden und die dezentrale Erprobungsphase mit den interessierten Flugschulen beginnen. Noch in diesem Jahr soll das Erprobungsprogramm abgeschlossen werden.

FÖRDERUNG DURCH DEN DHV

Der DHV fördert die Doppelsitzerausbildung, indem er den Herstellern von Hängegleiterdoppelsitzern und Gurtzeugen kostengünstige Musterzulassungen anbietet, und das Erprobungsprogramm bezuschußt und betreut. Bei positivem Abschluß der Erprobung soll diese Art der Ausbildung dann in die Rechtsverordnungen aufgenommen werden und als weitere Ausbildungsvariante den künftigen Flugschülern zu Verfügung stehen.

Ein ausführlicher Bericht über die weitere Erprobung erscheint in einem der nächsten DHV-info's.

Auskünfte über die Erprobung können Interessierte täglich zwischen 10 und 12 Uhr beim DHV-Informationsbüro für Schlepp unter der Telefonnummer 06654-353, der Fax-Nr. 06654-7771 oder der e-mail Adresse. Dhvschleppbuero@t-online.de erhalten.

Horst Barthelmes
Erprobungsleiter





DEUTSCHE STRECKENFLUG-MEISTERSCHAFT 1998

Zwischenwertung, Stand 20.7.98





Nach dem euphorischen Zwischenergebnis im Mai hat der Alpenmonsunmonat Juni dafür gesorgt, daß in der Streckenflugszene wieder Ernüchterung eingekehrt ist. Viele Streckenflugträume fielen buchstäblich ins Wasser. Wie in der gesamten Wettbewerbsszene hatten auch die Streckenjäger unter einem extrem feuchten Juni zu leiden. In der Gesamtwertung gab es somit sowohl bei den Gleitschirm- wie auch bei den Drachenpiloten kaum Veränderungen.

Drachen

Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft 1998 im Drachenfliegen entwickelt sich zu einer Clubmeisterschaft des DCB Ruhpolding mit der Beteiligung einiger anderer Piloten aus dem Chiemgau. Unter den ersten 10 befinden sich ausschließlich Piloten aus dieser Region, davon nicht weniger als sieben vom Ruhpoldinger Verein, der sich in diesem Jahr anschickt, anscheinend alle drei Stockerlplätze in der Mannschaftswertung zu belegen. Die FAI-Dreiecke vom Rauschberg sind in diesem Jahr anscheinend das Maß aller Dinge; seit Mitte Mai konnte allerdings auch hier nicht mehr gepunktet werden und somit verbleibt das Zwischenklassement ähnlich der Wertung im Mai.

Ganze 15 Flüge wurden mir zur Wertung im Juni eingereicht, wobei es keinem Piloten gelang, seine gestellte Aufgabe zu erfüllen. Da es aber im Juli bereits wieder sehr brauchbare Flugtage gab, bleibe ich bei meiner Prognose, daß der Sieger der Streckenflugmeisterschaft 1998 mehr als 1.000 Punkte braucht.

Gleitschirm

Der Juni begann vielversprechend, so gelang Burkhard Martens am 2. des Monats mit einem 1-2er Schirm ein 101 km Zielrück von Gnadenwald, der auch als Geschwindigkeitsweltrekord angemeldet wurde. Doch schon bald mehrten sich die Tage, an denen nur unvollendete Aufgaben geflogen werden konnten. Die größte gelang Stefan Bocks, der am 9. Juni vom Wallberg mit den Wendepunkten Gerlossteinhaus und dem Tauerntunnel fliegend leider kurz hinter der 2. Wende landen und sich mit einer Strecke von knapp 166 km zufrieden geben mußte. Am 20.6. gelang Sepp Gschwendtner ebenfalls vom Wallberg ein Flug über 136 km mit 2 Wendepunkten (Gerlossteinhaus und Fürstaualm) nach Wörth. Die einzigen Dreiecke vollendete in diesem Monat Andrea Niederacher mit zwei identischen FAI-Aufgaben vom Nebelhorn über knapp 50 km.

Da aber diese Zwischenwertung den großen Run nach Fiesch noch nicht berücksichtigt, bin ich mir sicher, daß der Deutsche Streckenflugmeister im Gleitschirmfliegen noch nicht ermittelt ist. Die Karten werden dort neu gemischt und der Sieger dürfte sich nahe der 900 Punkte-Marke bewegen.

Überschattet wurde die diesjährige Deutsche Streckenflugmeisterschaft von einem schweren Unfall: Der letztjährige Zweite bei den Gleitschirmfliegern, Reinhold Bader, verunglückte nach einem Flug in Garmisch-Partenkirchen tödlich.

Nach Abschluß des Wettbewerbs am 15. September sind wie jedes Jahr beim Auswerter die gesamte Statistik über alle Streckenflüge seit 1994 im Detail mit Wendepunkten, Koordinaten und sonstigen Statistiken zum Selbstkostenpreis von 25.- DM zu beziehen.

Dieses Nachschlage- und Planungswerk für die nächste Saison ist mittlerweile 100 Seiten stark und anzufordern bei: Rudl Bürger, Bichl 2, 83122 Samerberg, telefonisch unter 08032/8134 oder per E-Mail: rudl@compuserve.com

Rudl Bürger

unterstützt von NOCAI und hanwag

Fotos: Michael Pfeffer

GS (Sportklasse)

Platz	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Martens Burkhard	1. PC Schwaben	Free X Flair	314
2	Lex Hans	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair	217
3	Hahne Torsten	DGC Tegernseer Tal	Edel Atlas	144
4	Lacrouts Babsi	DGC Tegernseer Tal	Free X Flair	122
5	Pinn Michael	OASE-Pilotenclub	Pro-Design Relax 34	70
6	Nagler Werner	1. PC Schwaben	Edel Atlas	53

GS(Tandem)

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Schierle Willi	GSC Hohenlohe	UP Cab	123
2	Scheltdorf Rainer	Ostrachtaler GSFlieger	Advance Bi Beta	91
3	Staudacher Robert	Alb. Bad Reichenhall	Swing Mistral Twin	62
4	Hahne Torsten	DGC Tegernseer Tal	Edel Galaxy	31

GS (offene Klasse)

Platz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	D J N	Gesamt
1	Rössel Oliver	Oberstdorfer GSVerein	Swing Cirrus	253	303	303		859
2	Bocks Stefan	GSC Inntal	Airea Tension Proto	178	249	231		658
3	Gschwendtner Sepp	DGC Tegernseer Tal	Free X	228	215	201		644
4	Koller Berni	Ostrachtaler GSFlieger	Free X Proto	315	279		J	594
5	Kirsch d.J. Christoph		Free X Spark	130	216	186		532
6	Bader Reinhold	Ostrachtaler GSFlieger	Nova Vertex	164	250			414
7	Leschinski Frank	Oase Pilotenclub	Nova Vertex	159	185			344
8	Bauer Karl	GSC Bayerwald	Swing Cirrus	77	136	129		342
9	Pinn Michael	Oase Pilotenclub	Airwave XXX	107	155	78		340
10	Becker Ludwig	Eichenauer SV	Advance Omega 4	131	92	112		335
11	Brunner Willi	DGC Tegernseer Tal	Nova Xyon	45	113	171		329
12	Grauer Ralf		Nova Xyon	94	113	109		316
13	Herthnek Holger	1. Hohenhaslacher Fl.	Airwave XMX 28	131	154		N	285
14	Niederacher Andrea	Oberstdorfer GSVerein	Sigma III	98	88	98	D	284
15	Deuschle Gerhard	Oase Pilotenclub	Edel Sector	69	59	138	N	266
16	Plenagl Johann	DGC Tegernseer Tal	Airea Tension	130	84	36		250
17	Straub Andreas	DGC Tegernseer Tal	Free X Proto	247				247
18	Riedl Stefan	Eichenauer SV	Swing Venus	151	95			246
19	Sturm Johannes		Nova Xyon	136	110			246
20	Probst Werner	GGC Rottal Inn	Advance Omega 4	105	140			245

HG FAI Klasse I

Platz	Name	Verein	Gerät	1.Flug	2.Flug	3.Flug	D J N	Gesamt
1	Altmannshofer Max	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST	342	280	342		964
2	Lengauer Wolfgang	DFC A Kampenwand	Bautek Twister	320	278	338		936
3	Rackl Walter	DFC Achental	Airwave Klassic	320	297	227		844
4	Dreier Reinhold	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar	310	270	257		837
5	Graf Wolfgang	DCB Ruhpolding	Moyes X-xtralite	310	257	257		824
6	Tschurtschenthaler Ralf	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST	247	257	278		782
7	Mayer Hias	DCB Ruhpolding	Enterprise Desire	158	257	257		672
8	Escher Alexander	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST	252	169	163		584
9	Tulzer Jürgen	DCB Ruhpolding	Bautek Twister	145	108	320		573
10	Achmüller Peter	DFC Hochries Samerberg	Moyes X-xtralite	267	146	136		549
11	Raggl Paul	Ammergauer DF	Icaro Laminar ST	220	164	148		532
12	Haustein Christoph	Ammergauer DF	Wills Wing Fusion	147	220	164		531
13	Huber Markus	DCB Ruhpolding	Bautek Twister	257	259		N	516
14	Hoffmann Gundram	DFC Hochries Samerberg	Airborne Blade	133	267	103		503
15	Singhammer Sepp	DC Isarwinkel	Moyes X-xtralite	163	187	152		502
16	Fritz Lorenz	DFC Ingolstadt	Icaro Laminar	123	173	182		478
17	Kieflinger Hans	DFC Oberpfalz	Aeros Stealth	135	154	148	N	437
18	Winklhofer Andreas		Airwave Klassic	252	171			423
19	Feser Jörg	Nordbayr. Drachenflieger	Wills Wing Fusion	170	170	75		415
20	Becher Thomas	DFC Achental	Airborne Shark	188	192			380

HG FAI-Klasse II

Platz	Name	Verein	Gerät	Punkte
1	Oelkrug Martin		Pegasus	255
2	Hoffmann-Guben Marcus	DFC Hohenneuffen	Exxtacy	102

D=Damenwertung J=Juniorenwertung T= Tandemwertung N=Newcomer (keine Teilnahme in den letzten 3 Jahren)

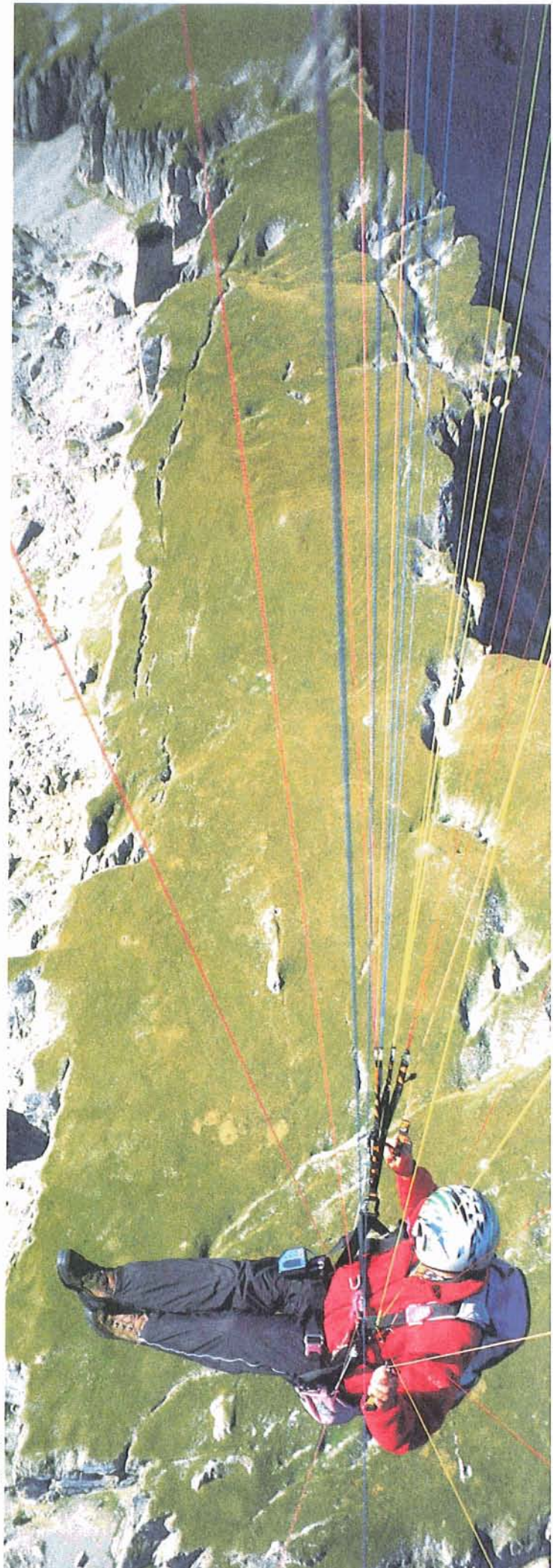


Foto: Cassian Gojda

Flüge GS 1998

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP: Ziel bei FS Landung
			total km	MF	Punkte
13.05.1998	Gschwendtner Sepp	Free X	Brauneck	ZF	Brauneck Gipfel
					Scoul (CH) TS
			134,1	1,5	201
13.05.1998	Martens Burkhard	Free X Flair	Brauneck	FS1WP	Brauneck BS
			Tegelberg BS		Hinterellenbogen Lechtal
			108,6	1,5-1	137
13.05.1998	Stuhlreiter Helmut	Swing Astral	Hochschlegel	FS	Hochschlegel
					Brunnau Alm
			32	1	32
15.05.1998	Raffler Hans	Airea Tension	Sulzberg	FS1WP	Schlüpfgrobalm
			Wallberg BS		Schärfen Kreuth
			24,5	1,5-1	35
16.05.1998	Braun Thorsten	Swing Cirrus	Boppard	FS	
					Gonderingen (Lux)
			113,7	1	114
17.05.1998	Braun Thorsten	Swing Cirrus	Boppard	FS	
					Greverath
			81,3	1	81
17.05.1998	Schmitt Werner	Swing Ventus	Boppard	FS	
					Rachtig Mosel
			51	1	51
20.05.1998	Wieczorek Peter	Swing Minoa	Wallberg	FS	Wallberg Gipfel
					Unterschwendt
			46	1	46
23.05.1998	Schmitt Werner	Swing Ventus	Burgen Mosel	ZFagB	Burgen SP
			Abtei Flugzeugausstellung		Bostalsee Saarland
			42	1,5	63
28.05.1998	Höcherl Schorsch	Omega	Steinbach	FS	Steinbach Orstsa
					Hienberg
			109,4	1	109
31.05.1998	Opitz Wolfgang	V-max	Jenner	IIA	Jenner West
			Kehlstein	Blaumeishütte	Jenner MS
			27,7	1,75	48
02.06.1998	Martens Burkhard	Free X Flair	Gnadenwald	ZR	Hinterhornalm
			Marienbergjoch BS		Hinterhornalm
			101,2	1,75	177
06.06.1998	Schropp Markus	Vatex	Hirschalpe	FS	Hirschalpe
					Liebenthann Obergünzburg
			38	1	38
09.06.1998	Bocks Stefan	Airea Tension	Wallberg	FS2WP	Wallberg Gipfel
			Gerlossteinhaus	TauernTunnel	Tauernautobahn Rasthof
			165,9	1,5-1	249
09.06.1998	Wagner Günter	Nova Xyon	Emberger Alm	IIA	Sattelegger Haus
			Greifenburg Friedh	Radlberger Alm	Anna Schutzhaus
			66,3	1,75	116
09.06.1998	Brunner Willi	Nova Xyon	Wallberg	FS1WP	Wallberg Gipfel
			Gerlossteinhaus		Bramberg östl.
			87	1,5-1	113
09.06.1998	Sturm Johannes	Nova Xyon	Wallberg	ZFagB	Wallberg Gipfel
			Kössen BS (neu)		Königssee Jennerbahn
			90,4	1,5	136
09.06.1998	Gschwendtner Sepp	Free X	Wallberg	FS2WP	Wallberg TS
			Wank BS	Lausenjochhütte	Achental Steinberg
			108	1,5-1	152
09.06.1998	Plenagl Johann	Tennsion Proto	Wallberg	FS	Wallberg TS
					Schlehdorf
			36	1	36
09.06.1998	Hubner Bernd	Free X Spark	Wallberg	FS	Wallberg Gipfel
					Stumm(Zillertal)
			42	1	42
09.06.1998	Blum Christian	Omega 4	Wallberg	ZFagB	Wallberg BS
					Jenner TS
91,1	1,5	137			
09.06.1998	Muhlhuber Thomas	?	Vogelsang	FS1WP	Walleralm
					Kössen BS (neu)
			29	1,5-1	44
13.06.1998	Röche Martin	Up Vision M	Monte Avena	FS1WP	Monte Avena SP
			Monte Peron GP		San Gregorio Kirche
			40,4	1,5-1	55
14.06.1998	Ebersberger Johannes	Xyon 26	Emberger Alm	FS1WP	Greifenburg Friedhof
			Ziehtenkopf	Radlberger Alm	Dellach
			30,4	1,5-1	40
20.06.1998	Simmel Stefan	Swing Minoa	Nebelhorn	FS2WP	Seealpe
			Imberger Horn TS	Gaichtspitze +	Haldensee
			35,4	1,5-1	51
20.06.1998	Kirsch d.J.	Free X Spark	Wallberg	FS2WP	Wallberg Gipfel
			Gerlossteinhaus	Kaprun Schloß	Gries Ortsende
			127,1	1,5-1	186
20.06.1998	Gschwendtner Sepp	Free X	Wallberg	FS2WP	Wallberg Gipfel
			Gerlossteinhaus	Fürstau Alm	Wörth Rauris
			136,1	1,5-1	199
20.06.1998	Brunner Willi	Nova Xyon	Wallberg	ZFagB	Wallberg Gipfel
			Oberschwarzachh.		Kaprun.Werksiedlung
			114,2	1,5	171
20.06.1998	Schierle Willi	Free Xpro	Nebelhorn	FS2WP	Sprungschanze
			Simmeringalm	Fugler	Mils(Au)Inntal
			106	1,5-1	148
20.06.1998	Traut Stefan	Swing Cirrus	Nebelhorn	FAI	Schattenberg-schanze
			Tiefenbacher Haus	Hahnenkamm Bahn	Waltenburger-Haus
			87,1	2	174
20.06.1998	Sturm Johannes	Nova Xyon	Wallberg	FS1WP	Wallberg Gipfel
			Kössen MS		zw.Wimbachbr. Schönau
			86,3	1,5-1	110
20.06.1998	Hahne Torsten	Edel Galaxy	Wallberg	FS	Wallberg Gipfel
					Kiefersfelden
			30,6	1	31



OUTDOOR ENGINEERING

Oliver Guenay
Bitzweg 3
87459 Pfronten
Germany
Tel + Fax (++49) 83 63 - 9 44 43

Reisen - Fortbildung - persönliches Training Alles, was ihr sonst nicht bekommt !

Marokko - Wüste, Berge, Meer und Sterne - ein besonderer Urlaub für Nicht-nur-Flieger ! Unvergessliche Eindrücke ! Flug, Hotels & Camps, Landrover und Führung
Termine: September/Oktober 1- und 2 Wochen, ab **DM 1690,-**

Trauminsel RÉUNION - TopTen-Fluggebiete, Tropische Berge und Strände !
2 Termine: vom 17.10. - 28.10. - 8.11., ab **DM 2990,-**

Thermik- und Streckenfliegen - persönlich betreute Kurswochen in kleiner Gruppe, damit ihr wirklich was davon habt !
Termine: 4.7. - 11.7. und 1.8. - 8.8, ab **DM 690,-**

Einzeltrainings für Piloten - zum besser Fliegen, sicherer Fliegen !
Terminabsprache von Mai bis September !

Email : outdoor.engineering@gmx.de
WWW: http://touristik.freepage.de/outdoor-engineering



Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung
			total km	MF	Punkte
20.06.1998	Niederacher Andrea	Sigma III	Nebelhorn Fluchtalpe 48.8	FAI Eissee 2	Seealpe Altstadter Hof 98
20.06.1998	Lex Hans	Free X Flair	Wallberg Kössen MS 107.3	FS 1WP 1,5-1	Wallberg Gipfel Mühlbach 131
20.06.1998	Lacrouts Babsi	Free X Flair	Wallberg 48.8	FS 1	Wallberg Gipfel Rohr (Zillertal) 49
21.06.1998	Möller Gerhard	Nova Xyon	Alp Muota Alp Dado Sut 45.2	FS2WP Alp Lumpegna 1,5-1	Alp Muota Bhf.bei Waltensburg 58
21.06.1998	Simmel Stefan	Swing Minoa	Nebelhorn 47	FS1WP 1,5-1	Nebelhorn Gipfel Wiese an Zugspitze 59
21.06.1998	Pinn Michael	Airwave XXX	Nebelhorn Imbergerhorn TS 61,2	FS2WP Hohenkamm BS 1,5-1	Nebelhorn Gipfel Oybelehalle 78
21.06.1998	Schierle Willi		Nebelhorn Gamskogel 91,8	FS1WP 1,5-1	Probsthaus Pfatt Passeier 123
21.06.1998	Zaiser Joachim	Edel Sector	Nebelhorn Wildengrundkopf 40,1	IIA Höllfats 1,75	Seealpe Imberger Horn 70
21.06.1998	Ebersberger Johannes	Xyon 26	Wallberg Hödenauer See 35	FS1WP 1,5-1	Wallberg Gipfel Schanzer Wände 51

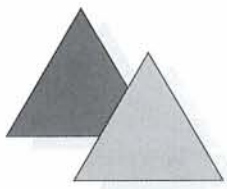
Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3. WP/ Ziel/ bei FS Landung
			total km	MF	Punkte
21.06.1998	Kirsch Stefan	Nova Vertex	Wallberg Kössen MS 55,1	FS1WP 1,5-1	Wallberg Gipfel Erpfendorf 79
21.06.1998	Plenagl Johann	Tennsion Proto	Wallberg Kössen BS 60,7	FS1WP 1,5-1	Wallberg Gipfel Waidring 84
21.06.1998	Schmidt Markus	Airea Aspect	Nebelhorn Imberger Horn BS 30,3	FS2WP Höfats 1,5-1	Seealpe Birgsau 42
21.06.1998	Niederacher Andrea	Sigma III	Nebelhorn Fluchtalpe 48.8	FAI Eissee 2	Seealpe Altstadter Hof 98
21.06.1998	Lex Hans	Free X Flair	Wallberg Kössen MS 62	FS 1WP 1,5-1	Wallberg Gipfel Pillersee 86
21.06.1998	Lacrouts Babsi	Free X Flair	Wallberg Kössen MS 49,1	FS 1WP 1,5-1	Wallberg Gipfel Kössen LP 73
24.06.1998	Megg Gregor	Area Tension	Zwieselalm Reichenhaller Haus 60,6	FS2WP Straubinger Haus 1,5-1	Zwieselalm Grubhö./Antenn Jochberg Parkp 83
24.06.1998	Brunner Willi	Nova Xyon	Wallberg 45	FS 1	Wallberg Gipfel Kössen West 45
20.06.1998	Buchert Jörg	Swing Minoa	Wallberg Gerlosteiner Haus 56,3	FS1WP 1,5-1	Wallberg BS Zell am Ziller 82

Flüge HG 1998

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP: Ziel: bei FS Landung
			total km	MF	Punkte
15.05.1998	Kieflinger Hans	Stealth	Hoher Bogen	FS1WP	Hoher Bogen BS
			Dingolfing BAB Ausfahrt		Geisenhausen
			98.5	1,5-1	135
16.05.1998	Vogel Karlheinz	X-tralite	Kulmbach FP	FS	Schwelle 09
					Neckarsulm
			191,6	1	192
16.05.1998	Kieflinger Hans	Stealth	Pfarrkirchen FP	FS1WP	Hangar
			Hofoldinger Forst BAB Ausfahrt		Lochhofen b. Sauerlach
			104,0	1,5-1	154
16.05.1998	Lotte Friedhelm	X-tralite	Kulmbach FP	ZF	Schwelle 09
					Walldorf BAB#
			225,3	1,5	338
16.05.1998	Fritz Lorenz	Laminar	Langenthonhau.	FS1WP	Langenthon.nördl.A
			HDH Autobahnausfahrt		HDH Lehr
			116,4	1,5-1	173
16.05.1998	Voltz Elmar	Ram Air	Neumagen	FS	Neumagen Rampe
					Tintigny Belgien
			102,0	1	102
16.05.1998	Sichert Ottmar	Moyes SX 5	Böhming	ZF	Regelmannsbrunn
					Ellenberg BAB Tunnel
			84,4	1,5	127
16.05.1998	Schwinghammer Jürgen	Sunrise 13	Bahrenborstel	FS	
					Hollage
			62,0	1	62
17.05.1998	Gidde Andreas	Twister	Deinsen FP	FS	
					Horn
			55,0	1	55
17.05.1998	Schwinghammer Jürgen	Sunrise 13	Bahrenborstel	FS	
					Fürstenau-Höne
			77,0	1	77
18.05.1998	Gerhard Claus	Ram Air	Segeletz FP	FS	
					Colbitz
			85,0	1	85
18.05.1998	Gräper Hans-J.	Twister	Bahrenborstel	FS	
					Fürstenau
			75,0	1	75
18.05.1998	Otterpohl Bernd	Merlin	Bahrenborstel	FS	
					Andernenne westl. Fürstenau
			80,0	1	80
19.05.1998	Schurr Walter	Twister	Melibokus	ZR	Alsbach Feuerwehr
			Walldorf BAB#		Alsbach Feuerwehr
			101,6	1,75	178
19.05.1998	Gerhard Claus	Ram Air	Segeletz FP	FS	
					Sluknov
			241,0	1	241
20.05.1998	Achmüller Peter	X-tralite	Hochries	FS1WP	Hochries MS
			Schloß Staufeneck		Aschau
			90,0	1,5-1	114
20.05.1998	Voltz Elmar	Ram Air	Neumagen	FS	Neumagen Rampe
					Jury Frankreich
			101,0	1	101
22.05.1998	Rauscher Georg	X-tralite	Oberemmendorf	FS	
					Prienbach b. Simbach Inn
			142,6	1	143
22.05.1998	Feser Jörg	Fusion	Oberemmendorf	FS	
					Ohu Kraftwerk
			75,0	1	75
22.05.1998	Fritz Lorenz	Laminar	Oberemmendorf	FS 1WP	Irlersdorf Kirche
			Pfarrkirchen FP		Pfarrkirchen
			121,0	1,5	182
23.05.1998	Altmannshofer M.	Laminar ST	Oberemmendorf	ZFagB	Irlersdorf Kirche
			Ohu Kraftwerk		Gottholbing
			107,4	1,5	161
23.05.1998	Herold Ernst	Twister	Bahrenborstel	FS	
					Jeversen
			68,0	1	68
23.05.1998	Otterpohl Bernd	Merlin	Bahrenborstel	FS 1WP	Bahrenborstel Ost-Start
			Scheven FP b. Celle		Langenklint
			116,0	1,5-1	160
30.05.1998	Lutz Helmut	Laminar ST	Blauen	FS	
					Bomstetten (CH)
			78,0	1	78
31.05.1998	Djamarani Andre	Laminar ST	Mindersdorf	ZF	Mindrsdorf Kirche
					Eichberg Rampe
			41,2	1,5	62
01.06.1998	Schiffmacher Fred	Speed TL	Hochblauen	FS	
					FP Klippeneck
			88,0	1	88

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP: Ziel: bei FS Landung
			total km	MF	Punkte
01.06.1998	Lutz Helmut	Laminar ST	Blauen	FS	
					Grosselfingen
			107,8	1	108
01.06.1998	Hoffmann-Guben Marcus	Ram Air	Hohenneuffen	FS	Erkenbrechtsweiler Steinbruch
					Schäfhalde FP b. Heidenheim
			52,8	1	53
02.06.1998	Rau Erik	X-tralite	Neuffen	ZF	Erkenbrechtsweiler Steinbruch
					Schäfhalde FP b. Heidenheim
			52,8	1,5	79
05.06.1998	Freiberger Conny	X-tralite	Kaltersberg	ZR	Kötzlinger Hütte
			Großer Arber Gipfel		Kötzlinger Hütte
			31,5	1,75	55
06.06.1998	Lutz Helmut	Laminar ST	Blauen	FS	
					Flötzelingen
			76,0	1	76
13.06.1998	Schiffmacher Fred	Speed TL	Blauen	FS	
					Baden Baden
			117,0	1	117
13.06.1998	Gräper Hans-J.	Twister	Bahrenborstel	FS	
					Bispingen BAB Ausfahrt
			100,0	1	100
14.06.1998	Kuhlmann Thomas	Laser 14	Pattenpühle b. Möckern	FS 1WP	nördl. Platzrand
			Stendal FP Borstel		Gagel
			81,2	1,5-1	107
14.06.1998	Greiner Arno	Twister	Emberger Alm	FS 1WP	Sattelegger Haus
			Anna Schutzhaus		Greifenburg LP
			45,2	1,5-1	56
16.06.1998	Lutz Helmut	Laminar ST	Blauen	FS	
					Oberkulm (CH)
			62,0	1	62
20.06.1998	Wilms Helmut	X-tralite	Emberger Alm	HD	Greifenburg Kirche
			Zwickenberg Kirche	Goldeck Antenne	Greifenburg Kirche
			72,7	1,75	127
20.06.1998	Haustein Christoph	Fusion	Laber	FS 2WP	Ettal # B23
			Tschirgant Gipfel	Hafelekar BS	Seefeld Ortsmitte
			103,0	1,5-1	147
20.06.1998	Raggl Paul	Laminar ST	Laber	FS 2WP	Ettal # B23
			Tschirgant Gipfel	Hafelekar BS	Mittenwald Kläranlage
			104,6	1,5-1	148
23.06.1998	Groß Jürgen	Rumour	Messelberg	ZF	Messelberg FP Tower
					Donauwörth FP
			73,5	1,5	110

HERSTELLUNG VON DRACHENSEGELN (SEIT 1986)



PAUSE SEGEL

Professioneller Reparaturservice
für alle Arten von Drachen- und Ultraleichtsegeln

RIGISTRASSE 3
D-82449 UFFING/STAFFELSEE

TELEFON: 0 88 46/81 40
TELEFAX: 0 88 46/81 47

Entwicklung sämtlicher LAMINAR Segel



Deutsche Drachenflieger bestätigen ihre gute Form

Vor-WM am Monte Cucco

Die grüne Hügel- und Berglandschaft Umbriens mit ihren vielen wunderschönen Fluggebieten bis ca. 1.200m Höhe liegt in Mittelitalien zwischen Ancona und Rom. Traurige Berühmtheit erlangte die Region seit dem schweren Erdbeben im September vergangenen Jahres und dem Nachbeben im März. Gott sei Dank sind die meisten mittelalterlichen Städte mit ihren engen Gassen erhalten geblieben, wenn auch der Tourismus als wichtigste Einnahmequelle seitdem stark abgenommen hat. Um so höher wird in der Region die Drachenweltmeisterschaft 1999 bewertet. Entsprechend fand dieses Jahr vom 4. bis 12. Juli hier eine wirkliche Generalprobe statt: T-Shirts und Begrüßungsschilder haben bereits den Aufdruck »WM 1999«. Selbst die Einmarschzeremonie wird geprobt.

Die Weltelite gesammelt vertreten

Und die Piloten proben auch : Fast die gesamte Weltelite ist erschienen. Über 150 Piloten stehen am ersten Tag in Assisi - dem Südgelände - am Start. Bei starkem Wind bis 50 km/h entschließt man sich jedoch zur Absage. Die nächsten drei Tage kann dann am Monte Cucco und am 40 km südlicher gelegenen Ostgelände »Tre Pizzi« geflogen werden. Für jede Windrichtung sind die Italiener so bestens gerüstet. Die Aufgaben zwischen 70 km und 120 km werden jeden Tag von einem guten Teil des Teilnehmerfeldes bewältigt, obwohl die Bedingungen mit teils recht starkem Wind und einer Basis von höchstens 2.500 m gewöhnungsbedürftig sind. Zusätzlich bietet das abwechslungsreiche Gelände so viele Möglichkeiten der Streckenführung, daß es nicht so schnell langweilig wird. Allerdings sind in einigen Gebieten die Landeplätze recht rar gesät, was doch zu einigen Crashs zum Glück ohne schwere Verletzungen führt.Vor dem Hintergrund der Tatsache, daß die äußerst gastfreundlichen Bauern zum Teil immer noch in Containern leben, da die Häuser vom Erdbeben zerstört sind, ist die Gedankenlosigkeit einiger Piloten peinlich:

Um auch den letzten Kilometer Strecke herauszuholen, landen viele in hochstehende Weizenfelder kurz vor der Ernte.

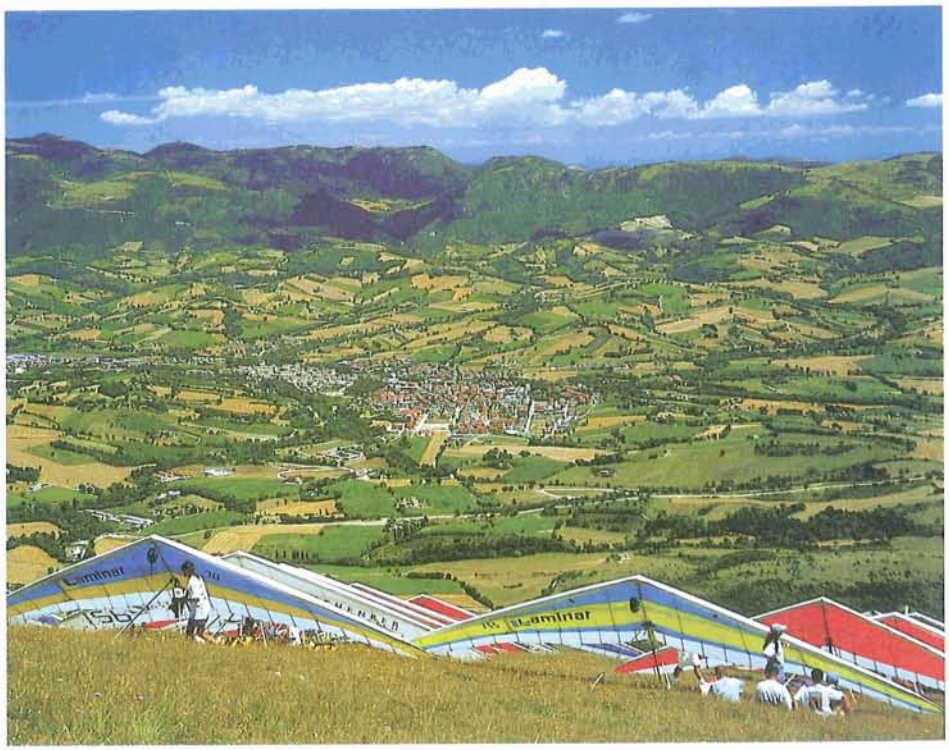
Österreich vor Deutschland

Die Österreicher Manfred Ruhmer und Gerolf Heinrichs präsentieren sich in Bestform und führen das Feld nach 3 Durchgängen unangefochten an. Beim dritten Durchgang sind die beiden so schnell, daß sie mit mehr als einer halben Stunde Vorsprung zum dritten Piloten ins Ziel gleiten. Die Deutschen kämpfen sich im Team wieder auf einen starken zweiten Platz hinter den Österreichern vor. Guido Gehrmann, Bob Baier und Jobst Baeumer können sich unter den ersten zehn Piloten etablieren. Der Schweizer Martin Harri und der ukrainische Vizeweltmeister Oleg Bondarchuk mischen auch noch ganz vorn mit. Leider wird dann im nachhinein ein Wendefoto von Jobst wegen Sektorfehlers nicht gewertet, so daß dieser auf Platz 20 zurückrutscht.

Nach zwei weiteren windbedingten Ruhetagen trifft man sich dann zum vierten Wettkampftag wieder auf dem Oststartgelände Tre Pizzi. Eine 120 km Aufgabe zuerst in die höheren Berge zu einem Wendepunkt nördlich des Monte Cucco und danach in die Vorhügel bis zur Stadt Gubbio und zurück zum Landeplatz des Cucco in Sigillo wird ausgeschrieben. Nach Start gegen 14.00 Uhr sind die ersten Piloten bereits um 17.30 h schon wieder im Endanflug, wobei Gerolf Heinrichs heute Manfred Ruhmer noch abhängen kann. Auch Guido und Oleg sind mit im Spitzenpulk vertreten. Die Siegchancen haben die beiden jedoch mit einer falschen Routenwahl und einem darauf folgenden Absaufer bereits im dritten Durchgang vergeben.

Nachdem die zwei letzten Tage wieder dem Starkwind - es bläst zum Teil mit 80 km/h - zum Opfer fallen, siegt Gerolf Heinrichs vor Manfred Ruhmer und Martin Harri. Vierter ist Guido Gehrmann, 9. Bob Baier. Die Teamwertung gewinnt Österreich vor Deutschland und Brasilien. Keine schlechte Ausgangsbasis der Deutschen für die





Fotos: Sybille Fischer

WM im nächsten Jahr und eine Bestätigung der sehr guten Leistungen der Weltmeisterschaft in Australien.

Spannende WM '99 zu erwarten

Wenn im nächsten Jahr nicht zu viele Tage dem starken Wind zum Opfer fallen, kann es sicher eine spannende WM in einem interessanten Fluggelände werden. Das angenehme italienische Lebensgefühl mit gutem Essen und gutem Wein trägt aber auch an Ausfalltagen dazu bei, sich einfach wohlzufühlen.

Sybille Fischer

Weltmeisterliche Leistung

Ein Bericht von Nicola Fischer



Vom 10. bis 23. August fand im ungarischen Hajduszobszlo die 6. Damenweltmeisterschaft statt und wurde ein Riesenerfolg für die deutschen Frauen: Corinna Schwiegershausen gewinnt die Goldmedaille und das Team mit Corinna, Rosi Brams, Manuela Schneider, Sybille Fischer, Monique Werner und Alexander Köhler als Teamleader verteidigt erfolgreich den Mannschaftstitel.

3. Task: »Corinna, wo bist du? Wir sehen dich nicht!« kommt die Routinefrage aus dem Rückholauto, das an der ersten Wende des 52 km Dreiecks steht. »12 km zum Ziel, 800 m Höhe.« Diese Anwort bringt uns dann doch ins Staunen, denn die meisten anderen Pilotinnen versuchen gerade mühsam über der ersten Wende aufzudrehen, sie haben noch 35 km zu fliegen. Wie üblich ist Corinna Schwiegershausen bereits eine Stunde vor allen anderen abgeflogen, was sich als großer Vorteil herausstellen sollte; da die Bedingungen von Minute zu Minute schwächer werden und so die Pilotinnen später noch mehr zu kämpfen haben. Trotzdem fliegen praktisch alle über die Mindeststrecke (10km) und über die Nominaldistanz (50km), so daß dieser Task als einziger 1000 Punkte bringt. Corinna übernimmt mit diesem

Flug mit 200 Punkten Vorsprung vor Neva Bull (Australien) und Niki Hamillton (GB) die Führung.

Die anderen Pilotinnen des Deutschen Teams fliegen an diesem Tag ebenfalls sehr gut: Monique landet im Ziel und wird dritte, Rosi Brams berührt den Boden 2 km davor und wird siebte, Sybille Fischer und Manuela Schneider stehen 12 bzw.15 km vor der Linie. Der Sieg in der Teamwertung rückt in greifbare Nähe. Aber es bleiben ja noch 3 Tage!

Neues Ungarn nach der (politischen) Wende

Nachdem bereits der erste Wettbewerbstag gegen Mittag abgesagt wird, bleibt viel Zeit für die Besichtigung der Pußta und der zweitgrößten Stadt Ungarns: Debrecen. Die Stadt ähnelt auf den ersten Blick einer westlichen, doch auf den zweiten entwickelt sich ungarischer Charme: Freundliche und hilfsbereite Einheimische, am Rand des Zentrums kleine Bazare und viele familiäre Geschäfte. Fährt man hinaus aus Debrecen, kommt man in die eigentliche Pußta: Maisfelder und Moore wechseln sich mit Sonnenblumen und Wassermelonen ab. Die Bevölkerung könnte nicht freundlicher zu den Fliegerinnen sein und zeigt sich auch sonst sehr interessiert an diesem »komischen Sport«.

Ein guter Beginn für einen schwachen Wettbewerb

Der Einmarsch und die Eröffnungsfeier sind das einzig wirklich organisatorisch geglückte Ereignis. Zuerst laufen alle durch die Hauptstraßen von Hajdùszoboszlo, jedes Team hinter einem Trike, vorn Kapelle, hinten Kapelle, links und rechts staunende Einheimische. Am Flugplatz angekommen hält der Gouverneur von Hajdùszoboszlo eine kurze Rede und dann springen Fallschirmspringer aus einer uralten, aber wunderschönen Antonoff ab. Jeder von Ihnen trägt eine Länderflagge und das betreffende Team muß sie sich holen und an einem der zahlreichen Masten hissen. Leider sind insgesamt nur 29 Pilotinnen aus 10 Ländern anwesend (da manche Pilotinnen keinen UL-Schlepp beherrschen). Die erste organisatorische Schlappe kommt bei der Eröffnungsparty ans Licht: das Buffet reicht nur für die ersten drei bis vier Teams, danach ist es einfach leer!

Der Beginn einer Erfolgsserie

Der erste Task, eine 62 km-Aufgabe über einen Wendepunkt, wird von Niki Hamilton aus Großbritannien souverän gewonnen (Flugzeit ca. 2 Stunden) Trotzdem beweisen die deutschen Pilotinnen bei den extrem schwachen Bedingungen am meisten Geduld und nehmen jeden Nullschieber mit. Monique` s GPS fällt auf halber Strecke aus, so daß sie sich im Endanflug leicht verschätzt und 10 m vor der Ziellinie einschlägt. Auch Corinna` s GPS fällt aus, sie kommt aber mit 300 m Höhe im Ziel an. Rosi unterläuft am Wendepunkt ein Fotofehler, welcher auf die chaotischen Zustände beim Briefing zurückzuführen ist. Trotzdem führt Deutschland die Teamwertung bereits nach diesem Flug an.



Corinna auf dem Startwagen

Leider ist auch für den nächsten Tag keine Wetterbesserung zu erwarten, ein Hoch steht über der ungarischen Tiefebene und bringt Temperaturen um 35 °C und eine stabile Luftmasse, die den ganzen Wettbewerb schwer beeinträchtigen wird. Und so sieht auch das Ergebnis des nächsten Tages aus: 52 km-Dreieck und keine einzige Pilotin im Ziel! Neva Bull (AUS) gewinnt den Tag und Deutschland wieder die Teamwertung durch die Leistungen von Monique Werner (Platz 5), Corinna Schwiegershausen (Platz 6) und Sybille Fischer (Platz 9). Manuela und Rosi haben bei Kilometer 20 und 17 die Füße wieder auf dem Boden. Durch die schlechten Bedingungen sind die Mädchen nicht immer so gut drauf, was auch das tolle Betreuerteam, allen voran Teamleader Alexander Köhler, nicht ganz wett machen kann. Trotzdem Danke!

Beim vierten Durchgang sind die Bedingungen so schwach, daß die Tasksetter keine Ahnung haben, wie weit man denn wohl fliegen könne und beschließen in ihrer Verzweiflung etwas sehr Ungewöhnliches: einen Open-Distance Flug! Dies wollen die Pilotinnen wiederum nicht akzeptieren, woraufhin das Briefing in eine Diskussion ausartet. Schließlich wird die Aufgabe dann doch akzeptiert und den deutschen Mädchen gelingen wieder ein paar gute Flüge. Diesmal ist es Sybille, die richtig aufzeigt und mit 44 km dritte hinter Francoise Moncellin und Kathleen Rigg wird, die beide 52 km fliegen. Aber auch Rosi läßt sich nicht lumpen und fliegt 35 km, dicht gefolgt von Manuela mit 30 km. Leider hat das Glück Monique und Corinna verlassen, so das beide nach 12 bzw. 10 Kilometern wieder Boden unter den Füßen haben. Corinna behält aber die Führung mit 15 Punkten Vorsprung und Deutschland gelingt der vierte Tagessieg.

Schwach, schwächer, am schwächsten, ungarische Thermik im August!

Der nächste Tag scheint ein Lichtblick hinsichtlich der fliegerischen Bedingungen zu werden, so daß von den



Tasksettern eine 80 km Zielflug-Aufgabe beschlossen wird. Doch als die ersten Pilotinnen hinauf geschleppt werden, setzt sich die alltägliche Inversion durch und es wird wieder so diesig, daß die Sicht auf einige wenige Kilometer beschränkt ist. So kommt auch dann und wann der Spruch » Wie fliegt man so denn bitte 80 km?« über Funk, auf den nur mit Schweigen geantwortet werden kann. Entsprechend beträgt auch heute die weiteste Distanz nur 50 km - geflogen von Kathleen Rigg (GB) in über drei Sunden! Corinna kann als fünfte mit 30 km ihren Vorsprung vor Neva Bull weiter ausbauen. Auch in der Teamwertung siegt Deutschland wieder durch Rosi und Monique, beide schaffen 25 km. Die Stimmung bei der Mannschaft steigt immer mehr: In Führung und nur noch zwei Tage zu fliegen, obwohl es manche schon wundert, daß die extrem langsam fliegende Corinna (ihr großer Vorteil !) in Führung liegt!

Der Höhepunkt der »perfekten« Organisation = Task 6

Nachdem beim letzten Task zu lange gewartet wurde, und deshalb die Bedingungen absolut minimalst gewesen sind, öffnet das Fenster am vorletzten Tag bereits gegen 12.30 Uhr, obwohl schon eine Überentwicklung zu sehen ist. Leider gibt es keinen Meteorologen - es ist ja nur ein Damenwettbewerb - und Wettbewerbsleiter Marton Ordony selbst ist auch recht unsicher.10 Pilotinnen werden geschleppt - unter ihnen auch Sybille Fischer- und kämpften sich mühsam zur Basis auf immerhin 700 (!) m. Gemeinsam fliegen sie, vertrieben von einem Gewitter, das mittlerweile über dem Platz steht und anderen den Schlepp unmöglich macht, ab und begeben sich auf die 28 km Zielstrecke. Doch bereits 2 km weiter taucht das nächste Problem auf: Dort wo die am Boden ausgelegte Uhr hätte sein sollen, die jeweils am Anfang der Strecke fotografiert werden muß, ist heute keine zu sehen. Erst eine 3/4 Stunde später wird dieser Fehler bemerkt und behoben. Inzwischen sind aber die Mädchen bereits vom starken Rückenwind weiter getrieben worden und haben auf der Suche nach der Uhr ihre gesamte Höhe verbraucht (wer rechnet schon damit das die Uhr einfach vergessen wird?) und müssen kurze Zeit später landen. Danach wird der restliche Durchgang gecancelt und von den Organisatoren ein etwas seltsames Punktesystem ausgedacht: Die Tagessiegerin (Kathleen Rigg) bekommt 7, alle anderen 5 Punkte!

Spannender letzter Durchgang?!

Der allmorgendliche Blick aus dem Fenster hat eine deutliche Botschaft: ES WIRD KEINEN LETZTEN DURCHGANG GEBEN! Damit steht das bisher Einmalige in der Geschichte des deutschen Drachen- und Gleitschirmwettbewerbsfliegen fest: Einzel- und Teamwertung der Weltmeisterschaft gewonnen. Herzlichen Glückwunsch der neuen Weltmeisterin Corinna Schwiegershausen und dem siegreichen Team.



Ergebnis Teamwertung

Platz	Team Nation
1.	Team Germany:
	Corinna Schwiegershausen
	Monique Werner
	Sybille Fischer
	Rosi Brams
	Manuela Schneider
2.	Team United Kingdom:
	Niki Hamilton
	Kathleen Rigg
	Loretta Dunne
	Sarah Armstrong
	Susi van Kessel (HOL)
3.	Team Russia:
	Natalia Khamlova
	Natalia Petrova
	Nina Korotina
4.	Team Hungary:
	Melinda Farkas
	Eva Menyhart
	Olga Lazar
	Rita Edris
5.	Team USA:
	Kari Castle
	Patricia Cameron
	Nancy Smith
	Lisa Verzella
	Kerie Swepston
	Carol Sturtevant

Ergebnis Einzelwertung

Platz	Name	Nation
1.	Corinna Schwiegershausen	GER
2.	Neva Bull	AUS
3.	Natalia Khamlova	RUS
4.	Niki Hamilton	GB
5.	Monique Werner	GER
6.	Kari Castle	USA
7.	Kathleen Rigg	GB
8.	Melinda Farkas	HUN
9.	Eva Menyhart	HUN
10.	Marie Jo Rufat	FRA
12.	Sybille Fischer	GER
14.	Rosi Brams	GER
15.	Manuela Schneider	GER



Jobst Baeumer -
neuer deutscher Meister
Guido Gehrmann
gewinnt die German Open



Nach der Schlechtwettermeisterschaft in Garmisch-Partenkirchen im vergangenen Jahr wurde diesmal für die German Open der Drachenflieger wieder die - meist - wetterbegünstigte Alpensüdseite gewählt. Über 100 Piloten waren an die Emberger Alm gereist, davon 9 Frauen. Leider kamen aber auch hier nur zwei Durchgänge zustande, was jedoch für eine offizielle Wertung genügte. Bei der German Open selbst hatten auch die starken Österreicher gemeldet. Damit war eine spannende Neuauflage des Duells Vize-Weltmeister gegen die Weltmeister im Team gesichert? Den Ligapiloten ging es vor allem auch darum, den Titel des Deutschen Meisters auszufliegen, der sich aus allen Ligadurchgängen und den Ergebnissen der German Open ergibt.

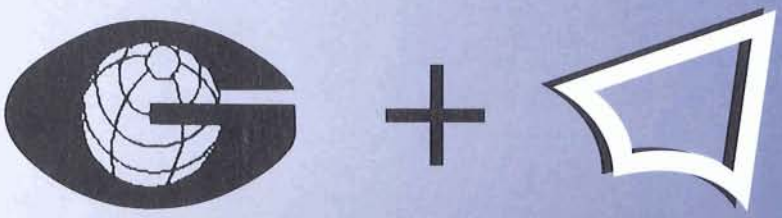
Die GO beginnt wie meistens: Der 1. Tag wird wegen bevorstehender Gewitter abgesagt. Leider bleibt es auch am Dienstag und Mittwoch wegen der weiterhin sehr labilen Wetterlage bei dem Wunschgedanken an schöne Flüge. Das Wort Sicherheit wird - zu Recht - groß geschrieben und die Wettbewerbsleitung und die Pilotensprecher handeln verantwortungsbewußt und umsichtig.

Am Donnerstag herrschen endlich gute Flugbedingungen - eine schwache Westlage mit einer Basis auf 2.500 m ist angesagt. Ein flaches Dreieck über 120 km wird ausgeschrieben. Nach dem ersten Wendepunkt am Zwickenberg geht es zur »Windischen Höhe« - einem Pass vor dem Dobratsch und danach zurück zum Gailbergsattel und dann ins Ziel.

Nach der ersten Wende kann man die Flugroute ganz unterschiedlich wählen: Während die Österreicher, Guido Gehrmann, Bob Baier und wenige andere gleich den Sprung ins Gailtal wagen, fliegen die meisten anderen über die Emberger Alm und den Weißensee zurück. Leider wartet dort ein großes Lee, in das sich fast die Hälfte des Teilnehmerfeldes versenkt. Jobst Baeumer kommt jedoch durch und trifft die Piloten der Direktroute auf der Südseite fast zeitgleich wieder. Der Rückweg weist zwar noch einige kleinere Tücken auf, ist aber für die Favoriten kein Problem. Guido ist schnellster, kurz dahinter Lukas Etz, Gerolf Heinrichs und Jobst Baeumer. Dessen Vorsprung in der Gesamtwertung schmilzt zwar etwas, beträgt jedoch immer noch 120 Punkte. Bei den Damen kommen als einzige Corinna Schwiegershausen und Monika Schönsteiner über die Schlüsselstelle am Weißensee und liegen damit in Front.

Am Freitag sind dann bereits ab 14h Gewitter angesagt, so daß man eine kurze Aufgabe aus dem Tal hinaus - ein 57

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!
Bitte den Info-Coupon ausschneiden und einsenden.

Info-Coupon

☒ **Ja, ich wünsche einen unverbindlichen Vorschlag**

Name:			
Straße:			
PLZ/Ort:			
Tel.:			
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:			

Bitte einsenden an:

GERLING

Gerling-Konzern
Regionalzentrum Frankfurt GmbH
z.Hd. Herrn Bettermann/Frau Schmidt
Theodor-Heuß-Anlage 108
60486 Frankfurt
Tel. 069/7567-397/391
Fax 069/7567-267

ANZEIGE

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

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

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

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

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



Zwei Weltmeister auch bei der German Open ganz oben: Guido Gehrmann und Corinna Schwiegershausen. Rechts der neue Deutsche Meister Jobst Baeumer

km Zielflug nach Villach - ansetzt. Bei der niedrigen Basis von 2.200 m wird bereits das Goldeck zur großen Hürde. Entweder versenkt man sich davor oder danach. Die Favoriten meistern den Berg zwar alle, gleiten danach aber ab, wobei nur die geflogene Spur über die letzten Kilometer entscheidet. Guido fliegt in 400 m Höhe über den am Boden stehenden Drachen von Jobst Baeumer und sichert sich so den Titel des German Open Siegers. Jobst seinerseits hat den Titel des Deutschen Meisters mit 120 Punkten Vorsprung in Führung liegend zum Greifen nahe und fängt an zu zählen: 120...119...118 . Bei 102 steht Guido am Boden. Da dieser Durchgang nur mit 300 Punkten in die Wertung eingeht, verschiebt sich so am Gesamtklassement wenig.

Da der letzte Tag wieder dem Schlechtwetter zum Opfer fällt, ist Jobst Baeumer zum 1. mal Deutscher Meister, 2. Guido Gehrmann, 3. Bob Baier. Die German Open gewinnt Guido vor Gerolf Heinrichs und Jobst. Die Österreicher zeigen ihre weiterhin starke Form mit 4 Piloten unter den ersten 6. Unter den ersten zehn der German Open sind damit nur Weltmeister oder Vizeweltmeister zu finden. Bei den Damen wird zum wiederholten Mal Rosi Brams deutsche Meisterin, vor Sybille Fischer und Manuela Schneider. Die German Open gewinnt Corinna Schwiegershausen vor Rosi Brams.

Sybille Fischer

Ergebnis Deutsche Meisterschaft

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Bäumer Jobst	Bautek Twister	4831
2	Gehrmann Guido	La Mouette Topless	4723
3	Baier Bob	Icaro Laminar ST	4491
4	Bolz Holger	Icaro Laminar ST	4487
5	Woll Gerald	Airwave Concept	4350
6	Kratzner Christof	UP Speed TL	4015
7	Schumann Kurt	Guggenmos RCS	3902
8	Etz Lukas	Bautek Twister	3849
9	Schweier Georg	Icaro Laminar ST	3589
10	Guggenmos Josef	Guggenmos RCS	3508
11	Bausenwein Hans	Icaro Laminar ST	3332
12	Kausche Peter	Guggenmos RCS	3151
13	Aumer Manfred	UP Speed TL	2980
14	Schneider Uli	Icaro Laminar	2977
15	Brams Rosi	Guggenmos RCS	2938
16	Barthelmes Oliver	Moyes CSX	2904
17	Djamarani Andre	Icaro Laminar ST	2890
18	Sturm Herbert	Icaro Laminar ST	2820
19	Wölk Felix	Icaro Laminar ST	2787
20	Weber Bernd	UP Speed TL	2718

Europameisterschaft 1998 in Piedrahita/Spanien



Mit den Fahrzeugen vom Sponsor VW war das deutsche Team bequem unterwegs

KNOCK OUT in der ersten Runde

Trotz Trainingswoche und super Motivation kommt die Vorentscheidung für die Piloten des deutschen Teams leider ziemlich schnell. Am ersten Tag gelingt es keinem von ihnen, die Ziellinie zu überqueren. Die Hoffnung auf einen Spitzenplatz in der Mannschaftswertung rückt damit in unerreichbare Ferne.

Eine Woche vor Beginn der EM hatte sich das Deutsche Team um den Teamleader Stefan Mastrum Fliegerparadies Piedrahita, versammelt, das mitten in Spanien, ca. 170 km westlich von Madrid liegt. Obwohl das Gebiet unter Wettbewerbspiloten bekannt ist – es war bereits 1994 und 96 Austragungsort des PWCs – entschied sich Stefan für eine Trainingswoche, da hier Flachlandfliegen angesagt war und seine Piloten fast ausschließlich aus Bayern stammen. Zudem war die Optimierung der Ausrü-

stung und die Koordination von Funk und Bodenunterstützung notwendig.

Nach vielen Flugstunden begann die offizielle EM mit Anmeldung und Einschreibung mit leichten Organisationsproblemen: Z.B. gab es keine Wettbewerbsnummern. Harry`s Kommentar: »Dann kaufen wir uns halt einen Topf schwarze Farbe!« Insgesamt hatten sich 148 Piloten aus 26 Nationen eingeschrieben, darunter 19 Frauen.

First day = Black day for the »A-Team« (Alemania)

Auch die Fahrt zur letzten Wende, um die Windverhältnisse zu checken und per Funk weiterzugeben hilft nichts, einer nach dem anderen mußte irgendwo außenlanden. Achim wäre fast noch zum Torero geworden: Vergebliche Thermiksuche führte ihn über einer Baumreihe zu einer Landewiese mit einem Mega-Stier. Sein Ausweichmanöver stand einem Stierkampf in nichts nach - ein Frontstall direkt über einer Stromleitung war mindestens genauso adrenalinfördernd. Letztendlich kann Achim etwas bleich aber sicher eine Wiese weiter landen. 2 Stunden nach dem Zieleinlauf des Spitzenpulks begraben wir unsere allerletzte Hoffnung, Toni hatte den hoffnungslosen Kampf gegen den Westwind verloren. Letztendlich war es nur dem Führungspulk gelungen, rechtzeitig vor Verstärkung des Westwindes ins Ziel zu fliegen. Der erste Lauf geht damit an David Dagault (FRA) vor Olivier Neff (CH) und Jimmy Pacher (I).

Mit dem 13. Platz in der Teamwertung starten wir in den zweiten Tag, der - zumindest laut Wetterbericht - ganz gut werden soll. Ein einziger prüfender Blick in den Himmel genügt, um festzustellen, daß der eher dem Wetterbericht von gestern entspricht. Aber der Organisator Steve Ham glaubt mehr an den Wetterbericht als an den Blick in den Himmel und so verwundert es niemanden, als von 150 Piloten nur 3 die erste Wende in der Ebene umrunden und am Berg wieder Anschluß finden, doch an der zweiten Boje ist auch für sie Schluß. Immerhin können wir 2 Plätze in der Teamwertung aufholen.

Leider ist auch der erste Unfall zu registrieren: Der Franzose Claude Lemaire konnte seinen Schirm nach einem Klapper in geringer Höhe nicht mehr stabilisieren und schlug ungebremst auf dem Boden auf. Nach langem Warten wurde er per Hubschrauber mit gebrochener Hüfte und gebrochenem Wirbel abtransportiert.



Das (leider zu selten) verdiente »Landebier« im Ziel



Schwierige Routenwahl in der Theorie...

Harry und der Storch

Am dritten Tag geht Harry als erster, aber auch als tiefster in den Endanflug und soart konturnah Richtung Ziel. 600 Meter davor folgt er mit großer Hoffnung einem Storch und wird arglistig getäuscht, als dieser die Flügel schwingt und Harry`s Hoffnung auf einen erfolgreichen Zieleinlauf jäh zerstört. Aber Big Bird - aufgrund seiner unverkennbaren Körpergröße hatte Achim Joos von Robby Whittal diesen Spitznamen erhalten - hat ausreichend Höhe und speedet Richtung Ziel. »Avarell gib Gas« feuern wir ihn noch per Funk an und können ihm dann strahlend zum 2. Platz gratulieren.

Der Wettbewerbsleiter Steve Ham hatte an diesem Tag einem ziemlich frühen Start angesetzt. Die Folge war, daß fast 100 Piloten - darunter die Besten - bereits die Sicherheitsboje zum Verhängnis wurde. Auch Toni Bender und Olly teilten dieses Schicksal. Toni übernahm dann sofort die Unterstützung per Funk und düste am Boden die Aufgabe mit. Zwar kam von den Deutschen keiner mehr ins Ziel, aber Judith punktet als drittbeste des Teams und schob sich damit auf den 5. Platz in der Dameneinzelwertung. In der Mannschaftswertung brachte es uns leider nur einen Platz nach vorne.



... und in der Praxis

Big Bird

Wieder strahlend blauer Himmel und schon wieder stabil ohne Ende! Obwohl es anfangs gut für uns aussieht, müssen Staps, Berni und Harry landen. Toni, Olly und Achim können fast noch den

Spitzenpulk einholen, aber letztendlich wird Big als bester Deutscher doch nur 21.. Neben Toni (23.) und Olly (28.) punktet wieder unsere einzigste weibliche Pilotin Judith fürs Team. Somit waren wir jetzt auf den 7. Platz vorgerückt.

Judith - unsere Hoffnung fürs Edelmetall

Judith hatte sich zwischenzeitlich auf Platz 3 der Damenwertung »geflogen«, nicht mal 50 Punkte hinter der Zweitplazierten! Sollte das unglaubliche doch noch wahr werden? 103,3 km nach Avila und zur Hälfte zurück ist die Tagesaufgabe und kaum sind die Deutschen gestartet, düsen wir mit unserem »Power by VW« ebenfalls los. Gleich bei der Abfahrt vom Take Off hören wir über die Notruffrequenz von einer Kollision zweier Piloten. Und auch die nächste Nachricht ist nicht viel besser, neben dem im Gesamtklassement bisher führenden David Daugault steht auch unsere Favoritin Judith an der Sicherheitsboje. Unsere Hoffnung war nur von kurzer Dauer! Trotzdem muß es weitergehen, schließlich haben wir noch 6 Piloten in der Luft. An einer flachen Ridge können wir die Schweißperlen auf Staps Stirn schon erkennen, so niedrig ist er, aber wir ermutigen ihn wieder aufzudrehen und so schafft er es bis 100 Meter vor die Ziellinie. Über die Ziellinie fliegen Olly als 18. und Achim als 20.

Warum?

Im Ziel erfahren wir dann von der Schweizer Helferin Maja Walther, die als eine der Ersten beim Unfall vor Ort war, daß einer der beiden Piloten, die kollidiert waren, nach 4 Stunden ohne vernünftige medizinische Versorgung am Startplatz gestorben war. Der zweite Pilot hat mehrere offene Brüche und lebensgefährliche Verletzungen. Geschockt hören wir von der unzureichenden medizinischen Versorgung, den überforderten und unterqualifizierten Rotkreuzhelfern und dem chaotischen Arzt. Eine australische Krankenschwester und Maja taten anstelle der Fachleute ihr Möglichstes und organisierten - so gut es ging - die Erste Hilfe. Äußerst traurig war auch die Tatsache, daß zwar drei Hubschrauber kamen, aber nicht ein einziger kompetenter Notarzt, geschweige denn die nötige Ausrüstung mit an Bord war. Der verletzte Slovene lag zwar transportbereit im Hubschrauber, da er aber offensichtlich keine lebensgefährlichen Verletzungen hatte wurde er nicht sofort ins Krankenhaus geflogen. Vier Stunden nach dem Unfall, als der Hubschrauber immer noch am Startplatz stand, verstarb er an inneren Verletzungen. Wir wissen nicht, ob der Pilot mit einem unverzüglichem Transport ins Krankenhaus noch am Leben wäre, Tatsache ist aber, daß die Überlebenschancen um ein vielfaches größer gewesen wären. Den ganzen Abend gibt es nur Diskussionen über den Unfall und über die daraus zu ziehenden Konsequenzen.



Die Sieger auf dem Treppchen (von links): Kaspar Henny (3.), Jimmy Pacher (1.), und Peter Lüthi (2.)

Teamleader-Proposal

Die Forderungen von 9 Teamleadern bzw. Nationen ist klar: Gedenktag und die Möglichkeit, die medizinische Versorgung vernünftig zu organisieren. Sitzung mit der FAI und den Teamleadern und ab morgen eine kompetente ärztliche Ambulanz mit einem Notarzt mit entsprechender Ausrüstung am Startplatz. Der Teamleader-Proposal wird vor Beginn des Briefings an Steve Ham übergeben. Nach zwei Briefings werden die Forderungen des Proposals anerkannt. In der am Nachmittag stattfindenden FAI-Sitzung wird beschlossen, im August ´98 eine neue Arbeitsgruppe zu gründen, die für die zukünftigen FAI-Gleitschirm-Wettbewerbe Sicherheitsrichtlinien erarbeitet.

Piedrahita-Klassiker

Zwar herrscht noch Rückenwind, aber der Wetterbericht liest sich vielversprechend: very, very good Thermik! Entsprechend optimistisch wird die Aufgabe gesetzt: 156 km Zielflug nach Arcones, das ist der Piedrahita-Klassiker! Nach zwei Ablösungen sind alle Deutschen Piloten draußen - Berni mit geflicktem Segel und ein paar eiligst getauschten Leinen, da er mit dem Stabilo an einem Felsen hängenblieben war. Wir folgen mit unseren »2x4 Rädern« in Richtung Avila. Als wir



Der deutsche Teamchef Stefan Mast

Männer

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1.	Jimmy Pacher	I	Edel	3986
2.	Peter Lüthi	CH	Nova	3980
3.	Kaspar Henny	CH	Airwave	3797
4.	Hans Bollinger	CH	Advance	3705
5.	Stefan Stiegler	A	UP	3688
6.	Mads Syndergaard	DK	Nova	3598
7.	Christian Tamegger	A	Edel	3575
8.	Ales Suster	SLO	Nova	3554
9.	Peter von Känel	CH	Nova	3538
10.	Patrick Berod	FRA	Edel	3522
.				
19.	Achim Joos	D	Edel	3141
20.	Oliver Rössel	D	Swing	3122

sogar von deutschen Fans mit einem Sonnenschirm bedacht. Nach über 2 Stunden und mehrmaliger Verschiebung der Fensteröffnungszeit ist es dann soweit: »The window is open!« tönt es durch das Megaphon. Doch bevor auch nur ein einziger startet, wird das Fenster 10 Sekunden später wieder geschlossen. Und wieder warten wir. Diesmal jedoch nicht

nach 25 km über den Paß kommen, sehen wir bereits, wie sich ein riesiger Wolken-Amboß über der Ebene aufbaut. Der Task wird per Funk abgesagt und bereits ein paar Kilometer nach dem Paß kommen uns die Piloten mit angelegten Ohren entgegen. Fast die komplette deutsche Mannschaft und einige Schweizer und andere Piloten spiralen ab und landen. Ein kurzer Regenschauer treibt uns nach Piedrahita, wo unverändert die Sonne scheint.

Frauen

Platz	Name	Nation	Marke	Punkte
1.	Sandie Cochepain	FRA	Edel	2552
2.	Claire Bernier	FRA	Edel	2344
3.	Jill Hartley	GB	Airwave	2292
4.	Nicole Nussbaum	CH	Advance	2195
5.	Louise Crandal	DK	Nova	2194
.				
9.	Judith Dörflinger	D	Nova	1773

Mannschaft

Platz	Nation	Punkte
1.	Schweiz	15.529
2.	Italien	14.167
3.	Frankreich	14.040
4.	Österreich	13.383
5.	Groß Britanien	13.089
6.	Spanien	12.007
7.	Slovenien	11.757
8.	Deutschland	11.720

Der entscheidende Tag

Was nützt die schönste Thermik, wenn am Startplatz Rücken- bzw. Seitenwind herrscht. Steves Optimismus ist unerschütterlich und so wird eine Aufgabe bekanntgegeben aber das Startfenster nicht geöffnet. Die Piloten brüten startbereit in sengender Hitze und verbrauchen sämtliche Wasservorräte. Irgendwann beginnen die meisten Piloten sich wieder auszuziehen. Nur der führende Jimmy Pacher und seine Verfolger Peter Lüthi, Kaspar Henny und Hausi Bollinger braten vorsichtshalber weiterhin im eigenen Saft. Jimmy wird mehr lange, denn bald darauf cancelt Steve Ham den heutigen Task und gratuliert dem neuen Europameister Jimmy Pacher (I) und der neuen Europameisterin Sandie Cochepain (FRA). Sieger in der Mannschaftswertung wird die Schweiz, wir können leider nur den 8. Platz für uns verbuchen. Bester Deutscher wird Achim Joos, dicht gefolgt von Oliver Rössel.

Bei der mitternächtlichen Siegerehrung fiel dann von allen die Anspannung und der Leistungsdruck der letzten Tage ab. Mit zwei verschiedenen Live-Bands, einem Jongleur und einem Handstand-Artist wird die ganze Nacht gefeiert und getanzt. Stefan Mast ist mit dem Abschneiden seiner Piloten genauso wenig zufrieden, wie sie selbst, aber er ist froh, daß alle gesund zurück sind.

Regine Endres





Foto: Nobi Kammer

German Cup Gleitschirm am Wallberg 25.-26.07.1998

Da am ersten Termin im Mai wegen des schlechten Wetters keine Wertung zustandegekommen war, wurde der German Cup vom Wallberg Ende Juli durchgezogen. Die schlechten Wettervorhersagen ließen aber auch diesmal am ersten Tag keinen Durchgang zu.

Am Sonntag paßte dann das Wetter und wir fuhren rauf zum Startplatz. Der für den Nachmittag erwartete Ostwind zwang uns zu einer kleineren Aufgabe nach Bayrischzell und zurück. Pünktlich zur Fensteröffnung um 12:00 Uhr drehte der Wind von SO auf NW. Die ersten Starter konnten sich jedoch noch nicht halten und erst als der erste Pilot nach einer halben Stunde etwas aufdrehte, kam Bewegung am Startplatz auf. Die Thermik war jedoch nicht sehr stark und so war es ein rechter Kampf, bis man vom Wallberg wegfliegen konnte. Auch auf der weiteren Strecke war die Basis nur auf 1900 m und so wurde recht vorsichtig taktiert. Der erwartete Ostwind, der ein leichteres Zurückfliegen von Bayrischzell ermöglichen sollte, blieb ziemlich schwach und so konnte sich keiner mehr über die Brecherspitze ins Tegernseer Tal zurückmogeln. Von den 29 gestarteten Piloten/innen kamen immerhin 14 bis zur Wende. Wieland Steffan kämpfte sich sogar zurück bis nach Fischhausen und gewann mit knapp 26 km diesen Durchgang.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Steffan Wieland	Vertex	597
2	Becker Ludwig	Omega 4	549
3	Schünke Henning	Escap	532
4	Engelhard Konstantin	Vertex	529
5	Gäch Andrea	Omega 3	518
6	Brutscher Michael	Vertex	514
6	Blum Christian	Omega 4	514
8	Appel Armin	Omega 3	502
9	Buchert Jörg		498
10	Keck Kilian	Spark	456

ICARO 2000 HANG GLIDERS
ULTRALITE PRODUCTS HANGGLIDING & PARAGLIDING
Swing The Art of flying
AREA
FLIGHT DESIGN
freex AIR SPORTS
Airwave CARVING A FUTURE THROUGH THE AIR
NOVA INTERNATIONAL
Drachenbau Guggenmos tel. 08341/5186

German Cup Gleitschirm am Hochfelln

Der Wetterbericht sagte ansprechendes Flugwetter voraus und schon beim Eingangsbriefing am Bergener Landeplatz waren erste Wolkenfetzen über den Gipfeln der Chiemgauer Berge zu erkennen. Doch trotz alledem konnte der in Streckenflugkreisen so viel gelobte Hochfelln am Wochenende des 20. und 21. Juni zumindest als Startberg die Erwartungen der 33 Teilnehmer des German Cups nur bedingt erfüllen. Nach Beratschlagung mit den einheimischen Drachenfliegern und den Pilotensprechern wurde für den ersten Durchgang eine 34,7 km Aufgabe gewählt: SP Hochfelln - Rauschberg BS - Kohleralm - Bergen LP. Zaghaft lies der sonst so aktive Westhang einige Ablösungen frei, in denen die Vorflieger nur mühsam Höhe gewinnen konnten. Verständlich, daß sich das Feld mit dem Starten Zeit lies, um auf bessere Bedingungen zu warten. So kam es gegen Ende des Startfensters aufgrund der hohen Pilotenzahl in einem beengten Startareal doch zu einer gewissen Hektik, um noch rechtzeitig in die Luft zu kommen. Sehenswert waren die »Jo-Jo-Pulks« mal über mal unterhalb des Startplatzes, die aber ob des hohen fliegerischen Standards der Piloten keinen Anlaß zur Sorge gaben. Maximal 300 Meter über dem Gipfel wurden erreicht, dann verblies der recht kräftige Westwind die Hoffnung auf ein Höherkommen. So fiel die Entscheidung zum Wegfliegen in Richtung Wendepunkte leicht, zumal sich die Flugbedingungen mit zunehmendem Abstand vom Hochfelln wesentlich verbesserten. Schwierigkeiten bereitete den Richtung Ziel fliegenden Piloten der nun auffrischende Gegenwind, so daß der Bergener Landeplatz leider von keinem der Teilnehmer erreicht werden konnte.

Nächster Tag, neuer Durchgang - neues Glück? Leider waren die Bedingungen nicht besser geworden. Lange wurde über eine entsprechende Aufgabe debattiert, bis dann eine Straßenkreuzung am Inzeller Eisstadion als Wendepunkt und der Bärngschwendter Landeplatz als Ziel feststand (23,4 km).

Am Hochfelln herrschten noch schlechtere thermische Verhältnisse als am Vortag. Außerdem blies ab 2.000 Meter Höhe noch stärkerer Westwind, so daß viele der Teilnehmer ihre Höhe Richtung Ruhpolding nur mehr oder weniger abgleiten konnten. Dennoch erreichten 12 Piloten das Ziel. Interessanterweise waren sie alle offenbar während der einzigen einigermaßen guten Phase innerhalb einer halben Stunde gestartet.

Nochmals hervorzuheben ist das ansprechende fliegerische Niveau der Teilnehmer. Es kam trotz der schwierigen Nullwindstartbedingungen auf einem flachen kurzen Startplatz zu keinem Fehlstart. In den oft großen Pulks in niedriger Höhe über dem Gipfel wurde sehr diszipliniert geflogen und nicht zuletzt kamen einige mit tollen Durchschnittsgeschwindigkeiten ins Ziel. So kann man getrost auf ein fliegerisch anspruchsvolles und vor allem unfallfreies Wettkampfwochenende am Hochfelln zurückblicken. Dank noch an die Helfer, sowie die Hochfellnseilbahn für die verbilligten Karten.

Werner Poebing

rgebnis

latz	Name	Gerät	Punkte
1	Siegler Martin	Vertex	1383
2	Engelhard Konstantin	Vertex	1324
3	Müller Harry	Escape M	1302
4	Appel Armin	Omega 3	1291
5	Brutscher Michael	Vertex	1283
6	Schünke Henning	Escape	1279
7	Fichtner Michael	Xyon 26	1237
8	Steffan Wieland	Xyon 24	1201
9	Kutz Remo	Vertex 28	1191
10	Gäch Andrea	Omega 3	1169



German Cup GS am Brauneck

Für den German Cup am Brauneck trafen sich 31 Piloten bei strahlender Sonne zum Ausweichtermin am 30.+31.7. an der Talstation in Lenggries. Bei anfangs sehr tiefer Basis fuhr man auf den Berg und diskutierte mögliche Aufgaben. Letztendlich mußte wegen des aufkommenden starken Westwindes der Tag aber doch abgesagt werden. Der Sonntag brachte dann wieder wunderschönes Wetter, aber auch wieder WESTWIND. Aus den Erfahrungen des Vortages schlauer beschloß der Wettkampfleiter Peter Hensold mit der ganzen Meute zum Wallberg zu wechseln. Die Erlaubnis des DGCTT kam prompt, wir wurden sogar von der Landegebühr befreit und durften für nur 5 DM mit der Bergbahn hinauffahren. Vielen Dank nochmals von allen Teilnehmern an den Tegernseer Club!!

Am Startplatz auf der Alm herrschte dann bald reges Treiben und viel Tuch nahm geduldig die UV-Strahlung auf, was natürlich auch den zahlreichen Touristen gefiel. Als Aufgabe gab es einen Speedrun mit 2 Bojen. Boje 1 Setzberghütte und Boje zwei bei der Kreuzung in Bayrischzell. Das Ziel war beim Café Kreuz nach einer Gesamtdistanz von 34,8 km. Als schwieriges Unterfangen stellte sich gleich zu Anfang die Setzberghütte heraus, an der ungefähr die Hälfte der Piloten scheiterte und manche bis zu 3 Stunden brauchten.



Das waren aber sicherlich die langsamsten 1400 Entfernungsmeter in ihrem Fliegerleben. Der Weg nach Bayrischzell war dagegen ein richtiges Kinderspiel, auf dem dann auch kein einziger Pilot absoff. 14 Piloten erreichten die zweite Wende, landeten aber anschließend alle auf dem Gegenwindschenkel zurück zum Café Kreuz. Am weitesten kamen Konstantin Engelhard und Christian Blum. Das kuriose an diesem Tag war, daß nach der Auswertung die folgenden 7 Piloten alle gleich weit vor dem Ziel standen und damit alle 7 Platz drei belegten. Die beste Dame war Andrea Gäch auf dem 10. Platz. Das Pokaldilemma bei der Siegerehrung (2 x 1. Platz, 7 x 3. Platz) lösten wir bei den beiden ersten per Münze um Pokal Platz 1 und 2. Den dritten bekam dann gleich die erste Dame, die eh nur 200 Meter kürzer geflogen war als die 7 Herren.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Engelhard Konstantin	Nova Vertex	632
1	Blum Christian	Advance Omega 4	632
3	Müller Harry	UP Escape M	539
3	Merl Franz	Swing Astral	539
3	Keck Kilian	freeX Spark	539
3	Buchert Jörg		539
3	Brutscher Michael	Edel Vertex	539
3	Becker Ludwig	Advance Omega 4	539
9	Gäch Andrea	Advance Omega 3	535
9	Appel Armin	Advance Omega 3	535

Peter Hensold

German Cup Drachen am Mittag

Was lange währt, wird doch noch gut. So auch bei dem dreimal verschobenen Termin am Mittag. Auch wenn als Termin das Wochenende vor der German Open nicht gerade ideal gewählt wurde, fanden sich doch 19 Piloten in Immenstadt ein. Die Wetterlage war mehr als mau. Bei Temperaturen von bis zu 30° C am Boden und einer 0°C-Grenze über 3.000 m konnte man in der Luft kein großartiges Steigen erwarten. Als Aufgabe für den ersten Tag entschied man sich für ein flaches Dreieck über 40,5 km, welches nur vom Lokalmatador Michael Rohrmoser umrundet wurde. Auch der Sonntag war keinen Deut besser. Nachdem man den Startplatz von Ost nach West verlagern mußte, wurde ein 32 km Ziel-Rück-Flug angesetzt. Doch die stabile Hochdrucklage machte alles zunichte und die besten Piloten kamen gerade mal bis kurz vor die Wende. Durch seinen überragenden Flug am ersten Tag konnte Michael Rohrmoser seinen ersten Platz vor Ernst Lehmann auf Platz 2 und Jörg Bajewski auf Platz 3 behaupten.



Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Rohrmoser Michael	Laminar	712
2	Lehmann Ernst	Laminar 14	603
3	Bajewski Jörg	Laminar ST	532
4	Zapf Uwe	Laminar 14 ST	524
5	Buchert Jürgen	Twister	505
6	Hoffmann-Guben Marcus		435
7	Eder Raimund	Bullet Cut	417
8	Schubert Lothar	Laminar ST	410
9	Eysel Uli	SX4	398
9	Siegert Walter	Laminar	398

Alexander Köhler

German Cup HG am Kandel

Die Teilnehmer des German-Cup der Drachenflieger haben sich am 18. und 19.07. am Kandel zum vierten Termin dieser Saison getroffen. Starker und böiger Wind ließen am Samstag keinen Durchgang zu, was bei dieser Truppe jedoch die Lust zum Feiern beim apre-fliegen nur unmerklich schmälert.

Die Vorhersagen für den Sonntag waren dann leider auch besser als das tatsächliche Wetter. Immerhin konnte Roland Wöhrle mit seinem RCS auf der Hausstrecke der schwarzwälder Drachenflieger den Wendepunkt umrunden und holte den Tagessieg. Aufsehen erregte die Frankfurterin Dorothe Andries, die mit ihrem 12er Stealth und viel Geduld bei den schwachen Bedingungen auf den 2ten Platz segelte. Seine Favoritenrolle in der Gesamtwertung konnte der Laminar Pilot Uwe Zapf auch bei diesem Durchgang mit dem dritten Platz behaupten.

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Wöhrle Roland	RCS	293
2	Andries Dorothee	Stealth KPL	259
3	Zapf Uwe	Laminar 14 ST	258
4	Lehmann Ernst	Laminar 14	255
5	Willmann Klaus	Topless	225
5	Hoffmann-Guben Marcus	225	
5	Eder Raimund	Bullet Cut	225
8	Miederhoff Ralf	Laminar 14 ST	214
8	Lüders Konrad	Laminar 14 ST	214
8	Fürsattel Jutta	Desire 141	214

Jobst Baeumer

PRÜFUNGSKALENDER 1998

Bitte mindestens 3 Wochen vor dem Prüfungstermin beim Organisator anmelden. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Der Kalender wird laufend ergänzt.

Anmeldungen: Piloten, die an der Teilnahme interessiert sind, wenden sich direkt an den Organisator.

Wichtig: Nur wer alle erforderlichen Unterlagen bei der Prüfung vorlegen kann, ist teilnahmeberechtigt.

Datum	Ort	HG	GS	Art	Veranstalter
04.09.98	Elsaß		GS	T,A	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
05.09.98	Sonthofen		GS	T,A,B,P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
05.09.98	Aschau		GS	T,P,A,B,P,F	Paragliding Flugschule Chiemsee, 08052/9494
05.09.98	Pfronten		GS	T,P,A,B	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
05.09.98	Elsaß		GS	P,A,B	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
06.09.98	Italien		GS	T,P,A,B	Top Gliders Gleitschirmschule, 0351/4226274
06.09.98	Sonthofen		GS	P,A,B,P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
09.09.98	Obermaiselstein		GS	T,A,B,P,F	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
11.09.98	Obermaiselstein		GS	P,A,B,P	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
12.09.98	Ruhpolding	HG	GS	T,P,A,B,P,F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH, 08663/668
12.09.98	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,P,F	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
12.09.98	Lenggries	HG	GS	T,P,A,B,WS,P,F	Adventure Sports, 08042/9486
12.09.98	Unterwössen		GS	T,A,B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
13.09.98	Crawinkel	HG	GS	T,P,A,B,WS	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/7548
13.09.98	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
13.09.98	Kössen		GS	P,A,B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
17.09.98	Heidenheim	HG	GS	TA,B,WS,WF,F,P	Flugschule Heidenheim, 07321/45425
18.09.98	Heidenheim	HG	GS	PA,B,WS,WF	Flugschule Heidenheim, 07321/45425
18.09.98	Crawinkel	HG	GS	TPA,B,WS,F	Flugschule Sunrise, 06201/182911
18.09.98	Bad Harzburg	HG	GS	T,A,B,WS,P,F	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
18.09.98	Garmisch-Partenk.		GS	T,A,B,P,F	Gleitschirmschule Garmisch-Partenk., 08821/74260
18.09.98	Hochries	HG	GS	T,P,A,B,P,F	Flugschule Reisebüro Hochries, 08032/8971
18.09.98	Elsaß	HG	GS	T,A	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
18.09.98	Hochries	HG	GS	T,P,A,B,P,F	Flugschule Hochries, 08032/8971
19.09.98	Dresden	HG	GS	T,P,A,B,WS,P,F	Top Gliders Gleitschirmschule, 0351/4226274
19.09.98	Pfronten		GS	T,P,A,B	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
19.09.98	Bad Harzburg	HG	GS	P,A,B,WS,P	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
19.09.98	Garmisch-Partenk.		GS	P,A,B,P	Gleitschirmschule Garmisch-Partenk., 08821/74260
19.09.98	Elsaß	HG	GS	P,A,B	Flugschule Dreyeckland, 07661/627140
20.09.98	Scheidegg	HG	GS	T,P,A,B,P,Funk	Westallgäuer Flugschule, 08381/6265
20.09.98	Sonthofen		GS	T,A,B,P	Flugschule Mergenthaler, 08321/68057
20.09.98	Tegelberg	HG	GS	T,P,A,B	Flugschule Tegelberg, 08367/598
23.09.98	Sonthofen		GS	T,A,B,P	Flugschule Mergenthaler, 08321/68057
24.09.98	Sonthofen		GS	P,A,B,P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
26.09.98	Rodeneck (I)		GS	T,A,B,P,F	Aerogen Flug & Sport GmbH, 089/8948870
26.09.98	Ruhpolding	HG	GS	T,P,A,B,P,F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH, 08663/668
26.09.98	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,P,F	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
26.09.98	Lenggries	HG	GS	T,P,A,B,WS,P,F	Adventure Sports, 08042/9486
27.09.98	Crawinkel	HG	GS	T,P,A,B,WS	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/7548
27.09.98	Rodeneck (I)		GS	P,A,B,P	Aerogen Flug & Sport GmbH, 089/8948870
27.09.98	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
30.09.98	Obermaiselstein		GS	T,A,B,P,Funk	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
02.10.98	Verbier		GS	T,A,B,WS,F	Hot Sport, 06421/12345
02.10.98	Obermaiselstein		GS	P,A,B,P	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
03.10.98	Aschau		GS	T,P,A,B,P,F	Paragliding Flugschule Chiemsee, 08052/9494
03.10.98	Verbier		GS	P,A,B	Hot Sport, 06421/12345
03.10.98	Chiemsee	HG		T,P,A,B	Drachenflugschule Chiemsee, 08642/383
04.10.98	Saltaus (I)		GS	P,A,B,P	Luftikus,Eugens Flugschule, 0711/537928
07.10.98	Stuttgart	HG	GS	T,A,B,WS,P,F	Luftikus,Eugens Flugschule, 0711/537928
09.10.98	Brauneck		GS	T,A,B,P,F	1. Deutsche Tandem Gleitschirmschule, 08851/882
09.10.98	Garmisch-Partenk.		GS	T,A,B,P,F	Gleitschirmschule Garmisch-Partenk., 08821/74260
10.10.98	Greifenburg (A)	HG	GS	T,A,B,P,F	Drachen und Gleitschirmschule Goslar, 05321/18899
10.10.98	Ruhpolding	HG	GS	T,P,A,B,P,F	Flugzentrum Ruhpolding Holzner GmbH, 08663/668
10.10.98	Sonthofen		GS	T,A,B,P,F	1.Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
10.10.98	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,P,F	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
10.10.98	Unterwössen		GS	T,A,B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
10.10.98	Brauneck		GS	P,A,B,P	1. Deutsche Tandem Gleitschirmschule, 08851/882
10.10.98	Garmisch-Partenk.		GS	P,A,B,P	Gleitschirmschule Garmisch-Partenk., 08821/74260
11.10.98	Greifenburg (A)	HG	GS	P,A,B,	Drachen und Gleitschirmschule Goslar, 05321/18899
11.10.98	Sonthofen		GS	P,A,B,P	1. Oberallgäuer Drachen & Gleitsegelschule, 08321/9328
11.10.98	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
11.10.98	Kössen		GS	P,A,B	Süddeutsche Gleitschirmschule, 08641/7575
15.10.98	Sonthofen		GS	TA,B,P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
16.10.98	Sonthofen		GS	P,A,B,P	Flugschule Martin Mergenthaler, 08321/68057
17.10.98	Lenggries	HG	GS	T,P,A,B,WS,P,F	Adventure Sports, 08042/9486
17.10.98	Meransen		GS	T,P,A,B	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
21.10.98	Obermaiselstein		GS	TA,B,P,Funk	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
23.10.98	Obermaiselstein		GS	P,A,B,P	OASE Gleitschirmschule, 08326/38036
24.10.98	Rodeneck (I)		GS	TA,B,P,F	Aerogen Flug & Sport GmbH, 089/8948870
24.10.98	Aschau		GS	T,P,A,B,P,F	Paragliding Flugschule Chiemsee, 08052/9494
24.10.98	Samerberg	HG	GS	T,P,A,B,WS,P,F	Flugschule Reisebüro Hochries, 08032/8971
24.10.98	Samerberg	HG	GS	T,P,A,B,WS,F	Flugschule Hochries, 08032/8971
25.10.98	Scheidegg	HG	GS	T,P,A,B,P,Funk	Westallgäuer Flugschule, 08381/6265
25.10.98	Italien		GS	T,P,A,B	Top Gliders Gleitschirmschule, 0351/4226274
25.10.98	Tegelberg	HG	GS	T,P,A,B	Flugschule Tegelberg, 08367/598
25.10.98	Rodeneck (I)		GS	P,A,B,P,	Aerogen Flug & Sport GmbH, 089/8948870
30.10.98	Rodeneck (I)		GS	T,A,B,P,F	GSS Michael Wagner, 0721/515363
31.10.98	Bad Salzungen	HG	GS	T,A,B,WS,P,F	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
31.10.98	Dresden	HG	GS	T,P,A,B,WS,P,F	Top Gliders Gleitschirmschule, 0351/4226274
31.10.98	Rodeneck (I)		GS	P,A,B,P	GSS Michael Wagner, 0721/515363
01.11.98	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
07.11.98	Aschau		GS	T,P,A,B,P,F	Paragliding Flugschule Chiemsee, 08052/9494
07.11.98	Heidenheim	HG	GS	TA,B,WS,WF,F,P	Flugschule Heidenheim, 07321/45425
08.11.98	Heidenheim	HG	GS	P,A,B,WS,WF,	Flugschule Heidenheim, 07321/45425
14.11.98	Meransen		GS	T,P,A,B	OFS Paragliding GmbH, 08363/5969
18.11.98	Stuttgart	HG	GS	TA,B,WS,P,F	Luftikus,Eugens Flugschule, 0711/537928
22.11.98	Italien		GS	T,P,A,B	Top Gliders Gleitschirmschule, 0351/4226274
28.11.98	Lenggries	HG	GS	T,P,A,B,WS,P,F	Adventure Sports, 08042/9486
05.12.98	Bad Salzungen	HG	GS	TA,B,WS,P,F	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
06.12.98	Bad Salzungen	HG	GS	P,A,B,WS,P	Prüfzentrum Mitte, 06654/353
11.12.98	Bad Harzburg	HG	GS	T,A,B,WS,P,F	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
12.12.98	Bad Harzburg	HG	GS	P,A,B,WS,P	Harzer Gleitschirmschule, 05322/1415
19.12.98	Dresden	HG	GS	T,P,A,B,WS,P,F	Top Gliders Gleitschirmschule, 0351/4226274
22.12.98	Stuttgart	HG	GS	T,A,B,WS,P,F	Luftikus,Eugens Flugschule, 0711/537928
30.12.98	Saltaus (I)		GS	P,A,B,P	Luftikus,Eugens Flugschule, 0711/537928

Bayerische Mannschaftsmeisterschaft im Drachenfliegen 1998

Schon zum 6. mal ging der Bayerische Mannschaftspokal an das Team »D'Allgäuer« Drachenflieger. Mit dem Aufgebot leistungsstarker, erfahrener Wettbewerbspiloten ließen die Allgäuer an ihrem »Hausberg« keine Zweifel darüber aufkommen, daß sie auch in diesem Jahr den begehrten Mannschaftspokal erneut beanspruchen werden. Am Start meldeten sich insgesamt 10 Herren-Mannschaften und 1 Damen-Team mit den jeweils 4 besten Piloten und Pilotinnen aus 7 bayerischen Drachenflieger-Vereinen. Hochkarätige Piloten, wie Jos Guggenmos, Bob Baier oder Rosi Brams ließen einen spannenden Wettkampf erwarten.



Bei starkem Nordost-Wind und trotzdem gut nutzbarer Thermik bewältigten rund ein Drittel der Teilnehmer die vorgegebene Flugaufgabe. In möglichst kurzer Zeit sollte der Dreieckskurs Tegelberg/Alpspitz/Buchenberg erflogen werden. Die Piloten schafften dies in 1 bis 3 Stunden.

Die 1. Mannschaft der Allgäuer Piloten: Jos Guggenmos, Detlef Ziege, Peter Sebralla und Gebhard Kuen bewältigten die vorgegebene Strecke in der kürzesten Flugzeit und sicherten sich somit den Spitzenplatz. Der Augsburger Drachenflieger Club erflog sich den 2. Platz. Die Pfrontener Falken erreichten den 3. Rang, trotz Tagesbestleistung von Bob Baier, der die Flugaufgabe in der Rekordzeit von 1 Stunde bewältigte (Durchschnittsgeschwindigkeit 32,5 km/h). Auf dem 4. Platz landeten die Drachenflieger Bayrischer Rigi.

Da der zweite Durchgang wetterbedingt ausfallen mußte, wurden die von der Tegelbergbahn spendierten Freikarten für die Rodelbahn mit Begeisterung angenommen.

Die Drachenflieger Bayrischer Rigi übernahmen heuer die Ausrichtung des Wettkampfes. Obwohl mitgliedermäßig zu den kleinen Vereinen gehörend, gelang es den Organisatoren, den Wettbewerb samt Rückholaktion reibungslos durchzuführen.

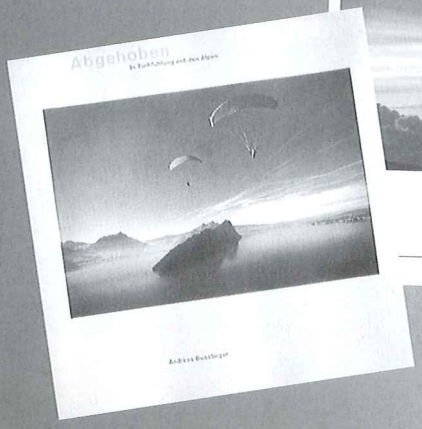
Drachenflieger Bayrischer Rigi
Jutta Peteranderl

WAS ?! Bis zu 3000,– DM
bei Inzahlungnahme
deines Gleitschirmes
Flies
doch mal einen neuen Einsteiger- oder Intermediate-Schirm
Ganzjährige Kompaktschulung:
· Grund- & Schleppkurs incl. 790,- DM
· Ausgewählte Gleitschirmtouren
· Gleitschirm- u. Trekkingshop auf 250 qm
Jetzt mit kostenlosem Versand
STARTPLATZ Paragliding
Nur 2 Stunden zw. Berlin – Dresden – Frankfurt
Zwätzengasse 13 · 07743 Jena
Info: Tel. (0 36 41) 82 59 00
Fax (0 36 41) 44 42 42
net: http://www.flieg.com/startplatz
Einfach Coupon kopieren und einlösen für:
Kostenloses Probefliegen
oder Infokataloge
Name:
Adresse:
Ich wünsche Infos über:

Aeros- Stealth Generalvertrieb
Bremsschirme nur DM 160,--
Integralgurt Xtreme DM 1290,--
Rettung voll integriert, Maßarbeit
INFOS sofort kostenlos anfordern:
Sunglide
Flugsportvertrieb
Starnberger Str.16
82335 Berg
Tel. 08171- 910515
Fax 08171- 910514

ANZEIGE

DHV bietet an



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,-.

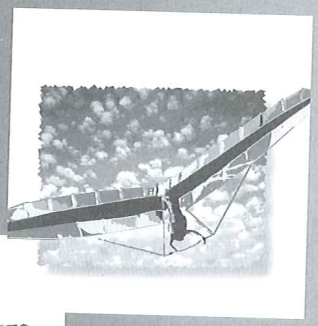
ABGEHOBEN - IN TUCHFÜHLUNG MIT DEN ALPEN

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



CD-ROM

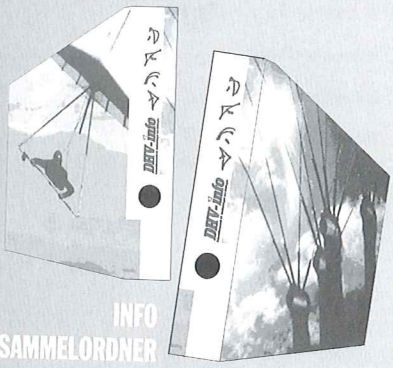
25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Filmemachern und Fotografen der Szene und eine excellente Grafik machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 486er mit Soundkarte und CD-ROM-Laufwerk und Mouse,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





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

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

RETTUNGSSCHNUR-SET

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

ICAO-KARTEN

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

FLUGBUCH FÜR DRACHENFLIEGER UND GLEITSEGLER

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

DHV-COMPUTERSPIEL THERMIX

Für Windows, Preis DM 20,- inkl. Versandkosten

DRACHENFLIEGEN

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

DRACHENFLIEGEN FÜR MEISTER

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

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 Gschwendtner, Peter Cröniger, Dr. Victor Henle; reich illustriert.
Preis DM 48,- + Versandkosten

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

BESTELLADRESSE

Deutscher
Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

oder Fax an
08022/9675-99

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

BESTELLER NAME:

_____
_____
_____

ADRESSE:

_____
_____
_____
_____
_____

DATUM / UNTERSCHRIFT:

_____
_____

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

Lehrbuch 48 DM
☐ Drachenfliegen ☐ Drachenfliegen für Meister
☐ Gleitschirmfliegen ☐ Gleitschirmfliegen für Meister

Prüfungsfragen 24 DM
☐ A-Schein HG ☐ A-Schein GS

Prüfungsfragen 20 DM
☐ B-Schein ☐ Windenführer
☐ Windenschlepp HG ☐ Windenschlepp GS

☐ Prüfungsfragen Flugfunk 7 DM

☐ Prüfungsfragen UL-Schlepp 10 DM

Prüfungsfragen auf Diskette 40 DM
☐ A-Schein HG ☐ A-Schein GS
☐ B-Schein

☐ Flugbuch 8 DM

ICAO-Karte 17 DM
☐ München ☐ Stuttgart
☐ Hamburg ☐ Frankfurt
☐ Hannover ☐ Nürnberg
☐ Berlin ☐ Rostock

☐ Rettungsschnur-Set 8 DM

Sweat-Shirt natur ☐ grau ☐ 45 DM
☐ HG (M,L,XL,XXL) Größe____
☐ GS (M,L,XL,XXL) Größe____

Neu

☐ Computerspiel »Thermix 3.2« auf CD-Rom 39.50 DM

☐ Info-Sammelordner 1,50 DM

Videofilm 40 DM
☐ Test
☐ Heiter bis wolkig

Videofilm 30 DM
☐ Starten/Landen Drachen
☐ Starten/Landen Gleitschirm

☐ Bildband »Abgehoben« 98 DM

☐ Bildband »FREE« 98 DM

Preis-senkung

☐ CD-ROM 34,80 DM

ANZEIGE

VIDEO + film



-STARTEN
-STEUERN
-LANDEN
DHV-ÖAEC-LEHRFILM FÜR GLEITSCHIRM-FLIEGEN

STARTEN, STEUERN, LANDEN

mit dem Gleitschirm

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



-STARTEN
-STEUERN
-LANDEN
DHV-LEHRFILM FÜR DRACHEN-FLIEGEN

STARTEN, STEUERN, LANDEN

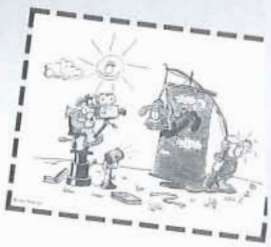
mit dem Drachen

DHV-Lehrfilm für Drachenfliegen. Darstellung der richtigen Flugtechnik für den Start, den Flug und die Landung.
HERSTELLUNG: Ralf Heuber zusammen mit dem DHV-Lehrteam.
FILMDAUER: 15 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.



TEST

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



DRACHENFLIEGEN
HEITER BIS WOLKIG

HEITER BIS WOLKIG

Heiteres und Lustiges aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.
HERSTELLUNG: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen.
FILMDAUER: 25 Minuten.
Zum Verkauf als VHS-Video.

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

Saarland Cup '98

Vom 12.09. - 13.09.1998 findet in Losheim am See der diesjährige Saarland Cup für Gleitschirmflieger statt. Zu diesem Wettbewerb sind alle interessierten Gleitschirmflieger herzlich eingeladen. Gestartet wird an der Winde und der Landeplatz befindet sich in unmittelbarer Seenähe.
Es werden zwei oder drei Durchgänge geflogen, bei denen es gilt, den Zielkreis möglichst genau zu treffen. Alle Teilnehmer müssen im Besitz der erforderlichen Berechtigungen (Windenschlepp und Beschränkter Luftfahrerschein) sein.
Veranstalter des Saarland Cup '98 sind die Gleitschirm Freunde Hochwald, die sich auch wieder um Speis und Trank, sowie um ein auflockerndes Rahmenprogramm bemühen werden.
Auf einem nahegelegenen Campingplatz besteht die Möglichkeit zum Übernachten und zum Duschen (Zelt selbst mitbringen)/bei Anmeldung bitte aus organisatorischen Gründen angeben.
Bei schlechtem Wetter wird der Wettbewerb auf den 19.09. - 20.09.1998 verlegt. Anmeldung und weitere Informationen unter Tel.: 06872/99111 oder Fax: 06872/99113.

Gleitschirm Freunde Hochwald
Ernst Heuser



Ganzjährig Kurse

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE LEUTENBERG

- laufend Anfängerkurse
- Windenschleppausbildung
- Luftfahrerscheine
- Flugtechnikseminare
- Tandemausbildung
- Thermik- und Streckenflugkurse
- Sicherheitstraining
- Flugsafaris in die schönsten Fluggebiete
- Fliegershop

Rosenthaler Str. 25 · 07338 Leutenberg
Tel.: 03 67 34/3 03 57 · Handy: 01 71/5 14 27 82

Aktuelle Termine: **Walk & Fly 24.-30.10.98**

Teneriffa
Paragliding-Ferien total

- *Typisch kanarische Bergfinca auf 940 m*
- *Flughafentransfer*
- *Paragliding-Taxi 6 Tage die Woche*
- *Rückholservice bei Streckenflügen*
- *Übernachtung mit Frühstück im DZ*

580,– DM/Woche*

**Gruppen- und Vereinsangebote auf Anfrage*

Alternativprogramme wie Mountainbike- und Motorradtouren, geführte Wanderungen und Inselausflüge organisieren wir ebenfalls für Sie. Ausserdem haben Sie die Möglichkeit, sich in unserem à la carte-Restaurant mit internationaler und marktfrischer Küche verwöhnen zu lassen.
Wir würden uns freuen, Sie als unsere Gäste zu begrüßen.

Fon & Fax 00 34/9 22/72 58 94

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://home.t-online.de/home/Flugschule_Hochries/index.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

Flugtechnik und Thermikeinweisung
Castelluccio, Türkei, Bassano, Lanzarote, Bali, Luganer See

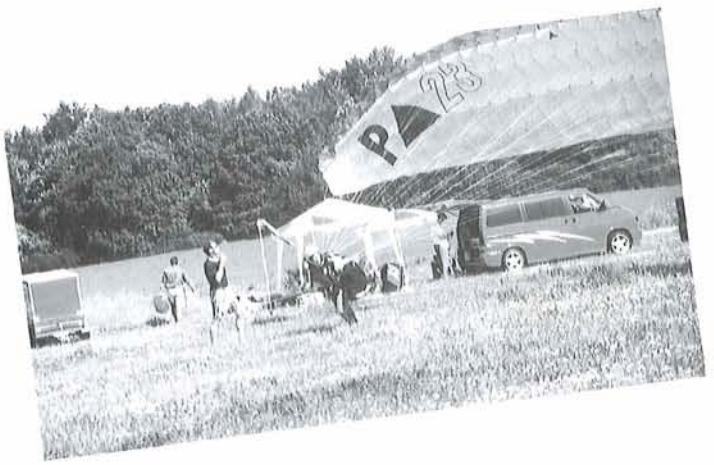
Sicherheitstraining
Luganer See

Windenschlepp
HG und GS

Theorieunterricht
HG und GS

Begleitete Flugsafaris
Eigenes Reisebüro

Service und Verkauf
Neu- u. Gebrauchtgeräte



6. Startplatz-Testival

Das 6. Testival der Gleitschirmflugschule Startplatz - Paragliding, organisiert von Hakan Emci, war ein voller Erfolg. Angelockt von den Preisen im Gesamtwert von DM 1.000,— starteten zuerst die 24 Teilnehmer des Funwettbewerbs. Bei der Preisverleihung am Abend konnten sich Anke Franke (mit P 23, 1. Preis), Jost Klingenschmidt (mit Harmony, 2. Preis) und Harald Franke (mit P 23, 3. Preis) über die Siegprämien freuen.
Aufgrund der zunehmenden Abschirmung mußten die Teilnehmer des 1. XC Ziel-Rück Jena-Weimar, ausgeschrieben mit einem Preisgeld von DM 1.000,—, ihre Aufgabe abbrechen. Unter den Teilnehmern waren extra aus München angereist Dieter Neumann, Markus Münzner und Peter Helm (Freex Spear), die beim nächsten Mal die Aufgabe knacken möchten. Der Wettbewerb wurde vom Organisator Hakan Emci bis zum 08.08.98 verlängert, wo dann auch die Meisterschaft der deutschen Frauen im Segelflug in Jena-Schöngleina ausgewertet wird.
Weiterhin gab's für Flieger die neuen Gleitschirme zum testen, was reichlich - auch wegen kostenloser Schlepps - genutzt wurde.

Hakan Emci

Zirbelnußpokal 1998

Am 19./20. September findet der Zirbelnußpokal in Königsbrunn statt. Gutes Wetter ist für diesen Termin bestellt, aber auch bei weniger gutem Wetter wird die Veranstaltung durchgeführt.
Einschreibung ist am Samstag, den 19. September bis 9.00 Uhr. Die Durchgänge für die Piloten beginnen um 9.30 Uhr. Es werden die verschiedensten Aufgaben, wie Zeit-Ziel-Fliegen, Mini-Cross, Speedrun und kleine Streckenflüge durchgeführt.
Am Abend findet das schon legendäre Stadelfest mit Freibier, Essen und einer tollen Band statt. Weitere Showeinlagen und Rundflüge runden das Programm ab. Der Veranstalter hat keine Kosten und Mühen gescheut.
Anmeldung und Info: Tel.: 089/8144335

Augsburger Drachenflieger Club

Odenwaldpokalfliegen

Am Hockenberg in Hardheim fand das diesjährige Odenwaldpokalfliegen des Clubs für Drachenflugsport statt.
Die 14 gemeldeten Piloten konnten 4 Durchgänge fliegen. Begonnen wurde der Wettbewerb mit einem Fußstart vom Hockenberg, dann wurde aus der Winde geflogen. Vergeben wurden Punkte für die Flugzeit und für die Landung.
Rainer Rößler vom HGC Einkorn hatte am Samstag mit seinem »Exxtacy« den längsten Flug mit 15 Minuten. Dadurch erreichte er die maximale Flugpunktzahl und übernahm die Führung.
Am Sonntag gelang ihm nochmals ein Flug mit 20 Minuten. Dadurch konnte er den Vorjahressieger Ewald Haag von den Lilienthalgleitern Unterfranken auf Rang 2 verweisen. Rang 3 erreichte Rainer Kunert vom CfD Hardheim.
Den Seniorenpokal errang Lothar Boländer, der mit 68 Jahren älteste Pilot im Teilnehmerfeld.

Club für Drachenflugsport Hardheim
Jürgen Weiss

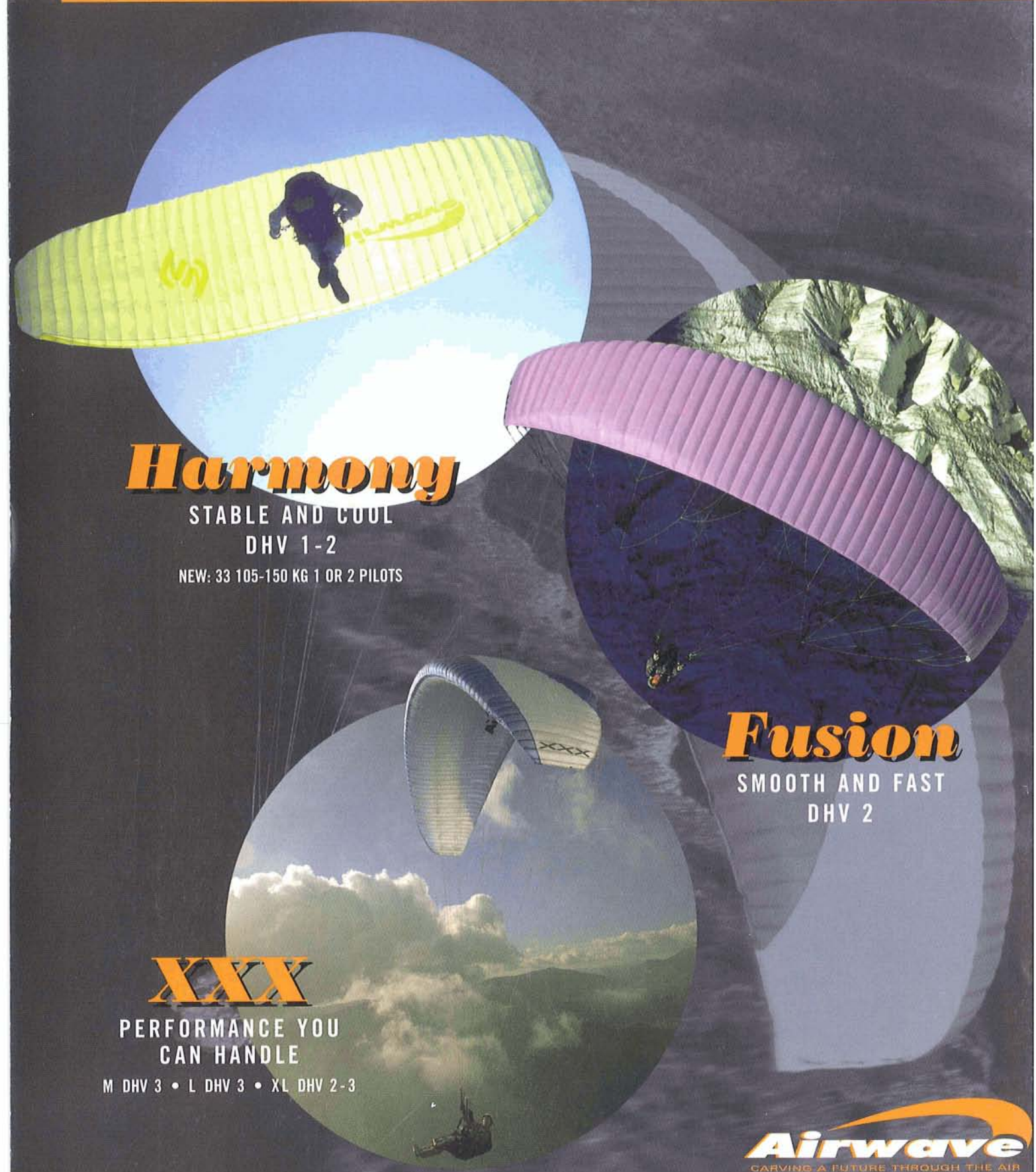
Offene Wettbewerbe und Veranstaltungen 1998

Termin	Ausweichtermin	Wettbewerb	Ort	Veranstalter
03.10.		Gleitschirmtestival	Lenggries	Adventure Sports Tel. 08042/9486, Fax 4831
10.-11.10.		Nafta Watch Extrem Mission	Malcesine/Gardasee	Hotel Ideal Tel/Fax 0039/45/7400152
19.-20.09.		*Zirbelnußpokal*	Königsbrunn	Tel. 089/8144335
23.10. 01.11.		Open Paragliding Championship of New Caledonia	Neu Kaledonien	Tel/Fax 687/249009


X-ACT
Standard
DHV 1-2
55 - 130 kg
5 Größen
DHV
It's so easy!
NOVA
NOVA : ++43-512-361340, nova@ping.at, http://www.nova-wings.com
CHARLY : ++49-8364-1286, charly-produkte@t-online.de
HIGH ADVENTURE : ++41-41-6620175, high_adventure@compuserve.com,
http://www.high-adventure.ch



"John Pendry, World Champion"



Harmony

STABLE AND COOL
DHV 1-2
NEW: 33 105-150 KG 1 OR 2 PILOTS

Fusion

SMOOTH AND FAST
DHV 2

XXX

PERFORMANCE YOU CAN HANDLE
M DHV 3 • L DHV 3 • XL DHV 2-3

Airwave
CARVING A FUTURE THROUGH THE AIR

e-mail: sales@airwave-gliders.co.uk website:www.airwave-gliders.co.uk

DEUTSCHLAND ÖSTERREICH | **AEROSPORT INTERNATIONAL GMBH**
Grafenstr. 26 • D-83094 Brannenburg
Tel 08034-1034 • Fax 08034-3384
E-mail: info@aerosport.de
Internet: http://www.aerosport.de

SCHWEIZ | **BIRDWING** GLEITSCHIRMFLIEGEN
Wysland • CH-3860 Meiringen
Natel 079 353 23 23 • Tel 033 971 48 03
Fax 033 971 48 05 • E-Mail: birdwing@bluewin.ch
Internet: http://www.airwave-gliders.co.uk