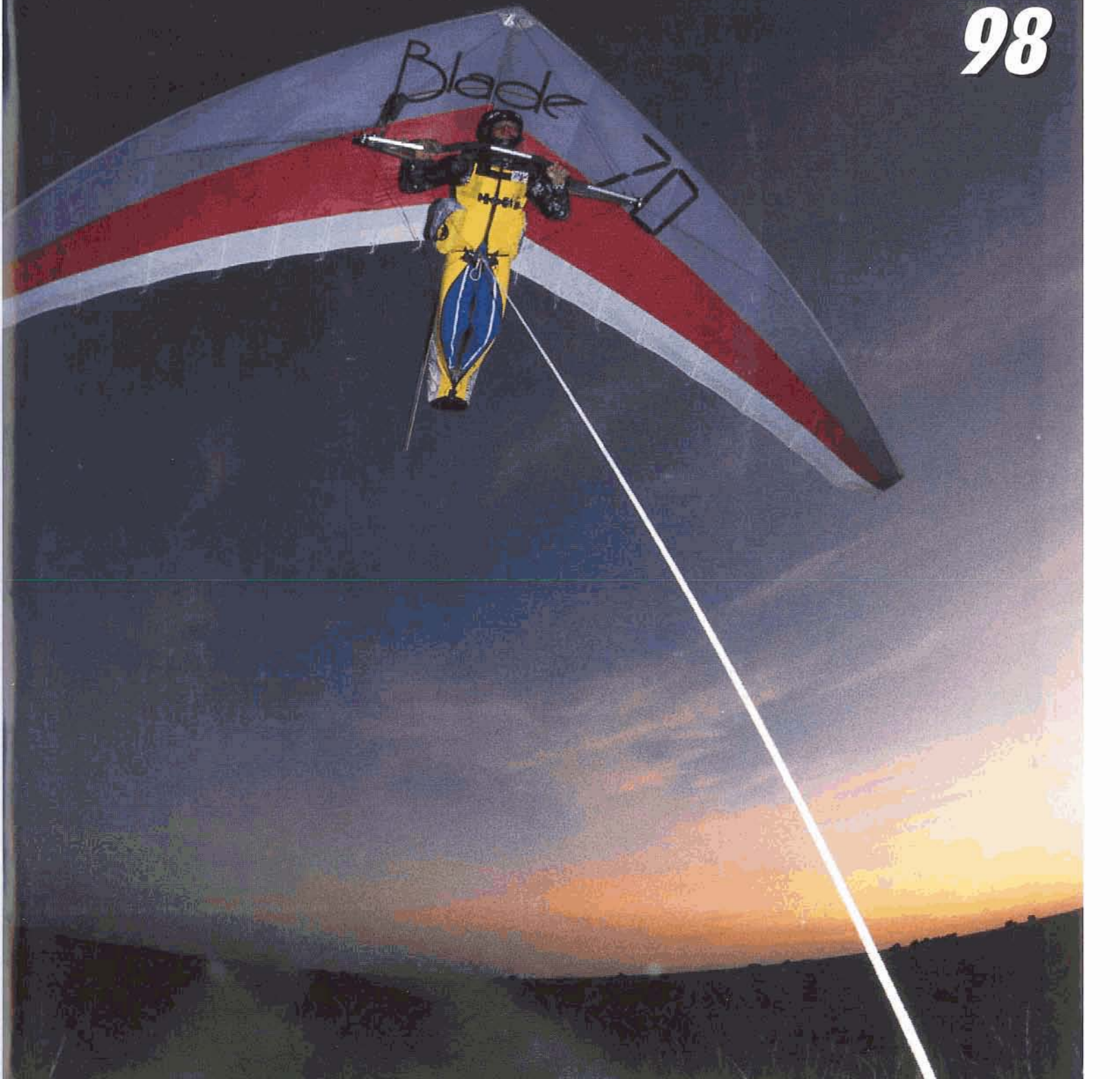
B 5591 F

Dezember 1998

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

98



KOMPLETT STARTFERTIG MIT SNOWBIRD PACKSACK, SNOWBIRD CONTROL GURTZEUG, WARMER ORIGINAL FREEX WINTERMÜTZE UND FREEX UNDERSHIRT

LIMITIERTES SONDERMODELL
MEHR FLAIR FÜR WENIGER GELD*

FLAIR SNOWBIRD

FLAIR SNOWBIRD S	DM 5.728,–	ÖS 35.300,–	SFR 4.930,–
FLAIR SNOWBIRD M	DM 5.877,–	ÖS 36.400,–	SFR 4.980,–
FLAIR SNOWBIRD L	DM 6.027,–	ÖS 37.400,–	SFR 5.180,–

*(UNVERB. PREISEMPF. INKL. MWST.)

DM 500,-
PREISVORTEIL

VERTRIEB SCHWEIZ
CHARLY FLUGSPORT AG
POSTFACH 415
CH-9496 BALZERS
TEL. (+41) 075/384 23 64
FAX (+41) 075/384 28 55
ARZWEIDLER@BLUEWIN.CH

VERTRIEB DEUTSCHLAND + ÖSTERREICH
FREEX AIR SPORTS GMBH
HARMATING 2
D-82544 EGLING
TEL. (+49) 08176/9302-0
FAX (+49) 08176/9302-44
INFO@FREEX.COM • WWW.FREEX.COM

freex AIR SPORTS

inhalt 98

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

7 **BÜCHER- UND CD-MARKT** Wissens- und Lesenswertes rund ums Fliegen

12 **FOTOWETTBEWERB** Bilder zum Träumen

20 **FREE FLIGHT '99** Die internationale Drachen- und Gleitschirmausstellung

22 **START MIT DEM GLEITSCHIRM** 3. Teil der Serie von Klaus Irschik

28 **TIPS VON PROFIS** Die besten Piloten verraten ihre Geheimnisse

34 **COUPE ICARE IN ST. HILAIRE** 25. Jubiläum der erfolgreichen Fun-Veranstaltung

38 **EIN NEUER DRACHEN, EIN NEUER GLEITSCHIRM** Eine etwas andere Kaufberatung

42 **REINIGUNG UND LAGERUNG DES DRACHENS** Wertvolle Tips eines Segelmachers

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

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

60 **SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen zum Thema Flugsicherheit

61 **FLUGSPORT UND NATUR** Erfolgreiche Arbeit an der Wasserkuppe

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

70 **STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT** Hohe Punktzahlen trotz mäßigen Wetters

80 **VEREINE UND BRIEFE** Vereinsnachrichten und Leserforum

92 **DRACHEN-EUROPAMEISTERSCHAFT** Gute Leistung der WM bestätigt

95 **SPORTLERTAGUNG** Treffen der Spitzensportler mit der DHV-Führung

96 **GERMAN OPEN GLEITSCHIRM** Oliver Rössel Deutscher Meister '98

98 **PWC FINALE** Super Wettbewerb in Garmisch-Partenkirchen

100 **LADIES- UND JUNIOR-CHALLENGE** Ladies und Youngster mit hoher Motivation

102 **WETTBEWERBSSPORT** Ergebnisse und Meldungen

108 **REGISTER** Alle Themen der letzten Jahre auf einen Blick

63 GEBRAUCHTMARKT
69 VERSICHERUNGSPROGRAMM
107 IMPRESSUM
111 DHV BIETET AN
112 DHV VIDEO UND FILM

wichtig • neu • kurz

Prämienrabatt für DHV-Mitglieder bei der Gerling-Lebensversicherung

Seit langem besteht eine Vereinbarung zwischen DHV und dem Gerling Konzern, daß DHV-Mitglieder beim Abschluß von Lebensversicherungen und von Berufsunfähigkeitsversicherungen besondere Bedingungen erhalten. So ist beispielsweise das Flugrisiko zuschlagsfrei mitversichert. Neu hinzugekommen ist die Verbesserung, daß ab sofort alle DHV-Mitglieder auf Lebensversicherungen einen Prämien-Rabatt erhalten. Dieser Rabatt kann auch für bestehende Verträge eingeräumt werden. Information bei Gerling Frankfurt: 069/7567397 Herr Bettermann, 069/7567391 Frau Schmidt, Telefax: 069/7567267.

Neu: DHV-Mitglieder-Special-Service

Ab sofort gibt es beim DHV den neuen Mitglieder-Special-Service. Zu ganz besonderen Konditionen bieten wir Euch Dinge, die Spaß machen, die für uns als Flieger besonders wichtig oder die einfach praktisch und nützlich sind. Natürlich handeln wir für Euch immer super Konditionen aus, so daß ihr obendrein auch noch richtig Geld spart. Den Anfang machen wir mit einem Bike der Firma TREK (siehe Anzeige S. 11) für den Spaß vor, nach oder auch mal anstelle dem Fliegen.

Neue Vereine

Als neue Vereine begrüßen wir herzlich:

Aufwind-Brettachtal
Siegfried Seiler
Jahnstr. 4/1
74626 Bretzfeld

Kleinwalsertaler Drachenflieger
Hubert Kaufmann
Walserstr. 87
87569 Mittelberg

Skyglider Warstein
Klaus Speckenheuer
Kallerweg 1
59581 Warstein

Schlepp-Auskünfte

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

Thermik `98

Wenn sich draußen nicht mehr so recht die Warmluft vom Boden lösen will, ist trotzdem zumindest für einen Tag Fliegen mal wieder Thema Nr. 1: Am Samstag, den 12.12.98 im Congress Centrum von Böblingen in der Nähe von Stuttgart findet zum dritten mal die regionale Branchenmesse »Thermik« statt. Unter der Leitung von Ronny Kirschner ist in den letzten Jahren eine kleine, aber feine Branchenschau entstanden, auf der sich viele der führenden Hersteller aus dem In- und Ausland zu einem gemütlichen Vorweihnachtsfachgesimpel mit ihren Kunden treffen. Als Begleitprogramm werden exklusive Filme wie z.B. ein speziell für diese Messe produzierter Film namens RAD AIR des Red Bull Acro Teams zu sehen sein. Als weiteres Highlight wartet auf der Bühne ein neu entwickelter Gleitschirmflugsimulator. Direkt daneben wird ein Drachenflugsimulator stehen, der vom DHV zur Verfügung gestellt wird. Besonders attraktiv ist auch die Tombola: Als Hauptgewinn haben die Flugschule Mergenthaler und Aerosport International zusammen den aktuellen 1-2er von Paratech, den P 24 gestiftet.

Um für Nachwuchs im Gleitschirmbereich zu sorgen, werden diesmal einige Schulklassen eingeladen, die an unseren schönen Sport herangeführt werden sollen.
Kontakt: Thermik '98 Ronny Kirschner, Zuffenhauser Straße 91, 70825 Korntal, Tel. +49/711 83806-54, Fax: -45

Ligapiloten rufen Sportförderaktion ins Leben

Zur Absicherung des Sportetats haben die Piloten der Drachen- und Gleitschirmliga selbst eine Initiative entwickelt: Durch den Verkauf von 1.000 speziell designten Sportförder-T-Shirts durch die Ligamitglieder sollen nächste Saison Mehreinnahmen in Höhe von DM 28.000.- erzielt werden. Eine weitere Entlastung des DHV-Haushaltes ist durch Kauf oder Leasing von DHV-Teamfahrzeugen geplant.

Foto: Stefan Mast

DHV-Wetternetz

Mehr als 20 Flugberge sind, unterstützt durch den 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
55585 Duchroth	Pfälzer Gleitschirm-Club e.V.	0171/2375896
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
74544 Einkorn	HG-Club »Einkorn Schwäbisch Hall« e.V.	0791/4992360
74847 Finkenhof	Delta-Club Mosbach e.V.	06261/670638
76332 Althof	Die Althofdrachen e.V.	07083/4567
76597 Teufelsmühle	Drachenflugclub Loffenau e.V.	07083/51385
76703 Krämer	Gleitschirmclub Kraichtal e. V.	07250/921228

Geländename	Geländehalter	Telefonnummer
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

WETTER NETZ

Gleitschirmunfälle wegen offener Beingurte!

Der DHV-Sicherheitsvorstand Karl Slezak warnt vor offenen Beingurten beim Gleitschirmfliegen. Seine Analyse der Unfallsituation zeigt deutlich, daß im Jahr 1998 die Abstürze infolge offener Beingurte in beunruhigendem Maße zugenommen haben. Ein korrekter Vorflugcheck unmittelbar vor dem Start hätte diese Unfälle verhindern können! Ein weiterer Punkt: Beim Vorflugcheck ist unbedingt durch eine Zugprobe das Einrasten der Gurtschnallen zu überprüfen, die modernen Klickverschlüsse rasten nicht immer perfekt ein (siehe S.60 Sicherheitsjournal). Karl Slezak und Ausbildungsvorstand Peter Cröniger haben das DHV-Lehrteam einberufen, um gemeinsam Verbesserungen in der Ausbildung und beim Checkverfahren zu erarbeiten. Zudem sind die Gurtzeughersteller gefordert, technische Lösungen anzubieten, die das Vergessen des Schließens der Beinschlaufen unmöglich machen. Eine der denkbaren Systeme wurden bereits im DHV info 96 vorgestellt. Weitere Lösungsansätze sind in der Konzeptionsphase.

Große Dreiecke mit der Sportklasse

Waren noch vor wenigen Jahren Gleitschirme mit hoher Gütesiegeleinstufung nötig, um große geschlossene Streckenflugaufgaben zu fliegen, hat sich das durch die Geräte der Sportklasse völlig geändert. Claus Vischer (FreeX Flair) und Torsten Hahne (Edel Atlas) bewiesen in Fiesch mit FAI Dreiecken von 110, 123 und 130 km, daß das Limit für große Flugaufgaben nicht mehr unbedingt die Gerätekategorie ist.

CLIF BAR verlängert Sponsorvertrag

In der vergangenen Saison '98 hat der Energieriegel Hersteller CLIF BAR die DHV-Nationalmannschaften umfassend mit Teambekleidung, Energieriegeln und Geldprämien unterstützt. Anläßlich der Sportlertagung Anfang Oktober im bayerischen Sachsenkam äußerte sich nun Sepp Krimmer, der deutsche Importeur von CLIF BAR, sehr positiv über die Zusammenarbeit und Wettbewerbsberichterstattung vor allem im Internet. So stand einer Verlängerung des Ausrüstervertrages für 1999 nichts mehr im Wege.

Foto: Stefan Maier

Ganz besonders über das Sponsoring freuten sich der Gleitschirmpilot Toni Bender, die Drachenflug-Weltmeistern Corinna v. Schwiegershausen, die Drachen-Teamweltmeisterin Monique Werner und der Drachen-Weltmeister Guido Gehrmann, die in Sachsenkam Förderschecks in einer Höhe von insgesamt DM 2.500.- von CLIF BAR in Empfang nehmen durften.

Seilbahnen

Nach der Herbstrevision sind die Seilbahnen ab dem unten aufgeführten Datum wieder in Betrieb.
Betriebszeiten, Flugmöglichkeiten, evtl. auch Wind und Wetterverhältnisse sind unter den Telefonnummern der Bergbahnen zu erfragen.

Alpspitzbahn	Garmisch-Partenkirchen	18.12.1998		08821/797851
Bayer. Zugspitze/Eibsee-Seilbahn	Garmisch-Partenkirchen	06.11.1998		08821/8627
Bayer. Zugspitze/Zahnradbahn	Garmisch-Partenkirchen	durchgehend		08821/797-0
Berchtesgadener Bergbahn	Schönau/Königsee	13.12.1998	1)+2)	08652/9581-0
Bergener Hochfelln-Seilbahn	Bergen	18.12.1998		08662/8511
Blombergbahn	Bad Tölz	Beginn Wintersaison	1)	08041/3762
Brauneck-Bergbahn	Lenggries	04.12.1998		08042/8910
Hausbergbahn	Garmisch-Partenkirchen	22.11.1998		08821/50032
Hochalmbahn	Garmisch-Partenkirchen	18.12.1998		08821/797-0
Hochgratbahn	Oberstaufen	24.12.1998		08386/8222
Kampenwand	Aschau	23.12.1998		08052/4411
Karwendelbahn	Mittenwald	23.12.1998		08823/8480
Kreuzeckbahn	Garmisch-Partenkirchen	18.12.1998		08821/2610
Laber-Bergbahn	Oberammergau	24.12.1998		08822/4770
Mittagbahn	Immenstadt	Beginn Wintersaison	1)	08323/6149
Nebelhornbahn	Oberstdorf	17.12.1998	2)	08322/1092
Predigtstuhlbahn	Bad Reichenhall	ca. Mitte Dezember		08651/2127
Rauschbergbahn	Ruhpolding	17.12.1998		08663/5945
Tegelbergbahn	Schwangau	Beginn Wintersaison		08362/9836-0
Wankbahn	Garmisch-Partenkirchen	24.12.1998		08821/57174
Wallbergbahn	Rottach-Egern	11.12.1998		08022/24086

1) Bei ausreichender Schneelage/schönem Wetter an Wochenenden in Betrieb
2) Verschiebungen je nach Schnee- bzw. Wetterlage sowie Revisionsverlauf möglich

Positionspapier des Arbeitskreises »Sport und Umwelt« beim Bundesumweltministerium

DHV-Justitiar Peter Janssen wurde durch das Bundesumweltministerium in den 12-köpfigen »Arbeitskreis Sport und Umwelt« berufen. Dieses Gremium hat jetzt grundlegende Positionen zu einer nachhaltigen Entwicklung des Sportes festgelegt. Die Positionen enthalten Analysen und Empfehlungen für die Führung des Ministeriums.
Hinsichtlich der Sportaktivitäten in Natur und Landschaft hat der Expertenkreis festgestellt, daß sich Sport und Naturschutz fast überall in Deutschland miteinander vereinbaren lassen. Konflikte durch Sportaktivitäten in Natur und Landschaft seien daher kein generelles Problem, so die Arbeitsgruppe. Erforderlich sei die Einbeziehung der Naturgruppen, also auch der Sportverbände in die Entwicklung von Konzepten und Regelungen.
Das Positionspapier ist über die DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

DHV in Zahlen

	Stand: 1.10.1998	(Stand: 1.10.1997)
Mitglieder	**31635**	**(31807)**
weiblich	3048	(3035)
männlich	28587	(28772)
Vereinsmitglieder	13239	(13146)
Einzelmitglieder	18396	(18661)
Vereine	308	(308)
Piloten(1)	**42506**	**(40539)**
Hängegleiten gesamt	17801	(17514)
Gleitsegeln gesamt	27969	(25963)
Hängegleiterschlepp	5235	(5121)
Hängegleiterwindenfahrer	2008	(1918)
Hängegleiter-UL-Schlepp	1080	(981)
Gleitsegelschlepp	5576	(4950)
Gleitsegelwindenfahrer	1426	(1271)
Flugfunk	6057	(5735)
Fluglehrer	**428**	**(433)**
Hängegleiten	250	(265)
Gleitsegeln	291	(280)
Flugschulen	**127**	**(117)**
Hängegleiten gesamt	78	(75)
Gleitsegeln gesamt	94	(86)
Hängegleiterwindenschlepp	47	(45)
Hängegleiter-UL-Schlepp	13	(13)
Gleitsegelwindenschlepp	52	(50)
Fluggelände(2)	**804**	**(796)**
Hängegleiten	715	(722)
Gleitsegeln	738	(720)
Musterzulassungen (Gütesiegel)	**1437**	**(1321)**
Hängegleiter	337	(327)
Hängegleitergurtzeuge	108	(107)
Hängegleiterrettungsgeräte	46	(45)
Gleitsegel	626	(540)
Gleitsegelgurtzeuge	195	(184)
Gleitsegelrettungsgeräte	78	(73)
Startwinden	20	(19)
Schleppgeschirre	27	(26)
Hersteller Deutschland(3)	**60**	**(55)**
Betriebe Österreich(4)	**20**	**(16)**

(1) Inhaber von Luftfahrerscheinen oder Befähigungsnachweisen des DHV oder DAeC.
(2) Erlaubnis nach §25 LuftVG vom DHV erteilt oder verlängert.
(3) Vom DHV als Herstellerbetrieb für Luftsportgerät anerkannt.
(4) Vom ÖAeC bewilligte Herstellungs- und Entwicklungsbetriebe oder Instandhaltungsbetriebe.

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Sponsorsuche

Viele Sportler, Organisatoren von Veranstaltungen und Sportvereine kämpfen mit Budgetproblemen und suchen händeringend nach weiteren Einnahmequellen. Eine effektive Möglichkeit der finanziellen Unterstützung seitens der Industrie ist die Form des Sponsorings, die von den Unternehmen immer häufiger als Werbeart eingesetzt wird. Die Suche nach Sponsoren ist jedoch für Vereine oder einzelne Personen weiterhin problematisch. Viele kennen weder interessierte Ansprechpartner noch haben sie Adressen von Firmen, die eventuell zu einem Sponsoring bereit wären. Hier kann der Leitfaden »Wer sponsert was?« Abhilfe schaffen. Auf 183 Seiten findet der Sponsorensuchende u. a. Adressen von rund 500 Unternehmen und deren Sponsoring-Aktivitäten. Das Buch kann beim IST-Verlag zum Preis von DM 69,— (zzgl. Portokosten) unter der Tel.-Nr. 0211/86668-0 oder Fax 0211/86668-30 sowie im Internet unter www.ist-institut.com bestellt werden.

Augenschutz

Um so höher wir in die Atmosphäre eindringen, desto stärker wird die ultraviolette Strahlung (uvA, uvB, uvC). Bereits in einer Höhe von 3.000 - 4.000 m ist die Strahlenbelastung ca. 4 x so hoch wie auf Meereshöhe.

Einen ausreichenden Schutz bietet die Torpedobrille von Uvex, die durch das orange Glas gleichzeitig einen kontraststärkenden Überblick vermittelt. Mitflieger, Seile u. a. werden dadurch besser wahrgenommen.
Infos bei: Ottmar Sichert, Tel. u. Fax: 09147/218

Viele Bahnen mit einer Liftkarte

Die Sommersaisonkarten, Jahreskarten und Punktekarten der Reutter Bergbahn AG sind an folgenden Anlagen gültig:
- Reutter Bergbahn AG in Höfen bei Reutte/Tirol (nur GS)
- Tannheimer Liftgesellschaft - Neunerköpfle in Tannheim/Tirol (GS + HG), http://www.tirol.com/lift-tannheim
- Lechtaler Bergbahn - Jöchlespitze in Bach/Tirol (GS + HG)
- Breitenbergbahn Pfronten im Allgäu (GS + HG)
- Tegelbergbahn Schwangau im Allgäu (GS + HG)
http://www.tirol.com/bergbahn

Warme Hände

Besonders für die kalte Jahreszeit, gibt es Überhandschuhe aus Cordura Material von UP. Die Finger sind anatomisch vorgeformt, damit sie optimal zum Fleece Windstopper Handschuh passen. Die langen Stulpen lassen sich mit einem elastischen Einhandgummizug verschließen. Die Hand- und Fingerinnenflächen sind für weniger Abrieb und mehr Griffigkeit mit stärkerem Cordura Material ausgestattet. Infos bei UP: Tel. +49-8851-9292-0, Fax: +49-8851-9292-60 Internet: http://www.up-europe.com, e-mail: up-europe@t-online.de

Neue Accessoires von AIREA

AIREA bringt eine neue Linie von besonderen Accessoires auf den Markt. In Zusammenarbeit mit einem bekannten Industrie-Designer entstanden z.B. das AIREA-HipBag und ein BackPack.
Infos bei: AIREA, Tel.: +49-8041-78100, Fax: +49-8041/781020, e-mail info@airea.de, www.airea.de

Tandem-Windenstart

Gute Nachrichten für im Flachland ansässige Tandempiloten und ihre Passagiere: Die DHV-geprüfte Schleppklinke freeX control hat eine weitere Gütesiegelprüfung für die Verwendung im Tandem-Betrieb bestanden. Die einfach zu handhabende Leichtgewichts-Klinke ermöglicht nun auch Zweisitzerstarts mit DHV-geprüfter Sicherheit.
Infos bei: freeX air sports GmbH, Fax: 08176/9302-44, web: www.freex.com

NEU AUF DEM MARKT

Informationen der Anbieter

Fliegerkalender '99

Die beiden Windsport-Kalender DELTA und PARA werden auch 1999 wieder erscheinen und mit jeweils 13 faszinierenden Motiven auch an grauen Herbst- und Wintertagen für bunte Farbtupfer sorgen.

Bekannte Piloten und Fotografen wie Ulrich Grill, Oliver Barthelmes, Guido Gehrmann und Looping-Star John Heiney bürgen im DELTA '99 für Qualität. Im Anhang der Flugurlaubs-Planer für 1999.
Auch im PARA '99 sind international renommierte Fotografen am Werk, so daß Gleitschirm-Freunde auf ihre Kosten kommen.
Infos bei: Jindra Blumenthal, Tel.: +49/7081/98172, Fax: +49/7081/3642

Wetterstations-Funktion

Das neue Bräuniger IQ Basis II ist mit einer neuen Wetterstations-Funktion ausgerüstet. Bei dieser Funktion schaltet sich das IQ Basis II jede Stunde selbständig ein und mißt den aktuellen Luftdruck. Die Meßwerte werden über 48 Stunden aufgezeichnet, danach werden die ältesten durch neue überschrieben.
Aus der Meßreihe lassen sich sehr einfach lokale Wetterveränderungen vorhersagen: So werden z. B. Kaltfrontdurchgänge frühzeitig erkennbar. Die Entscheidung lieber auf einen Flug zu verzichten, kann rechtzeitig getroffen werden. Aber auch Wetterbesserungen können frühzeitig erkannt werden - die Stimmung bei schlechtem Flugwetter steigt mit dem Luftdruck! Die neue Wetterstations-Funktion ist ab sofort bei allen neuen Bräuniger IQ Basis II integriert.
Infos bei: Bräuniger Flugelectronic, Tel.: 0881/64750, Fax: 0881/4561, www.braeuniger-flugelectronic.de, e-mail: info@braeuniger.com

Homepage in X-Large

Besonders ausführlich präsentiert sich die neue Webseite der Flugschule Göppingen. Auf über 120 HTML-Seiten findet der Besucher aktuelle Wetterlinks, ein Onlineforum, eine Mitfahrzentrale, Kleinanzeigen, eine Bildergalerie und nicht zuletzt die online-Buchungsmöglichkeit von über 300 Kursen, Reisen und Fortbildungsveranstaltungen.
http://www.flugschule-goeppingen.de

Die Performance Center

PERFORMANCE PILOT

Die Tage mit der großen Thermik sind vorbei und damit ein optimaler Zeitpunkt, um z.B. in der Turnhalle an einem Performance Training Teil 3 »Rettungsgerätetraining« teilzunehmen. Und auch Starten und Landen am Übungshang kann in den Wintermonaten sehr gut geübt werden. Alles Vorraussetzungen, um mit mehr Sicherheit und damit noch mehr Spaß in die nächste Flugsaison zu starten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

Wissens- und Lesenswertes rund ums Fliegen

CD-ROM: Bayern von oben

Statt 156 konventionelle topographische Papierkarten von Bayern auszubreiten, kann man sich Bayern nun im Maßstab 1:50.000 auf den Bildschirm holen: auf je einer CD-ROM für Nord- und Südbayern. Wer es ganz genau wissen will, kann 42.000 Orte und Ortsteile einzeln aufrufen, Koordinaten ablesen, Flächen und Distanzen messen oder sogar die integrierte GPS-Schnittstelle zur Satellitennavigation nutzen! Lust auf neue Wendepunkte? Zusätzlich zur 50.000er Kartensammlung enthält jede CD-ROM eine topographische Übersichtskarte (1:200.000) und eine Deutschlandkarte (1:1.000.000). Nach und nach wird auch das »restliche« Deutschland von den regionalen Landesvermessungsanstalten aufbereitet. Preis je CD-Rom DM 78,- zzgl. Versand. Systemvoraussetzungen: 486er und höher, 8 MB RAM, Win 3.x, Win 95 oder Win NT, Grafikkarte mit 256 Farben. Auskünfte über das Bayerische Landesvermessungsamt, Alexandrastr. 4, 80538 München, Tel.: 089/2129-1735, Fax: -1770, e-mail: BLVA-DLZ@t-online.de, Internet: www.bayern.de/Vermessung.

CD-ROM: GPS Interaktiv

Wer den Winter nutzen will, um sich im Umgang mit dem GPS fit zu machen, sollte sich das interaktive Trainingsprogramm »GPS-Satellitennavigation« vornehmen. Hier kann man realitätsnah den Gebrauch üben. Der Lernstoff ist effizient aufbereitet, die Graphik sehr leistungsfähig. Sogar an Details wurde gedacht, um dem Einsatz im »wirklichen« Leben möglichst nah zu kommen: Die Basis bilden übliche Themen und Fragen: Was ist GPS überhaupt, wie kann man es sinnvoll einsetzen, Systembestandteile und -fehler, Empfehlungen für die Luftfahrt, Zukunftsaussichten etc. Schwerpunkte sind technische Hintergrundinfos, z.B. Verfügbarkeit, Abdeckung usw. Alles dargestellt mit der Simulation eines konkretes Gerätes. Für DM 89,95 bei aerosoft GmbH Flight-Training-Division, Flughafen Paderborn/Lippstadt, Tel.: 02955/7603-0, Fax: -33.

CD-ROM: Klima & Wetter »Willy-Willy«

»Willy-Willy« ist ein multimediales Lehr-, Lern- und Infosystem über Klima und Wetter. Die CD-ROM soll anhand von digitalem Video und Audio, Graphiken und z.T. seltenen Fotoaufnahmen die Grundlagen der Klimatologie und Meteorologie vermitteln und umfassend über Wettererscheinungen wie Wolkenformen, Luftströmungen, Atmosphäre, Niederschläge etc. informieren. Per Interaktion kann der Nutzer gezielt in das Programm eingreifen und so den Informationsgrad persönlich festlegen. Außerdem hat er die Möglichkeit, externe Wetterdaten über eine online-Anbindung in das Softwaresystem einzulesen, auszuwerten und z.B. bei der Gestaltung eigener Wetterkarten umzusetzen. Ein Trainingsmodul ermöglicht das Testen des Wissensstandes. Die Inhalte werden auf über 200 Bildschirmseiten mit Fotos, Skizzen und Animationen angeboten. Außerdem: kinderleichte, effiziente Nutzerführung, Index und Lexikon, Trainer u.v.m. Für DM 98,- über Heureka Klett-Softwareverlag, Bestellservice, Postfach 11 70, 71398 Korb, Tel.: 0711/6672-0, Internet: http://www.klett.de.

Mit dem Wind

Nicht nur für Drachenflieger: Fliegen und auf Strecke gehen, das sind die Träume, die von den Helden dieses Buches in die Realität umgesetzt wurden. Larry Fleming erzählt die faszinierende Geschichte des Drachenfliegens in den USA, die in den 70er Jahren begann. In magischen Gegenden wie dem Owens Valley und der Sierra Nevada ist das Streckenflugfieber entstanden. Dale Paule (Writer's Television Journal) schreibt: »Jedesmal, wenn ich einen Falken in einer Thermik kreisen sehe, fühle ich das starke Verlangen, ihm zu folgen, seit ich diese Zeilen gelesen habe.« Übersetzt wurde der Originaltitel »Downwind« von Ralf Müller und ist mit beeindruckenden Bildern von Foto-Profi Ulli Grill illustriert. 124 Seiten, 16 Fotos, DM 25,-. Eigenverlag Dr. Ralf Müller, Ungerhoferweg 38, A-8580 Köflach, T./F.: +43/3144/6337.

WEIHNACHTSBAZAR

Wie am Himmel ... so auf der Erde

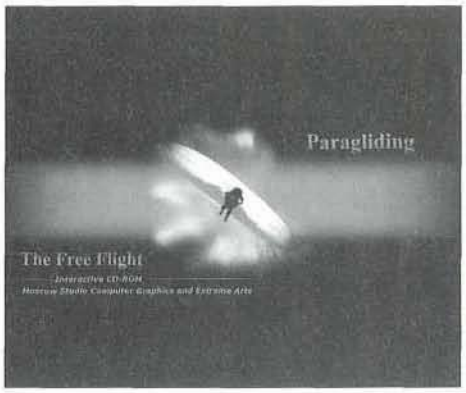
Als Edgar Neidinger vor vielen Jahren einmal mit seinem Drachen landete, kommentierte er seine etwas unsanfte Bodenberührung mit: »Jetzt hat mich mein Chef mal wieder hinplumpsen lassen« - Edgar ist nämlich katholischer Pfarrer und ein humorvoller noch dazu. Bayerische Flieger kennen ihn von den jährlichen Fliegermessen auf der Hochplatte, die von hunderten Drachen- und Gleitschirmfliegern regelmäßig besucht werden. Seine Erlebnisse als Drachenflieger, aber auch viele Gespräche und Begegnungen in seinem Berufsalltag, verarbeitet er in dem von ihm vorgestellten Buch zu besinnlichen oder heiteren - ernsten oder lustigen Episoden. Immer wieder gelingt der Brückenschlag, Drachenfliegen und Naturgesetze auf das alltägliche Leben zu übertragen - ohne zu sehr den frömmelnden Zeigefinger zu erheben. Die anprechende Gestaltung und die fast jeder Episode beigefügten Fotos laden nicht nur zum Schmökern ein, sondern machen das Buch auch zu einem schönen Geschenk, über das sich nicht nur Drachenflieger freuen. MM Verlag, Aachen, 1. Auflage Juli 1998, ISBN 3-928272-02-0, Preis: DM 29,80 / ÖS 218.-

Flying with Condors

Zweimal Worldchampion im Drachenfliegen, einmal im Paragliding und sechsmal Britische Frauenmeisterin: Judy Leden - die erste Frau, die den Ärmelkanal mit dem Drachen überquerte, die mit ihrem Hangglider in 41.000 Fuß von einem Ballon aus »gestartet« ist. Und das sind nur einige Aktionen dieser bemerkenswerten Frau.
»Flying with Condors« ist die mitreißende englischsprachige Geschichte von der Erfüllung von etwas, von dem wir vielleicht alle träumen - die Fähigkeit, mit Vögeln zusammenzufliegen. Die Zeitung Daily Mail schrieb: »Forget about those magnificent men in their flying machines... Judy Leden has got them grounded!«. 328 Seiten mit Fotos, Orion-Verlag, ISBN: 0-75280-874-5.

CD-ROM: Paragliding - The Free Flight

Auf der CD »Paragliding - The Free Flight« haben die gleitschirmfliegenden Computerdesigner der russischen Firma Eitek 15 verschiedene Videos mit Aufnahmen von der letzten WM in Castejon, dem Verkleidungsfliegen in St. Hilaire und dem Frühjahrshappening in Sizilien untergebracht.
Die professionell gedrehten Filme laufen in erstaunlich hoher Qualität (Auflösung 1024x768 Bildpunkte) auf einem durchschnittlichen PC (Pentium 100, 4 MB Grafik und 4fach CD-Rom). Daneben enthält »Paragliding« eine Fotogalerie zu unterschiedlichen Themen aus dem Gleitschirmbereich. Der eigentliche Clou der CD sind 15 aufwendige, bewegte 3D-Modelle, mit denen meteorologische und aerodynamische Phänomene erklärt werden. Für die Erklärungen kann der Benutzer zwischen fünf Sprachen wählen: neben Deutsch und Englisch auch Französisch, Italienisch und Russisch. Bei der Übersetzung merkt man allerdings, daß die russischen Hersteller mehr zu den Computerfreaks als zu den Linguisten gehören.
Über Flying-pages in München, Preis DM 45.- (+ DM 5.- Versand), Fax.: +49(0)89/693 402 14, e-mail: Willi@flying-pages.com



Kolibris und Jumbo-Jets

Um die simple Kunst des Fliegens geht es in Henk Tennekes' Buch. Und zwar auf ganz witzige Art und Weise. Information kommt deshalb aber nicht zu kurz. Im Gegenteil: Alles dreht sich um die eine Frage: Warum und wie fliegen Vögel, Insekten, Drachen und Jumbo-Jets? Spannend und anhand vieler Beispiele erfährt der Leser die physikalischen Grundlagen des Fliegens, was es mit Flügelfläche, Gewicht und Auftrieb auf sich hat, welche Arten von Flugbewegungen wir kennen usw. Dabei betont Tennekes nicht nur die Physik, sondern auch die Kunst des Fliegens. Rundherum ein lehrreiches und lustiges Buch über das Fliegen an sich. 164 Seiten, 60 Abb., DM 39,80; ISBN: 3-7643-5462-3.

TREK®

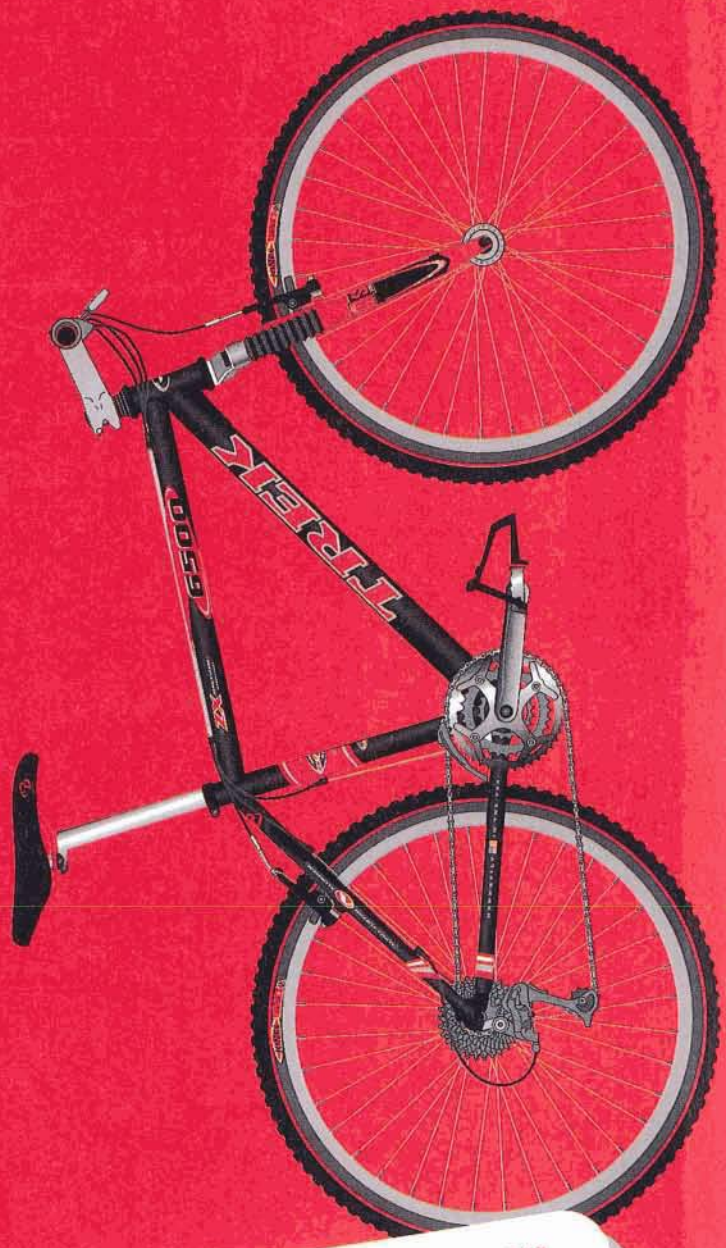
6500
6500 WSD

DHV-MITGLIEDER SPECIAL

Das 6500 ist ein hochwertiges Bike aus der Competition-Serie von TREK, geeignet für Cross Country-, Single Track- und All Terrain-Fahrten. Der Rahmen aus TREK Alpha ZX Aluminium speziell konzipiert für Damen (6500 WSD) und Herren (6500) sorgt für optimale Sitzposition, hochwertige Komponenten und eine Rock Shox Judy C-Federgabel garantieren echten Fahrspaß.
Und wenn doch mal etwas einzustellen oder zu reparieren ist, steht Euch jeder Trek-Händler in Deutschland für Garantieleistungen (10 Jahre Garantie auf Rahmen und Gabel) kostenlos zur Verfügung.

AUSSTATTUNG

Rahmen: Leichter Alpha ZX Aluminiumrahmen
Gabel: Rock Shox Judy C
Schaltung: Schaltwerk Shimano LX, Rest Shimano STX/RC und Alivio
Laufräder: Bontrager, Schnellspanner, DT-Swiss Speichen
Bremsen: Alu-Direktzugbremsen mit Aluhebeln.
Weitere Details unter www.trekbikes.com



PERSÖNLICHES PROFIL

Körpergröße cm
Schritthöhe cm
Schulterbreite cm
Einsatzgebiet
Touren ☐ Sport ☐ Wettkampf ☐

Modell 6500 WSD (Damengeometrie)
Farbe: orange/blau ☐
Rahmenhöhe: 13" ☐ 17" ☐ 19" ☐

Modell 6500 (Herrengeometrie)
Farbe: schwarz/rot ☐ orange/schwarz ☐
Rahmenhöhe: 13" ☐ 16,5" ☐ 18" ☐
19,5" ☐ 21" ☐

☐ DM 1.299.- im Karton
☐ DM 1.399.- montiert

PERSÖNLICHE DATEN

DHV-Mitgliedsnummer
Name
Straße
PLZ/Ort
Telefon/Fax

LIEFERANSCHRIFT

Name
Straße
PLZ/Ort

EINZUGSERMÄCHTIGUNG

Name der Hausbank
Ort der Hausbank
BLZ
Kontonummer

Ich ermächtige Radsport Buhler, bis auf Widerruf für meine getätigte Bestellung den Warenwert zzgl. Versandkosten von meinem o.g. Konto einzuziehen.

DATUM

UNTERSCHRIFT

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

DHV-SPECIAL-PREIS

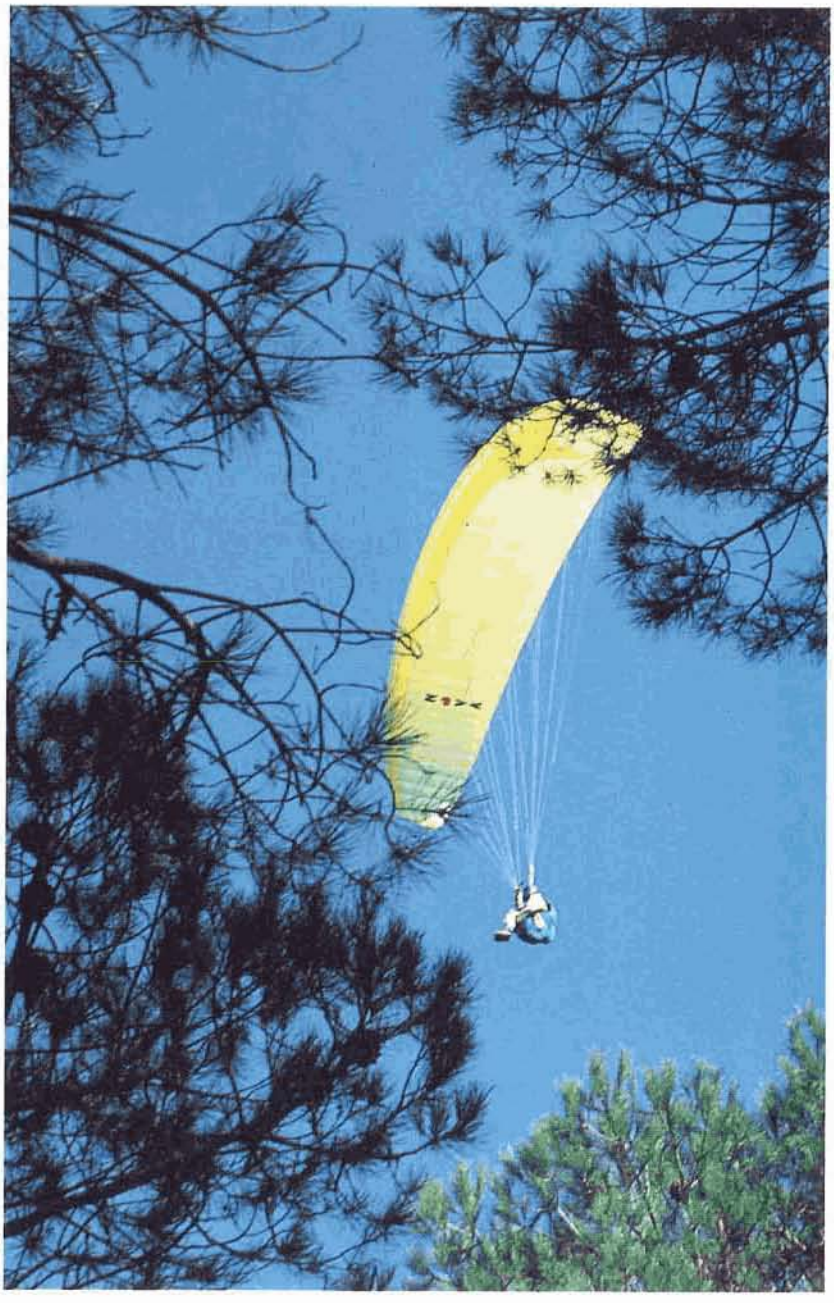
DM 1.299.- (im Karton)
DM 1.399.- (montiert)
zzgl. Versandkosten max. DM 25.-

Eine Aktion in Kooperation des DHV mit Radsport Buhler

3. PLATZ GLEITSCHIRM
A. STADLER

TANJA
THALHAMMER

1998
fotowettbewerb



MARCO
HÄBICH

1. PLATZ DRACHEN
RALF GIESSLER

MARTIN VOLZ

KARSTEN KIRCHHOFF

swing

Fliegen wie es Dir gefällt!

INTERMEDIATE DHV 2

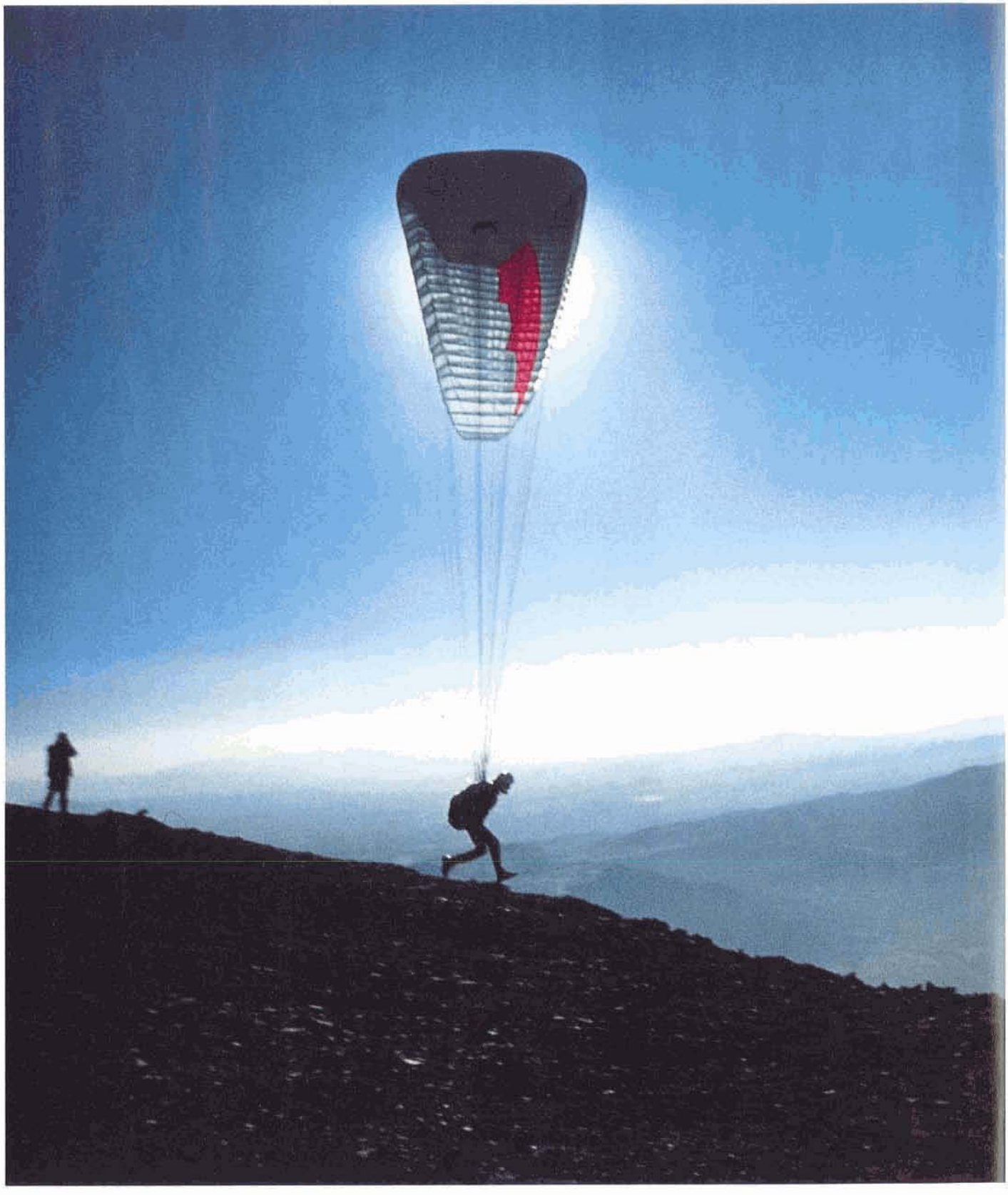
The Art of flying

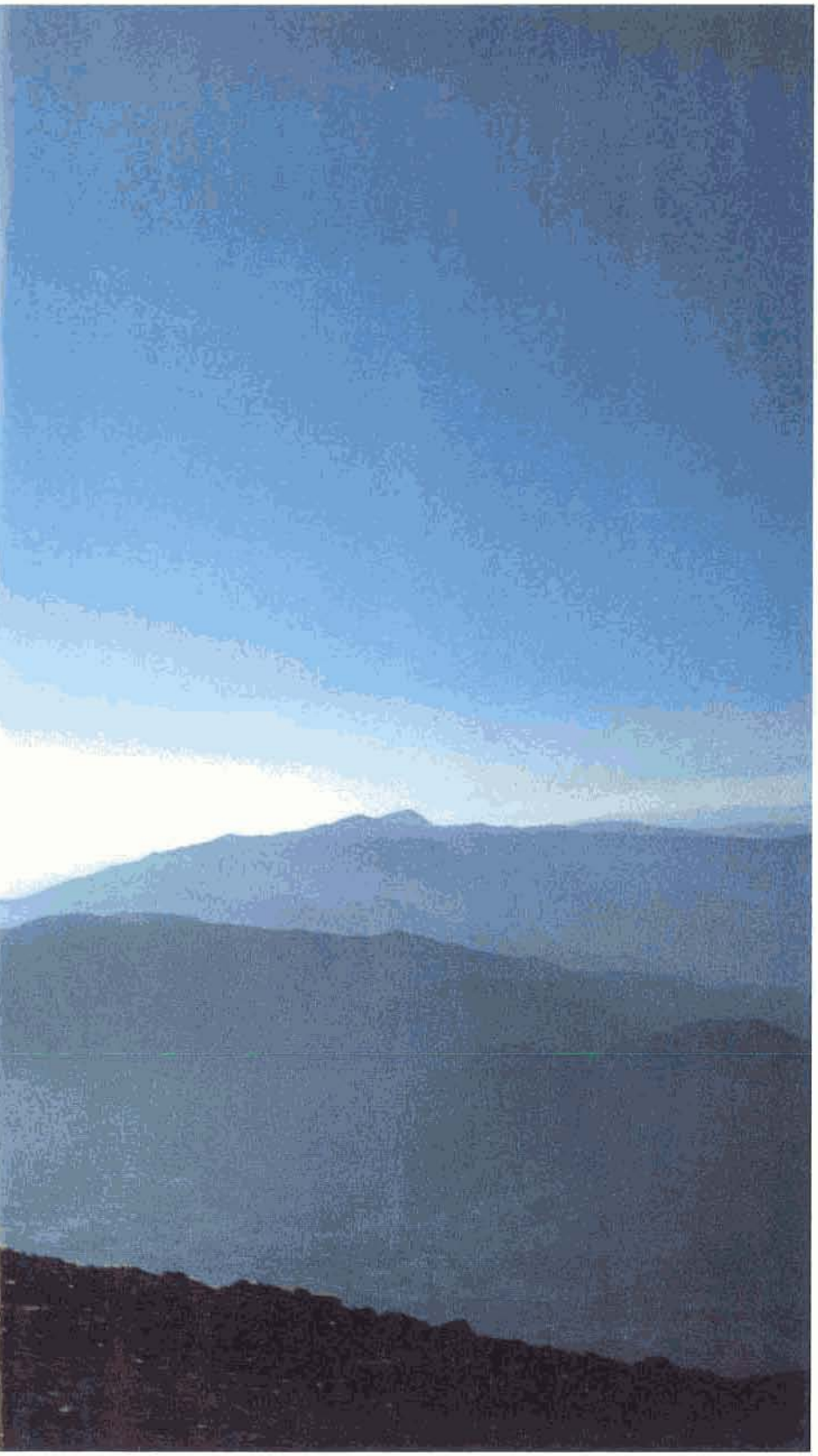
Swing GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

✆+49 8141 / 32 77 888 Fax +49 8141 / 32 77 870

Email: info@swing.de
Web: http://www.swing.de

ars 08685-9849561 Fotos: Martin Scheel





2. PLATZ GLEITSCHIRM
JÜRGEN POLIFKE

Astra

Flottes Doppel...

BIPLACE
DHV 1-2

ars 08685-984956; Foto: Martin Scheel

Swing
The Art of flying

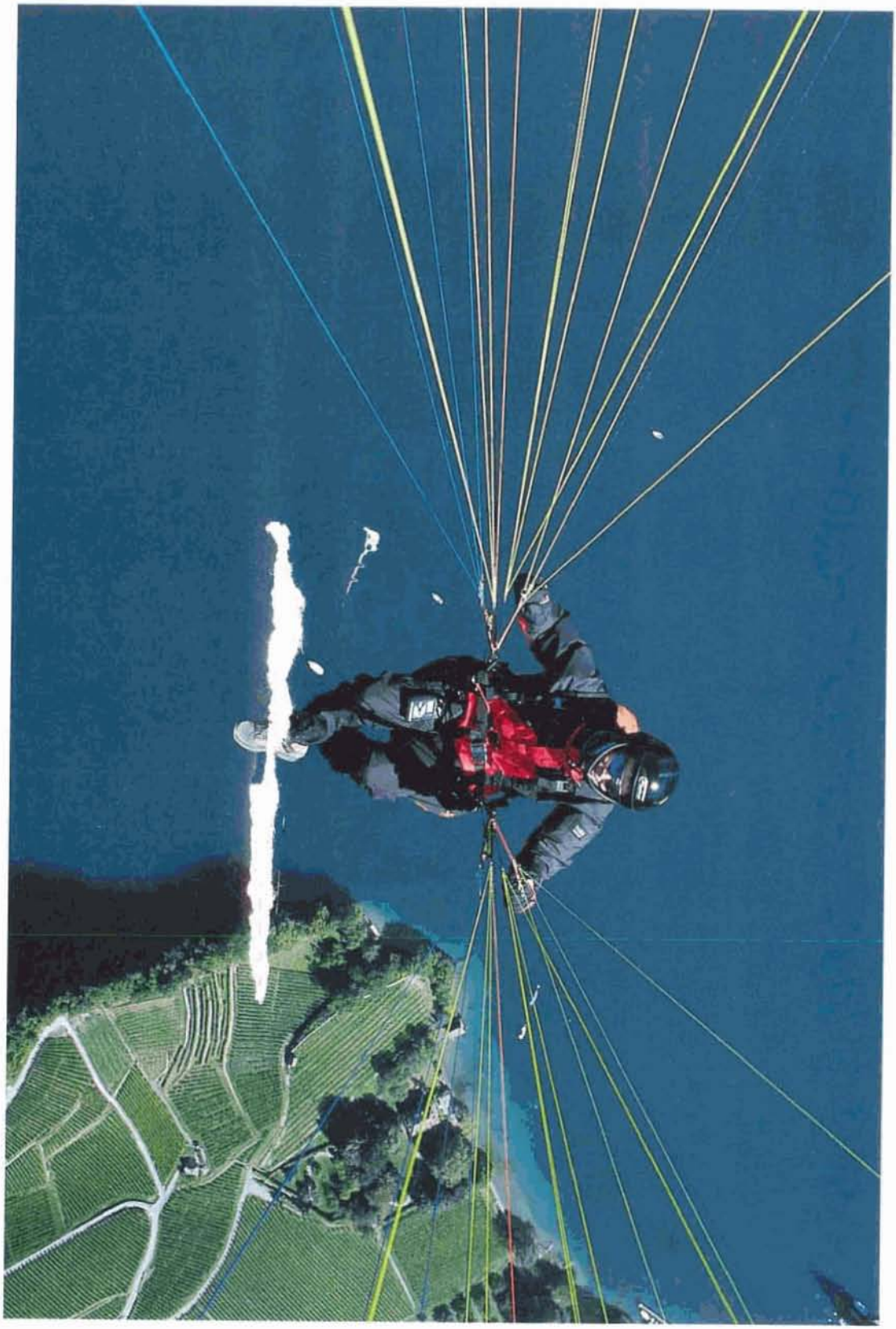
Swing GmbH
Badfeldring 25
D-82290 Landsberied

✆+49 8141 / 32 77 888 Fax +49 8141 / 32 77 870

Email: info@swing.de
Web: http://www.swing.de

1. PLATZ SCHLEPP
KLAUS SEIBOLD

MARCO HÖBICH



1. PLATZ GLEITSCHIRM
JON RONER

FREE FLIGHT '99

Fotos: Hannes Arlyn

Erfolgskonzept Free Flight

Vom Start weg hat die Free Flight als die neue Branchenmesse Aussteller und Besucher begeistert. Das Konzept mit umfassender Produktschau und Flugmöglichkeiten für die aktiven Piloten ist das perfekte Saisonopening. Garmisch-Partenkirchen bietet mit seinem lichtdurchfluteten Ausstellunghallen und gerade im Frühjahr thermisch sehr aktivem Fluggebiet mit Startplätzen in alle Richtungen einen optimalen Standort. Deshalb war schnell klar, daß nach der erfolgreichen Free Flight '98 fast zwangsläufig die Free Flight '99 folgen muß und sich als festes Datum in unserer Szene etabliert.

Bewährtes und Neues im nächsten Jahr

Wer sich auch nächstes Jahr die vielen interessanten Neuigkeiten, die guten Flugbedingungen und den hoffentlich wieder strahlend blauen Himmel nicht entgehen lassen möchte, hier schon einmal frühzeitig der Termin für '99: 16.-18. April!!! Aber nichts ist so gut, daß man es nicht verbessern könnte. Daher wird auf der vom Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V. veranstalteten Free Flight im nächsten Jahr der Erlebnischarakter weiter verstärkt. Neben noch attraktiveren Flugvorführungen werden auch die Möglichkeiten für Nicht-Flieger ausgebaut, daß erste mal Höhenluft zu schnuppern. Sei es als Passagier im Tandemgurtzeug, im Kranflugsimulator oder beim virtuellen Computerflug. Für das leibliche Wohl ist ein neues Gastronomiekonzept mit kulinarischen Genüssen aus der ganzen Welt vorgesehen. Am Abend können sich die Besucher auf täglich wechselnde Musikgruppen freuen, die bis tief in die Nacht aufspielen werden. Die legendäre Disco am Samstag abend darf natürlich genauso wenig fehlen. Und was sich diesmal die Aussteller als Überraschung so alles einfallen lassen, wird sicherlich mindestens genauso spannend sein wie der Bull-riding-contest, der live Blues-Sänger, die Weltmeisterparty und die vielen anderen Events der Free Flight '98.

Free Flight Film Award

Auf die Filmer unter den Fliegern, wartet der Free Flight Film Award, der mit Preisen zwischen DM 6.000.- und DM 2.000.- für die Plätze 1.-3. bestens dotiert ist. Die genauen Ausschreibungsunterlagen erhält man beim Veranstalter: Förderpool Gleitschirm- und Drachenflug e.V., Miesbacher Str. 2, 83703 Gmund am Tegernsee. Für die Zuschauer gibt es die besten Streifen wieder auf der Showbühne zu bestaunen, auf der natürlich auch jede Menge Fachvorträge rund ums Fliegen die Besucher fesseln werden. Der DHV wird seinen neuen Testwagen ausstellen und zu allen Fragen rund um die Geräteprüfung und -sicherheit Rede und Antwort stehen.

Nur Fliegen ist schöner

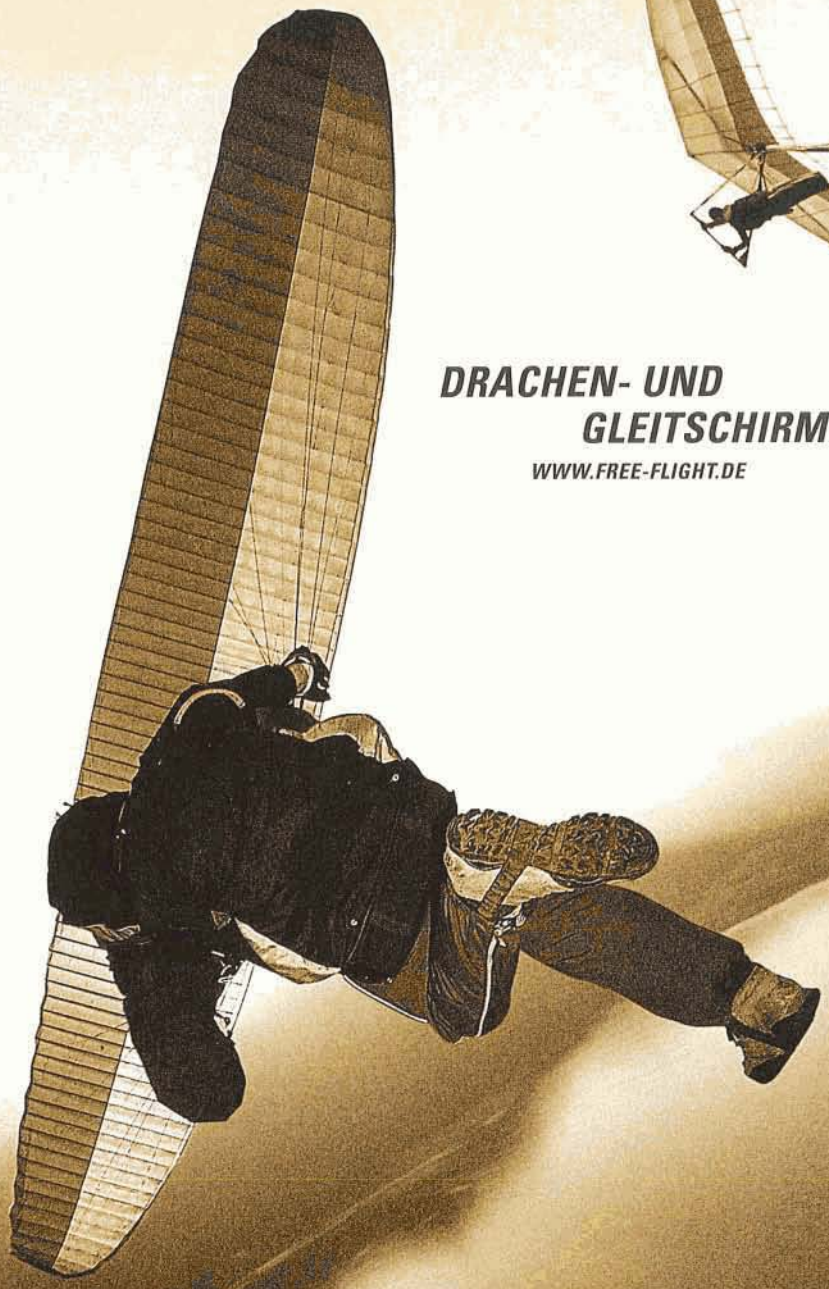
Vielleicht wird die legendäre Zahl von 1.200 Piloten, die am Samstag der Free Flight '98 in den Garmisch-Partenkirchener Himmel gestartet sind, ja sogar übertroffen. Die Fluggebiete rund um das Garmischer Tal werden auf jeden Fall wieder bestens präpariert sein. Und natürlich bietet der Olympia-Ort noch viele andere Sportmöglichkeiten vom Wildwasser übers Mountainbiken und Bergsteigen bis zum Snowboarden und Skilaufen auf der Zugspitze.

Nähere Informationen gibt's direkt beim Organisator vor Ort:
MCN - Marketing Concept Neff Klammstr. 11
D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Fax: 08821/188-44
e-Mail: mcn@Garmisch-Partenkirchen.com
www.Free-Flight.de

FREE FLIGHT '99

DRACHEN- UND GLEITSCHIRMFLIEGEN: LIVE

WWW.FREE-FLIGHT.DE



FLUG-SHOW

PRODUKT-SHOW

PARTY

LIVE-ACTS

EVENT-BÜHNE

MULTIMEDIA

KINDER-ACTION-ZONE

16.-18. APRIL

GARMISCH-PARTENKIRCHEN

OLYMPIA EISSPORT ZENTRUM

FOTO: BUSSLINGER/WIESMEIER

GARMISCH PARTENKIRCHEN

Radio Gong 96,3 Die Hitgarantie

MARKETING CONCEPT SEFF

VERANSTALTER:

FÖRDERPOOL GLEITSCHIRM UND DRACHENFLUG E.V.

In der Artikelserie über den

sicheren Start mit dem Gleitschirm

Rückwärts-

beschreibt Fluglehrer Klaus

Start

Irschik die Rückwärtsmethode

Teil 3

1

2

3

4

Vorbereitungsphase

Die Vorbereitungen zum Rückwärts-Aufziehen gestalten sich etwas aufwendiger und komplizierter, als diejenigen der Vorwärts-Methode. Die Kunst liegt im wesentlichen darin, Tragegurte und Leinen nicht zu verdrehen sowie die Bremsen so in der Hand zu halten, daß der Start im Anschluß flüssig und korrekt durchgeführt werden kann. Eine von mehreren Varianten, die den Vorteil hat, eine Verdrehung der Gurte bzw. Bremsen auszuschließen, möchte ich im folgenden näher vorstellen:
Der Pilot nimmt zum Eindrehen zunächst die normale Grundhaltung wie beim konventionellen Vorwärtsstart ein (Bild 1). Auf einer Seite wird nun noch zusätzlich der (oder die) hinteren Tragegurt(e) zwischen Daumen und Zeigefinger genommen. In unserem Beispiel hat nun die linke Hand den vorderen und hinteren Tragegurt sowie die Bremse in der Hand. Man hebt nun den linken Arm und dreht unter ihm hindurch. Manchmal ist dies auch nur mit Schwung möglich, da vor allem bei einem dicken Protektorgurtzeug die Fangleinen am Rücken hängen bleiben können. Die linke Hand wird durch eine Überkreuzung mit der rechten Hand nun wieder auf die entsprechend richtige Seite geführt. Beide Handflächen zeigen nach oben. Die Unterarme sind aufeinander gepreßt. Der Pilot steht exakt in der Mitte vor dem Schirm. Die Leinen sind gespannt. Die vorderen Tragegurte liegen unverdreht in den Händen.

Fehlermöglichkeiten:

- Pilot führt das Eindrehen nicht schwungvoll durch und die Fangleinen bleiben am Gurtzeug/Rettungsgerät hängen => Schirm aufziehen ist nicht möglich
- Pilot steht nicht in der Mitte => Schirm kommt asymmetrisch hoch
- die Arme sind nicht gestreckt => Gefahr von Frontstall, da die A-Leinen verkürzt werden
- die Handflächen zeigen nach unten => Aufziehvorgang ist nicht optimal möglich

5

Varianten des Rückwärtstarts:

Das Aufziehen kann in vielfältiger Weise durchgeführt werden. Drei gängige Varianten werden nun vorgestellt. Alle haben gemeinsam, daß das Hochführen der Kappe entgegen der eigentlichen Startrichtung durchgeführt wird. Die Variationsmöglichkeiten beziehen sich auf das Halten der Tragegurte und der Bremsschlaufen. Prinzipiell gilt: Alle Varianten haben Vor- und Nachteile. Jede Variante ist möglich, muß aber ausführlich geübt sein.

	Handhaltung der Tragegurte	Handhaltung der Bremsschlaufen	Vorteile	Nachteile
Variante A	- über Kreuz	- über Kreuz	- kein Übergeben der Bremsschlaufen notwendig, da jede Hand die richtige Bremse in der Hand hat - Wahrscheinlichkeit des Falschausdrehens geringer - mit entsprechender Technik ist ein Einnehmen der Grundhaltung fehlerfrei möglich	- am Anfang schwieriger zu koordinieren
Variante B	- parallel, d.h. die rechte Hand hält den rechten Tragegurt und die linke Hand hält den linken Tragegurt	- über Kreuz	- wie bei Variante A hat jede Hand nach dem Ausdrehen die richtige Bremse in der Hand, dadurch kein Übergeben der Bremsen notwendig - durch paralleles Aufziehen bleiben die Arme leichter gestreckt, ein gleichmäßigeres Aufziehen ist dadurch besser möglich	- am Anfang schwierig zu koordinieren - Möglichkeit, daß die Gurte und Bremsen falsch aufgenommen werden - Gefahr des Falschausdrehens
Variante C	- beide Tragegurte in einer Hand an den Leinenschlössern	- beide Bremsen in einer Hand oder eine Bremse in einer Hand	- gleichmäßiges Hochführen der Tragegurte möglich	- ein Übergeben der Bremsen ist notwendig, dabei Gefahr des Überschießens und Gefahr, daß die Bremsleinen verdreht werden - Gefahr des Falschausdrehens

Fotos: Helene Kuchik

Aufzugs- und Kontrollphase:

Durch ein nach hinten Laufen und das gleichzeitige Festhalten der Tragegurte erfolgt der Aufziehimpuls. Der Zug muß aus dem Gurt heraus stattfinden, nicht durch ein Anwinkeln der Arme. Die Arme führen die Gurte nach oben. Gleichzeitig findet eine genaue Beobachtung des Kappenaufstiegs statt. Bei schrägem Hochkommen müssen die Tragegurte sofort losgelassen werden, um die Korrektur noch rechtzeitig durchzuführen. Dabei ist das vollständige Herunterlassen in die Ausgangsposition anzustreben. Das gesamte Leinensystem soll dabei immer gleichmäßig gestrafft bleiben. Hat der Schirm den toten Punkt des Aufziehens überwunden, können die Tragegurte losgelassen werden. Bei schrägem Hochkommen der Kappe muß durch »krebsartige« Seitwärtsschritte die Kappe unterlaufen werden.

Bei stärkerem Wind sollte damit gerechnet werden, daß man in dieser Phase dem Schirm einige Schritte entgegen gehen muß. Dies ist wichtig, da somit die Energie vernichtet wird, die beispielsweise beim Festhalten durch einen anderen Piloten zu einem unkontrollierten Abheben führen könnte.

Fehlermöglichkeiten:

- zu spätes Anbremsen oder zu spätes Loslassen der Gurte => die Kappe überschießt
- zu frühes Abbremsen => der Schirm fällt wieder in die Ausgangsstellung herunter und es kann eine kräftige Beschleunigung in Windrichtung erfolgen, da der Schirm auf halber Höhe stehen bleibt
- der Pilot bremst nicht am Körper vorbei => blockierte Bremsen und damit ein nicht ausreichender Bremsweg
- zu rasches Ausdrehen => die Stabilisierung des Gleitschirms kann nur sehr schwer koordiniert werden. Hauptgefahr ist ein Vorschießen oder seitliches Ausbrechen der Kappe

Ausdrehphase:

Der Pilot dreht sich relativ schnell um 180 Grad. Der Schirm bleibt weiterhin leicht angebremst. Bei schwachem Wind muß darauf geachtet werden, daß beim Drehen auch eine Vorwärtsbewegung in Flugrichtung beibehalten bleibt.

Fehlermöglichkeiten:

- der Pilot dreht zur falschen Richtung aus => Verwistung der Tragegurte mit blockierten Bremsen. Gefährlich!!!
- der Pilot dreht zu langsam aus => die Geometrie des Schirms ist verschoben
- der Pilot dreht, bevor die Kappe abgebremst über ihm steht => kein exaktes Anbremsen möglich

Beschleunigungs- und Abhebephase wie beim Vorwärtsstart

Trainingstips zum Erlernen des Rückwärtsstarts

Sinn eines Trainings ist, vom Einfachen und Bekannten ausgehend, Schritt für Schritt zur komplexen Zielübung zu gelangen. Jede nachfolgende Übung baut auf der vorhergehenden auf. Man sollte erst dann einen Schritt weiter gehen, wenn der vorherige perfekt beherrscht wird - auf diese Weise ist ein idealer Lernerfolg zu verzeichnen. Selbstverständlich kann man auch auf höherem Niveau einsteigen! Ideal, wenn dies unter fachmännischer Anleitung geschehen kann.

Voraussetzungen für die folgenden Übungen sind ein möglichst laminarer, gleichmäßiger Wind von mindestens 10 bis 15 km/h. Die Geschwindigkeit sollte am Anfang nicht über 20 km/h betragen. Von Vorteil ist hier die Arbeit mit einem Partner, da vor allem am Anfang das Auslegen des Schirms sehr zeitaufwendig ist. Gerade zu Beginn schafft man es oft noch nicht, die Kappe erneut »aufziehfähig« abzulegen.

Optimale Verhältnisse sind am Meer oder im Flachland anzutreffen. Kritisch ist allerdings die Schirmabnutzung durch Salz und Sand. Ein gebrauchter und ausrangierter Schirm erfüllt hier optimal seinen letzten Dienst. Bei böigen Verhältnissen oder hartem und steinigem Untergrund sollte in jedem Fall mit Helm geübt werden! Vorsicht: Ein »bißchen« Aufziehen in der Ebene bei Föhn hat schon böse Unfälle verursacht.

Übungsübersicht:

Foto: Hannes Mayr

Stufe 5 + 6:

Immer wieder ein- und ausdrehen, Start simulieren,
erschwerte Bedingungen (in der Schräge, bei stärkerem/schwächeren Wind,
mit anderem Schirmtyp, mit Handschuhen, mit Wasserballast etc.)

Stufe 4:

Tragegurte über Kreuz, Bremsen über Kreuz

Stufe 3:

Im Gurt eingehängt, Tragegurte über Kreuz, Aufziehen parallel, Bremsen parallel

Stufe 2:

Im Gurt einhängen, parallel zur Kappe, paralleles Korrigieren

Stufe 1:

Kappe aufziehen, im Wind halten, Pilot ist mit Schirm nicht verbunden

Fotos: Helene Irschik

Übungsbeschreibung:

Stufe 1:
Kappe aufziehen, im Wind halten

Lernziel: Der Pilot lernt die Reaktionen des Schirms kennen. Er soll ein Gefühl für die Intensität und für den Zeitpunkt der Korrektur erhalten.
Ausgangsstellung: Der Pilot hält die Tragegurte in der einen Hand (bei Rechtshändern am Besten die Rechte). Der Hauptzug entsteht auf den vorderen Tragegurten. Aufgezogen wird mit der anderen Hand und zwar mit beiden Tragegurten an den Leinenschlössern. Die Bremsschlaufen können an den Tragegurt geknöpft bleiben.
Bewegungsbeschreibung: Der Schirm wird möglichst gleichmäßig gegen den Wind aufgezogen, bis die Kappe senkrecht über dem Piloten zum Stehen kommt. Sollte eine Seite schneller nach oben schießen, so wird der Aufzugsvorgang sofort zugunsten des Korrekturvorgangs abgebrochen und der Schirm wieder auf den Boden abgesenkt. Bei schrägem Hochkommen wird der Schirm unterlaufen. Schießt der Schirm schnell nach oben, muß die Kappe sofort mit beiden Bremsleinen gestoppt werden. Hebt der Pilot dabei vom Boden ab, muß sofort mindestens ein Tragegurt losgelassen werden! Achtung: bei zu starkem Wind gefährlich!

Sämtliche Korrekturen erfolgen durch die Bremsleinen, die Schlaufen bleiben am hinteren Tragegurt. Variante: mit den hinteren Tragegurten korrigieren.

Fehlermöglichkeiten:
- Korrektur erfolgt zu spät => Schirm schießt einseitig hoch und kommt schräg.
- Korrektur kommt zu stark/zu schwach => Schirm reagiert über/nicht
- Falsche Armhaltung => Schirm ist vertrimmt, bzw. erhält durch falsche Handhaltung einen falschen Anstellwinkel

Stufe 2:
Im Gurt einhängen, parallel zur Kappe, paralleles Korrigieren

Lernziel: Der Pilot soll den Zug am Sitzbrett kennen lernen. Sonst Lernziele wie bei Stufe 1.
Ausgangsstellung: Pilot befindet sich im Gurtzeug. Der Pilot ist dem Schirm zugewandt und hängt die Tragegurte seitenverkehrt ein (rechter Tragegurt in linken Karabiner und umgekehrt). Bei stärkerem Wind auf jeden Fall mit Helm und keinesfalls in der Schräge üben!
Bewegungsbeschreibung: Die Kappe wird parallel mit beiden Händen hochgeführt. Kommt der Schirm schräg, so findet die in Stufe 1 besprochene Korrektur statt. Als Variante können auch beide vorderen Tragegurte in eine Hand genommen werden. Beide Leinenschlösser müssen exakt aufeinander liegen. Korrekturen wie vorher.
Fehlermöglichkeiten:
- Zu spätes Reagieren auf die Bewegungen des Schirms

Stufe 3:
Im Gurt eingehängt, Tragegurte über Kreuz, Aufziehen und Bremsen parallel

Lernziel: Der Pilot soll lernen, die Kappe über die Bremsen zu kontrollieren. Sonstige Lernziele wie bei Stufe 1 und 2.
Ausgangsstellung: Der Pilot hängt sich unverdreht im Gurtzeug ein. Die Bremsen bleiben am Tragegurt. Anschließend dreht sich der Pilot unter einem Tragegurt zum Schirm. Er greift mit der rechten Hand die linke Bremsschlaufe und mit der linken Hand die rechte Bremsschlaufe. Mit der linken Hand wird nun der rechte vordere Tragegurt, mit der rechten Hand der linke vordere Tragegurt in die Hand genommen.
Bewegungsbeschreibung: Paralleles Aufziehen und Kontrollieren des Schirms. Sofortiges Loslassen der Tragegurte, wenn die Kappe einseitig hochkommt. Bei ungleichmäßig aufsteigender Kappe unterlaufen.
Fehlermöglichkeiten:
- Zu spätes oder zu intensives Reagieren auf die Reaktionen des Schirms
- Bremsen falsch gegriffen
- Ruckartiges Aufziehen des Schirms
- Zu spätes Unterlaufen
- Falscher Bremsleineneinsatz
- Seitliches Verdrehen zum Schirm bei schräg hochkommender Kappe

Stufe 4:
Wie Stufe 3, jedoch mit Bremsen über Kreuz

Stufe 5 + 6:
Wiederholtes Ein- und Ausdrehen, Start simulieren, Aufziehen unter erschwerten Bedingungen

DIE WINDSTÄRKE IM GRIFF MIT...

· Wind in km/h, knots, mph, m/s
· Anzeige von Max-, Durchschnitts- und momentaner Windgeschwindigkeit
· Temperaturanzeige (min, max), empfundene Temperatur
· Kompaß u.v.m.

Einführungspreis
DM 229,-

meteos
SKYWATCH

Skywatch Windmesser
DM 119,-

AIRSPORT® GmbH
... MIT UNS HEBEN SIE AB
Ockerweg 3 (Hinterzhof) · 93164 Laaber
Tel. 0 94 98 / 90 24 60 · Fax 90 24 70
http://www.airsport.de

© by foto forum 1998

© schmid und kieck, burgberg

Jubiläumspreise '99
Schnupperkurse
beschr./unbeschr. Luftfahrerscheine
Schirmverkauf und -verleih
Top Inzahlungnahme
Tandemausbildung
Probefliegen
Fliegerreisen
Schirm- und Rettung-Check.

Winterschulung
kostenloses Info-Video

1989-1999 10 Jahre

Gleitschirmschule
Martin Mergenthaler

Waltenerstr.20, 87527 Sonthofen
fon:(08321)9970+68057, fax:(08321)22970
internet: http://www.media-point.de/mergenthaler
e-mail: Flugmergen@aol.com
e-mail: Flugschule.Mergenthaler@t-online.de

DER TIP DES JAHRES

Einige Piloten verbringen mehr Zeit als andere in der Luft. Jeder Flugtag bringt neue Erkenntnisse und Erfahrungen, von denen wir alle profitieren können. Darum haben wir mehrere erfolgreiche Drachen- und Gleitschirmpiloten um Tips gebeten.

Foto: Stefan Mast

Foto: Regina Eschen

Ich versuche meine Streckenflüge so zu planen, daß ich sie von meiner Heimat (dem Allgäu) aus fliegen kann. So habe ich einen geringen Aufwand mit der An- und Abreise, kann ausgeschlafen starten, und schone die Umwelt, weil ich nur wenige Kilometer im Auto sitze.

Es ist auch am Alpennordrand von Deutschland aus möglich, große Strecken zu fliegen. Dazu muß man nicht erst bis nach Fiesch fahren. Es ist zwar taktisch schwieriger, aber ein unbeschreibliches Glücksgefühl, abends nach 140 km über seine vertraute Heimat zu fliegen. Ich habe 3 Jahre lang verschiedene Strecken ausprobiert, um abends gegen den Nordwind wieder ins Alpenvorland zu kommen. Jetzt habe ich eine Route gefunden. Ich glaube, das ist auch in anderen deutschen Alpenfluggeländen möglich. Der Pilot muß sich nur intensiv mit mehreren Varianten auseinandersetzen, um eine Lösung zu finden. Dazu ist es selbstverständlich notwendig, so oft wie möglich im gleichen Gelände zu fliegen.

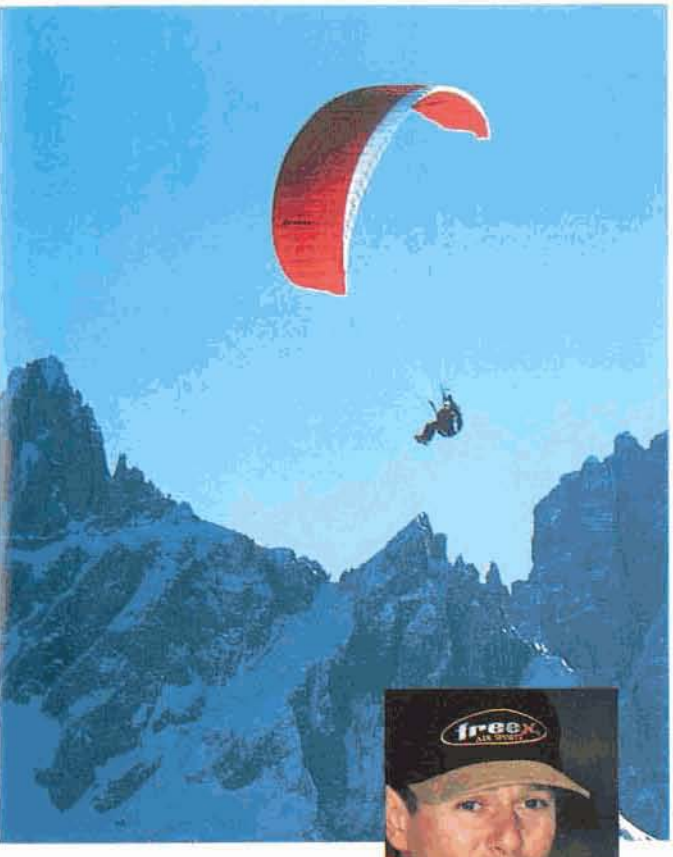
Berni Koller
Deutscher Streckenflugmeister Gleitschirm

Um Fehler beim Dokumentieren von Streckenflügen zu vermeiden, habe ich eine Checkliste mit Reihenfolge der Fotos ans Vario geklebt.

Andrea Niederacher
Beste Dame deutsche Streckenflugmeisterschaft Gleitschirm

Manchmal bin ich beim Überlandfliegen unsicher, welche von mehreren guten Wolken um mich herum die beste oder die nächste ist. Entfernungen lassen sich im Flachland besonders gut schätzen, wenn man am Boden die zugehörigen Wolkenschatten sucht und ihre Abstände vergleicht. Oft geben mir Wolkenschatten aber auch durch Ihre »Dichte« Auskunft über die Aufwindqualität: Je dunkler und kompakter eine Wolke am Boden wirkt, um so besser ist in der Regel ihre thermische Kraft.

Claus Gerhard
Flachland-Drachen-Streckenflugpilot



Fotos: Michael Meyer

Streckenfliegen mit neuen Einsteigergeräten - man sollte wohl besser sagen »leistungsstarke, schnelle Sportklasseschirme« - ist der Wahnsinn. Die Flüge dieses Jahr haben eindrücklichst die Leistung bestätigt. Der geringe Streß beim Streckenfliegen fasziniert und begeistert mich. Deshalb fliege ich in Zukunft Einsteigerschirme zum Streckenfliegen.

Burkhard Martens
3. Platz Deutsche Streckenflugmeisterschaft Sportklasse Gleitschirm

Mitentscheidend für den Erfolg eines Streckenfluges kann es sein, schon vorher die Rückholfrage geklärt zu haben. Seit ich in der glücklichen Lage bin, daß meine Partnerin mich auch in entferntesten Orten findet und mich liebevoll und ohne Murren wieder zurückbringt, gehe ich wesentlicher entspannter mit kritischen Absaufsituationen während eines Streckenfluges um.

Wolfgang Lengauer
2. Platz Deutsche Streckenflugmeisterschaft Drachen

Foto: Oliver Bartelmes

Erstrebenswert ist, daß der Drachen als »Körperteil« gespürt wird, weil dann keine Konzentration für die Gerätebeherschung verschwendet wird. Viele Starts und (Top-) Landungen, Windspielereien (a la Mte. Cucco), Stalls und steile Kurven machen vertraut mit allen Fluglagen und helfen, sich mit dem Drachen in allen Bedingungen und Lagen eins und sicher zu fühlen. Nur Fliegen ist Training fürs Fliegen!

Guido Gehrmann
Weltmeister und Vize-Europameister im Drachenfliegen

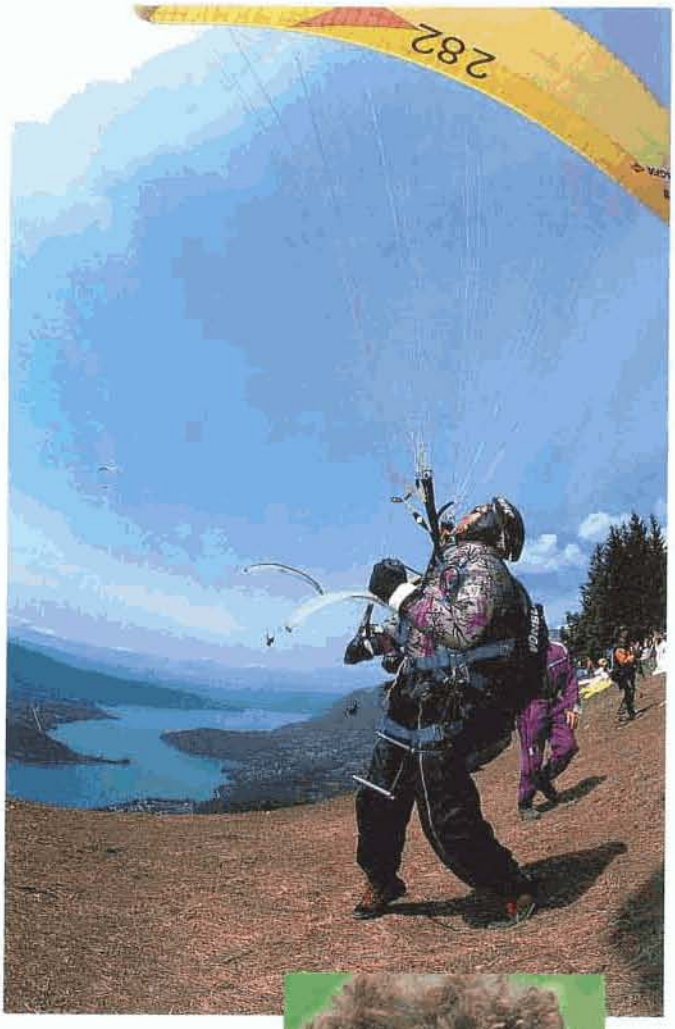
Fotos: Jan Hahne

Wer von einem Flugtag zuviel erhofft, kann meistens nur enttäuscht werden. Erwarte nichts und Du wirst eine Reihe positiver Überraschungen erleben.

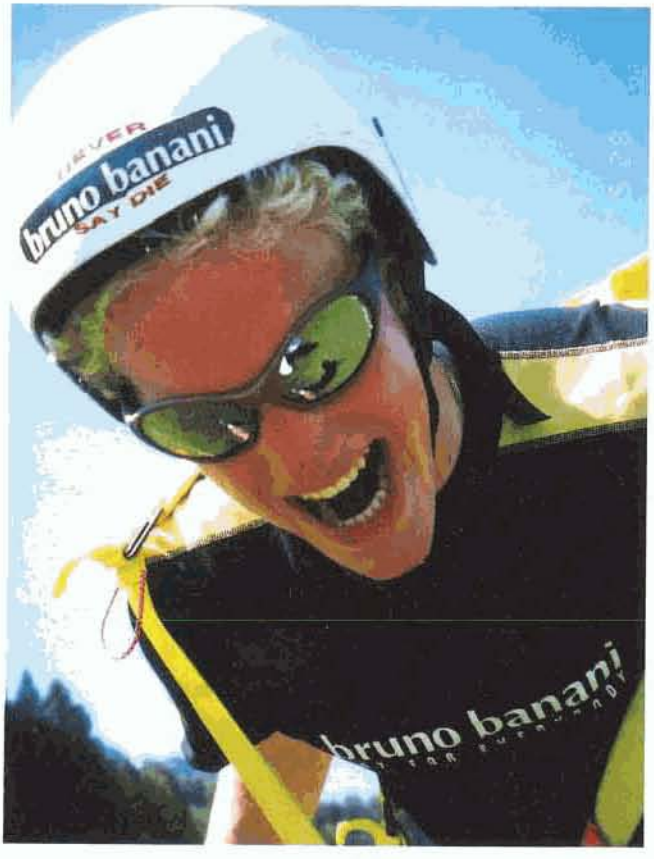
Torsten Hahne
Deutscher Streckenflugmeister Sportklasse Gleitschirm

Die Wahl des richtigen Gerätes und häufiges Spielen am Boden schafft die besten Vorraussetzungen für die so wichtige gute Schirmbeherrschung.
So schafft man sich Freiraum für das wesentliche beim Fliegen: SPASS.

Michael Brutscher
Sieger German Cup Gleitschirm



Fotos: Martin Scholl



Bei den immer größer werdenden Antipathien gegen den Wettkampfsport darf man nicht vergessen, daß dadurch die technische Entwicklung unserer Sportgeräte ausgereifter wird. Das Gleitschirm- bzw. Drachenfliegen erlangt somit mehr Anerkennung in der Allgemeinheit und dies nützt dem Breiten- sowie dem Spitzensport.

Achim Joos
3. Platz German Open Gleitschirm

Ich habe die Erfahrung gemacht, daß es wichtig sein kann, auf Streckenflügen was zu »Beißen« mitzunehmen. Weil sonst ein langer Fußmarsch bei einer Außenlandung oder ein eventuell notwendiger Rettungseinsatz durch Unterzucker (starker Leistungsabfall) zur Tortur werden kann.

Oliver Rössel
Deutscher Meister im Gleitschirmfliegen

Die schönsten Augenblicke beim Flachlandfliegen habe ich erlebt, wenn ich aus hoffnungslos niedriger Höhe wieder aufdrehen konnte. Doch Vorsicht! Schnell sieht man sich z.B. in 600 m Höhe mit gutem Steigen in Sicherheit, macht voller Euphorie vielleicht ein Foto und verliert dabei die einzige Thermikblase weit und breit.

Gerd Langwald
Streckenflugpokalsieger 1997 Drachen

Wenn man im Mittelgebirge oder Flachland eine eher schwache, aber großflächige Thermik gefunden hat, empfiehlt es sich, solange mit der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens (deutlich angebremst) geradeaus zu fliegen, bis das Steigen fast aufhört, und dann relativ eng 360° zu kreisen und dann wieder geradeaus zu fliegen. Je stärker der Wind ist, desto enger sollte der Kreis sein und desto länger kann man geradeaus fliegen. Aufwindbereiche bei schwacher Thermik und dem im Mittelgebirgsraum und im Flachland in der Höhe häufig relativ starkem Wind (20 km/h und mehr sind dort im Gegensatz zum Hochgebirge problemlos fliegbar) sind dann sehr stark versetzt. Mit herkömmlicher Zentriertechnik ist man schnell auf der Leeseite des Bartes und kommt nur mit viel Höhenverlust wieder rein.

Claus Vischer
2. Platz Deutsche Streckenflugmeisterschaft Sportklasse Gleitschirm

Häufig beobachte ich Piloten, die wie welke Blätter vom Himmel fallen, weil sie die Bremsen nach einem bewußten oder unbewußten Stömungsabriß (Sackflug) nicht vollständig lösen. Nach einem Überbremsen z.B. in der Thermik (sehr beliebt auch beim Toplanden!) daher meine Bitte: Laßt den Schirm fliegen! Hände hoch bis zum Anschlag! Euer Rücken wird's Euch danken. Übrigens kann ein vollständiges Freigeben der Bremse nicht erfolgen, wenn die Steuerleine zuvor gewickelt wurde.

Stefan Bocks
2. Platz Deutsche Streckenflugmeisterschaft Gleitschirm

EXTRA BONUS
Für DHV-Piloten
eine richtungsweisende Überraschung
!! GRATIS !!

TWINI DM 189.-

FUNKTIONELLE UND MODISCHE SONNENBRILLE FÜR DEN GESAMTEN SPORTBEREICH. DIE BESONDERE FORM SCHÜTZT DAS AUGE VOR ZUGLUFT UND SEITLICH EINFALLENDEM LICHT. KEIN BESCHLAGEN DURCH ADI-FLO SYSTEM. NAHEZU 100% GESICHTSFELD.
SPX BÜGEL, TEMPLE FLEX ZONE, ADI-GRIP PAD

ICEBLUE METAL	SILVER MIRROR	189.-
GREY METAL	LST LENS	189.-
BLACK	LST LENS	189.-

CHILI AB DM 139.-

FUNKTIONSBRILLE MIT ADI FLEX SYSTEM. DIE STECKBÜGEL PASSEN SICH JEDER KOPFFORM AN.
SPX BÜGEL, TEMPLE FLEX ZONE, ADI-GRIP PAD

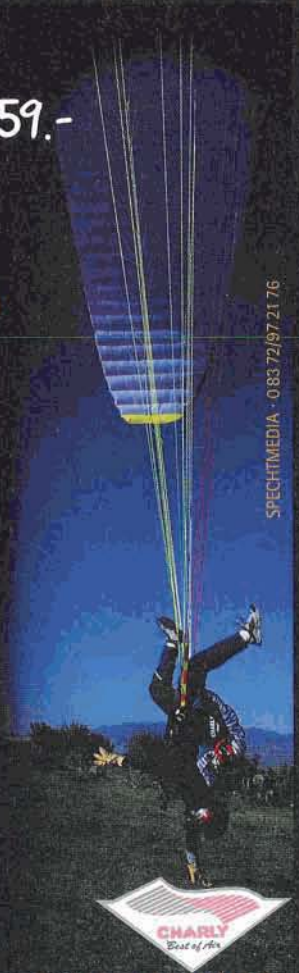
HUNTER GREEN	BROWN	139.-
WOODI BROWN	BROWN	139.-
CHARCOAL	BLUEGREY	139.-
USED METAL RUTH	SILVERMIRROR	159.-
USED METAL RUTH	LST LENS	159.-

adidas
EYE PROTECTION

SPROCKET DM 259.-

MULTIFUNKTIONELLE SPORT- UND SONNENBRILLE MIT ZWEI ZUSÄTZLICHEN GLÄSERN, ADI-GRIP PAD, SCHWEIßBÜGEL, VERST. KOPFBAND, SPX-BÜGEL, ADI-FLOW SYSTEM, TEMPLE FLEX ZONE

PEARL YELLOW	GREY/LST LENS	259.-
PEARL BURGUNDY	GREY/LST LENS	259.-
PEARL BLUE	SILVERMIR/AMBER	259.-



Name
Strasse
PLZ/Ort
Telefon

☐ auf Rechnung
☐ Bankeinzug (3% Skonto)

BLZ
Konto
Bank

zzgl. DM 9.90 Porto und Verpackung

Unterschrift

CHARLY Best of Air

CHARLY PRODUKTE · AM OSTERÖSCH 3 · 87637 SEEG · TEL 08364/1286 · FAX 8426

SPECHTMEDIA · 083 72/97 21 76

Einen thermisch aktiven Tag im Flachland unterteile ich in 4 Windkategorien
a) Nullwind-Wetterlagen (am Startplatz dreht der Wind um 360°): Da die Thermikauslöse meist spontan ist, ist sie beim Fliegen nur erschwert zu finden. Der Einstieg aus der Winde ist schwierig, nur kleinere Dreiecke sind möglich.
b) Schwachwind-Wetterlagen mit positivem Windgradiend (meist Rückseitenwetter): Der Bodenwind kommt überwiegend aus west- bis nördlicher Richtung mit 0 bis 15 km/h, der Höhenwind nimmt alle 100 Höhenmeter um 1-2 km/h zu.
Bei dieser Wetterlage kann sich während der schwachen Windphasen genügend Warmluft bilden. Die schneller ziehenden Wolkenschatten lösen die Thermik zuverlässig aus, der in seiner Richtung nur wenig wechselnde Wind treibt die erwärmte Luftmasse gegen Abrisskanten. Große Zielflüge sind möglich, der Einstieg in die Thermik aus der Winde ist leicht.
c) Schwachwind-Wetterlagen mit negativem Windgradiend (meist Hochdruckwetterlagen mit östlicher Windrichtung): Der in seiner Richtung nur schwach wechselnde Bodenwind treibt die erwärmte Luftmasse gegen Abrisskanten und Wolkenschatten, der schwächere Höhenwind ermöglicht auch im Flachland Dreiecks-Flüge, der Einstieg aus der Winde ist etwas erschwert.
d) Starkwind-Wetterlagen (Bodenwind 10-30 km/h): Genügend Warmluft kann sich nur noch an Leehängen und in windgeschützten Tälern bilden. Die Thermik ist gut zu finden, aber wegen oft großer abgeblasener Flächen und zerrissener Aufwinde sind keine größeren Strecken mehr möglich. Der Einstieg aus der Winde ist stark geländeabhängig.

Max Altmannshofer
Deutscher Steckenflugmeister im Drachenfliegen

Zu jedem Flug, war er auch noch so schön, gehört auch eine sichere Landung. Dies ist jedoch nicht immer der Fall. Um den Piloten und das Gerät vor Schäden zu bewahren, ist es empfehlenswert, das Trapez entsprechend zu schützen.
Mir persönlich gefallen Räder an der Basis nicht. Ich verwende deshalb schon seit Jahren aerodynamisch geformte Kufen am Trapez. Sie bieten auch Vorteile beim Auf- und Abbau des Gerätes, schützen die Trapezecken und geben eine aerodynamische positive und formschöne Eckverbindung. Zugleich bieten diese Kufen einen guten Schutz bei unsanften Landungen. Sie ermöglichen es, in alle Richtungen auszugleiten. Mit Sicherheit habe ich mir dadurch schon einige Verletzungen und verbogene oder abgebrochene Steuerbügel erspart.

Rosi Brams
Drachen Mannschafts-Weltmeisterin

Viele Fluganfänger beginnen alleine und oft schon direkt nach ihrer Ausbildung mit dem Thermik- und Hangaufwindfliegen. Gerade dieses sportliche Leistungsfliegen birgt viele Gefahren, auf die in der Ausbildung nicht eingegangen wird. Es sollte auf jeden Fall unter Betreuung in einem Thermik-, Soaring- oder Performance-Kurs, nicht nur im Sinne der eigenen Sicherheit, trainiert werden!

Andreas Schubert
3. Platz Deutsche Meisterschaft Gleitschirmfliegen

Fliegen ist oft ein »Kopfsport«. Wenn Du Erfolg haben willst, mach Dich frei von negativen Einflüssen. Selektiere die wohlgemeinten Ratschläge gut. Manche erweisen sich leider als Ausbremser. Erst wenn Du auch im Kopf »Vol libre« bist, fliegst Du ins Ziel.

Dani Anke
Deutsche Meisterin Gleitschirmfliegen

Ein Faktor, der meine Leistung beim Streckenfliegen oft beeinträchtigt hat, ist der Mangel an geeigneten Landeplätzen. Durch gezieltes Training von Punkt- und Hanglandungen ergibt sich plötzlich eine Vielzahl neuer potentieller Landemöglichkeiten und im Kopf ist wieder mehr Platz für die Lösung taktischer oder flugtechnischer Probleme. Am besten übt man solche Dinge mit Freunden. Durch die Gruppendynamik sind die Lernschritte größer und es ist einfach lustiger, wenn man nicht immer wie ein einsamer Cowboy unterwegs ist.

Felix Wölk
1. Platz Junior-Challenge Drachenfliegen

Beim Fliegen nimmt man generell seinen Müll (Filmdosen, Trinkflaschen, Verpflegungsreste usw.) wieder mit ins Tal! Auch bei einer Außenlandung sollte man sich bemühen, möglichst nicht auf ungemähten Wiesen, Maisfeldern, Getreidefeldern usw. zu landen.

Uwe Zapf
Sieger German Cup Drachen

Riedmann/YC

Hier sehen Sie einige der vielen Gründe, warum die meisten Wettkampfpiloten Bräuniger fliegen.

Beinahe 70% aller Wettkampfpiloten weltweit fliegen und gewinnen mit Bräuniger Fluginstrumenten. Kein Wunder, steckt doch in jedem Gerät innovativste Technologie und beste Qualität. Wenn auch Sie beim Fliegen weiterkommen wollen, rufen Sie uns unter 0881-64750 an oder schicken Sie uns ein E-mail: info@brauniger.com. Wir sagen Ihnen gerne, warum Sie Bräuniger fliegen sollten!

NEU: IQ Basis II jetzt mit Wetterstations-Funktion!

IQ Flying – Video-Bedienungsanleitung für IQ Classic und IQ Competition nur DM 20,-- (Schutzgebühr)

Bräuniger Flugelectronic
Pütrichstr. 21 · D-82362 Weilheim
Tel. 0881/64750 · Fax 0881/4561
E-mail info@brauniger.com

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

BRÄUNIGER

FASZINATION DES FLIEGENS

www.braeuniger-flugelectronic.de

25. Coupe Icare in St. Hilaire/ Frankreich

»Die Welt der Sagen und Mythen ...«

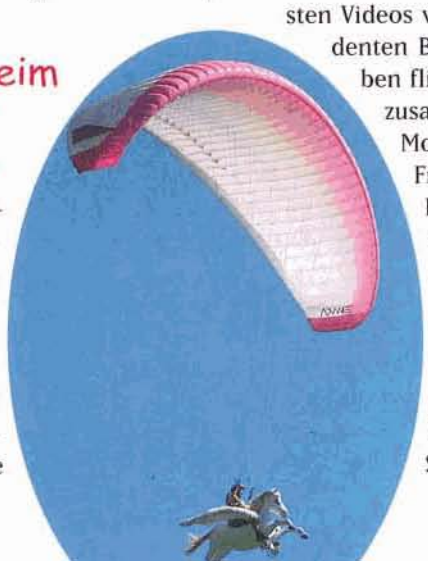
... gab es beim Coupe Icare zu bestaunen. Allen voran Pegasus, das fliegende Pferd aus der griechischen Mythologie, das vom Gewinner des Verkleidungsspektakels durch die Luft geritten wurde. Auch das Wetter beim diesjährigen Festival vom 17.-20. September in St. Hilaire war schon fast sagenhaft. Hatten die Veranstalter im letzten Jahr bereits gute Bedingungen, schien ihnen der Wettergott pünktlich zum 25. Jubiläum ganz besonders gnädig zu sein. Während sich die ca. 40.000 Zuschauer an blauem Himmel, angenehmen Temperaturen und dem bunten Spektakel erfreuen konnten, fanden die Wettbewerbsteilnehmer und Freiflieger zusätzlich Thermik mit bis zu 4 m/s Steigen vor.

Zu recht stolz sein kann das Organisationsteam rund um Daniel Raibon-Pernoud auf den Erfolg dieses riesigen Spektakels. Jedes Jahr ein Stückchen größer wurde es zum 25. Jubiläum einer der besten Coupe Icare, die es je gab. Besonders positiv ist, daß durch den Festival-Charakter das Gleitschirm-

und Drachenfliegen einem ungewöhnlich breiten Publikum gezeigt wird und so der eine oder andere Zuschauer vielleicht selber zum Fliegen gebracht wird.

Fliegen live beim Verkleidungs-wettbewerb ...

Kernstück und Zuschauermagnet des Coupe Icare ist natürlich das Verkleidungspektakel. Da gehen farbenfrohe Blumentöpfe, Geburtagstorten und alle möglichen Monster, Paranauten und Feen, Bösewichte und Kuscheltiere in die Luft. Lauffaule Piloten schnallen sich einfach ein laut knatterndes Kart als »Startwagen« unter den Schirm. Ganze Steinzeitfamilien fallen über himmelblaue, bonbonverteilende Häschen her. Und während auf der ganzen Welt die Titanic auf den Leinwänden der Kinos untergeht, steigt sie in St. Hilaire in den Himmel - nicht allerdings ohne vor dem Start drehbuchgemäß in der Mitte zerbrochen zu sein. Auch vor der Weltpolitik wird nicht halt gemacht: während die neuesten Videos von dem amerikanischen Präsidenten Bill Clinton über die Mattscheiben flimmern, rennt er in Frankreich zusammen mit seiner Praktikantin Monika und verfolgt von seiner Frau Hillary über die (Start-) Klippe.



Positiv ist, daß die Gigantonomie mit bis zu 30 m langen »Ungetümen« vorbei zu sein scheint, auch wenn die teilweise unglaublichen Konstruktionen zu den großen Publikumslieblingen gehörten. Selbst bei guten Bedingungen

provozierten sie immer wieder abenteuerliche Starts, die an den Klippen von St. Hilaire nicht nur bei den Piloten für einen erhöhten Adrenalinpegel sorgten.
Dieses Jahr waren es leider die Landebedingungen, aufgrund derer am Sonntag das Startfenster sehr schnell geschlossen werden mußte. Der Wind am Landeplatz im Tal hatte so stark aufgefrischt, daß selbst die »normalen« Gleitschirmflieger« reihenweise rückwartsfliegend in den umliegenden Maisfeldern verschwanden. Mit den ausladenden Verkleidungen wäre gar keine Chance mehr auf sinnvolle Vorwärtsfahrt gegeben. So mußten die ca. 5.000 Zuschauer am Landeplatz enttäuscht davonziehen, da leider auch kein Alternativprogramm eingeplant war.

Der Organisator Daniel Raibon-Pernoud (2. v. links) und sein Team können zurecht auf den Erfolg des Coupe Icare stolz sein

... in der Theorie auf der Ausstellung ...

Für die Ausstellung war noch einmal deutlich mehr Fläche bereitgestellt worden. In insgesamt drei Zelten tummelte sich so ziemlich alles, was in der (Gleitschirm- und Zubehör-) Branche Rang und Namen hat. Dabei wurde das Bild aufgelockert durch diverse Hersteller von Kites, die der französiche Verband FFVL vor 3 Jahren unter seine Fittiche genommen hat.
Insgesamt hatte man aber den Eindruck, daß es bei vielen Herstellern eher um die Präsenz, als um imageorientierte Präsentation ging. So waren die meisten Stände ohne großen Aufwand eingerichtet und vermittelten damit teilweise einen etwas sehr nüchternes Bild. Auffallend unterrepräsentiert waren leider - wie auch bei dem Verkleidungsspektakel - die Drachen, deren Hersteller kaum mehr mit eigenen Ständen antraten. Reichlich Gleitschirme und Drachen waren auf dem umfangreichen Gebrauchtmarkt zu sehen, auf dem es viele gute Schnäppchen gab.

... und auf der Leinwand beim Filmwettbewerb

Das Filmfestival zeigte einige sehenswerte Streifen, allerdings mußten die Zuschauer teilweise bis weit nach Mitternacht Geduld zeigen, um die Geschichten von und über das Fliegen sehen zu können. Dafür durfte man dann aber einige interessante Einblicke auch in andere Sparten der Fliegerei genießen. Mehrere Beiträge stellten z.B. das Kite Sailing vor: Skiläufer, Surfer, Strandbuggy-Fahrer etc., die von 3-8 qm großen Gleitschirmen über Schnee, Wasser und Sand gezogen werden (Prix de la Critique für »Kite Sailing Senegal« von Eric Caroen). Die Base Jumper kamen mit »The man who jumped to earth« von Steve Robinson voll auf ihre Kosten (Prix du film de reportage).

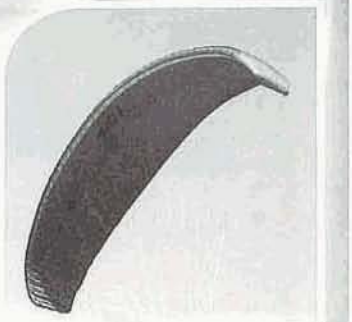
Hochprofessionell waren auch wieder die Ballonfahrer vertreten, die mit einer Dokumentation über die Versuche einer Weltumrundung mit einem Heißluftballon einen spannenden Film über das Hobby meist ziemlich reicher Männer zeigten (Prix du documentaire d'information für »Racing with the wind« von Garfield Kennedy).

Wie man mit ganz einfachen Mitteln, für jeden verständlich und dabei sehr unterhaltsam die Kraft des Windes - vom säuselnden Spielgefährten bis zur gefährlichen Bedrohung - darstellt, zeigte ein nur 2 Minuten langer Zeichentrickfilm (Prix special de jury für »El vento« von Vincent Bierrewaters).

Filme über das Gleitschirmfliegen wurden gleich zweimal ausgezeichnet. Christoph Frutiger erhielt den Prix du film artistique für »Discovering«. In dem Streifen von dem Gleitschirmproduzenten Advance wird die Geschichte eines Studierenden gezeigt, wie er ausgehend vom Bücherstudium zu historischen Flugversuchen den Weg zu seinem ersten Doppelsitzerflug findet. Daß die Piloten gerne gekonnt vorgeführte Akrobatik mit dem Gleitschirm anschauen, zeigte die Vergabe des Publikumspreises für »Adrenalin« von Henry Hauck, in dem unter anderem Wingover und Loopings, geflogen von Mike Küng direkt vor einer Staumauer, zu sehen waren.

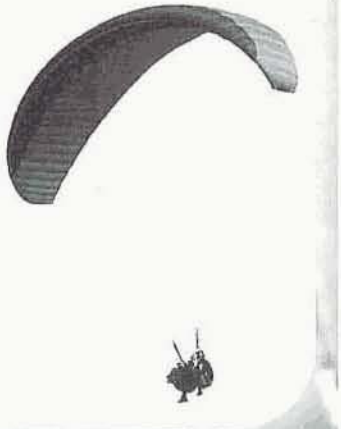
perche
PARAGLIDING

SAGA
Beginner DHV I-II



VECTOR
DHV I-II Performance

VIPER
Competition DHV II-III



BIGFOOT
DHV I-II Biplace

Fly Market GmbH & Co KG
Pröbstener Straße 15 - D-87637 Eisenberg
Tel: 49/8364/9833-0 - Fax: 49/8364/9833-33
E-Mail: Fly-Market@T-Online.de
www.perche.com

Foto: Oliver Berthelmes

Lustobjekt oder Spielverderber

Im Winter ist die beste Zeit, sich Gedanken über ein neues Gerät zu machen. Aber gleichzeitig stellt sich die Frage, was für eines? Eher ein gemütliches, eine Intermediate oder gar ein Hochleister. Da werden Testberichte gelesen, anderen Piloten Löcher in den Bauch gefragt, mit dem Flugshop verhandelt. Aber im Endeffekt muß man seine Entscheidung ganz für sich alleine treffen - denn nur man selber soll im nächsten Jahr genauso viel oder noch mehr Spaß am Fliegen haben. Ein paar ziemlich subjektive Gedanken aus der Info-Redaktion können vielleicht die eine oder andere Anregung geben.

Ein neuer Drachen?

Da steht er nun endlich vor einem: glänzendes Mylar, poliertes Alu, blitzsauberes Segel. Irgendwie ist man ganz verliebt und hat schon richtig Herzklopfen, bevor man das erste mal gemeinsam in den (siebten Flieger-) Himmel abhebt. Doch dann zeigt sich ziemlich schnell, ob der Blick durch die rosarote Brille auch der Realität stand hält: ist es eher ein one-n(fl)ight-stand oder eine länger anhaltende Liebe, in der man immer besser aneinander wächst.

... so viele Faktoren

Die Kaufentscheidung für einen Drachen hat sicherlich mehrere Seiten, die oft nur schwer unter einen Hut zu bringen sind: Die emotionale »... dieser wunderschöne, schlanke Flügel ..., die finanzielle »... wo soll ich nur wieder soviel Geld hernehmen ...«, die gewichtsmäßige »... hat mir da jetzt jemand einen Sandsack mit aufgeladen...«, die leistungsmäßige »... damit fliegen die Cracks ja jetzt alle rum ...«, die imagemäßige »... da werden mich die anderen aber sauber drum beneiden ...« usw..

Ja und dann ist da auch noch die fliegerische Seite. Dieses fürchterlich subjektive Gefühl, daß einem ohne viele Worte einfach aus dem Bauch heraus mitteilt, ob man Spaß am Fliegen hat oder eben nicht.

Man fliegt für sich, und nicht für die anderen

So selbstverständlich diese Erkenntnis ist, so entscheidend ist sie im Endeffekt. Denn der Spaß am Fliegen hört dann auf, wenn die »so-gerade-eben-noch«-Starts immer häufiger werden, die Oberarme während des Thermikkreisens nach kürzester Zeit erlahmen oder ständig verbogene Steuerbügel die Kasse belasten. Im Endeffekt ist alle wunderschöne Optik sinnlos, alles anerkennende Staunen der Fliegerkollegen dahin, alle Liebe zum Flügel weg, wenn man immer häufiger mit verbogenem Trapez früher als alle anderen am Landeplatz steht.

Selbstverständlich ist der umgekehrte Fall genauso unbefriedigend. Wenn man als eigentlich guter Streckenflieger bei Talquerungen aufgrund des schlechten Gleitens den Anschluß verliert oder in marginalen Bedingungen an einer Schlüsselstelle leider am Boden steht, weil das geringste Sinken doch nicht ganz ausgereicht hat.

Foto: Ulrich Grill

Foto: Guido Gehrmann

Die Frage des Dispokredits

Bereits bevor man den Packsack geöffnet hat, muß man einige Fragen beantworten. Die erste ist die nach dem **Geld.** Kann man sich einen neuen Drachen leisten und ist man sich auch darüber im klaren, daß man nicht unerhebliche Wertverluste hinnehmen muß. Reicht es nur für einen Gebrauchten, hat man mittlerweile eine große Auswahl an günstigen Angeboten. Aber auch hier sollte man vorsichtig sein. Flügel, die nach kurzer Zeit besonders preisgünstig zu kaufen sind, haben öfter auch eine fliegerische »Macke«. In so einem Fall kann die gute Gelegenheit schnell zu einer (immer noch zu) teuren Fehlinvestition werden. Hier hilft am besten das Gespräch mit Piloten, die Erfahrungen mit dem gesuchten Gerät haben und es vielleicht nicht gerade (günstig) verkaufen wollen ...

Ganz schon heavy

Das zweite Entscheidungskriterium ist das **Gewicht.** Der Umstieg von einem Flügel mit 31 kg auf einen mit 36 kg hört sich auf dem Papier weniger gravierend an, als es in Wirklichkeit ist. So ein Unterschied von 5 Kilo kann einem vorkommen wie ein zusätzlicher Zementsack. Gerade für Piloten, die häufiger in Geländen fliegen, wo man zum Start weiter laufen muß, sind um jedes Gramm Gewichteinsparung froh und dankbar. Für diejengen, die mit Rückenproblemen zu kämpfen haben - was ja heutzutage schon in jungen Jahren gang und gebe ist - ist weniger Last auf der Schulter nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit, sondern schlicht medizinische Notwendigkeit. Entscheidet man sich also nun generell für ein leichtes Gerät, sollte man den Kandidaten der Wahl auch mal in der Praxis auf die Schulter nehmen, weil die Gewichtsangaben der Hersteller doch manchmal etwas untertrieben erscheinen ...

Ganz, ganz zärtlich

Selbstverständlich behandeln wir alle unseren Liebling ganz vorsichtig, kontrollieren ihn ständig und lassen alle **Reparaturen** nur beim fachkundigen Händler durchführen. Immerhin hängt an diesem filigranen Gebilde aus Dacron, Stahlseil, Alu und/oder Verbundfaser unser Leben. Entsprechend hat man wirklich den Eindruck, daß viele Piloten richtig zärtlich zu ihren Fliegern sind. Manchmal wundert man sich aber auch, auf welchen Dachständern die guten Stücke transportiert werden oder wie arglos über die regelmäßigen Landecrashs hinweggesehen wird. Gerade die neue Generation der Turmlosdrachen aus Faserverbundwerkstoffen reagiert auf solche Behandlung sehr empfindlich und obendrein ist eine Beschädigung bei solchen Werkstoffen im Gegensatz zu Alurohren fast nur vom Fachmann zu erkennen ...

Fliegen soll er schliesslich auch

Was »Fliegen« - und dazu gehört Starten, Fliegen und Landen - heißt, deuten alle Piloten für sich individuell anders. Der Anfänger freut sich über ein fehlerverzeihendes Verhalten und möchte in angemessenen Schritten sein Können steigern. Der Genußflieger möchte in der Thermik mitmischen, sicher starten und landen, benötigt aber nicht das letzte Quentchen an Gleitleistung. Der Streckenpilot dagegen nimmt gerne auch mal unbequemes Bodenhandling, ein paar Kilo mehr Gewicht und etwas schlechteres Handling für eine gute Performance in Kauf.

Beim **Start** können neben der notwendigen Abhebegeschwindigkeit z.B. Faktoren wie Spannung (oder eben nicht) der Unterverspannung, Tendenz zum Unterschneiden bei stärkerem Wind, selbst sogar das Griffgefühl an den Trapezrohren über Wohl- oder Unwohlsein entscheiden. Und ein Drachen, der am Berg schön in die Luft zu bringen ist, kann sich z.B. hinter dem UL wie ein wildgewordenes Rodeopferd benehmen ...

Einmal in der Luft, freuen sich die einen eher über ein stabileres **Flugverhalten,** die anderen sind bereit, für ein optimales Handling auch leichtes Gieren in Kauf zu nehmen. In punkto Stalleigenschaften und Flugstabilität hat der

Foto: Klaus Tänzler

streckenfliegende Vielflieger bestimmt auch ein anderes Empfinden als der Anfänger.

Die Anforderungen an den Gleiter hängen natürlich auch vom persönlichen Anspruch ab: Für den ambitionierten Wettbewerbsflieger ist ein turmloser Drachen ein echter Gewinn. Schon bei einem Streckenflieger macht »oben ohne« aus Leistungsgesichtspunkten aber eigentlich nur dann Sinn, wenn man sehr schnell unterwegs sein will. Im niedrigen Geschwindigkeitsbereich gleiten ein Intermediate, ein Flügel mit und einer ohne Turm sowieso mit fast der gleichen Leistung. Und wer beim Thermikkreisen mit einem schnell getrimmten Hochleister besser ist, als mit einem langsamen Turmgerät, muß schon echt gut sein ...

Die **Landeeigenschaften** stellen sicherlich eines der wichtigsten Faktoren beim Fliegen dar. Wer kann schon einen Flug genießen, wenn er sich ständig vor der Landung fürchtet. Auch »das Bier danach« schmeckt eher fad, wenn man schon wieder die verbogenen Stangen auswechseln muß. Während viele Hochleister in der Luft auch von einem mitteltrainierten Piloten noch zu fliegen sind, machen spätestens beim Landen ausgeprägter Bodeneffekt mit hoher Landegeschwindigkeit und schwierig zu findendem Stallpunkt einen erfahrenen Piloten am Trapez notwendig. Wer also z.B. ohne Bremsschirm nicht mehr landen kann, wäre vielleicht mit einem langsamen Drachen der bessere und vor allem zufriedenere Flieger ...

Was soll man kaufen

Was das richtige Gerät ist, kann einem im Endeffekt kein Testbericht sagen, man muß es selber »erfliegen«. Generell sollte man aber ehrlich genug zu sich selber sein, daß eigene Flugkönnen richtig einzuschätzen und sich nicht den Spaß durch einen zu anspruchsvollen Drachen verderben, nur um seiner Umwelt zu imponieren. Im Endeffekt entscheidet das persönliche Gefühl in der Luft über den Flugspaß und nicht die Bewunderung der anderen am Boden.

Alexander Escher

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

Ein neuer Gleitschirm?

In den ersten Jahren des Gleitschirmfliegens war es ganz einfach. Die Leistungssteigerung der neuen Modelle war so groß, daß, wer auch mal länger oder - später - weiterfliegen wollte, gar nicht umhin kam, sich einen Schirm der nächsten Generation zu kaufen. Gütesiegeleinstufungen waren eigentlich kein Thema, geschult wurde halt mit niedrig klassifizierten Schirmen, »fertige« Piloten flogen die Geräte, die die beste Gleitzahl und Sinkrate auswiesen. Diese Einstellung hat nicht nur manchen Knochen geknickt, sondern leider auch viele Piloten wieder zu Fußgängern gemacht, verdarben ihnen doch diese »Höchstleister« oft die ganze Freude am Flugsport. Auch die darauf folgende Welle der Intermediates, vor allem der »Sicherheits- und Hochleistungsintermediates«, brachte keine Trendumkehr, auch mit diesen Schirmen war der Wenigflieger überfordert. Obwohl Gütesiegelnoten noch nie eine Geräte-Leistungsaussage beinhalten sollten, waren sie vor Jahren doch der Maßstab für Leistungsfähigkeit und Imagewert der Schirme. Das hat sich grundlegend geändert, heute braucht niemand mehr Angst zu haben abzusaufen oder eine Streckenflugaufgabe nicht zu schaffen, nur weil er ein Segel der untersten Gütesiegelkategorie fliegt.

Grosse Unterschiede im Flugverhalten

Die Wahl eines neuen Gleitschirmes wird dadurch nicht unbedingt einfacher. Die einzelnen Schirmkategorien unterscheiden sich zwar für den »Normalflieger« nur mehr unwesentlich im Leistungspotential, ganz deutlich aber in der Dynamik und vor allem in der Reaktion auf Fehler, sei es auf Fehleinschätzungen der Flugbedingungen oder Bedienungsfehler. Die einfache Antwort, daß es ja dann Geräte mit höheren Gütesiegelnoten nicht mehr geben müßte, ist allerdings zu simpel. Wir alle fliegen wohl aus Freude am Erlebnis »Luft«, fliegen zu können mit so wenig Aufwand ist unser Traum. Trotzdem sind die Wünsche der Piloten hier wohl verschieden, der eine ist mit einem herbstlichen Gleitflug voll zufrieden, der andere träumt vom

Foto: Hannes Meyer

Foto: Michaela Meyer

Foto: Christoph Kirsch

Stundenflug, von der langen Strecke, auch die Dynamik eines Topgeräts kann faszinieren.

Korrekte Selbsteinschätzung

Die wichtigste Entscheidung beim Neukauf eines Schirms kann also nur eine korrekte Selbstanalyse sein. Ich muß mir über meine Flugziele klar sein, »was ich will« und vor allem »was ich kann«. Mangelnde Erfahrung, mangelnde Trainingszeit, auch zu wenig Lust, sich mit den komplizierten Anforderungen des Flugsports zu beschäftigen und diese durch Geräteleistung anzugleichen, rächen sich immer. Nicht nur durch die vermeidbaren Unfälle, sondern auch vor allem mit mangelndem Flugspaß. Es ist doch ein Alptraum, stundenlang unter einem Segel zu hängen, dem man nicht traut, in banger Erwartung vor einem Klapper die Kappe nicht aus den Augen lassend und nach der Landung das Gefühl zu haben, noch mal »davongekommen« zu sein. Man muß sich wohl fühlen unter seiner neuen Kiste, man muß das Fliegen genießen können, das sollte uns allen der wichtigste Punkt bei der Gerätewahl sein!

Ausprobieren!

Logischerweise ergibt sich daraus, daß wir um ausgiebiges Probefliegen nicht herumkommen, und zwar bei ähnlichen Bedingugnen, in denen wir später fliegen wollen. Nichts gegen Tests in Fachzeitschriften, nichts gegen den Rat der verläßlichen Flugschulen, sie können die Grundauswahl erleichtern. Auch die Erfahrungen von Gerätebesitzern können nützlich sein. Aber denken wir logisch: Hat schon mal einer einen Mercedesfahrer gesehen, der sein Auto nicht lobt, einen BMW-Händler, der andere Autos besser findet, als die eigenen? Ich selbst gehe seit der Zeit, seit der ich mir meine Geräte frei auswählen kann, weil ich nicht mehr für einen bestimmten Hersteller fliege, nach einer Liste vor. Die Kriterien Sicherheit, Feeling und Handling stehen an vorderster Stelle, danach folgen Leistungsmerkmale wie die Stabilität, Gleiten beschleunigt und die Sinkwerte. Auch an diesem Beispiel kann man sehen, daß die Anforderungen je nach Pilotenerfahrung ganz verschieden sind. Ist für einen »Wenigflieger« die Stabilität ein absolutes Sicherheitskriterium, ist es beim »Vielflieger« mehr eine Leistungsminderung, wenn ein Gerät oft klappt, die nötige Pilotenreaktion und das problemlose Schirmverhalten darauf vorausgesetzt.

Das Ideal-Gerät

Die »eierlegende Wollmilchsau« habe ich in all meinen Fliegerjahren noch nicht gefunden, Kompromisse waren immer nötig. Meine schlechtesten Flugsaisonen hatte ich immer dann, wenn ich mich für ein Gerät entschieden hatte, das zwar recht leistungsstark war, ich mich zu recht oder unrecht aber unsicher fühlte. Es reichte schon, dem Flügel nicht ganz zu trauen, um Motivation, Freude und Begeisterung stark schrumpfen zu lassen, die Absaufer kommen dann ganz automatisch.

Wer nun eisern bis hierher durchgelesen hat und immer noch auf die Empfehlung einer bestimmten Marke oder Schirmes wartet, bei dem muß ich mich entschuldigen, ich kann's nicht. Da müßte ich schon jeden Leser persönlich kennen, wissen, wo, wie oft, wie lange, wann er fliegt, seine Ziele und vor allem »sein Händchen« kennen. Ich kann nur den Rat geben, das Gerät zu kaufen, von dem man überzeugt ist, es bei allen Flugsituationen voll im Griff zu haben und mit dem das Fliegen Spaß macht. Das klingt zwar banal, wird aber leider sehr selten beherzigt.

Sepp Gschwendtner

Pflege, Reinigung und Lagerung des Drachen

Praktische Tips von Jayena Pause

Anna und Jayena Pause in ihrer Segelmacherei

Die Saison ist vorbei, die Erinnerung an viele schöne Flüge noch wach. Es ist Zeit, den Drachen in einem geeigneten Winterquartier unterzubringen. Dabei gibt es einiges zu beachten.

Der Check des Gestells ...

Als erstes empfiehlt es sich - auch wenn das Gerät noch so gut behandelt wurde - einen gründlichen Check zu machen. Dieser kann selbst durchgeführt werden, besser natürlich mit jemandem, der sich gut auskennt, denn 4 Augen sehen mehr als 2. Eine Wiese wäre ein geeigneter Platz - glücklich sind natürlich diejenigen, die sich eine Turnhalle o. ä. für diesen Zweck organisieren können. Zunächst wird der Lattensatz mittels Lattenplan überprüft und ggf. nachgebogen. Dann werden - in aller Ruhe - bei halb aufgebautem Gerät die Rohre nach Dellen oder Rissen abgetastet und begutachtet.

Damit alles wieder leichtgängig wird, werden die beweglichen Teile am Trapez, Hülsen zum Einschieben von Randbogenstäben, vor allem die Röllchen des VG-Seils etc. mit Sili-

konspray eingesprüht. Das Spray kann prinzipiell überall, wo Teile aufeinander gleiten oder rutschen, verwendet werden. Beim Einsprühen wird der korrekte Verlauf des VG-Seils überprüft. Anschließend werden alle weiteren Teile des Gerätes begutachtet. Bei möglichen Schäden an Carbonteilen sollte grundsätzlich ein Fachbetrieb aufgesucht werden. Dies gilt ebenfalls bei Verdacht auf evtl. größere Beschädigungen, Qualitätsverluste einzelner Teile o. ä. Einfache Arbeiten wie z.B. der Austausch von Steuerbügeln kann der Pilot - nach eigenem Ermessen - selbst durchführen.

Es ist empfehlenswert, das Gerät im Herbst oder Winter zu überprüfen. Das hat mehrere Vorteile. Zum einen hat der Fachbetrieb im Herbst oder Winter mehr Zeit als im Frühjahr. Zum anderen ist dann, wenn es wieder losgeht, das Gerät wirklich bereit zum Fliegen. Allzuoft habe ich schon erlebt, daß die Piloten im März kommen und dann heißt es: »Mensch, da im Oktober, der Zaunpfahl, und morgen fängt mein Urlaub an und ich bräuchte übervorgestern ganz dringend mein Gerät ...«.

... und des Segels

Nun zum Segel - auch hier gilt: Systematisch alles in Augenschein nehmen. Sind alle Nähte in Ordnung? Sitzen alle Ösen

Entfernung von Flecken

Sind nach der »normalen Wäsche« noch schmutzige Stellen oder Flecken zu sehen, braucht das Segel eine Spezialbehandlung. Diverse fertige Mischrezepturen zur Segelreinigung oder Fleckenentfernung empfehle ich nicht.

Flecken von Gras, Fichtenzweigen, Öl, Fett, etc.

Behandlung wie bei der »Vollwäsche« beschrieben, allerdings intensiv mit dem Schwamm abreiben. Evtl. zusätzlich in die Seifen-/Wasser-Mischung etwas Aceton, Spiritus oder Reinigungsbenzin (= Waschbenzin, Testbenzin, Feuerzeugbenzin) geben. Die Reinigungsmittel können in hartnäckigen Fällen auch pur aufgetragen werden, danach mehrmals mit klarem Wasser nachspülen. Achtung: Lösungsmittel wie Aceton, Waschbenzin, etc. sind feuergefährlich und meist giftig!

Stockflecken

Zunächst mechanische Vorbehandlung: Die Flecken mit harter Bürste trocken abbürsten. Dann den betroffenen Teil des Segels in eine Wasserstoffperoxidlösung legen (5ml 50%iges Wasserstoffperoxid in 1 Liter 40° warmes Wasser geben). Evtl. 1 Stunde oder länger einwirken lassen. Nötigenfalls mehrmals mit Wasser spülen und Vorgang wiederholen. Die gleiche Prozedur kann auch mit einer kalten Chlorbleichlauge (1% Aktivchlor) oder einer 5-10% Wasserlösung eines chlorhaltigen Markenbleichmittels vorgenommen werden (ca. 2 Stunden einwirken lassen). Es muß immer gut mit Wasser nachgespült werden.
Bleibt nach dem Spülen ein Chlorgeruch zurück, wird die betreffende Stelle in eine 1% Natriumsulfatlösung getaucht und anschließend mit Wasser gespült. Achtung! Bei den Chlorbleichmitteln besteht Vergilbungsgefahr bei weißem Segeltuch bzw. bei farbigem Tuch kann sich der Farbton verändern.

Entfernung von Überlandkennzeichen

Mit Reinigungsbenzin, Spiritus oder Aceton tränken, bis die Klebeschicht weich wird. Danach die Stoffschicht abziehen. Dann mit immer wieder frischen Lappen, die in einem der Lösungsmittel getränkt wurden, die Klebstoffreste entfernen (Lüftung! Brandgefahr!). Wird zu lange der gleiche Lappen benutzt, wird der aufgeweichte Kleber nur auf dem Segel verteilt.

Blutflecken

Eine Lösung aus verdünntem Wasserstoffperoxid (s. o.) oder alternativ eine Lösung aus 25 ccm Ammoniak pro Liter kaltem Wasser herstellen. Darin den betroffenen Teil des Segels einweichen. Gelingt die Entfernung der Flecken mit dieser Behandlung noch nicht restlos, den Vorgang mit einer 5-10% Lösung eines enzymhaltigen Waschmittels wiederholen. Das Segel anschließend mehrmals mit klarem Wasser spülen.

Flecken, die durch Rost, Grünspan oder Metallpartikel entstanden sind

Die hier empfohlene Lösung darf auf keinen Fall mit verzinktem Stahl oder Kupfer in Berührung kommen!!
Eine 5% Lösung von Oxalsäure (50g Oxalsäure pro Liter Wasser), die in heißem Wasser aufgelöst wurde, herstellen. Die betroffene Stelle des Segels eintauchen. Nach der Behandlung das Segel und auch die Hände besonders sorgfältig waschen, da die Lösung nicht ungefährlich ist.

Pech und Teerflecken

Hier kann wieder mit einem Lappen und Reinigungsbenzin oder mit Teerentferner aus der Drogerie gearbeitet werde, wobei wiederum auf die Lüftung und Brandgefahr zu achten ist.

Lackflecken

Terpentin, Pinselreiniger oder eine Mischung aus Aceton und Essigester (1:1) mit dem Lappen aufgetragen, können hier zum gewünschten Ergebnis führen. Achtung: Die Einwirkung dieser Mittel nur so lange unbedingt nötig, damit Material und Farben nicht angegriffen werden. Immer mit reichlich Wasser - evtl. auch zwischendurch mit Seifenlauge - nachspülen.

Wichtige Hinweise

Mit allen Chemikalien vorsichtig umgehen und auch entsprechende Warnhinweise auf der jeweiligen Verpackung unbedingt beachten.
Die Angaben über das Reinigen und Waschen von Polyestertuchen und Polyesterlaminaten wurden nach besten Wissen und Gewissen zusammengetragen. Die gewünschte Wirkungsweise kann dabei nicht garantiert werden, da eine ganze Palette unterschiedlicher Segeltücher bei Hängegleitersegeln verwendet werden. Um im Zweifel sicher zu gehen, kann an einem Muster des Originaltuches ein Versuch unternommen werden. Tuchreste dafür können bei den meisten Fachbetrieben bezogen werden.

Keine Gewähr des DHV für Wirksamkeit und unerwünschte Nebeneffekte!

FLUGFERIEN IN GRIECHENLAND

UNTER DEUTSCHER LEITUNG
fly OLYMPIC 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

Flugsportzentrum für:

- **Paragliding**
- **Motorschirm**
- **Windenschlepp**
- **Drachenfliegen**

Harzer GLEITSCHIRM Schule & Shop
Knut Jäger

Internet: www.harzergss.de

Info-Hotline: 0 53 22 / 14 15 - Fax: 20 01

Außerdem bieten Ihnen die "teuflisch guten Flughexen"

PERFORMANCE CENTER

Tandemflüge
Schirmbeherrschungskurse
Touren in europäische Fluggebiete
Ausbildung zum Tandemmaster
Funk- und Selbstpackerkurse
Schnuppertag am Motorschirm

Shop auf über 100 qm in zentraler Lage Goslars
Bäringer Str. 31 - 38640 Goslar - ☎ 05321 / 43737

Mitglied im DHV-Förderpool

NOVA freeX Fresh Breeze

Wenn das Originalsegel extrem verschmutzt oder beschädigt ist, helfen Applikationen, die sogar eine optische Aufwertung bringen können

noch »satt« im Material? Gibt es Risse oder durchgescheuerte Stellen? Kleine Beschädigungen können mit Klebeflicken provisorisch und bei Bedarf später in der Fachwerkstatt professionell repariert werden. Sobald Nähte beschädigt sind, ist der Gang zum Profi unabdingbar. Reparaturen mit der Haushaltsnähmaschine mit irgendeinem Garn aus dem Nähkästchen können gefährlich werden und sind nicht für den Sicherheitsstandard bei Fluggeräten geeignet. Es müssen in jedem Fall Originalmaterialien mit UV-stabilem Spezialgarn verarbeitet werden. Zum Thema Segelreparaturen demnächst ein eigener Bericht.

Die Grundreinigung

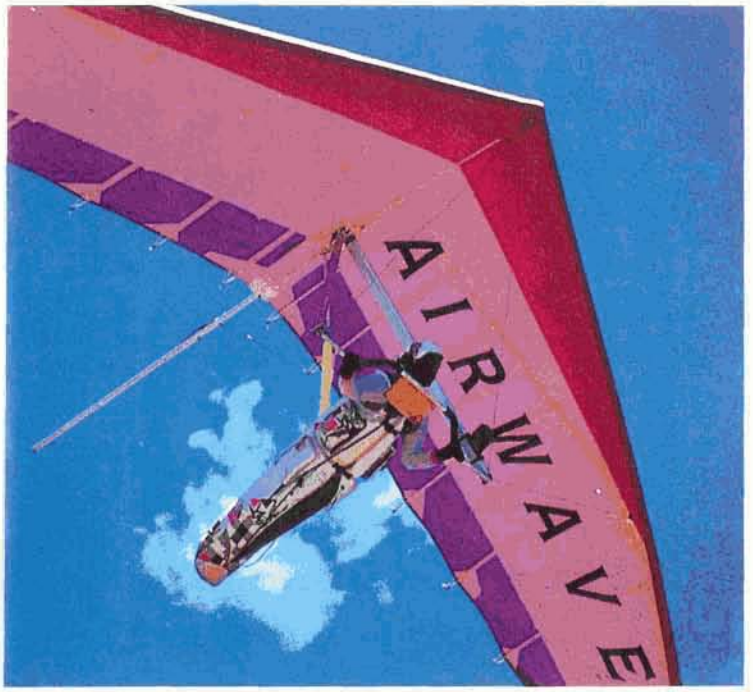
Die technische Seite des Hängegleiters ist also jetzt überprüft - wir kommen zur Reinigung. Diese ist nicht nur vor einem Gebrauchtverkauf eine lohnende Tätigkeit.

Am Gestell muß meist nichts groß gereinigt werden, außer es wurde am Meer in salzigem Seewind geflogen oder sogar im Salzwasser gelandet. Dann ist es wichtig, das gesamte Gestell gründlich mit Wasser zu spülen, damit keine Oxydation und Korrosion stattfindet.

Nach der Reinigung sollte man das Gerät natürlich nur völlig trocken abbauen. Hängegleiter dürfen grundsätzlich nur vollständig getrocknet gelagert werden. Die Trocknung wird z. B. durch »Trockenfliegen« oder durch Aufstellen in der Sonne erreicht. Bei geringer Feuchtigkeit werden zumindest der Packsack und die Klettbänder geöffnet, dann das Segel etwas gelockert und so an einem trockenen Ort gelagert, um die Feuchtigkeit restlos ausdunsten zu lassen. Feucht gelagerte Segel kriegen innerhalb weniger Tage schwer zu entfernende Stockflecken - womit wir gleich beim nächsten Thema wären.

Die Reinigung des Segels

Zunächst kann ohne Bedenken eine Art »Vollwäsche« vorgenommen werden. Dabei das aufgebaute Gerät mit dem Wasserschlauch abspritzen. Anschließend das ganze Segel mit ei-



nem Schwamm und einer Mischung aus Spülmittel oder z. B. »Meister Propper« mit warmem Wasser im Verhältnis 1:1 einreiben. Kein Scheuermittel verwenden! Hartnäckige Stellen vorsichtig mit einem gröberen Schwamm oder einer Bürste behandeln. Zum Schluß mehrmals gründlich mit klarem Wasser nachspülen.

Lagerung des Hängegleiters

Das Gerät sollte nie in großer Hitze gelagert werden. Bei höheren Temperaturen schrumpfen die meisten Segelmaterialien. Dies kann negative Einwirkungen auf den Segelstand, das Handling und sogar auf die Sicherheit des Gerätes haben. Das Segel sollte so wenig wie möglich schädlicher Sonneneinstrahlung ausgesetzt werden - UV-Licht macht das Material mürbe. Daß der Drachen eher auf eine gepolsterte anstatt eine kantige Unterlage gelegt wird, um Dellen an Rohren zu vermeiden, versteht sich von selbst.

Wird der Drachen in einer Tenne oder einem Stadel gelagert, muß ab und zu ein Kontrollgang gemacht werden, um zu sehen, ob sich nicht eine Mäusefamilie im Drachen eingenistet hat. Ein quer durch einen zusammengelegten Drachen gebautes Mäusenest ergibt im auseinandergefalteten Segel ein »wunderbares Muster« und eine sauteure Reparatur.
Viel Spaß in der kommenden Flugsaison!

Wichtiger Hinweis:

Die Tips zur Reinigung gelten für Hängegleitersegel, nicht für Gleitschirme. Sie wurden von einem erfahrenen Segelmacher in Zusammenarbeit mit Chemikern eines Tuchherstellers zusammengetragen. Trotzdem kann der DHV keine Gewähr für Wirksamkeit und unerwünschte Nebeneffekte übernehmen. Bei Widersprüchlichkeit gegenüber der Betriebsanleitung hat diese Vorrang. Bitte im Zweifelsfall den Hersteller des eigenen Gerätes kontaktieren.

Ideen für Leistung und Sicherheit.

Was sagen die Piloten zum Twister mit Safety-Pitch-System?

"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

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-01-600-98

HELIX S/MADREITER HANS

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	33 km/h	34 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1**	**1**
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	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**	**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 mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1 - 2**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf <4 Sek
LANDUNG	**1**	**1**
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-601-98

MAGNUM/MADREITER HANS

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / Biplace
Sitzzahl	2
Trimmsystem	-
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (145 kg)	max. Startgewicht (205 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	gering	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**1 - 2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**-**
Vorbeschleunigung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1**	**1**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**-**
Wegdrehen	-	-
Drehgeschwindigkeit	-	-
Höhenverlust	-	-
Stabilisierung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	gering	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1**	**1**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1 - 2**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-602-98

BLUES S/UP SPORTARTIKEL VERTRIEB EUROPA

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
START	**1 - 2**	**1**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt	45 km/h	
Rolldämpfung	gering	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**2**	**2**
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**2**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**2**	**-**
Vorbeschleunigung	gering	-
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2**	**2**
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
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 schnell	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**2**	**2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriß	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
STEILSPIRALE	**2**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	selbständig
LANDUNG	**1**	**1 - 2**
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		
Fullstall: sehr unruhiges und schwieriges Stallverhalten		

MZL GS-01-603-98

VIPER M/FLY MARKET

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	32 km/h	33 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**2 - 3**	**2**
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**2**	**2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**2**	**2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2 - 3**	**2 - 3**
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch	hoch
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2**
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**2 - 3**	**2 - 3**
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss	anspruchsvoll, Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**2**	**2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**2**	**2**
STEILSPIRALE	**2**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	**2**	**2**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-604-98

VECTOR M/FLY MARKET

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (80 kg)	max. Startgewicht (110 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1**
Trimmgeschwindigkeit	32 km/h	32 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**1 - 2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	spät > 75 cm	spät > 75 cm
Fullstallgrenze	spät > 90 cm	spät > 90 cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
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	gering	gering
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert
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**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1**	**1**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1 - 2**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek	nimmt zögernd Fahrt auf < 4 Sek
LANDUNG	**1**	**1**
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-605-98

APCO SANTANA 25/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (60 kg)	max. Startgewicht (75 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		45 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	**1**	**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 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	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	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	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 schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1**	**1**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-606-98

APCO SANTANA 28/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (70 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
START	**1 - 2**	**1**
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1**
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**1 - 2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
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**	**1**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	selbständig
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	gering	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1**
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-607-98

APCO SANTANA 30/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	**1**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**1**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	38 km/h	40 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		50 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**1**
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
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	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	gering	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	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	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	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 schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1**	**1**
Stabilisieren	selbständig	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1 - 2**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	nimmt zögernd Fahrt auf <4Sek	selbständig
LANDUNG	**1**	**1 - 2**
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-608-98

APCO SANTANA 32/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	ungleichmässig, verzögert
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1**	**1**
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 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	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	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	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 schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	gering	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
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 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-609-98

APCO SIERRA 25/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (60 kg)	max. Startgewicht (75 kg)
START	**1 - 2**	**1**
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG	**1**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		38 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	**1**	**1 - 2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
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	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	gering	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1**
Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	gering mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	gering
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 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 schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1**
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1 - 2**
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	einfach	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-610-98

APCO SIERRA 28/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (70 kg)	max. Startgewicht (90 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**1**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	hoch	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**1 - 2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	hoch	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	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	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
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	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1**
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1**
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 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-611-98

APCO SIERRA 30/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (85 kg)	max. Startgewicht (105 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	ungleichmässig, verzögert	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	37 km/h	40 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		48 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**1 - 2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	-	gering
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	gering
Stabilisierung	selbständig	einfaches Gegenbremsen
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**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1**
Einleitung	durchschnittlich	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	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-612-98

APCO SIERRA 32/PARADI

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (100 kg)	max. Startgewicht (120 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	35 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	hoch	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 verzögert	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	gering 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	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1**	**1**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	hoch
Steuerkraftanstieg	gering	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1 - 2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-613-98

RESPONSE L/EDEL GMBH DEUTSCHLAND

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (115 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	37 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		43 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**2**	**1 - 2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**2**	**2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2 - 3**
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	gering
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
STEILSPIRALE	**2**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	gering	durchschnittlich
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1 - 2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-614-98

RESPONSE S/EDEL GMBH DEUTSCHLAND

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START	**1 - 2**	**1**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		44 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	hoch
KURVENHANDLING	**2**	**2**
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**2**	**2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2**	**2**
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2 - 3**
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	hoch
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	**1**	**1 - 2**
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-615-98

RESPONSE M/EDEL GMBH DEUTSCHLAND

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (100 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	34 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**2**	**1 - 2**
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**2**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2**	**2 - 3**
Wegdrehen	180 - 360 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2 - 3**
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	durchschnittlich
Trudeltendenz	durchschnittlich	gering
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	**1**	**1 - 2**
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-616-98

PARATECH PBI 3/AEROSPORT INTERNATIONAL

Klassifizierung / Gurtzeuggruppe	1 - 2 / Biplace, GH
Sitzzahl	2/1
Trimmsystem	-
Windenschlepp	Ja

Verhalten bei	min. Startgewicht (130 kg)	max. Startgewicht (228 kg)
START	**1 - 2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt verzögert über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	hoch	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	41 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**1**
Trudeltendenz	durchschnittlich	nicht vorhanden
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	spät > 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	spät > 90cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	gering
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**-**
Vorbeschleunigung	- -	
Öffnungsverhalten	- -	
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit Verlangsamung	gering mit Verlangsamung	durchschnittlich mit
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**-**
Wegdrehen	-	-
Drehgeschwindigkeit	-	-
Höhenverlust	-	-
Stabilisierung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1**	**1**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	gering	durchschnittlich
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**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1 - 2**
Einleitung	anspruchsvoll	anspruchsvoll
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-620-98

ADVANCE SIGMA 4/25 S/SKYLINE FLIGHT GEAR

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (65 kg)	max. Startgewicht (80 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	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		51 km/h
Rolldämpfung	hoch	hoch
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	hoch	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1 - 2**	**2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig impulsiv	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2 - 3**	**2 - 3**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	hoch mit Verlangsamung	hoch mit Verlangsamung
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2 - 3**
Wegdrehen	-	180 - 360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	hoch
Stabilisierung	-	einfaches Gegenbremsen
Öffnungsverhalten	-	nicht selbständig durch tiefgehaltene Bremse
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**2**	**2**
Stabilisieren	anspruchsvolles Gegenbremsen	anspruchsvolles Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	gering
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2 - 3**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**2**	**2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**2**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**2**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	selbständig	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	**1**	**1 - 2**
Einleitung	einfach	durchschnittlich
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-621-98

SESSION S/AIREA

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (70 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START	**1 - 2**	**1**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	durchschnittlich
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	33 km/h	33 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		41 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**1 - 2**
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	gering	gering
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
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 verzögert	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich mit Verlangsamung
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	hoch	hoch
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1**	**1**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1**	**1**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Trudeltendenz	nicht vorhanden	nicht vorhanden
Ausleitung	selbständig	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1**	**1**
Landeverhalten	einfach	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-622-98

ADVANCE SIGMA 4/29 S/SKYLINE FLIGHT GEAR

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (90 kg)	max. Startgewicht (115 kg)
START	**1 - 2**	**1**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt sofort über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	durchschnittlich	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**2**	**2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2 - 3**
Wegdrehen	-	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**2**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	gering	durchschnittlich
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**2**
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
STEILSPIRALE	**2**	**2**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	Nachdrehen 180 - 360 Grad
B-LEINEN-STALL	**1 - 2**	**1 - 2**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	einfach
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-623-98

SESSION XS/AIREA

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (60 kg)	max. Startgewicht (85 kg)
START	**1 - 2**	**1**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	kommt verzögert über Piloten	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
Trimmgeschwindigkeit	36 km/h	36 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		46 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**1 - 2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	durchschnittlich	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1 - 2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**1**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**1**
Wegdrehen	-	< 90 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	durchschnittlich
Höhenverlust	-	durchschnittlich
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig schnell
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1 - 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 - 2**	**1 - 2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS STATIONAREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
STEILSPIRALE	**1 - 2**	**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		

MZL GS-01-624-98

ADVANCE SIGMA 4/27 S/SKYLINE FLIGHT GEAR

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START	**2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	überschiesst, muss angebremst werden	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		47 km/h
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**2**	**2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2**
Vorbeschleunigung	-	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2**	**2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**2 - 3**
Wegdrehen	-	>360 Grad
Drehgeschwindigkeit	-	hoch
Höhenverlust	-	hoch
Stabilisierung	-	selbständig
Öffnungsverhalten	-	selbständig verzögert
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
STEILSPIRALE	**2**	**1 - 2**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL GS-01-626-98

ADVANCE SIGMA 4/27/SKYLINE FLIGHT GEAR

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

Verhalten bei	min. Startgewicht (75 kg)	max. Startgewicht (95 kg)
START	**2**	**1 - 2**
Füllverhalten	gleichmässig, sofort	gleichmässig, sofort
Aufziehverhalten	überschiesst, muss angebremst werden	kommt sofort über Piloten
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	gering
Starthandling insgesamt	einfach	einfach
GERADEAUSFLUG	**1 - 2**	**2**
Trimmgeschwindigkeit	35 km/h	38 km/h
Geschwindigkeit beschleunigt		
Rolldämpfung	durchschnittlich	durchschnittlich
KURVENHANDLING	**1 - 2**	**2**
Trudeltendenz	gering	gering
Steuerweg	hoch	durchschnittlich
Wendigkeit	durchschnittlich	hoch
BEIDSEITIGES ÜBERZIEHEN	**2**	**2**
Sackfluggrenze	durchschnittlich 60cm - 75cm	durchschnittlich 60cm - 75cm
Fullstallgrenze	durchschnittlich 65cm - 80cm	durchschnittlich 65cm - 80cm
Bremskraftanstieg	hoch	hoch
FRONTALES EINKLAPPEN	**1 - 2**	**2**
Vorbeschleunigung	durchschnittlich	durchschnittlich
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig verzögert
FRONTALES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**-**
Vorbeschleunigung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN	**2**	**2**
Wegdrehen	90 - 180 Grad	90 - 180 Grad
Drehgeschwindigkeit	durchschnittlich	durchschnittlich
Höhenverlust	durchschnittlich	durchschnittlich
Stabilisierung	selbständig	selbständig
Öffnungsverhalten	selbständig schnell	selbständig impulsiv
EINSEITIGES EINKLAPPEN (BESCHLEUNIGT)	**-**	**-**
Wegdrehen	-	-
Drehgeschwindigkeit	-	-
Höhenverlust	-	-
Stabilisierung	-	-
Öffnungsverhalten	-	-
EINSEITIGES EINKLAPPEN UND GEGENSTEUERN	**1 - 2**	**1 - 2**
Stabilisieren	einfaches Gegenbremsen	einfaches Gegenbremsen
Steuerweg	durchschnittlich	hoch
Steuerkraftanstieg	durchschnittlich	durchschnittlich
Gegendrehen	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss	einfach, keine Tendenz zum Strömungsabriss
Öffnungsverhalten	selbständig verzögert	selbständig schnell
FULLSTALL (SYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**2**	**2**
FULLSTALL (ASYMMETRISCHE AUSLEITUNG)	**1 - 2**	**1 - 2**
TRUDELN AUS TRIMMGESCHWINDIGKEIT	**1 - 2**	**2**
TRUDELN AUS STATIONÄREM KURVENFLUG	**1 - 2**	**1 - 2**
STEILSPIRALE	**2**	**1 - 2**
Einleitung	durchschnittlich	einfach
Trudeltendenz	gering	gering
Ausleitung	Nachdrehen 180 - 360 Grad	selbständig
B-LEINEN-STALL	**1**	**1**
Einleitung	einfach	einfach
Ausleitung	selbständig	selbständig
LANDUNG	**1 - 2**	**1 - 2**
Landeverhalten	durchschnittlich	durchschnittlich
ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT		

MZL 01-337-98

LA MOUETTE TOPLESS 13,5 C MATRIX/SKYLINE FLIGHT GEAR

Klassifizierung	3
Zul. Startgewicht / Sitzzahl	100 kg - 123 kg / 1
UL-Schlepp	Ja
Windenschlepp	Ja
Gerätegewicht (ohne Packsack)	34,5 kg
Fläche	13,5 m2
Spannweite	10,12 m
Doppelsegel	ca. 85 %
Lattenzahl	23/6
Trimmvorrichtung	VG
Art des Steuerbügels	profiliert
Steuerbügelbasis	Speedbar
Besonderheiten	turmlos, 2 Schränkungsanschläge pro Seite

BODENHANDLING UND START	VG 0%	2-3
Statische Lastigkeit	leicht hecklastig	
Aerodynamische Lastigkeit	neutral	
Abhebegeschwindigkeit	durchschnittlich	

GERADEAUSFLUG	VG 0%	VG 100%	3
V min (km/h)	31	31	
V max (km/h)	>80	>80	
Bügeldruck bei 60 km/h	gering	gering	
Bügeldruck bei 80 km/h	durchschnittlich	gering	
Richtungsstabilität (Gieren)	kein Gieren, Aufschaukeln möglich	kein Gieren	

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

LANDUNG	VG 20%	2
Ausschwebestrecke	durchschnittlich	
Moment des Stallens	einfach zu finden	
V-Bereich des Stallens	durchschnittlich	
Kraftaufwand beim Stallen	durchschnittlich	

ERGÄNZUNGEN ZUR FLUGSICHERHEIT

keine

185/98

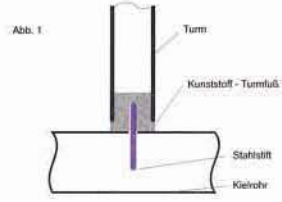
Lufttüchtigkeitsanweisung

Hängegleiter

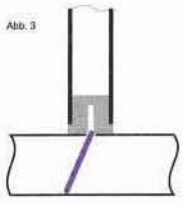
Muster	Musterzulassungsnummer
Santana SRC 14	DHV 01-219-91
Nimbus 62/17	DHV 01-200-91
Nimbus 62 - Högner	DHV 01-199-91
Santana/Högner	DHV 01-196-90
Santana	DHV 01-152-87

Im Rahmen einer Unfalluntersuchung an einem Hängegleiter Santana SRC 14 hat sich gezeigt, daß es möglich ist, beim Aufbauen den Turmfuß zu beschädigen.

Wird der Turm nach dem Aufsetzen auf das Kielrohr um mehr als 20° aus der Senkrechten ausgelenkt, kann der Edelstahlstift aus dem Nylon Turmfuß gezogen (siehe Abb. 2) werden. Beim Geraderichten des Turmes rutscht der Stift in das Kielrohr und ragt dann noch wenige Millimeter aus dem Kiel heraus. In diesem Fall steht der Turm nur noch auf dem abgerundeten Ende des Edelstahlstiftes und ist nicht mehr hinreichend fixiert (siehe Abb. 3).



Löst sich der Turm während des Fluges vom Kielrohr, hängt der Pilot bei den Geräten mit Turmaufhängung in der Sicherheitsaufhängung. Das Oberrig und die Luff-Lines können ihre Funktion nicht mehr übernehmen, Festigkeit und Pitch-up sind nicht mehr gewährleistet



In Übereinstimmung mit dem Herstellungsbetrieb Bambis Delta-Technik, Arnulf E. Högner, Ziegelbergweg 31, D-87629 Füssen, Tel: 08362-6244, hat der DHV vorsorglich folgende **Sicherheitsmaßnahme** getroffen:

Der Edelstahlstift des Turmfußes ist gegen einen Edelstahlstift mit Schraubgewinde auszutauschen, zu beziehen bei Bambis Delta-Technik.

Der Austausch kann entsprechend der Anweisung des Herstellers von den Piloten selbst durchgeführt werden.

Beim Auf- und Abbau der betroffenen Geräte ist darauf zu achten, den Turm nicht mehr als 20° aus der Senkrechten zu neigen.

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.

Gmund, den 12.11.1998
Martin Jursa
Referatsleiter Technik
DHV/OeAeC-Technikreferat

186/98

Hängegleiter

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland	Klasse
		zulässig. Startgew.	min.-max.
MZL 01-337-98	Topless 13,5 C Matrix	Skyline Flight Gear	3
			100 kg - 123 kg

Gleitsegel

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber Deutschland	Klasse
		zulässig. Gurtzeug	zulässig. Startgew. min.-max.
MZL GS-01-600-98	Helix S	Madreiter Hans	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	65 kg - 85 kg
MZL GS-01-601-98	Magnum	Madreiter Hans	1-2
			145 kg - 205 kg
MZL GS-01-602-98	Blues S	UP Sportartikel Vertrieb Europa GmbH	2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	65 kg - 90 kg
MZL GS-01-603-98	Viper M	Fly Market GmbH & Co KG	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	80 kg - 110 kg
MZL GS-01-604-98	Vector M	Fly Market GmbH & Co KG	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	80 kg - 110 kg
MZL GS-01-605-98	Apco Santana 25	PARADI	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	60 kg -75 kg
MZL GS-01-606-98	Apco Santana 28	PARADI	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	70 kg - 90 kg
MZL GS-01-607-98	Apco Santana 30	PARADI	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	85 kg - 105 kg
MZL GS-01-608-98	Apco Santana 32	PARADI	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	100 kg - 120 kg
MZL GS-01-609-98	Apco Sierra 25	PARADI	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	60 kg - 75 kg
MZL GS-01-610-98	Apco Sierra 28	PARADI	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	70 kg - 90 kg
MZL GS-01-611-98	Apco Sierra 30	PARADI	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	85 kg - 105 kg
MZL GS-01-612-98	Apco Sierra 32	PARADI	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	100 kg - 120 kg
MZL GS-01-613-98	Response L	Edel GmbH Deutschland	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	90 kg - 115 kg
MZL GS-01-614-98	Response S	Edel GmbH Deutschland	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	65 kg - 85 kg
MZL GS-01-615-98	Response M	Edel GmbH Deutschland	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	75 kg - 100 kg
MZL GS-01-616-98	Paratech PBi 3	Aerosport International	1-2 Biplace
		Alle Gleitsegelgurtzeuge	130 kg - 228 kg
MZL GS-01-617-98	Frantic S	freeX Air Sports	2 GH, GX
		Gurtzeuggruppe GH / GX	60 kg - 95 kg
MZL GS-01-618-98	Frantic M	freeX Air Sports	2 GH, GX
		Gurtzeuggruppe GH / GX	80 kg - 110 kg
MZL GS-01-619-98	Frantic L	freeX Air Sports	2 GH, GX
		Gurtzeuggruppe GH / GX	100 kg - 127 kg
MZL GS-01-620-98	Advance Sigma 4/25 S	Skyline Flight Gear	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	65 kg - 80 kg
MZL GS-01-621-98	Session S	airea	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	70 kg - 95 kg
MZL GS-01-622-98	Advance Sigma 4/29 S	Skyline Flight Gear	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	90 kg - 115 kg
MZL GS-01-623-98	Session XS	airea	1-2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	60 kg - 85 kg
MZL GS-01-624-98	Advance Sigma 4/27 S	Skyline Flight Gear	2-3 GH
		Gurtzeuggruppe GH	75 kg - 95 kg
MZL GS-01-625-98	Advance Sigma 4/29	Skyline Flight Gear	2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	90 kg - 115 kg
MZL GS-01-626-98	Advance Sigma 4/27	Skyline Flight Gear	2 GH
		Gurtzeuggruppe GH	75 kg - 95 kg
MZL GS-01-627-98	Nova X-Large	NOVA Vertriebsgesellschaft m.b.H.	1-2 Biplace, GH
		Gurtzeuggruppe GH	130 kg - 175 kg
MZL GS-01-628-98	Astral Twin	Swing Flugsportgeräte GmbH	1-2 Biplace
		Alle Gleitsegelgurtzeuge	150 kg - 230 kg

Gleitsegelgurtzeuge

Nummer	Muster	Zulassungsinhaber	Anhängelast max.
MZL GS-03-195-98	X-Citing Cygnus	High Adventure	120 kg

187/98

Vom ÖAeC bewilligte Herstellungs- oder Instandhaltungsbetriebe

Hersteller	Produkt
PARADI, Adrian Müller	GS
Geerenstraße 10, CH-8604 Volketswil	GS-Gurtzeuge
Tel: 0041/18200810, Fax: 0041/18200810	GS-Rettungsgeräte
M2 Nössing Profunser OEG	HG
Trientlgasse 22, A-6020 Innsbruck	HG/GS-Gurtzeuge
Tel: 0043/512/366030, Fax: 0043/512/366006	HG/GS-Rettungsgeräte

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

Castellucio/Italien: In Castellucio/Mittelitalien verunglückte am 24.09.1998 ein deutscher Drachenflugschüler nach einer Kollision mit einem österreichischen Gleitsegelpilot. Das sofort geworfene Rettungsgerät des Drachenpiloten kam aufgrund der geringen Höhe nicht mehr zum Tragen. Er verstarb noch an der Unfallstelle.

Altes Lager-Berlin/Deutschland: Beim Windenschlepp auf dem Fluggelände »Altes Lager« bei Berlin stürzte ein erfahrener Hängegleiterpilot am 19.09.1998 mit seinem Santana 14 SRC tödlich ab. Nach dem Umklinken in ca. 100 m GND geriet sein Hängegleiter in einen unkontrollierten steilen Sturzflug (Flattersturz), aus dem das Gerät nicht mehr abfing. Das Rettungsgerät wurde nicht aktiviert. Als Ursache wird ein Geräteschaden vermutet. Näheres darüber in den Nachrichten für Gleitsegel- und Hängegleiterführer (NfGH).

Laber-Oberammergau/Deutschland: Ein erfahrener Drachenpilot zog sich am 30.08.1998 bei der Landung in Oberammergau tödliche Verletzungen zu. Nach einem längeren Flug warf der Pilot in geringer Höhe seinen Brems-/Landeschirm. Dabei geriet der Drachen in einen unkontrollierten Flugzustand, welcher vom Piloten nicht mehr korrigiert werden konnte.

Wildschönau/Österreich: Eine deutsche Gleitsegelflugschülerin erlitt bei einem Ausbildungsflug am 22.09.1998 in der Wildschönau tödliche Verletzungen. Die kurz vor der Prüfung zum beschränkten Luftfahrerschein stehende Schülerin startete, obwohl die Beingurte nicht verschlossen waren. Nach einer längeren Flugstrecke rutschte die Pilotin aus ihrem Sitzgurt und verletzte sich nach freiem Fall beim Aufschlag tödlich.

Eggishorn/Schweiz: Ein 44-jähriger deutscher Gleitsegelpilot aus Freiburg verunglückte am 9.08.1998 am Eggishorn/Wallis tödlich. Der Pilot stürzte in eine Felswand und erlitt beim Aufprall tödliche Verletzungen.

Gurtschließen

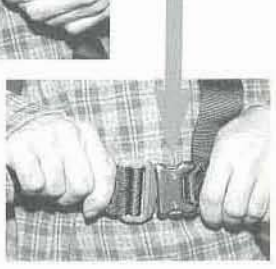
Die in den Fotos dargestellten Automatikschließen können bei falscher Bedienung nach dem Schließvorgang nicht richtig eingerastet sein. Auf keinen Fall dürfen während des Schließens die Entriegelungstasten betätigt werden. Besonders ist darauf zu achten, daß sich beide Entriegelungstasten nach dem Schließen in verriegelter Stellung befinden und ein Verkanten vermieden wird. Eine Zugprobe auch nach hörbarem Klicken ist nach jedem Schließen der Schnallen durchzuführen.

Richtiges Schließen mit nicht betätigten Entriegelungstasten

Richtig geschlossene Schließen

Falsches Schließen mit betätigten Entriegelungstasten

Einseitige Fehlstellung der Entriegelungstaste



Luftsportgutachten Biosphärenreservat Rhön

Als Zentrum des Luftsportes ist die Rhön weltweit bekannt. Die Entwicklung des Segelfluges nahm dort 1912 ihren Anfang. Auch für Drachen- und Gleitschirmflieger sind die Hänge rund um die Wasserkuppe Inbegriff für das motorlose Fliegen. Viele Piloten haben dort ihre ersten Flüge am Übungshang oder über Land durchgeführt.

Neben dem Luftsport ist die Rhön auch bekannt für die besondere landschaftliche Vielfalt mit wertvollen Biotopstrukturen. Beispielsweise bietet die Rhön den Lebensraum für das im außeralpinen Raum sehr seltene Birkhuhn. 1991 wurde der aus Naturschutzsicht hochwertige Landschaftsraum durch die UNESCO zum Biosphärenreservat Rhön erklärt.

Die Forderungen des Naturschutzes auf der einen und der bestehende Flugbetrieb auf der anderen Seite führten zeitlich aber zu Konflikten. Um eine Grundlage zur einvernehmlichen Lösung zu schaffen, wurde durch den Deutschen Aero Club in Zusammenarbeit mit dem DHV, dem Deutschen Modellflieger-Verband und den Ländern Bayern, Hessen und Thüringen ein Gutachten in Auftrag gegeben. Ziel war in erster Linie die Bewertung der Start- und Landeplätze aus flugsportlicher und ökologischer Sicht, sowie die Abstimmung der Ergebnisse mit den Luftsportverbänden und den Naturschutzbehörden.

Im allgemeinen Ergebnisteil wurden die Hängegleiter und Gleitsegel folgendermaßen bewertet: »Hängegleiterpiloten benötigen nur kleine Startflächen und überfliegen eher langsam und gemächlich einen abgegrenzten Bereich. Durch Flugbewegung und Geschwindigkeit sind die Flüge relativ berechenbar für die Tierwelt, die Voraussetzungen für eine Gewöhnung individuenstarker Populationen bei regelmäßigem Flugbetrieb sind relativ günstig. Die Winkelgeschwindigkeit ist auf die relativ langsamen Hängegleiter und Gleitsegel nur sehr bedingt anzuwenden, die Greifvogelsilhouette trifft ohnehin nicht zu.«

Im speziellen Teil wurden die einzelnen Fluggelände bewertet. Nach langwierigen Verhandlungen mit den Behörden und der Reservatsverwaltung kam es zur Einigung. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die wichtigsten Gelände, wie beispielsweise der »Pferdskopf«, die »Abtsrodaer Kuppe«, die »Geba« und der »Arnsberg« konnten erhalten werden. Insgesamt 8 Standorte wurden auch in der Thüringer Rhön, in einem Fall mit Verschiebung der Naturschutzgebietsgrenzen, etabliert. Auf den »Weinberg« mußte man zugunsten des Naturschutzes verzichten. Jedoch konnte eine attraktive Ersatzlösung gefunden werden. Präsentiert wurde das Gutachten im September auf der Wasserkuppe. Ca. 200 Vertreter der Verbände, Behörden, Presse und Piloten waren aus diesem Anlaß zusammengekommen. Charlie Jöst, Vorsitzender des DHV, erläuterte die Ergebnisse aus Sicht des DHV.

DHV-Vorsitzender Charlie Jöst bei der Vorstellung des Luftsportgutachtens

Der Drachen- und Gleitschirmflugbetrieb konnte langfristig unter Einbindung des Naturschutzes gesichert werden. Wer in der Rhön fliegen möchte, sollte sich vor dem Start entsprechend über die Regelungen informieren. Hierzu stehen die Flugschulen und Vereine rund um die Wasserkuppe gerne zur Verfügung.

Björn Klaassen
Referat Flugbetrieb

SCENE G
SEPP GSCHWENDTNER

Keine Angst, ich jammere nicht wieder übers Wetter. Allerdings ist kaum zu bestreiten, daß sich die Fliegerszene heuer recht platonisch abspielt, sei es am Stammtisch, an Clubabenden oder auch im Internet. Ich finde es jedenfalls prima, die Diskussionen im Forum zu verfolgen, geben sie doch auch einen Teil der »Szene G« wieder. Also stürzen wir uns ins Forum auf der DHV-Homepage.

»Die Helden von Fiesch«

»Wie war's, Ihr Helden von Fiesch?« lautete eine Frage am Ende der Urlaubssaison. Das kann ich beantworten. Anfang August so, daß wenn es immer so wäre, ich das Fliegen aufgeben würde. 8 Meter Steigen und Sinken auf 20 Meter verteilt, jeden Nachmittag Bise und kaum ein Tag ohne Rettungsheli. Dafür dann zur Monatsmitte Traumtage, diese Bergwelt aus der Sicht von 4.500 m Höhe, diese starke, relativ ruhige Thermik, wenig Höhenwind und abends viele glückliche Fliegeraugen machen dieses Fluggebiet wohl einzigartig. Wer waren aber nun die »Helden von Fiesch«? Fangen wir mal mit denen an, die es sicher nicht waren. Wer an Tagen mit Wetterberichten, wie »stürmische Winde in den Bergen«, bei Anschlägen wie »starke Turbulenzen« am Wetterinfo von Roland Goods Flugschule trotzdem meint, rudelweise zum Startplatz fahren zu müssen, ist sicher keiner. Leider sind die Drachenkollegen auch kaum schlauer. Da haben sich sogar ein paar eingebildet zu starten, gratuliere zum 3-Minuten-Flug! Auch die waren es nicht, die bis spätabends warteten um dann bei etwas ruhigeren Startbedingungen halt im Tal bei Bise rückwärtsflogen. Ich spreche den Titel »Held von Fiesch« dem oder derjenigen zu, die/der eisern das Fliegerklo am Landeplatz saubermacht! Mich wundert es immer wieder, wie Piloten die anscheinend zu zittrig sind, um die Schüssel zu treffen oder zu ungelenk, um die Spülung zu ziehen, ihre Steuergriffe oder die Basis ihres Fluggerätes bedienen können!

»Toppiloten-Topidioten?«

Auch dieses Thema war ein wahres Highlight in der Internet-Diskussion. Führte ein Fliegerkollege doch vehement Klage über die schlechte Vorbildwirkung von »Toppiloten«. Ich glaube allerdings, daß er da was verwechselt hat. Für mich ist ein Toppilot nicht der, der dann noch fliegt, wenn alle anderen nicht mehr fliegen, sondern der, der beurteilen kann, wann für ihn, abhängig von seinem Können und Fluggerät, fliegbare Verhältnisse herrschen. Ein Toppilot ist für mich also eher jemand, der auch mal mit der Seilbahn wieder runterfährt, weil er die Verhältnisse für sich zu kritisch oder auch ganz einfach zu stressig findet, auch wenn hundert andere in der Luft sind.

Auch das Kriterium »fliegt in Fiesch oder geht auf Strecke« ist nach meiner Ansicht Nonsens. Dazu habe ich schon zu viele Flieger kennengelernt, die noch keinen einzigen Streckenkilometer hinter sich und trotzdem eine Schirmbeherrschung haben, von der ich nur träumen kann, die mit Begeisterung am Hügel soaren, eine Menge - kontrolliert - mit ihren Flügeln anstellen können und trotzdem nicht runterfallen. Eigentlich ist es ja, zumindest für mich, ganz einfach wer ein Toppilot ist. Jeder, der nur dann fliegt, wenn er sich sicher ist, einwandfrei in die Luft zu kommen und - sei es nach einer halben oder nach 9 Stunden - auch wieder sicher und glücklich landet!

Völlig daneben fand ich auch die Kritik am Wettbewerbssport. Unabhängig davon, daß die Unfallzahlen gegenüber der Freizeitfliegerei eher gering sind, ist es völlig abwegig, Wettkampfsport als Vorbild für sich selbst herzuziehen. Um mal ein Beispiel aus einer anderen Sportart zu nehmen: Wenn da in der Formel 1 während eines Rennens ein Dutzend Autos verschrottet werden, ein Michael Schumacher mit 300 im Regen rumdonnert und einer will es mit seinem VW Golf auf der Landstraße nachmachen und fährt in die Leitplanken, den halte ich nicht für irregeleitet, sondern ganz einfach für dämlich.

»Gewichtssteuerung«

Das Thema »Gewichtssteuerung - wie funktioniert das?« hat mich zugegeben etwas verwirrt. Die Frage fand, das ist Rekord, 37 ernsthafte Antworten. Mein »Weltbild«, eingangs habe ich es bereits erwähnt, wurde erschüttert. War es für mich doch völlig logisch, daß wenn ich mich z.B. nach rechts lege, der Schirm auch nach rechts fliegt, mein Radl macht es ja auch genauso. Wenn der Flügel beim Rechtslegen nach links gedreht hätte, wäre mir dieses Problem auch aufgefallen - aber so! Auf jeden Fall mußte ich erkennen, daß ich meinen Sport wohl zu unbedarft ausübe und das möchte ich natürlich nicht!

Hoffentlich treffen wir uns bald mal alle wieder vor einem herrlichen Bergpanorama und nicht vorm Monitor, bewegt unsere Hand die Steuerleinen statt der Maus und sponsern wir endlich mal wieder die Seilbahnen statt die Telekom.

gebrauchtmarkt

ANZEIGENSCHLUSS GEBRAUCHTMARKT
15.1.99 – Info Nr. 99
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. 88, pink/weiß, Räder, 2 Trapezrohre, VB DM 390,-, Tel. 05733/3242

Joker, Bj. 88, Check 6/00, Ersatzbügel, Charly-Pinguin, Reserve, kompl. DM 1.500,- Tel. 02252/2823

Joker, Bj. 4/90, weiß/rot/pink, VB DM 1.500,-, Tel. 07682/921503 o. 0761/204-1070

1-2

Calypso 165, Bj. 93, Check neu, Ersatztrapezrohre, VB DM 2.300,-, Tel. 07835/1424

Mars 170, Bj. 87, Check neu, VB DM 900,-, Tel. 089/229886

Perfex, Bj. 5/97, Speedbar, Räder, VB DM 3.500,-, Tel. 08362/39000 Tegelberg

Perfex, Bj. 95, weiß/neon/grün, VB DM 3.300,-, Tel. 040/6770209

Perfex, Bj. 94, Speedbar, Ersatzbar, 2 Ersatztrapezrohre, Luftträder, VB DM 2.600,-, Gurtzeug Airwave Race 2, Bj. 91, DM 400,-, Airwave-Rettung, Bj. 91, DM 300,-, kompl. DM 3.200,-, o. Tausch gg. 1-2er GS, Tel. 06134/24788 o. 069/33007-220

Perfex, Bj. 96, Speed Bas, Radstopper, Räder, VB DM 3.100,-, Tel. 05722/85952 = Fax

Spectrum 165, Bj. 93, Check 5/97, lila/pink/weiß, VB DM 2.400,-, Tel.. 04121/88778

Spectrum 165, Bj. 93, Räder, Ersatztrapezrohr, o. Check, VB DM 2.200,-, Zubeh. VS, Tel. 02043/46247

Spectrum 165, Bj. 4/95, neongelb/schwarz, 2 Ersatzrohre, Klappbasis, Hall Steckräder, XC Packsack, DM 4.000,-, Tel. 06192/21719

Sphinx D, Bj. 91, 82-112kg, rot/blau/weiß, FP DM 990,-, Tel. 07253/50517

Sting 154 ohne VG, Bj. 5/97, magenta/schwarz, XC-Segel, Räder, Speedbar, Aerosafe-Steuerbügel, VB DM 4.200,-, Tel. 07231/565642 ab 18.00 h

Supersport 143, Bj. 9/93, VB DM 3.200,-, Tel. 07382/93181

Supersport 143, Bj. 92, DM 2.500,-, Tel. 089/7239603

Supersport 153, Check neu, schöne Farben, DM 2.900,-, Tel. 08821/82481

Supersport 163, GS 5/95, 2 Steuerbügel, Räder, Klappbasis, DM 3.999,-, Tel. 06423/51918 ab 19.00 h

Uno, Check 99, DM 800,-, Tel. 07631/798428

Uno, Bj. 91, Integralgurt Sting, Charly Rettung, Alto Vario PIII, Uvex Integralhelm, Ersatzsteuerbügel, kompl. VB DM 2.500,-, Tel. 09776/9310

Uno piccolo, Speedbar, Räder, Kniehänger, VB DM 800,-, Tel. 09561/32167

Vektor, Bj. 1/96, weiß/lila/gelb, Gurtzeug, Rettung, Vario, VB DM 4.600,-, Tel. 06239/99181

Vektor, Bj. 93, weiß/lila/gelb, m. Check, DM 2.700,-, Tel. 0221/761680

2

Feder, Rettungsgerät, Vario, Schutzanzug, Gurtzeug, VB, Tel. 036743/30136

Funfex, Bj. 92, Check 10/97, Packsack lang + kurz, Charly Integralgurt, R.-Schirm, Kombiinstr., Kevlar-Integralhelm, Räder, Ersatzseitenrohr, VB DM 2.300,-, Tel. 02407/919661

Funfex, Bj. 91, rot, 5 J.-Check neu, Basistrapezseitenrohr, FP DM 2.500,-, Tel. 0172/9261386

Funfex, Bj. 96, VB DM 3.300,-, Tel. 08024/92773

Funfex, Bj. 9/91, Sonderfarben, Räder, Ersatzseitenrohre, Gurtzeug Charly Integralgurt, Charly Rettung, Bräuniger Vario, kompl. DM 2.200,-, Tel. 0821/431775 o. 01011-0034-910574433 ruft zurück

Funfex, Neonfarbe, Gurt, Vario, DM 4.500,-, Tel. 0171/3429624

GT Top, Check 1/99, Karpfengurt System Keller, Charly Rettung, 118kg, Speedbar, 2 Räder, Bräuniger Alto II, Fahrtmesser, DM 2.600,-, Tel. 07333/3335, Fax: 4762

8GTR 210 D, Check 6/00, VB DM 3.100,-, Tel. 0172/8520496

Impuls, Bj. 94, gelb/rot, VB DM 2.200,-, Tel. 07121/504210

Impuls, Bj. 91, o. Check, Ersatzteile (300,-), DM 900,-, Tel. 07232/799417 (d), 07243/69468 (p)

Impuls, Bj. 89, Check, Schleppklinke, Räder, Rettung Metamorfosi, 2 J. alt, VB, auch einzeln, Tel. 08171/90157

Impuls, Bj. 93, violett/magenta/pink, VB DM 1.500,-, Tel. 08276/1625

Impuls, Bj. 94, gelb/rot, 5-J.-Check neu, VB DM 2.200,-, Tel. 07121/504210

Impuls, Bj. 89, Zubehör, Gurtzeug PSR Speedy, Rettung, VB DM 1.100,-, Tel. 07181/43754

Impuls 14, Bj. 90, pink/blau, Räder, Speedbar, Check fällig, VB DM 1.500,-, Tel. 089/8414752

Impuls 14, Räder, Intergralgurt Sting Shifter, 165cm, Rettung neu, auch einzeln, Tel. 089/6255750

Impuls 14, Bj. 9/89, weiß/regenbogen, Räder, Ersatzsteuerbügel, -speedbar, Skyline-Gurt, R.-Gerät Charly, VB DM 1.900,-, Tel. 08803/61363

Impuls 14, Bj. 89, Check 12/98, pink/weiß, 1 Ersatzsteuerbügel, Räder, VB DM 700,-, Tel. 07141/690661

Impuls 14, pink/grün, Check 10/95, VB DM 1.100,-, Tel. 0511/344015

Impuls IC, Bj. 90, Check 12/98, Ersatzbügel, DM 800,-, Tel. 02252/2823

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 91, hellgrün/weiß, Check neu, Ersatzsteuerbügel, Speedbar, DM 1.400,-, Tel. 0421/6588072

Jet Atlas 14/16/18, blau/pink, Check 5/00, VB DM 1.000,-, Tel. 02770/911997

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 87, rot/weiß, o. Check, Räder, Ersatzseitenrohr, DM 250,-, Tel. 02133/44488

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 87, weiß/rot, o. Check, Ballonräder, DM 250,-, Tel. 02133/44488

Jet Atlas 14/16/18, Bj. 85, Kniehänger, 1 Trapezrohr, gr. Räder, VB DM 400,-, Tel. 02671/7796

K 2 144, Bj. 91, Check neu, Charly Pinguin, Preis VB, Tel. 07382/5349

Milan, 3 J., VB DM 2.400,-, Tel. 07022/62226

Moyes XS 15 B, Bj. 90, 2 Trapezrohre, Gurte Apco, Rettung Sigma, Vario Dörbek Instruments, Windmesser, Helm, VB, Tel. 07763/91363 (p), 0041-56-2052452 (d)

Moyes XT 145, Bj. 93, Check neu, Ersatzsteuerbügel, DM 2.000,-, Tel. 037327/9683

Quattro, Bj. 88, Ersatzsteuerbügel, DM 250,-, Tel. 06406/72365 Harald

Uno 17,5 Jumbo, Bj. 91, türkis/pink/weiß, Ersatzsteuerbügel, DM 1.500,-, Tel. 05182/8184

2-3

Bullet Cut, Bj. 1/95, DM 2.200,-, Tel. 089/1493634

Cross Country 155, Bj. 96, DM 3.900,- Tel. 08323/987924

K 3, Bj. 96, Winglets, Räder, Ersatzsteuerbügel, leuchtgrün/weiß, VB DM 3.000,-, Tel. 0991/5799

K 3, Bj. 92, o. Check, VB DM 1.000,-, Tel. 02268/906964

Klassic 13, Bj. 3/95, rot/gelb/weiß, DM 2.500,-, Tel. 0751/3524878 o. 0172/8116712

Klassic 14, Bj. 95, gelb/weiß/orange, mit Schriftzug, Winglets, VB DM 2.900,-, Tel. 08042/918485

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

Merlin 148, Bj. 7/95, VB DM 4.100,-, Tel. 07232/799417 (t), 07243/69468 (a)

Merlin 148, Bj. 7/97, rot/violett, VB DM 4.700,-, Tel. 05221/32681

Merlin 148, Bj. 9/97, weiß/mint/grau, DM 5.500,-, Tel. 089/2713987

Merlin 158, Bj. 7/97, weiß/magenta/flieder, VB DM 5.400,-, Tel. 0041/1-8561518 o. 06244/231

Pamir, Bj. 91, blau/weiß, Check 2/99, Kellergurt, Rerttung, kompl. DM 1.500,-, Tel. 0521/103366

RCS, Bj. 5/98, ATC Heckflasse, Speedbar Carbon, VB, Tel. 08121/71439

Sensor 610 E 144, Bj. 93, pink/weiß, als Ersatzteillager, Segel verwendbar, Tel. 08331/495959

Speed TL, Bj. 5/97, DM 7.000,-, Tel. 07162/45704

Speed TL, 1,6 J., rot/gelb/weiß, VB DM 7.500,-, Tel. 07822/2877 = Fax

Sport 150, Bj. 90/91, org. Trapezrohre, 2 Trapezrohre, o. Check, zu verschenken, Tel. 089/8201532 bei Ulrike Schlandt

Sunrise 13, Bj. 12/96, weiß/rot, 2 Seitenrohre, Räder, VB DM 5.400,-, Tel. 07121/504210

Sunrise 13, Bj. 2/96, DM 5000,-, Tel. 05734/5503

Sunrise 13, Bj. 4/96, magenta/weiß, DM 4.200,-, Tel. 06257/7895

Sunrise 13, Bj. 12/96, weiß/rot, 2 Seitenrohre, Räder, VB DM 4.900,-, Tel. 07121/504210

Twister, Bj. 1/98, SPS, DM 6.800,-, Tel. 06131/45745

Twister, Bj. 98, weiß/Sonderdesign, VB DM 1.000,-, Tel. 069/38997690 = Fax

Twister, Bj. 3/97, SPS, orange/weiß, DM 4.200,-, Tel. 06131/47545

UP Speed, Bj. 1/97, VB DM 5.000,-, Tel. 089/7239603

3

AT 145, Bj. 94, weiß/neongrün, 2 Ersatzsteuerbügel, Räder, Charly Fallschirm, Wasmer Vario Combi Air plus, Kellergurt, kompl. o. einzeln, DM 3.300,-, Tel. 07753/5041

Blade 132, Bj. 4/95, VB DM 2.700,-, Tel. 08121/71439

Bullet SP 12, Bj. 91, Check neu, VB DM 2.900,-, Tel. 08342/4562

Desire 151, weiß/lila, VB DM 2.500,-, Tel. 08042/2601

Desire 151, Bj. 3/96, VB DM 3.500,-, Tel. 05281/18878

Desire 151, Bj. 94, inkl. 2 Steuerbügelseitenrohre, VB DM 3.200,-, Tel. 069/499325 o. 0172/6765733

Duck div. Größen, Bj. 83, Zubehör, VB DM 100,-, Tel. 07181/43754

Focus 18, Check 3/98, Vorführung Flugplatz Kell, Tel. 06589/2196

Foil 152 Combat, Bj. 91, DM 1.500,-, Tel. 04621/37326

Foil 160 B Racer, Bj. 5/90, VB DM 400,-, Tel. 07264/4036

Glidezilla 150 (14 qm), DM 1.200,-, Tel. 089/7854384

Hermes 15, Bj. 85, letzter Check 91, Keller Integral, zu verschenken, Tel. 08502/922167

Laminar 14, 2 J. alt, DM 4.500,-, Tel. 0209/591778 abends o. 0172/2834076

Laminar 14 / ST, Bj. 5/98, schwarz/gelb, VB DM 8.300,-, Tel. 0043/6549-7166 o. 0043/66424-21484

Laminar 14 / ST, Bj. 4/97, weiß/blau, DM 7.500,-, Tel. 06083/28225

Laminar 14 ST Mylar, Bj. 5/98, schwarz/weiß, VB DM 8.700,-, Tel. 08702/1436

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.

Laminar 14 ST Mylar, Bj. 4/98, VB, Tel. 07551/4674 o. 0172/7107301

Laser 14, Bj. 92, pink/gelb, Check neu, VB DM 1.200,-, Tel. 02327/72600

Magic IV166 Fullrace B, billig, Tel. 0172/8520496

Magic IV166 Fullrace B, Bj. 88, VG, blau/spektral, VB DM 700,-, Tel. 06126/2882

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

Milan Racer, Bj. 94, VB, Tel. 02597/6084

Moyes XS 155 Race Australia, Bj. 92, gelb/ hellgrau, DM 900,-, Tel. 07946/95271

RamAir 154, 3 J. alt, VB DM 2.500,-, Tel. 0172/8520496

RamAir 154, Bj. 5/95, aramid/lila/magenta, 2 Packsäcke, 1 Steuerbügel, DM 3.300,-, Tel. 02173/71858

RamAir 154, Bj. 7/94, VB DM 2.200,-, Tel. 07382/93181

Reflex, Bj. 3/97, Wölbkappensystem, weiß/blau/rot, VB DM 4.500,-, Tel. 07173/6714

Reflex, Bj. 8/92, Räder, Ersatzbügel, DM 1.800,-, Tel. 0711/6771008

Reflex, Bj. 91, Charly Pinguin, Charly Rettung, 2 Räder, Vario Wasmer Combi Air, Fahrtmesser, auf Wunsch Check, DM 1.900,-, Tel. 07333/7636

Reflex, Bj. 93, Räder, VB DM 2.599,-, Tel. 0821/2629851

Saphir 17, 3 J., o. Check, gg. Abholung, Tel. 07022/62226

Sensor 510 B-E, Bj. 92, rot/mint, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2.222,-, Tel. 06201/22650

Super Xtralite SX5, Bj. 10/96, VB DM 5.900,-, Tel. 09721/32582 o. 0171/6564830

Topless 12,8, violett/pink, 2 Trapezseiten, Speedbar, DM 8.500,-, Tel. 08034/2205, Fax: 3384

Topless 12,8, Bj. 1/98, violett/pink, 2 Trapezrohre, Speedbar, DM 7.800,-, Tel. 0171/3860739

Topless 13,5, Bj. 7/98, Mylar Matrix Segel rot/weiß, integr. Carbonlatten, DM 9.000,-, Tel. 07233/3961

Topless 13,5, Bj. 4/97, neongelb/grün, Check neu, Regenhülle, Steuerbügel, VB DM 6.300,-, Tel. 07231/17989 abends

Xtralite 137, Bj. 94, VB DM 3.500,-, Tel. 07073/916550

Xtralite 137, Bj. 95, DM 2.500,-, Tel. 08631/162223

Xtralite 147, Bj. 96, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 3.900,-, Tel. 07520/2781

Xtralite 147, Bj. 5/94, pink/violett/weiß, Ersatzseitenrohr, VB DM 3.500,-, Tel. 08331/496146

Xtralite 147, Bj. 1/95, pink/blau, VB DM 3.900,-, Tel. 09441/9655

Xtralite 147, Bj. 8/95, lila/pink, DM 5.000,-, Tel. 08035/6813 o. 0171/5769744

Xtralite 147, Bj. 95, lila/weiß, 2 Steuerbügel, VB DM 3.100,-, Tel. 07261/3246

Xtralite 147, Bj. 96, DM 3.900,-, Tel. 09424/8554

Zephir CX, Bj. 90, Regenbogenfarben, Check neu, DM 1.300,-, Tel. 08329/5827

Zephir CX, Bj. 90, pink/violett, Intergralgurt Skyline Contest ZP, R-Schirm, Helm, Vario Afro Cumulus 8000, Windmesser, VB Tel. 07159/17000

Zephir CX, Bj. 90, Check 2/00, orange, Ersatzteile, VB, Tel. 06151/895331

Zephir CX, Bj. 90, Charly Pinguin, R.-Schirm, Helm Kevlar, Vario Afro Cumulus, Hagenklinke, Speedmesser, Räder, Toli-Träger, VB, Tel. 05191/977962 ab 18.00 h

Zephir CX, Keller Karpfengurt, Rettung Sigma P111, Vario Afro Cirrus, Bj. 88, kompl. DM 2.200,-, Tel. 08021/7745

Zephir CX, Minimum, VZ, Vor- bzw. Probeflug nach Vereinbarung, DM 2.500,-, Tel. 036874/70725

3E

Exxtacy,
VB, Tel. 07946/95271

Gleitsegel

1

Black Magic 24, Bj. 91, Check 10/99, DM 600,-, Tel. 089/43660554

Black Magic 27, Bj. 91, Check 98, Gurt, Rettungsgerät, Vario-Diabolo analog/digital, VB DM 850,-, Tel. 07151/22628 auch einzeln

Black Magic 27, Gurtzeug, Rettungsschirm, Helm, Packsack, Vario, FP DM 1.000,-, Tel. 02166/37771

Funiac M, Bj. 96, rot/gelb, Check neu, VB DM 2.250,-, Tel. 08377/974355

Funiac M, Bj. 96, blau/gelb, DM 2.500,-, Tel. 08093/2546 o. 0172/7061004

Funiac M, Bj. 4/97, Gurtzeug, DM 2.900,-, Tel. 09602/7427

Funiac M, Bj. 8/96, rot/gelb, DM 2.200,-, Tel. 06021/97959

Funiac M, Bj. 11/95, 70-90kg, DM 2.000,-, Tel. 08329/3202

Magic Cloud 27, Bj. 92, grün/pink, Rettung Charly 96, Gurtzeug Recarlight, DM 650,-, Tel. 07561/6686

Nova Philou 23, Bj. 7/95, türkis/lila, Check 2/98, DM 2.000,-, Tel. 09165/1240

Nova Philou 23, Bj. 95, lila, Check neu, Bräuniger Vario Basis SP, Helm m. Kinnschutz, Gurtzeug UP Sport, Rettung Charly SC 84, kompl. DM 2.000,-, auch einzeln, Tel. 08323/987703 o. 0171/4187527

Nova Philou 23, Bj. 5/95, weiß/pink, Rettung Charly Revolution II, Helm, Packsack, evtl. Vario Bräuniger P II, VB DM 3.000,-, Tel. 08365/8252 auch einzeln

Nova Philou 23, Bj. 95, Check 12/99, 60-85kg, DM 1.980,-, Tel. 09721/88515

Nächstes Info Nr. 99 März 1999 Anzeigenschluß 16. Januar 1999

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

1GH

Nova Philou 26, Bj. 7/95, pink/violett, Rettung Revolution 2, Frontcontainer, Gurtzeug Charly Primus, Rückenprotektor, Helm Charly Angel, kompl. VB DM 3.200,-, Tel. 089/6792152

Nova Philou 26, Bj. 95, Huskygurt, Protektor, Sigma-Rettung, DM 3.500,-, Tel. 030/7443431

Nova Philou 26, Bj. 7/95, Gurtzeug, Rettung, DM 3.500,-, Tel. 07708/502

1-2

Advance Bi-Beta, Bj. 8/97, rot/weiß, VB DM 5.300,-, Tel. 07121/890914

Advance Epsilon 2/25, Bj. 97, Fallschirm, Gurtzeug, Helm, kompl. DM 3.900,- Tel. 07627/8841 o. 3622

Advance Epsilon 2/25, Bj. 2/98, milka (orange/lila), 65-80kg, DM 3.200,-, Tel. 08144/94414

Advance Epsilon 2/31, Bj. 3/97, lila/gelb, 95-110kg, Packsack, Sitzgurt, Rettung, Wasmer-Vario, VB DM 4.950,-, Tel. 06184/4921 ab 19.00 h

Atlas L, Bj. 1/98, gelb, DM 2.600,-, Tel. 07424/601251

Atlas L, Bj. 2/98, gelb, 70-110kg, VB DM 2.990,-, Tel. 08041/1759

Atlas L, Bj. 1/98, 70-110kg, VB DM 2.650,-, Tel. 089/7854387

Atlas L, Bj. 98, DM 3.500,-, Tel. 02156/912740

Atlas L, Bj. 12/97, blau, VB DM 2.950,-, Tel. 02622/4568

Atlas L, Bj. 4/98, pink, VB DM 3.300,-, Tel. 07803/40312

Atlas L, Bj. 3/98, Gurtzeug Sup Air Ranndoneuse, Bj. 98, Airbag, Rettung Vonblon Champion, Bj. 97, Vario Bräuniger P3, Helm, Schleppklinke, DM 4.600,-, Tel. 08751/4547

Atlas M, Bj. 10/97, 60-80kg, blau/pink, Gurt Airea, Rettung RS2, VB DM 3.888,-, Tel. 0201/467708

Atlas M, Bj. 98, VB DM 2.900,-, Tel. 0041/79/4155159, Fax: 0041/71/9237039 abends

Atlas M, 75-90kg, Gurtzeug Sup Air Navy, Airbag, Beschleuniger, Rettung Comet RS 30, Helm, Charly Insider, Packsack, Bj. 6798, DM 5.000,-, Tel. 06229/960059 o. 06221/919125

Atlas M, Bj. 7/98, DM 2.700,-, Tel. 0821/409603

Atlas M, Bj. 7/97, rot/blau, DM 2.900,- Tel. 08223/6330

Bigfoot, Bj. 10/97, 140-250kg, DM 4.500,-, Tel. 0171/7973884

Corvette 21, Bj. 8/91, Check bis 10/98, VB DM 200,-, Tel. 08459/8412

Corvette 23, Bj. 91, Check 4/00, 65-95kg, grün/orange/violett, DM 650,-, Tel. 06831/88496

Dimension 27 Modell 91, Bj. 93, Check 4/99, Packsack, Gurtzeug Sigma, Protektor, Sigma-Rettung Minitex 110, Bj. 93, kompl. VB DM 1.500,-, Tel. 0521/887955

Dimension 27 Modell 91, Bj. 93, Check 4/99, Packsack, Gurtzeug Sigma, Protektor, Sigma-Rettung Minitex 100, Bj. 93, DM 1.850,-, Komplettpreis, Tel. 0521/103114

Dimension 27 Modell 91, Bj. 92, pink, Check 6/99, Packsack, Flight Design Rettung, Gurtzeug, Wasmer-Vario, alle Checks, VB DM 2.000,-, Tel. 06201/44920

Discus 1000/80, Bj. 94, Gurtzeug, Rettung, VB DM 2.800,-, Tel. 08102/6229

Discus 1000/80, Bj. 11/95, Gurtzeug Sup Air Race, integr. Rettung Turnpoint Esprit light, Bj. 8/95, Helm, Packsack, VB DM 2.900,-, auch einzeln, Tel. 089/7439383 ab 19.00 h

Discus 1000/80, Bj. 11/95, Rettung Amigo P1, Gurtzeug Sup Air, Protektor, Tel. 0941/51310

Dream 90/24, Bj. 91, Gurtzeug, Rettungsgerät, Bräuniger Vario, kompl. VB DM 4.000,-, Tel. 07361/35659

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

Fat Willie, Bj. 7/97, Spreitzaufhängung, DM 3.200,-, Tel. 08102/5067 o. 0171/3334697

Fat Willie, Bj. 3/98, DM 3.750,-, Tel. 06244/905935

Fat Willie, Bj. 3/98, lila, 140-250kg, VB DM 4.800,-, Tel. 06831/61335

Fat Willie, Tandem, Bj. 97, VB DM 3.950,-, Tel. 07522/5602 o. 0171/5346465

Graffity Sport XL, Bj. 6/96, Check 6/98, pink, Rucksack, Gurtzeug Perfect Klick, Protektor, Rettung Oscar 16, kompl. VB DM 3.500,-, Tel. 030/7032434 (auch AB)

Grafity Large, Bj. 97, türkis, DM 2.800,- Tel.. 07150/352550 abends

Grafity Large, Bj. 7/93, lila, Gurtzeug Edel Hero, VB DM 1.250,-, Tel. 05404/71144

Grafity Large, Bj. 95, lila, Check neu, Gurtzeug Tigra, Rettung Columbus 16, VB DM 2.800,-, Tel. 06202/23222

Grafity Large, Bj. 4/94, magenta, Check 5/00, VB DM 1.500,-, Tel. 09135/726104

Grafity Medium, Bj. 7/95, pink, RG, Gurtzeug, div. Zubehör, Checks neu, VB DM 2.800,-, Tel. 07251/69114

N-Joy L, Bj. 5/96, pink/weiß, Check, DM 1.300,-, Tel. 07424/4540

Nova Philou 29, Bj. 95, Minitex UP-Sport-Gurt, Protektor, einf. Vario, VB DM 3.500,-, Tel. 030/6927172

Nova X-Act-23, violett, günstig, Tel. 07333/947330

Nova X-Act-25, weiß, DM 3.700,-, Tel. 08821/76026 o. 933830

P 22/31, Bj. 94, Check 2/00, Gurtzeug Husky, Protector, Rettung SC 96, Vario Flytec 3010, VB DM 3.400,-, kompl. o. einzeln, Tel. 02522/62511

P 22/31, Bj. 11/93, Modular Gurtzeug, Sitzbrettverl., Beschl., Reserve STV-Comet RS 34, Schleppklinke, Vario Afro Micropanel, Römer Integralhelm, Overall, Check auf Wunsch neu, kompl. VB DM 3.000,-, Tel. 06033/920511

P 22/31, Bj. 94, o. Check, pink/lila, Gurtzeug, DM 2.200,-, Tel. 07675/465 o. 0171/3569389

P 22/31, Bj. 93, Gurtzeug, Rettung Firebird, Bj. 94, RS2, VB DM 2.000,-, Tel. 06184/53578 o. 06181/295971

P 22/31, Bj. 94, gelb/rot, Check neu, DM 980,-, Tel. 089/74579843 = Fax

Session M, Bj. 7/98, rot, VB DM 3.650,- Tel. 089/7854387

Session M, Bj. 8/98, DM 3.650,-, Tel. 089/1665899

UP Pickup 47, Bj. 94, petrol/wieß, 150-190kg, Packsack, VB DM 3.500,-, Tel. 0172/7689848

UP Pickup 47, Bj. 94, blau, neue Waage, Rettung, Check auf Wunsch neu, DM 3.500,- Tel. 06331/75116 ab 18.00 h

UP Pickup 47, Bj. 7/94, Trimmertragegurte, gelb/rot, VB DM 1.750,-, Tel. 08662/419622

Vision Classic M, Bj. 97, 85-110kg, lila/weiß, Rettung, Gurt, kompl. VB DM 3.500,-, auch einzeln, Tel. 0177/ 3452748

1-2G

Boogie M, Bj. 8/95, magenta, Check 8/97, Beschleuniger, DM 2.000,-, Tel. 05130/40645

Boogie M, Bj. 4/96, magenta, DM 1.800,-, Tel. 04102/45131

1-2GH

Harmony 30, Bj. 8/97, gelb, VB DM 3.000,-, Tel. 08022/967562

P23 27, Bj. 5/98, gelb, VB DM 3.000,-, Tel. 02821/47277

Pro Design Relax 38, Bj. 1/98, rot/gelb, Tel.. 0941/999990 o. 0171/5459995

Sinus M, Bj. 1/98, blau, VB DM 3.600,-, Tel. 08131/84779 o. 0171/7865620

Sinus M, Bj. 2/98, 80-105kg, VB DM 3.400,-, Tel. 08131/84779 o. 0171/7865620

S2 26-VT, Bj. 7/98, orange, DM 4.200,- Tel. 07071/368827

Sinus XL, Bj. 4/98, rot, Fußbeschleuniger, Rucksack, Kompress.-beutel, -band, DM 3.950,-, Tel. 02173/71858

Vector M, Bj. 8/98, türkis/blau, VB DM 3.750,-, Tel. 089/7854387

1-2GX

P 21/27, Bj. 92, gelb/lila, Gurtzeug, Rettung Turnpoint, Packsack, Integralhelm, kompl. inkl. Check, DM 1.500,-, Tel. 08321/4036 o. 9438 abends

P 21/29, Bj. 93, Gurtzeug, Rettungssystem Sigma fast open, DM 1.800,-, Tel.: 0551/795347

P 21/29, Bj. 93, 90-130kg, Check 2/00, DM 1.250,-, Tel. 06236/53248

P 22/28, Bj. 95, Komplett-Ausrüstung, Check neu, Gurtzeug, Protektor, gg. Gebot, Tel. 07135/16062

2

A 5-26 Sport, Packsack, Gurtzeug Flight Gear, Rettung Second Chance, SOS Pack, Helm, kompl. DM 2.800,-, Tel. 06106/646112

A4 28, Bj. 10/93, Check, VB DM 800,-, Tel. 07361/79475

A4-25, Bj. 5/95, Check, VB DM 1.000,-, Tel. 07361/79475

Advance Alpha 25, Bj. 92, lila, 65-80kg, Check 8/00, DM 1.600,-, Tel. 09131/32169 ab 18.00 h o. 0171/5205429

Advance Epsilon 29, Bj. 6/94, Check 6/97, Gurt Skyline, Rettung, Helm, VB DM 2.500,-, Tel. 07042/34954

Advance Sigma III 27, Bj. 3/97, VB DM 2.600,-, Tel. 07361/79475

Advance Sigma III 27, Bj. 6/96, 80-95kg, DM 2.000,-, Tel. 08067/180791

Advance Sigma III 30, Bj. 10/96, 95-110kg, DM 2.200,-, Tel. 08067/180791 = Fax

Apache II 26, Speedsystem, Packsack, Gurtzeug, Rettung, SOS Pack, Helm, DM 2.000,-, Tel. 06106/646112

Apache II 26, Bj. 9/93, pink, Check neu, Rettung Firebird RS2, Bj. 95, neu gepackt, Gurtzeug Charly Husky, DM 1.800,-, Tel. 030/6135275

Apache II 26, Bj. 92, pink, Gurtzeug Sitting Bull, integr. Rettung Firebird RS2, Integralhelm, Vario Basis SP, VB DM 2.100,-, Tel. 08025/2749

Apache II 29, Check 7/00, Gurtzeug Alto Volo Jam, Bj. 3/98, Rettung Charly SC 94, Bj. 95, VB DM 1.000,-, Tel. 09179/2889

Apache II 29, Bj. 12/92, neue Leinen, § 8/99, lila, 70-110kg, Gurtzeug, DM 850,-, Tel. 0821/716593

Apollo 27, Bj. 93, Gurtzeug, Rettungsschirm, Vario, Helm, auch einzeln, VB DM 2.100,-, Tel. 0711/6366221

Apollo 27, Bj. 6/92, lila, Gurtzeug, Check fällig, VB DM 1.500,-, Tel. 06103/22507

Apollo medium 24, Bj. 92, Gurtzeug Force, Rettung Charly, Integralhelm, Bräuniger Vario Basis, DM 2.000,-, Tel. 0221/371884

Apollo medium 24, Check 3/00, VB DM 750,-, Tel. 0228/678228

Apollo medium 24, Bj. 12/91, Check fällig, Sitzgurt, VB DM 500,-, Tel. 089/41291545 o. 52314233

Apollo medium 24, Bj. 93, Check neu, UP-Gurtzeug, Rückenprotektor, Rettung Charly, Apco Integralhelm, DM 1.500,-, Tel. 0521/432454

Apollo medium 24, Bj. 92, 70-90kg, Gurtezeug, Rettung Charly, Helm, VB DM 1.200,-, Tel. 06621/71829

Apollo medium 24, Bj. 92, 70-90kg, Gurtzeug, Rettung Charly, Helm, VB DM 1.200,-, Tel. 06621/71829

Aspect L, Bj. 3/97, rot/weiß, VB DM 2.500,-, Tel. 08046/8652

Aspect M, Bj. 97, DM 2.950,-, Tel. 089/1665899

Aspect M, Bj. 11/97, VB DM 2.700,-, Tel. 0241/523263

Aspect M, Bj. 10/97, rot/weiß, VB DM 2.300,-, Tel. 07384/751 o. 0171/ 6478033

Aspect M, Bj. 12/96, VB DM 2.200,-, Tel. 07361/79475

Aspect M, halbes Jahr alt, VB DM 3.500,- , Tel. 08042/918485

Aspect S, Bj. 7/97, türkis, VB DM 3.100,- Tel. 08326/9846

Aspect S, Bj. 8/96, weiß/rot, VB DM 2.300,-, Tel. 08046/8652

Aspect S, Bj. 6/97, VB DM 2.600,-, Tel. 07361/79475

Aspect S, Bj. 96, weiß/rot, Gurtzeug Freex, Frontcontainer, auch einzeln, VB DM 2.850,- Tel. 08042/918485

Aspect S, Bj. 10/97, türkis/weiß, VB DM 3.900,-, Tel. 08326/9846

Aspect S, Bj. 6/97, weiß/rot, DM 3.100,-, Tel. 09131/ 67704 o. 0171/ 6748569

Aspect S, Bj. 3/97, rot/weiß, VB DM 2.500,-, Tel. 0221/5625274

Aspect S, 65-90kg, Check 2000, rot/weiß, Rettung, Gurt, Helm, Vario, DM 3.000,-, Tel. 0177/3452748

Aspect S, Bj. 6/96, weiß/rot, VB DM 2.800,-, Tel. 08042/918485

Atoll 100, Bj. 12/92, DM 300,-, Tel. 07361/79475

Bliss Large, Bj. 8/94, Perche Perfekt-Klick Integralgurt, Rückenprotektor, Rettungssystem Perche Columbus 18, VB DM 2.300,-, Tel. 09075/8065

Bliss Medium, Bj. 8/94, Perche Perfekt-Klick Integralgurt, Rückenprotektor, Rettungssystem Perche Columbus 18, VB DM 2.300,-, Tel. 09075/8065

Comet CX 23, Bj. 92, orange/gelb, 80-120kg, DM 250,-, Tel. 02622/4568

Compact 29, Bj. 95, türkis, Gurtzeug Montana, Protektor, Rettung Charly 96, Vario Bräuniger Alto Vario II, Integralhelm, Gr. S, VB DM 3.500,-, Tel. 030/9915539

Compact 31, Bj. 12/96, VB DM 2.990,- , Tel. 08323/987924

Compact 31, Bj. 3/97, lila, 65-85kg, Check b. Kauf neu, DM 3.800,-, Tel. 09171/899382

Compact 31, Bj. 94, Packsack, DM 1.400,-, Tel. 08221/4440

Compact 33, Bj. 4/97, türkis, 75-95kg, DM 3.300,-, Tel. 036024/89188

Compact 33, Bj. 10/93, 75-95kg, Gurtzeug Jam, 6/97, Reserve Minitex 110, 8/92, Bräuniger AV Basis Vario, 93, Schleppklinke Koch, DM 3.900,-, Tel. 06023/30301

Condor SP 10, Bj. 89, VB DM 500,-, Tel. 06028/3566 (p), 06023/977315 (d)

Dimension 30, Bj. 94, orig. verpackt, DM 1.999,-, Tel. 08171/29598

Discus 2000/70, Bj. 9/93, Check 2000, Gurtzeug Perche Perfect Integral, Rettungsschirm, VB DM 2.000,-, Tel. 04131/840696

Discus 2000/90, Bj. 93, Check 9/97, Gurtzeug, Packsack, DM 800,-, Tel. 08823/5100

EQ Sport 26, Bj. 90, neuer Check, Gurtzeug, integr. Rettungsgerät Speedy, neu gepackt, 80-100kg, VB DM 1.350,-, Tel. 0711/3166133

EQ Sport 26, Bj. 4/91, Perche Gurtzeug, Packsack, VB DM 700,-, Tel. 0172/6615384

Frantic Plus L, Bj. 12/96, 90-130kg, gelb, Check, Gurt, Rettung, DM 1.900,-, Tel. 089/65102570

Frantic Plus S, Bj. 4/96, Check neu, Beschleuniger, rot/weiß, DM 2.000,-, Tel. 0203/447813

Frantic Plus S, Bj. 4/96, gelb/lila, Check neu, VB DM 2.400,-, Tel. 07195/52108 ab 19.00 h

Frantic Twin, Bj. 4/96, Check 5/00, rot, VB, Tel. 08363/94368

freeX Frantic S, Bj. 10/96, gelb/lila, m. Check, DM 3.000,-, o. Komplettausrüstung, VB, Tel. 08031/59530

gebrauchtmarkt

freeX Frantic S, Bj. 95, letzter Check 10/97, Gurtzeug Woody Valley, Beschl., Rettung Charly, Helm, VB DM 4.500,-, Tel. 07961/563330, Fax: 563331

freeX Frantic S, Bj. 95, rot/weiß, Gurtzeug Charly, VB DM 3.700,-, Tel. 0221/404049

G-Sport L, Bj. 6/95, 80-105kg, rot, Schutzhülle u. Packsack, Check 6/99, VB DM 1.390,-, Tel. 0172/6870623

G-Sport L, Bj. 5/97, lila/weiß, Gurtzeug, Rettung RS2, Bj. 96, FP DM 2.299,-, Tel. 08191/968745 o. 0171/8757268

G-Sport XL, Bj. 8/95, Check neu, VB DM 2.200,-, Tel. 07522/5602 o. 0171/5346465

G-Sport XL, Bj. 11/95, Check 11/99, VB DM 1.200,-, Tel. 07161/38003

G-Sport XL, Bj. 1/96, weiß, 90-120kg, Check 6/00, DM 2.000,-, Tel. 08206/6497

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

Galaxy, Tandem, Bj. 98, günstig abzugeben, Tel. 07250/8191

Marlin 26, Bj. 94, violett/weiß, Check 2/99, DM 1.000,-, Tel. 06183/1254

Marlin 26, Bj. 95, 75-110kg, Check 8/99, violett/weiß, DM 800,-, Tel. 06831/88496

Marlin 26, Bj. 95, 80-110kg, weiß/pink, Schutzhülle u. Packsack, Check 11/99, VB DM 1.490,-, Tel. 0172/6870623

Marlin 26, m. Check, Gurtzeug, ggf. Reserve, DM 1.200,-, Tel. 0221/2583834

Marlin 26, Bj. 94, Gurtzeug Firebird, DM 1.400,-, Tel. 06195/72370

Marlin 26, Check, violett/weiß, Speedsystem, Packsack, Gurtzeug, Rettungssystem, Helm Uvex, Overall XL, Bergschuhe 43/44, Brille, etc., kompl. DM 1.300,-, Tel. 0221/5501127

Marlin 29, Bj. 94, Beschleuniger, 95-120kg, DM 1.100,-, Tel. 06028/3566

Marlin 29, Bj. 94, pink/weiß, Beschleuniger, 95-120kg, VB DM 1.300,-, Tel. 06028/3566 (p), 06023/977315 (d)

Merak 29, Bj. 4/96, Check neu, DM 1.750,-, Tel. 04104/3259

Merak 29, Bj. 96, DM 1.900,-, Tel. 08323/987924

Merak 31, Bj. 5/96, Check 5/00, Packsack, Gurt, Helm, DM 2.800,-, Tel. 0228/327656

Merak 31, Bj. 10/96, Check, VB DM 1.800,-, Tel. 07361/79475

Mistral 27, Bj. 97, Sonderfarbe aqua, VB DM 3.100,-, Tel. 06241/43244 ab 17.00 h

Mistral 27, Bj. 9/96, Check 5/00, blau/pink, VB DM 2.400,-, Tel. 0172/9593217 o. 08151/953001

Mistral 27, Bj. 8/96, blau, 75-95kg, Check b. Kauf neu, kompl. Ausrüstung, DM 3.300,-, Tel. 09171/899382

Mistral 27, Bj. 6/96, pink, DM 2.500,-, m. Gurtzeug Dimensionevolo L, Bj. 97, Rettung, DM 3.500,-, Tel. 0531/571221

Mistral 30, Bj. 10/96, lila/weiß, DM 3.200,-, Tel. 02353/681 (d), 02267/3376 (p)

Mistral Twin 42, Bj. 10/97, DM 4.500,-, Tandemrettung gebr., Tel. 08323/987924

Mistral Twin 42, Bj. 4/97, DM 3.700,-, Tel. 08022/65421

Nova Axon 26, 1 Jahr alt, weiß/lila, DM 2.600,-, Tel. 0761/6964815 o. 0171/2772548

Nova Axon 26, Bj. 97, VB DM 4.000,-, Tel. 07543/952694 o. 08381/6265

Nova Phocus 29, Bj. 95, pink, Gurtzeug Montana, Protektor, Rettung Charly 96, Vario G+H AV 8000, Integralhelm, Gr. XL, VB DM 3.700,-, Tel. 030/9915539

Nova Phocus 29, Bj. 3/95, gelb/grün, Sigma Rettung, bis 120kg, Gurtzeug, VB DM 1.950,-, Tel. 07134/13374 ab 19.00 h

Nova Phocus 29, Bj. 9/94, 90-120kg, DM 2.300,-, Edel Gurtzeug, Bj. 96, DM 400,-, Rettung UP Profile 22, Bj. 96, DM 600,-, kompl. DM 3.000,-, Tel. 08165/2111

Nova Phocus 29, Bj. 10/94, 90-120kg, lila/pink, DM 1.500,-, Tel. 06261/37519

Nova Taxy, Bj. 1/98, Fly Magic Biplace-Sitzgurt, Annulor Tandem, kompl. DM 6.200,-, Tel. 08385/1632 o. 0751/371-150

P 40 Biplace, Bj. 94, VB DM 1.350,-, Tel. 08046/1474

P 40/26, Bj. 93, Gurtzeug Modular, Rettung Minitex 110, Vario, VB DM 700,-, Tel. 08321/723699

P 40/26, Bj. 93, pink, Gurtzeug, Rettung, VB DM 700,-, Tel. 08230/9606

P 40/26, Bj. 5/93, pink, Beschleuniger, Check 3/98, Packsack, Gurtzeug Vonblon Liga, Rettung Minitex 110, Helm, DM 2.100,-Tel. 07541/34029

P 40/26, Bj. 93, pink, Check 1/98, Speedsystem, Gurtzeug Moskito, Rettung Amigo 81, Helm, VB DM 2.200,-, Tel. 06181/34-1366 dl.

P 40/26, Bj. 93, Check 5/99, Speedsystem, Gurt, Rettung, kompl. VB DM 1.000,-, Tel. 0341/4243694 o. 034297/69413

P 40/26, Bj. 93, weiß/pink, Gurtzeug, DM 1.000,-, Tel. 07544/73288

P 40/29, Bj. Anf. 93, pink, Gurtzeug Steinbach, Reserve Mayday plus, FP DM 1.200,-, Tel. 02557/8218

P 40/29, Bj. 93, pink, Speedsystem, 90-130kg, Check 9/99, gr. Packsack, VB DM 800,-, Tel. 0721/7569138

P 40/29, Bj. 93, weiß/pink, Check 97, Gurtzeug Vonblon Liga Integr., Rettung Vonblon Doppelkoppe, DM 1.300,-, Tel. 0172/6661732, Fax: 07529/7669

Phocus 26, Bj. 94, Check neu, blau/lila, Gurtzeug Charly Husky, Protektor, Rettung Charly Revolution II, kompl. DM 2.300,-, Tel. 0761/8098991

Phocus 26, Bj. 94, violett/pink, Packsack, 2-J.-Check, VB DM 2.500,-, Tel. 0172/7689848

Phocus 26, Bj. 5/95, Check, VB DM 1.400,-, Tel. 07361/79475

Phocus 26, Bj. 5/95, Check 6/00, VB, Tel. 06093/932105

Phocus 26, Bj. 10/94, grün/blau, Gurtzeug Perche Integral, Rückenprotektor Kolumbus, Doppelkappenrettung, Vario Bräuniger Basis, Flugkomy, DM 3.800,-, Tel. 07172/8589

Phönix 125, Gurt, DM 490,-, Tel. 089/6991328

Phönix 125, pink/lila, Sitzgurt, DM 550,-, Tel. 089/6991328

Phönix 125, Bj. 9/92, grün, DM 800,-, Tel. 07961/53774

Phönix 128, Bj. 7/93, rot, Check 1/00, DM 700,-, Tel. 07934/3271

Phönix 128, Bj. 7/93, violett, Check neu, Tel. 07961/53774

Pro-Feel 35, 3. J. alt, Check neu, gelb/grün, DM 1.700,-, Tel. 0172/,8520496

Saber L, Bj. 4/97, DM 1.800,-, evtl. Gurtzeug, Rettung RS 2, Tel. 089/527106

Saber L, 1 J., 85-105kg, blau, VB DM 3.300,-, Tel. 06083/2654

Saber L, Bj. 6/97, blau/pink, VB DM 3.500,-, Tel. 03671/521535

Saber L, Bj. 3/98, weiß/pink, VB DM 2.700,-, Tel. 07063/950793

Saber L, Bj. 3/98, weiß/pink, VB DM 4.600,-, Tel. 07063/950793

Saber M, Bj. 5/97, gelb/rot, Packsack, Gurtzeug Charly Husky, Rettungsschirm Second Chance 96, Vario Afro Micropanel 3, kompl. VB DM 3.400,-, Tel. 08327/7442

Saber M, Bj. 8/96, Check neu, blau/pink, DM 2.900,-, Tel. 07121/880419 o. 0171/4343081

Saber M, Bj. 8/96, weiß/orange, Gurtzeug Skyline Supersede, Rettung Sigma Minitex 110, VB DM 3.600,-, Tel. 05626/646 o. 0561/3162058

Saber XL, Bj. 9/97, blau/pink, DM 3.200,-, Tel. 06205/188338

Saber XL, blau/pink, DM 2.250,-, Tel. 06257/905935 o. 0171/3428719

Saber XL, Bj. 9/96, VB DM 1.800,-, Tel. 07361/79475

Sensor L, Bj. 5/96, Check, VB DM 1.200,-, Tel. 07361/79475

Sonic Large, Bj. 4/96, blau, VB DM 2.600,-, Sup Air Profeel, Frontcontainer, Air Bag, VB DM 700,-, Oscar 18, Bj. 10/91, VB DM 200,-, Alto Vario P3, VB DM 100,-, kompl. VB DM 3.300,-, Tel. 0831/64038, Fax: 5618-357

Sonic Large, Bj. 4/97, türkis, 85-110kg, VB DM 1.950,-, Tel. 07344/919290

Sonic Large, Bj. 5/97, weiß, Gurtzeug Klick, Rettung, Packsack, kompl. DM 3.500,-, auch einzeln, Tel. 08341/69769

Sonic Large, Bj. 4/97, türkis, VB DM 2.000,-, Tel. 07344/919290

Sonic XLarge, Bj. 6/97, VB DM 3.400,-, Tel. 08334/552

Sonic XLarge, Bj. 6/97, blau, VP DM 3.000,-, Tel. 08656/7122

Soul L, Bj. 6/97, VB DM 3.200,-, Tel. 0172/8215295

Soul L, Bj. 10/96, Rettung, Gurtzeug, Vario, Windmesser, VB DM 2.500,-, Tel. 0661/70712 o. 0171/2870954

Soul M, Bj. 7/97, orange, VB DM 2.900,-Tel. 07442/122446 o. 0172/7122135

Soul M, Bj. 4/97, DM 2.300,-, Tel. 07361/79475

Soul M, Bj. 6/97, VB DM 3.200,-, Tel. 0172/8215295

Space 22, Bj. 93, gelb, Check 8/99, Packsack, Helm, Rettung, Gurt, VB DM 1.500,-, Tel. 0721/811158 o. 856759

Space 22, Bj. 94, weiß, Rettung, Vario, Helm, Gurtzeug Montana, Protektor, VB DM 1.200,-, Tel. 07151/45477

Space 22, Bj. 94, Check 5/99, 60-85kg, weiß/Rainbow-Design, VB DM 1.700,-, Tel. 06704/637 abends

Space 22, Bj. 93, gelb, Check 8/99, VB DM 1.500,-, inkl. Packsack, Helm, Rettung, Gurt, Tel. 0721/811158 o. 856759

Space 24, Bj. 93, lila, VB DM 999,-, Tel. 06151/899537

Space 24, Bj. 7/92, weiß, Gurtzeug, Rettung Charly, DM 1.950,-, Tel. 09195/5864

Space 24, Bj. 92, Check neu, incl. Packsack, Gurtzeug, Rettung,Vario, Helm, VB DM 1.200,-, Tel. 02103/360397

Space 24, Bj. 93, tausche gg. 27 o. Stellar 35, Tel. 07531/78265

Space 24, Bj. 93, lila, VB DM 899,-, Tel. 06151/899537

Space 27, Bj. 94, grün, Charly Gurtzeug, Rettung SC 96, Packsack, Alto-Vario, Helm, VB DM 2.600,-, Tel. 08257/8322 ab 16.00 h

Space 27, Check auf Wunsch neu, Gurt Perche Integral, Firebird-Rettung, Vario, Helm, Video, etc., VB DM 1.800,-, Tel. 06106/4438

Space 27, Bj. 5/93, Check neu, weiß, 85-120kg, DM 1.200,-, Tel. 07721/852040, 24654 ab 19.00 h

Space 30, Bj. 10/93, Check neu, Speedsystem, Rucksack, Gurtzeug Husky, Rettung Revolution 2, Check neu, Alto-Vario PIII, Schleppklinke Müller, nur kompl. VB DM 1.500,-, Tel. 06138/6390 o. 0171/3467110

Space 40 Tandem, Bi-Rettung, nebst GS-Motor, günstig abzugeben, Tel. 09278/985196

Spear M, Bj. 2/98, rot, 80-110kg, DM 3.500,-, Tel. 06659/1455 = Fax

Spear M, Bj. 8/97, rot/weiß, Tel. 07961/53774

Super Space L, Bj. 5/96, 80-105kg, flieder/gelb, Energy-Design, VB DM 1.200,-, Tel. 08243/961982

Super Space XL, 1 1/2 J., 90-125kg, blau/weiß, Gurtzeug, VB DM 2.100,-, Tel. 06083/2654

Synto 27, Bj. 10/96, DM 1.100,-, Tel. 07371/3392

Synto 27, Bj. 10/96, VB DM 1.600,-, Tel. 07371/3392

Twist 25, Bj. 90, Check fällig, 50-90kg, DM 300,-, Tel. 08283/2601

Twist 28, Bj. 91, neongelb, Check fällig, 60-110kg, Pro Comfort Gurt, Rettungssystem Charly, Helm, Alto Vario P2, kompl. VB DM 1.000,-, Tel. 0711/716661

Twist 28, Bj. 91, Check 10/99, grün/weiß, VB DM 350,-, Tel. 05203/4449

Vision L, Bj. 95, 90-130kg, Gurtzeug Perché, DM 2.550,-, Tel. 06171/51243

Vision L, Bj. 94, lila/weiß, DM 1.400,-, Tel. 07664/40178

Vision L, Bj. 95, pink, 100-130kg, Check 5/99, incl. Gurtzeug, o. Rettung, VB DM 2.600,-, Tel. 08122/85233

Vision M, Bj. 7/94, blau/weiß, Check neu, DM 1.800,-, Tel. 089/142738

Vision M, Bj. 95, Rettung Second Chance, Check 3/00, Gurtzeug Skyline Distance, DM 2.500,-, Tel. 069/709215

Vision M, Bj. 94, lila, Gurtzeug Skyline Supersede, Charly-Rettung, VB DM 2.400,-, Tel. 08223/1779

Vision M, Bj. 4/94, blau, 80-100kg, Check 7/00, DM 1.900,-, Tel. 0711/443239 ab 20.00 h

Vision M, Bj. 10/94, pink, Grutzeug UP Aktion LX, Protector Sup Air Kevlar, Rettung Charly, Flytec 3020 m. Flügelradsensor, VB DM 4.900,-, Tel. 089/8119381

Vision M, Bj. 95, blau/violett/weiß, Gurtzeug, Reserve, Check auf Wunsch, kompl. DM 1.900,-, Tel. 0761/6965236

Vision S, Bj. 12/94, blau, Check neu, Gurtzeug Delta Fly Madreiter, Protektor, Rettungsgerät Charly, VB DM 2.700,-, Tel. 07681/491734

Vision S, Bj. 3/95, lila, Gurtzeug Skyline + Rettung, VB DM 2.900,-, Tel. 089/46201274

Vision S, Bj. 94, Gurtzeug Skyline, Tasche, Helm, o. Check, DM 2.000,-, Tel. 09471/808440 AB

Voyager 14, Bj. 5/97, 100-125kg, hellblau/violett, DM 3.100,-, Tel. 040/7658895 o. 0177/7658895

2G

A 5-30 Sport, Gurtzeug, Rettungsgerät, Bräuniger Vario, kompl. VB DM 4.000,-, Tel. 07361/35659

Tecno M, Bj. 3/96, 80-105kg, Check neu, VB DM 1.600,-, Tel. 089/267944 o. 0171/7948946

Apache 26, lila, Gurtzeug Sitting Bull, VB DM 700,-, Tel. 06103/62894 o. 0172/7686637

Apache 26, Bj. 92, lila, Stammleinen neu, VB DM 450,-, Tel. 0271/8708870

Synto 30, Bj. 8/95, Check, VB DM 1.200,-, Tel. 07361/79475

2GH

Airwave Fusion L, Bj. 4/98, gelb, VB DM 4.400,-, Tel. 06831/61335

Airwave Fusion M, Bj. 3/98, VB DM 3.300,-, Tel. 07361/79475

Airwave Fusion M, gelb, DM 3.600,-, Tel. 07762/70487

Astral L, Bj. 4/98, rot, 90-120kg, VB DM 3.600,-, Tel. 07331/81809

Astral M, Bj. 6/98, dunkelblau, VB DM 4.300,-, Tel. 07224/1640 ab 17.00 h

Astral M, Bj. 5/98, rot, VB DM 3.550,-, Tel. 07333/947330

Astral M, Bj. 2/98, rot/weiß, DM 3.900,-, Tel. 06201/23809

Astral M, Bj. 6/98, rot/weiß, DM 4.000,-, Tel. 0172/7223628

Astral S, Bj. 5/98, rot, DM 4.100,-, Tel. 07151/609689

Comet XT 26, 4.500,-, Tel. 08823/5100

Flame L, Bj. 5/97, gelb, DM 2.400,-, Tel. 06021/592700

Flame L, Bj. 4/97, gelb, DM 2.200,-, Tel. 0172/8220675 ab 17.00 h

Flame L, Bj. 5/97, DM 2.800,-, Tel. 069/83051491 o. 06188/82225 ab 18.00 h

Flame XL, Bj. 9/97, 90-125kg, VB DM 1.800,-, Tel. 08243/2679

Flame XL, Bj. 9/97, VB DM 2.000,-, Tel. 08243/2679

Nova Axon 28, Bj. 12/97, 90-125kg, blau/weiß, kompl. DM 2.800,-, Tel. 089/65102570

Paratech P60 27, Bj. 5/97, orange/weiß, DM 2.666,-, Tel. 04104/3259

Shape L, Bj. 8/98, lila/weiß, Packsack, DM 4.300,-, Tel. 089/4394200 o. 0172/8309782

Shape M, Bj. 6/98, 80-110kg, DM 3.600,—, Tel. 06659/1455

Shape M, Bj. 9/98, 85-110kg, lila/weiß, VB DM 4.100,-, Tel. 08042/2307

Soul S, Bj. 6/97, VB DM 3.200,-, Tel. 0172/8215295

Spear S, Bj. 3/98, rot/weiß, Beschleuniger, DM 3.800,-, Tel. 0203/447813

Paratech P42 M, Bj. 8/98, weiß, 80-100kg, Beschleuniger, VB DM 4.000,-, Tel. 09191/4912

Paratech P42 M, Bj. 8/98, weiß, 80-100kg, Beschleuniger, VB DM 4.200,-, Tel. 09191/4912

2-3

Advance Omega 4/28, Bj. 1/98, VB DM 3.900,-, Tel. 07361/79475

Advance Omega 4/28, Bj. 10/97, weiß/violett, spez. Beschleunigungssystem, DM 4.600,-, Tel. 07031/14614 = Fax

Advance Omega 4/28, Bj. 7/97, weiß/grün, DM 4.000,-, Tel. 08665/1208 = Fax

Advance Omega 4/28, Bj. 10/97, weiß/violett, Sonderfarben, spez. Beschl.-System, DM 4.600,-, Tel. 07631/14614

Advance Omega 4/31, Bj. 2/98, grün/weiß, DM 5.100,-, Tel. 06122/3434 (p), 06142/774390 (d)

Advance Omega III/29, Bj. 6/95, Check 6/99, 90-105kg, weiß/lila, DM 1.000,-, Tel. 089/4481492

Aerologic 51, Bj. 93, Check, Sonderfarben, VB, Tel. :07121/66033

Aerologic 51, Bj. 8/93, türkis/pink, Gütesiegel 9/99, FP: DM 1.000,-, Tel. 07253/50517

Aerologic 51, Bj. 7/92, pink/lila/gelb, Sup Air Gurtzeug, Rückenprotektor, Rettung Minitex 110, Beschleuniger, Packsack, VB DM 1.000,-, kompl. o. einzeln, Tel. 07042/830300

Aerologic 55, Bj. 7/93, lila, Gurtzeug, Packsack, Helm, älteres Vario, DM 500,-, Tel. 089/4394200 o. 0172/8309782

Aerologic 55, Bj. 3/94, violett/weiß, 80-125kg, VB DM 950,-, Tel. 0611/691462 = Fax

Barracuda 28, Bj. 94, lila, 80-100kg, Tel. 0271/8708870

Comet CX 21, Bj. 89, 70-100kg, VB DM 100,-, Tel. 08459/8412

Nova Vertex 24, Bj. 4/98, rot/weiß, DM 3.950,-, Tel. 07072/920264

Nova Vertex 24, Bj. 1/98, türkis, VB DM 3.900,-, Tel. 07344/919290

Nova Vertex 24, Bj. 4/98, rot/weiß, DM 4.500,-, Tel. 07072/920264

Nova Vertex 24, Bj. 1/98, 75-95kg, VB DM 4.300,-, Tel. 07161/34118

Nova Vertex 24, Bj. 1/98, türkis, VB DM 3.700,-, Tel. 07344/919280

Nova Vertex 24, Bj. 3/98, DM 3.300,-, Tel. 08324/600

Nova Vertex 26, Bj. 3/98, rot, VB DM 4.300,-, Tel. 07463/990301

Nova Vertex 28, Bj. 3/98, weiß, 100-130kg, VB DM 3.800,-, Tel. 07021/53829

Nova Xyon 26, Bj. 4/96, VB DM 1.500,-, Tel. 07361/79475

Nova Xyon 26, Bj. 96, blau/weiß, Check 12/99, DM 950,-, Tel. 07334/3210

Nova Xyon 28, Bj. 5/97, 95kg, weiß/blau, VB, Tel. 08340/351 o. 0171/9703763

Nova Xyon 28, Bj. 3/96, türkis/weiß, Check neu, DM 2.000,-, Tel. 09131/67704 o. 0171/6748569

P 40/23, Bj. 10/93, VB DM 450,-, Tel. 07361/79475

P 40/23, Bj. 94, pink, Gurtzeug Perché Perfect, Rettung Columbus, Integralhelm, Gr. 56, Vario Flytec 3005 Si, Windmesser, Anzug Sup Air, Gr. M, kompl. DM 2.800,-, Tel. 04454/918033 o. 918035

Prisma 29, Bj. 4/93, VB DM 400,-, Tel. 07361/79475

Sting 28, Bj. 4/94, gelb, Gurtzeug, kompl. VB DM 800,-, Tel. 0871/62371

Sting 28, Bj. 94, Gurtzeug Skyline Distance, Rettungsschirm, DM 1.100,-, Tel. 08856/9426

Tension L, Bj. 12/97, lila/weiß, DM 2.500,-, Tel. 0033/389485724 deutschspr.

Tension M, Bj. 7/97, 80-110kg, VB DM 3.600,-, Tel. 07426/1743

Tension M, Bj. 8/97, 85-110kg, türkis/weiß, VB DM 2.200,-, Tel. 08042/2307

Tension M, Bj. 8/98, VB DM 2.800,-, Tel. 07361/79475

Ventus L, Bj. 6/97, hellblau/weiß, DM 3.400,-, Tel. 0172/5648536 o. 05534/2414

Ventus M, Bj. 3/97, türkis/weiß, Gurtzeug, Rettung, Vario, VB, Tel. 08158/7630 o. 0171/8827181

Ventus M, Bj. 4/97, VB DM 2.300,-, Tel. 07361/79475

Ventus M, Bj. 4/97, blau, DM 2.400,-, Tel. 08231/86794

2-3G

Aerologic 47, Bj. 12/92, 80-100kg, Check 3/00, Gurtzeug Perche, VB DM 550,-Tel. 05321/23331

Aerologic 47, Bj. 11/91, DM 300,-, Tel. 07361/79475

Aerologic 47, Bj. 5/93, Gurt, Rettung, DM 490,-, Tel. 05121/867378 o. 0172/5137071

2-3GH

Spark M, Bj. 97, Check 7/00, DM 2.200,-, Tel. 089/3569473 o. 382-46020

Tension S, Bj. 11/97, VB DM 2.800,-, Tel. 07361/79475

3

Advance Omega III/32, Bj. 95, lila/gelb, Check neu, DM 2.600,-, Tel. 0211/7103257

Energy XL, Erstflug 2/97, DM 1.500,-, auf Wunsch Check neu, Tel. 0171/7973884

Escape L, Bj. 6/97, Sonderdesign, DM 2.000,-, Tel. 09402/930916 abends

Escape L, Bj. 6/97, DM 2.500,-, Tel. 09402/930916 abends

Genesis L, Bj. 6/96, Check 6/00, VB DM 1.000,-, Tel. 07121/890914

Katana 51, Bj. 94, blau/weiß, auf Wunsch Check neu, VB DM 800,-, Tel. 07551/4156 o Fax

New Inf. 6-6 Xtra 23 C, Bj. 91, Check 1/96, neue Stammleinen, VB DM 400,-, Tel. 0212/332496

Nova Sphinx 26, Bj. 10/93, weiß/pink, Tel. 07961/53774

Paratech P5 27, Bj. 94, Packsack, o. Check, VB DM 400,-, Tel. 07307/21565

Sector M, Bj. 4/97, gelb/rot, 80-95kg, VB DM 2.200,-, Tel. 08324/7740

Sphinx 23, Bj. 3/94, DM 500,-, Tel. 07361/79475

Ventus S, Bj. 4/97, Check, VB DM 1.500,-, Tel. 07361/79475

3G

Advance Omega 3/26, Bj. 8/96, VB DM 1.200,-, Tel. 07361/79475

3GH

Airwave XXX-L, weiß/blau, VB, Tel. 08326/9846

3E

Kestrel 204, Bj. 89, leichtes GZ, auch f. Dekozwecke, VB DM 150,-, Tel. 07121/890914

Gemischt

Gleitsegel-Gurtzeuge

Charly Husky, DM 250,-, Tel. 07424/601251

Charly Elite, schwarz/grün, Charly Second Chance, kompl. o. einzeln, VB, Tel. 02173/71858

Charly Husky, Protector Kevlar, violett, Bj. 94, VB DM 300,-, Tel. 0172/7689848

Edel Balace, Bj. 9/97, DM 600,- auch Rettung erhältlich, Tel. 06205/188338

Edel Force, VB DM 200,-, Tel. 0228/678228

Firebird Turtle, Protektor, DM 330,-, Tel. 06257/905935 o. 0171/3428719

Flight Design, Bj. 92, DM 100,-, Tel. 02455/641

Gurt Firebird, Sitting Bull, incl. Rettung, Keflar Protektor, DM 750,-, Tel. 09131/32169 o. 0171/5205429

Gurtzeug Charly Easy, Bj. 9/96, Protektor mögl., DM 400,-, Tel. 05130/40645

Gurtzeug Protector Edel, DM 450,-, Tel. 06152/52720

Hero, Bj. 5/97, Rückenprotektor, DM 350,-, Tel. 06021/592700

Integralgurtzeug Tigra, Rettung Annular 22, Tel. 08334/552

Moskito, Rettung Amigo P1, VB DM 500,-, Tel. 06181/1366

Moyes CC-Top, Bj. 94, Protektor, VB DM 300,-, Tel. 08377/974355

Paratech A 2, Bj. 95, DM 250,-, Tel. 089/8113606 o. 0172/8920795

Perchè Tigra, Rückenprotektor, DM 500,-Tel. 07150/352550 abends

Perchè Tigra, VB, Tel. 08362/2725

Sitz Dim Volo, Sonderanf., schwarz, DM 690,-, Tel. 089/6991328

Sitzgurt A 1, Rettungssystem Esprit III, Rückenprotektor, VB, Tel. 08093/2546 o. 0172/7061004

Sitzgurt Airea Diwan L, incl. Rettung, VB DM 1.200,-, Tel. 07522/5602

Sitzgurt Magic Tandem, Rettung, 2. Sitzgurt, VB DM 2.100,-, Tel. 07522/5602

Skyline Subsonic Gurtzeug, Protector, DM 650,-, Tel. 0561/283872

Sup Air Loustic, Kindergurtzeug, 3-6 J., Gütesiegel, Karabinern, DM 150,-, Tel. 09402/930916 abends

Vonblon Liga, VB DM 250,-, Tel. 08221/273528

XT Inka, DM 550,-, Tel. 02156/912740

GS-Sitz Dimensione Volo, Sonderanf. schwarz, Res. rechts, DM 690,-, Tel. 089/6991328

Hängegleiter-Gurtzeuge

Charly Kniehänger, DM 150,-, Tel. 07152/54042

Charly Kniehänger, Rettungsschirm, DM 150,-, Tel. 0771/63177

Charly Pinguin, 175-185cm, Tel. 07264/4036

Charly Pinguin, VB DM 350,-, Tel. 0228/678228

Charly Supine Integral Gurt, 180cm, Bj. 98, o. Schirm, VB DM 450,-, Tel. 08363/94338

Charly, 180cm, blau, VB DM 200,-, Tel. 0511/344015

Dimensione Volo, max. 100kg, Bj. 4/90, Rettungsschirm, VB DM 400,-, Tel. 07682/921503 o. 0781/204-1070

Drachengurtzeug Charly High Light, Funk- u. Fototasche, Rucksack, violett/schwarz, evtl. Charly Mittelleinenschrim, Wirbel, VB, Tel. 02173/71858

Gurtzeug M2, Bj. 96, Integral, Rettung, DM 1.200,-, Tel. 0821/2629851

Gurtzeug Sting Soft, 190-200cm, schwarz/türkis/flieder, VB DM 600,-, Tel. 0741/23396

Highlight, 182-195cm, m. Schirm, FP DM 1.000,-, Tel. 02597/6084

Integral PPP, 175cm, Bj. 93, incl. Speedarms, DM 300,-, Tel. 08732/6525

Integralgurt H. Aicher, Parasail-Mittelleinenschirm, DM 350,-, Tel. 0751/3524878 o. 0172/8116712

Integralgurt Skyline Contest ZP, R-Schirm, VB, Tel. 07159/17000

Integralgurt Sting Shifter, 170-180cm, Bj. 11/93, DM 400,-, Tel. 07382/93181

Integralgurt, H-Aicher, Parasail-Mittelleinenschirm, DM 350,-, Tel. 0751/3524878 o. 0172/8116712

Integralgurtzeug Dimensionvolo, Rettung Parasail IV, Helm Uvex-Integral, VB DM 580,-, Tel. 07231/565642 ab 18.00

Integralgurtzeug Madreiter, 170-180cm, Rettung, sonstige Extras, DM 999,-, Tel. 089/4307090 abends

Keller Integral, Windenschleppösen, 183cm, WS-Geschirr, Charly 87, DM 600,-, Dimensione-Volo-Integralgurt, DM 175,-, Tel. 0421/4915951 ab 20.00 h

Keller, Bj. 95, 160-170cm, Rettungsgerät Sigma Elite, Bj. 94, kompl. VB DM 600,-, Tel. 040/847859

Keller-Karpfengurt m. Reserve, Bj. 93, 175-185cm, pink/flieder, DM 500,-, Tel. 07661/3636

Kniehänger, Rettungsgerät-Container, blau, DM 70,-, Tel. 0511/415303

Kniehänger, Rettungsgerät-Container, blau, Tel. 0511/415303

Kniehänger, VB DM 100,-, Tel. 06173/323023

Madreiter-Gurtzeug Integral III, 175-180cm, DM 150,-, Tel. 07025/7250

Moyes Xtreme, 175-190cm, Bj. 8/95, DM 700,-, Tel. 05734/5503

Moyes Extrem 184, m. Rettung, 96, DM 1.300,-, Tel. 06423/51918

Prieler Racer Integral, 190cm, VB DM 200,-, Tel. 0991/5799

Prieler Racer Spaghetti, 175-185cm, Bj. 91, pink, inkl. CHarly Mittelleine, jährl. gepackt, VB DM 500,-, Tel. 04121/88778

Seedwings-Gurtzeug, Bj. 11/97, VB DM 620,-, 183cm, violett/gelb, Tel. 07551/4679 o. 0172/7107301

Skyline Vario 175cm, Alu Gest., Bj. 98, Rettung, VB DM 1.200,-, Tel. 08024/92773

Sting Shifter Gurtzeug, Rettungsschirm, Alto Vario Classic, Schleppklinke, Transportsack, Helm, kompl. VB DM 1.500,-Tel. 07121/504210

Sting Shifter Gurtzeug, Rettungsschirm, Alto Vario Classic, Schleppklinke, Transportsack, Helm, VB DM 1.800,-, Tel. 07121/504210

Sting-Gurt, Gr. 175cm, dunkelblau, inkl. Stangen, DM 250,-, Tel. 07525/911174 o. 0043/512-398155

STK-Gurtzeug, 165-175cm, Tel. 08382/72980 o. 0171/7847920

Supine Integral, Bj. 3/98, VB DM 550,-Tel. 08363/94338

Woody Valley Nailer, Bj. 7/98, 175-190cm, VB 20% unter NP, Option: BRS Rakete u. 2 Schirme, Tel. 0041-1-8561518 o. 06244/231

Xtreme, 175-190cm, Bj. 8/95, DM 700,-Kellergurt, 160-170cm, DM 150,-, Tel. 05734/5503

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.

gebrauchtmarkt

Rettungsgeräte

Charly Duo 200 HG, Bj. 8/95, DM 800,-, Tel. 05734/5503

Charly Revolution 2, Wirbel, 1,5 Jahre alt, DM 850,-, Tel. 02173/71858

Charly Revolution I, DM 280,-, Firebird RS 2, DM 650,-, Tel. 08046/1474

Charly Revolution II, Doppelkappe, Bj. 96, bis 120kg, VB DM 400,-, Tel. 0172/7689848

Charly Revolution II, Packnachweis, Frontcontainer, VB DM 580,-, Tel. 06083/2654

Charly Revolution, Bj. 10/95, k. Notöffnung, DM 490,-, Tel. 05130/40645

Charly Second Chance 84, Bj. 89, k. Notöffnung, regelmäßig gepackt, DM 200,-, Tel. 0702674303

Charly Second Chance 96, DM 200,-, Tel. 08283/2601

Charly Second Chance SC 118, Bj. 92, DM 200,-, Tel. 02455/641

Doppelsitzerrettung von Charly, 5/98, DM 1.150,-, Tel. 06244/905935

DUO 200 HG, Bj. 8/95, DM 800,-, Tel. 05734/5503

Esprit Light f. GS, Bj. 90, 98 gepackt, VB DM 200,-, Tel. 07151/22628

Firebird R1, Bj. 90, keine Notöffnung, regelm. gepackt, DM 120,-, Tel. 08158/224341 tags

Firebird RS 2, 125kg, Bj. 97, DM 710,-, Tel. 06257/905935 o. 0171/3428719

Firebird RS 2, Bj. 4/98, bis 125kg, DM 670,-, 1 Rettungsschirm, DM 200,-, Tel. 089/7854387

Metamorfosi Drachen-Rettungsgerät, Bj. 96, DM 600,-, Tel. 07081/8172

Metamorfosischirm, VB DM 500,-, Tel. 06173/323023

Minitex 110, Vario Bräuniger, Integralhelm Uvex, Windmesser, Gurt Edel Force DM 550,-, Tel. 09171/899382

Papillon Vonblon, Bj. 6/98, o. Öffnung, VB DM 1.150,-, Mayday Plus 24, Bj. 4/96, o. Öffnung, VB DM 640,-, Tel. 07157/61991

Paratech PS1, small, o. Auslösung, incl. Gurtzeug Paratech, DM 850,-, Tel. 0251/270207

Perché Annular 20, Bj. 97, DM 700,-, Tel. 07150/352550 abends

Perche Oscar 16, VB DM 350,-, Tel. 05321/23331

PS 1, Bj. 8/98, VB DM 960,-, Tel. 09191/4912

Rettungsschirm, VB DM 500,-, Tel. 0511/344015

RG, DM 400,-, Tel. 06152/52720

RS 2, Bj. 7/98, DM 680,-, Tel. 089/7854387

RS 34, VB DM 500,-, Tel. 06103/22507

RS1, Bj. 8/98, VB DM 960,-, Tel.. 09191/4912

Sigma-Rettung Minitex 110, Bj. 93, k. Notöffnung, DM 350,-, Gurtzeug m. Protektor, Tel. 0521/103114

Triplex von Edel, Packnachweis, Frontcontainer, VB DM 690,-, Tel. 06083/2654

Sonstiges Zubehör

2 Trapezrohre f. Fexe, L=1325mm, VB DM 95,-, Tel. 08363/94338

Abrollwinde Schuhwerk (Metall), ca. 1000m Seil, gr. Trommel, VB DM 1.500,-, Tel. 02972/2262

Advance-Skyline-Jacke, schwarz, brauner Stick, Fleece-Futter, Gr. L, DM 150,-, Tel. 09402/930916 abends

Afro Micropanel III, Druckerschnittstelle, DM 400,-, Tel. 07022/905893

Drama, Fly & Glide, kpl. Jahrgänge seit 81, in Ordner, DHV-Info, meistbietend, Tel. 07937/666

Dynafit Tourlite m. Goretex/Cordura-Innenschuh, DM 90,-, Tel. 0228/327656

Edel-Packsack, VB DM 80,-, Tel. 0228/678228

Ersatzteile Zephir CX, Segellatten kpl. m. Köcher, Seitenrohr, Kielrohrende, Spreizlatte, Mylareinlage, Tel. 06151/895331

Gleitschirm-Helm, DM 50,-, Tel. 05321/23331

Gleitschirmantrieb Pago-Jet, 3-Zylinger König, usw. VB DM 6.500,-, Tel. 02196/80636

GS-Motorsystem »Little Plane«, Bj. 10/97, 14kg, DM 3.000,-, Tel. 036929/86423

Handfairings, Finsterwalder, Kartentasche blau, DM 50,-, DHV-Info Nr. 37-93, kompl. abzugeben gg. Gebot, Tel. 07267/911077

Hängegurt, Schleppklinke, Charly-Rettungsschirm, kompl. DM 350,-, Tel. 05257/5112

Hanwag Schuh 2000, 39 Größe, DM 200,-, Tel. 02133/299878

Helm, DM 70,-, Tel. 06152/52720

Helm, Finsterwalder, M, DM 60,-, Hanwag Stiefel, Gr. 41, DM 100,-, Tel. 09131/32169 ab 18.00 h, 0171/5205429

Integralhelm Kevlar, Gr. 57 (XL), Funkanschluß, DM 120,-, Schleppklinke H.G. Koch, DM 100,-, Integralhelm Uvex, Gr. 57-58, Räder, 2x Finsterwalder, luftbereift, DM 50

Integralhelm, Gr. S, VB DM 600,-, Tel. 0511/344015

Integralhelm, Kevlar, integr. Headset, DM 150,-, Tel. 0821/2629851

Integralhelm, weiß, Gr. S, DM 70,-, Tel. 08377/974355

Klinke Müller BMK 1000, Bj. 93, DM 100,-, Tel. 02455/641

Koch Schleppklinke f. HG, DM 110,-, Transportleiter (Alu), 3,40m, Schaumstoff gepolstert, DM 40,-, Integralhelm, Rochelt-Design, weiß, Gr. M, Funkset eingeklettet, DM 99.-, Tel. 089/65102522

Kurzpacksack Perfex, DM 100,-, Tel. 09402/930916 abends

Modell Gleitschirm,
Sky Surfer 2000, Schirm 1300x460cm, 600g, Elektromotor, Fernsteuerung, DM 340,-, Tel. 089/7854387

Neuseeland mit dem Gleitschirm, selbst organisiert, 6 Wochen, Jan.-Febr. 99, Wer hat Lust? oder Info an: 0172/6823212

Nocai Helme, Epic Flow, Gr. S/M, blau, silber, günstig, Tel. 08639/1294 (d), 08724/1035 (p)

Nocai Integralhelm, Gr. XL, DM 150,-, Tel. 08248/7600

OVerall, Gr. S, türkis/blau, VB, Tel. 08158/7630

Packsack Vonblon Space 2, Tragesystem, DM 150,-, Tel. 09171/899382

Prüffragen f. A-Schein u. Windenschleppstart f. GS, DM 20,-, Ahrensburg, Tel. 04102/45131

Renovierte Kochwinde, DM 3.000,-, Tel. 08331/415959

Rückenprotektor (14cm), Sup-Air, 2 Seitenprotektoren, VB DM 220,-, Tel. 08041/1759

Saphir 17, Sonderanfertigung Fa. Bautek, Vollmylar, eloxiert, pink/weiß, f. Dekozwecke o.ä., DM 200,-, Tel. 07253/50517

Schleppklinke Koch, DM 80,-, Tel. 05734/5503

Schleppklinke, DM 50,-, Tel. 0821/2629851

Schleppklinke, VB, Tel. 08158/7630 o. 0171/8827181

Schnellpacksack, DM 60,-, Tel. 07424/601251

Skywatch Swiss Made, handl. wasserdichter Windmesser, DM 50,-, Tel. 08459/8412

Software f. Bräuniger IQ Competition, DM 50,-, Tel. 09402/930916 abends

Startwinde Koch III, Bj. 6/93, HU 9/99, Gütesiegel DHV 7/00, 1000 m Seil, VB DM 5.000,-, Tel. 03733/54080

stationäre Zweitrommelwinde, Koch, kompl. Schleppgeschirr, ca. 1000m Stahlseil, TÜV 4/98, Kappvorrichtung, usw., DM 6.800,-, Tel. 03685/703882

Sup Air Overall, Gr. S, gefüttert, violett/silber, Tel. 07961/53774

Swing Zenith 26, Bj. 4/91, pink/lila, f. Dekozwecke o.ä., DM 200,-, Tel. 07253/50517

Toli-Träger abschließbar, VB DM 270,-, Tel. 07682/921503 o. 0761/204-1070

Yaesu FT 411E, DM 250,-, Menpro MT 22, DM 100,-, Kenwood Th28-A, DM 380,-, Tel. 08324/600

Varios etc

Bräuniger Vario Alto P III Kombi, DM 280,-, Tel. 0711/6771008

Flytec 4005, DM 405,-, Tel. 0641/492800

Garmin 45 XL, Solarpanel, Halterung, Software, VB DM 230,-, Tel. 07551/4674 o. 0172/7107301

Vario Bräuniger P, DM 105,-, Tel.0821/409603

Bräuniger IQ Competition, kompl. m. Software, Kabel, DM 570,-, Tel. 07371/3392

Vario Afro Cumulus 3, Software, Speedsensor, DM 600,-, Tel. 089/8113606 o. 0172/8920795

Vario, DM 300,-, Tel. 06152/52720

Funkgerät Standard C 508, 160 gr. Reichw. 30km Duobander, 70cm&2m Flugfunk, DM 450,-, Tel. 06659/1455 = Fax

Funkgeräte, Alinco DJ-F1E, Tastatur, Amateurfunk/Seefunkfrequenzen VHF, 2 St., DM 400,-, Tel.. 08231/86147

Vario Wasmer, Memory Plus, günstig abzugeben, Tel. 08158/7630

Bräuniger Vario, DM 350,-, Tel. 02133/299878

Bräuniger AV Competition, Barograph, Speedsensor, Software, Druckerkabel, VB DM 550,-, Tel. 08662/419622

Bräuniger Alto Vario P III, 4 Jahre alt, VB DM 250,-, Tel. 030/7448842

Vario Bräuniger IQ Competition / GPS, DM 750,-, 2 Flugfunkgeräte Icom IC A20, je DM 400,-, GPS Garmin 45, Solarstromvers., PC-Kabel, DM 400,-, Tel. 05734/5503

Flytec, elektr. Kompaß, DM 90,-, Bräuniger Vario, DM 100,-, Tel. 07134/13374 ab 19.00 h

Bräuniger Fahrtsensor S2, VB DM 110,-, Tel. 07371/3392

Bräuniger Alto Vario PII, DM 200,-, Tel. 08283/2601

Garmin GPS 38, DM 299,-, Tel. 07081/8172

Bräuniger Alto Vario, DM 320,-, Bräuniger Alto Vario Basis IQ, Bj. 7/98, DM 400,-, Tel. 089/7854387

Vario Afro Cumulus, DM 150,-, Tel. 0421/4915951 ab 20.00 h

Vario Diavolo, analog/digital, 2 Höhen einstellbar, Sinkalarm, VB DM 200,-, Tel. 07151/22628

Wasmer Combi Air Plus, Bj. 7/91, Vario, Höhen- u. Fahrtmesser, VB DM 350,-, Tel. 07682/921503 o. 0761/204-1070

ICOM IC-A20, Flugfunkgerät, VB DM 500,-, Bräuniger Vario LCD III, VB DM 350,-, VB DM 350,-, Tel. 07264/4036

Vario LCD, Halter, DM 150,-, Funk, 2m, DM 250,-, Tel. 0821/2629851

Bräuniger Alto Vario Basis SP, DM 360,-, Skybox Vario m. Höhenmesser, DM 270,-, Tel. 089/7854387

Afro Cumulus 8000, Windmesser, VB, Tel. 07159/17000

Bräuniger Alto-Vario Basis, Halterungf. HG u. GS, DM 390,-, Tel. 05130/40645

Vario GH Electronic + Flugsport AV 8000, Bj. 92, DM 200,-, Tel. 02455/641

Vario Flytec 3010, DM 250,-, Tel. 0172/7223628

Flytec 3010 Vario, DM 380,-, Tel. 06181/34-1366

Vario Afro Cumulus 8000, VB DM 180,-, Tel. 05203/4449

Vario Bräuniger AV Comp. Barograph, VB DM 600,-, IQ Comp. GPS, PC-Software, Speedmesser, VB DM 1.100,-, Tel. 08326/9846

Vario Bräuniger AV Competition, PC-Zubehör, VB DM 950,-, Tel. 030/7032434 (auch AB)

Alto Vario Classic, Integralgurt Sting Shifter, 188cm, Sigma Rettungsschirm, Reisetransportsack f. HG, Helm, DM 1.500,-, Tel. 07121/504210

Poket Vario von Afro, DM 300,-, Tel. 0511/344015

Gesuche

Sensor 610 E, mit intaktem Gestell, auch ohne Check, auch mit Schaden, Tel.: 08331/495959

Doppelsitzer Drachen, Synairgie Duo Club, ca. 2-3 Jahre alt, guter Zustand, Tim Tel.: 0721/885723 rufe auch zurück!

Gleitschirm 1-2GH gesucht, 77kg, ab Bj. 97, Tel.: 06201/54201

1 oder 1-2er Gleitschirm m. Gurtzeug ab 80kg, bis DM 1.000,—, Tel.: 0671/75012

Xtralite 137, +/- DM 3.500,—, Mauermann, Tel.: 0921/511006 ab 18.00 h

Sky Floater 195, günstig, Tel.: 0821/421275 o. 0171/8216907

UP TRX 140 gesucht, als Ersatzteillager, auch o. Check, Fax: 08851/315

Afro-Digital-Vario, Tel.: 0711/818828

Handfunkgerät 2m Band gesucht: Yaesu 23 R, FT 411 o. Albrecht RV 100 bevorzugt, Tel.: 08822/4545

Interessenten z. Gründung eines Fliegerclubs (Krefeld - Umgebung), Info-Austausch, Fliegercafe, Fahrgemeinschaften, etc., Tel.: 02156/912740

Mitfahrgelegenheit umsonst nach Österreich f. Fliegerwochenenden, Tel.: 02156/912740

Erfahrener Drachenflieger sucht Nebenbeschäftigung, Tel.: 0711/818828

Günstiger GS-Motor, 1-o. 2er GS, gr. Packsack, Vario, alte »Thermik-Zeischriften«, Tel.: 0228/327656

Gebrauchtes Motorsystem f. GS, Zulassung, Tel.: 02961/50235

GS-Motor gebr. oder neu f. angemessenen Preis, Tel.: 0172/3405829, Fax: 034383/44709

Gestohlen

Diebe!!! Vom 19. auf den 20.09.98 wurde in meinem Laden in Flims-Dorf / CH eingebrochen. Die Diebe entwendeten mehrere Gleitschirme und viel Zubehör. Für sachdienliche Informationen ist ein Finderlohn ausgesetzt! X-Dream Fly, Daniel Loritz, Tel.: CH-(081)9212847, Fax: CH-(081)9110110, Natel CH-(079)2220450, e-mail: x-dream.fly@bluewin.ch

Verloren

Am Mittwoch, 26.08.98 lies ich mein Handfunkgerät Alinco in Andelsbuch / Bregenzer Wald am Startplatz liegen. Der ehrliche Finder erhält seinen Finderlohn unter Tel.: 07151/22628

Am 17.10.1998 am Neunerköpfle, Tannheimertal. Gleitschirmschleppklinke Prototyp (Charly), Finderlohn! Tel.: 07172/21715

Verschenken

Hermes 15, Bj. 85, letzter Check 91, Keller Integral, Tel.: 08502/922167

WW Sport 150, Bj. 90/91, org. Trapezrohre, 2 Trapezrohre, o. Check, Tel.: 089/8201532 Ulrike Schlandt

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 069/7567-267

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.

Deutsche Streckenflugmeisterschaft 1998

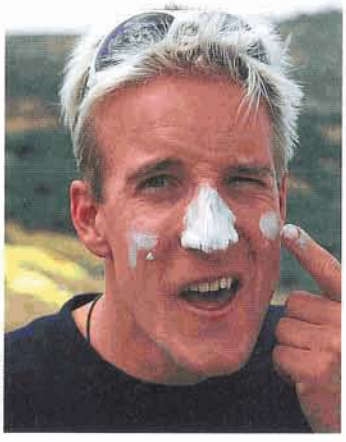


Foto: Regine Fiches

Bernie Koller
Deutscher Streckenflugmeister
GS Offene Klasse

Max Altmannshofer
Deutscher Streckenflugmeister
Drachen

Foto: Ivo Hahne

Torsten Hahne
Deutscher Streckenflugmeister
GS Sportklasse

unterstützt von NOCAI und hanwag

Max Altmannshofer (Drachen), Berni Koller (Gleitschirm Offene Klasse) und Torsten Hahne (Gleitschirm Sportklasse) gewinnen die »Deutsche Streckenflugmeisterschaft«. Zum erstenmal werden nun also auch in der Disziplin »Cross Country« Deutsche Meister geehrt.

Im Gegensatz zur übrigen Wettbewerbsszene sorgten in diesem Jahr die Gleitschirmpiloten für Furore. Durch eine schier unglaubliche Leistungssteigerung sorgten die »jungen Wilden« dafür, daß der Abstand zu den Drachenfliegern nicht mehr allzu groß ist. Gäbe es eine gemeinsame Wertung der beiden Luftsportarten, so befänden sich auf den Plätzen 3-5 Berni Koller, Stefan Bocks und Oliver Rössel.

Wieder beeinflußte das Wetter den Wettbewerb ganz entscheidend, wie sollte dies aber auch anders sein, denn die Jagd nach Kilometern und Punkten wird ja schließlich nicht in der Sporthalle ausgetragen.

Die langjährige Statistik belegt, daß sich die erfolgreichsten Streckenflüge auf die Monate Mai und August konzentrieren. Wie im vergangenen Jahr waren die Monate Juni und Juli wieder fast ein Totalausfall. Aber noch nicht einmal ein Ausweichen auf die Südseite der Alpen war möglich, die Drachen- und Gleitschirmligen haben dies in diesem Jahr wieder vergeblich versucht.

Waren es im vergangenen Jahr noch die norddeutschen und Berliner Piloten, die per UL- und Windenstart im Drachen in dieser Zeit auf Punktejagd gingen, fielen sie in diesem Jahr dem wohl »grausamsten Sommer seit 50 Jahren« (Spiegel) zum Opfer.

Erfreulich aber ist, daß bei nahezu gleichbleibender Beteiligung das Niveau besonders im Gleitsegelbereich erheblich gesteigert werden konnte.

Insgesamt wurden wieder knapp 700 Flüge zur Auswertung eingereicht, davon 478 (Vorjahr 509) positiv gewertet. 41.300 (Vorjahr 42.800) Streckenkilometer unterteilen sich wie folgt: Drachen 21.500 (25.300) und Gleitschirm 19.800 (17.500).

Im Leistungsvergleich der beiden Luftsportarten konnten die Gleitschirmpiloten 90 % der Drachenfliegerleistungen erzielen (ermittelt anhand der durchschnittlich erflogenen Punktzahl/Flug der 10 bestplazierten Piloten).

Anhand des Dokumentationsmaterials, vielen nüchternen Zahlen, Karten aber auch eindrucksvollen Bildern versuche ich einen Überblick über die »Deutsche Streckenflugmeisterschaft 1998« zu geben.

Drachen

Dem ehemaligen Ligapiloten Max Altmannshofer spricht im Juli '97 in Garmisch-Partenkirchen der Frust aus der Seele. Anläßlich der einmal wieder verregneten »German Open« kündigt mir Max an, daß er im kommenden Jahr nicht mehr in der Liga fliegen möchte, sondern sich auf die Streckenflugmeisterschaft konzentrieren und diese auch mit über 1.000 Punkten gewinnen wolle.

Die 1.000 Punkte hat er zwar nicht ganz erreicht, aber mit dem drittbesten bisher je erzielten Ergebnis, (nur Jo Bathmann 1995 mit 1.057 Punkten und Peter Waldmann 1996 mit 968 Punkten) waren bisher besser, wird Max Altmannshofer der 1. Streckenflugmeister.

Den zweiten Platz vom Vorjahr verteidigen konnte der Aschauer Wolfgang Lengauer. Auch sein Ergebnis stand bereits Anfang Mai fest, ebenso wie der 3. Platz des Achentalers Walter Rackl. Beide punkteten, außer vom heimischen Rauschberg und dem Hochfelln, in Kärnten an der Emberger Alm.

Da auch die nächstplazierten Piloten, Reinhold Dreier, Wolfgang Graf und Ralf Tschurtschenthaler allesamt nahezu ausschließlich ihre Streckenflüge vom Rauschberg starteten, zeigt dies die diesjährige örtliche Konzentration der Wettbewerbsszene.

8 Piloten der ersten 15 gehören dem Verein DC Bavaria Ruhpolding an, sie gewinnen damit zum 5. mal in Folge die Mannschaftswertung, diesmal mit ihrer 2. Mannschaft auf Platz 2 vor dem DFC Hochries-Samerberg (Gundram Hoffmann, Peter Achmüller, Gerhard Ludwig) auf Platz 3.

Die Entscheidung über den Ausgang der Streckenflugmeisterschaft war also bereits am 11. Mai gefallen. Trotz vielfacher Versuche gelang es nur noch 2 Piloten nach diesen Datum Flüge über 300 Punkte zu dokumentieren, diese waren aber dafür um so bemerkenswerter:

Friedhelm Lotte startete am 16.05. vom Flugplatz in Kulmbach hinter dem UL, klinkte aus und fotografierte 6 Stunden später seinen Zielpunkt, das Autobahnkreuz Walldorf. Ein Deutschlandflug der besonderen Art: 225 km quer durch Deutschland von Ost nach West als Zielflug. 192 km lang begleitete ihn sein Vereinskamerad Karl-Heinz Vogel mit dem gleichen Ziel, bevor er in Neckarsulm landen mußte.

Den punktbesten Flug der gesamten Saison erzielte der Ligapilot Andre Djamarani am 10.08. in Fiesch. Ein flaches Dreieck über 216 km mit den Wendepunkten Fiesch E-Werk, Alphütte Tschegn und Goppenstein brachten ihm 378 Punkte und die Versicherung von Einheimischen, daß dies das bisher größte je in Fiesch dokumentierte Dreieck sei. Neben ihm punkteten ebenfalls in Fiesch sein Ligakonkurrent Roland Wöhrle und die Samerberger Piloten.

Ein Blick in die Ergebnislisten und Statistik der Gleitschirmpiloten zeigt, wie auch Andre Djamarani bewiesen hat, daß das Fluggebiet um Fiesch nach wie vor auch für Drachenpiloten sehr großes Streckenpotential bietet, das besonders in den letzten Jahren wenig genutzt wurde. Die ersten beiden Augustwochen sind seit Jahren ein verläßlicher Zeitpunkt für eine erfolgreiche Streckenjagd. Die Leistungssteigerung durch turmlose Geräte sollte es ermöglichen, bei einer ähnlichen Wetterkonstellation wie in diesem Jahr (Basishöhen weit über 4.000 m), Aufgaben mit über 400 Punkten zu fliegen.

Ein Wort des Trostes noch zu den norddeutschen Piloten. Knallhart zeigt die Statistik, daß diesmal einzig und allein das Wetter den im vergangenen Jahr erzielten Aufschwung förmlich niederregnete, denn es kann ja wohl nicht sein, daß die Bahrenborstler, Hamburger oder Berliner alle das Fliegen verlernt oder ihren Urlaub falsch gebucht haben.

Nüchterne Zahlen in der Streckenflugmeisterschaft bezüglich der Damen- und Juniorenwertung. In dem Land, das mit Guido Gehrmann als Junior den amtierenden Weltmei-ster und mit Corinna Schwiegershausen die amtierende Weltmeisterin sowie den Mannschaftsweltmeister der Damen stellt, gibt es lediglich je einen Teilnehmer in der Kategorie Junioren und Damen. Mit dem einzigen von einer Dame eingereichten Flug landete Jutta Fürsattel auf Platz 72 und der Neu-Ligapilot Erik Rau als einziger Junior mit 3 Flügen auf Platz 31.

Hier muß etwas geschehen. Greift die Nachwuchsförderung des DHV noch nicht? Was nützen alle Investitionen z.B. Ladies und Junior Challenge, wenn dann die Beteiligung gerade an diesem dezentralen Wettbewerb so schlecht ist.

Vergleicht man die Geburtsdaten der Gleitschirmpiloten mit denen der Drachenpiloten in den Ergebnislisten, so stimmt zwar nicht ganz der Spruch mit den Dinosauriern, aber eins ist sicher, später in den Geschichtsbüchern wird stehen: als Vorfahren der Gleitschirmflieger gelten die Drachenflieger. Beide benutzten um die Jahrtausendwende zur gleichen Zeit den gleichen Luftraum.....

Gleitschirm

Die »Nachfahren der Drachenflieger« haben im Jahr 1998 kräftig zugelegt.

Berni Koller als Sieger der 1. Deutschen Streckenflugmeisterschaft schraubt die Bestleistung vom vergangenen Jahr (737) auf sagenhafte 886 Punkte. Nur 9 Punkte hinter ihm liegt Stefan Bocks auf Platz 2 gefolgt von Oliver Rössel (858). Diese 3 Piloten weisen einen großen Vorsprung gegenüber den nächstplazierten Christoph Kirsch d.J. (721) (es ist nicht der DHV - Sportvorstand) und Sepp Gschwendtner (690) auf.

Erstmals in diesem Jahr wird in mehreren Klassen geflogen. Neben der offenen Klasse, in der Piloten mit Fluggeräten aller Gütesiegelklassen teilnahmeberechtigt sind, gibt es die Sportklasse (max. Gütesiegel Kategorie 1-2) und die Tandemklasse.

GS Mannschaft

Platz	Verein	Name	Punkte	Mannschaft
1	Ostrachtaler Gleitschirmflieger 1	Koller Berni	886	1856
		Brutscher Michael	493	
		Göhl Josef	477	
2	Oberstdorfer Gleitschirmverein	Rössel Oliver	859	1851
		Traut Stefan	636	
		Niederacher Andrea	356	
3	Drachen-u.Gleitschirmclub Tegernseer Tal 1	Gschwendtner Sepp	690	1754
		Straub Andreas	532	
		Hahne Torsten	532	
4	1.Bamberger GSC	Then Dietmar	398	1116
		Schlöffel Ralph	380	
		Börschel Roland	338	
5	Eichenauer SV	Riedl Stefan	401	1068
		Becker Ludwig	335	
		Blum Christian	332	
6	Drachen-u.Gleitschirmclub Tegernseer Tal 2	Brunner Willi	478	1056
		Paintmayer Peter	328	
		Plenagl Johann	250	
7	Gleitschirmclub Inntal 1	Bocks Stefan	879	1044
		Wagner Günter	116	
		Schaberl Michael	49	
8	Oase Pilotenclub 1	Deuschle Gerhard	346	1030
		Leschinski Frank	344	
		Pinn Michael	340	
9	1. Paraclub Schwaben	Martens Burkhard	314	703
		Böckler Joachim	305	
		Nagler Werner	84	
10	Oase Pilotenclub 2	Zaiser Joachim	324	701
		Nedele Martin	191	
		Hegel Stefan	186	

HG Mannschaft

Platz	Verein	Name	Punkte	Mannschaft
1	DC Bavaria Ruhpolding 1	Altmannshofer Max	964	2625
		Dreier Reinhold	837	
		Graf Wolfgang	824	
2	DC Bavaria Ruhpolding 2	Tschurtschenthaler Ralf	782	2075
		Mayer Hias	672	
		Huber Markus	621	
3	DFC Hochries-Samerberg	Hoffmann Gundram	695	1732
		Achmüller Peter	670	
		Ludwig Gerhard	367	
4	Ammergauer Drachenflieger	Raggl Paul	532	1528
		Haustein Christoph	531	
		Freier Wolfgang	465	
5	DC Bavaria Ruhpolding 3	Escher Alexander	584	1224
		Tulzer Jürgen	573	
		Kraller Rudolf	67	
6	Nordbayrische Drachenflieger 1	Feser Jörg	415	1123
		Handtke Wolfgang	370	
		Lotte Friedhelm	338	
7	Kirchdorf-Bahrenborstel	Schwinghammer Jürgen	317	990
		Otterpohl Bernd	377	
		Gräper Hans-Joachim	296	
8	Nordbayrische Drachenflieger 2	Greiner Arno	312	877
		Hutzler Alfred	286	
		Vogel Karlheinz	279	
9	DFC Ingolstadt	Fritz Lorenz	478	848
		Sichert Ottmar	188	
		Bausenwein Hans	182	
10	Hamburger Drachenflieger	Schmidt Ralph	281	671
		Wilms Helmut	215	
		Trömer Christoph	175	

Einige namhafte Piloten wechselten in die Sportklasse und bewiesen hier, daß in der »Genußfliegerklasse« durchaus respektable Leistungen zu erzielen sind. Mit Flügen von über 240 Punkten in Fiesch erreichen Torsten Hahne und Claus Vischer Ergebnisse, die vor 3 Jahren nicht mal mit Fluggeräten der offenen Klasse erreicht wurden.

Sieger dieser Kategorie wurde Torsten Hahne mit 532 Punkten vor Claus Vischer mit 481 Punkten (ohne Deutschlandflug).

Insgesamt stößt die Sportklasse noch nicht auf die Gegenliebe bei den Piloten, die sich der DHV bei der Geburt dieser neuen Kategorie erhofft hatte (13 Teilnehmer). Aber immer mehr Piloten interessieren sich beim Neukauf eines Fluggerätes für diese Kategorie und somit wird sich, gerade nach den diesjährig gezeigten Perspektiven, manch einer zur Teilnahme entscheiden.

Die Tandemklasse gewann überlegen Willi Schierle, der u.a. am 21.06. als »fliegender Taxifahrer« (UP Cab) seinem Passagier eine Alpenüberquerung vom Nebelhorn nach Platt/Passeier in Italien bot.

Bei der Mannschaftswertung gab es eine Wachablösung. Zum erstenmal gewannen nicht die Piloten vom Tegernsee, sondern die Ostrachtaler Gleitschirmflieger. Sie siegten mit nur 5 Punkten Vorsprung vor dem Oberstdorfer Gleitschirmverein und dem DGC Tegernseer Tal. Hierdurch wird Berni Koller zum dreifachen Sieger: Sieg in Einzel- und Mannschaftswertung sowie bei den Junioren. Seine Konkurrenten in der Juniorenwertung werden aufatmen, daß er nächstes Jahr dieser Nachwuchsklasse entwachsen ist, dann gibt es für sie auch wieder etwas zu gewinnen.

Foto: Ulrich Göhl

Im Damenklassement sieht es ähnlich trostlos aus wie bei den Drachenfliegern. Einzig Andrea Niederacher mit der neuen Damenbestleistung von 356 Punkten und dem 21. Gesamtplatz zeigt eine respektable Leistung.

Fazit: Im Rahmen der Streckenflugmeisterschaft wird auf hohem Niveau geflogen. Die Piloten erzielen sportliche Spitzenleistungen. Gleichzeitig bietet dieser Wettbewerb aber auch Anreize für den Breitensport. Durch die Wahl der eigenen Aufgabe zum selbstgewählten Zeitpunkt am selbstgewählten Startplatz bietet er genügend Anreiz für sportlich ambitionierte Piloten.

Ob die neue Klasseneinteilung richtig war, kann ich letztendlich nach einer Saison noch nicht beantworten. Ich würde mir aber wünschen, daß noch mehr Piloten, vor allem im Damen- und Juniorenbereich, teinehmen würden.

Dank gilt den Sponsoren, insgesamt 35 Piloten dürfen sich über einen neuen Nocai Helm freuen und die besten 5 Newcomer in beiden Luftsportarten erhalten je ein paar Hanwag Fliegerstiefel.

Allen, die an weiteren Details interessiert sind, em-pfehle ich die Neuauflage der Streckenflugstatistik mit über 1.000 Streckenflügen seit 1994 und über 600 Koordinaten von Wendepunkten. Bezug zum Selbstkostenpreis (DM 25.- plus Porto 3.-) bei

Rudl Bürger,
Bichl 2, 83122 Samerberg
Tel./Fax: 08032-8134
Rudl@compuserve.com

Foto: Stefan Mast

Firmen-Teamwertung

GS

Bei Gerätewechsel während des laufenden Wettbewerbs wird der Pilot dem Team zugeordnet mit dessen Flugerät er die überwiegenden Punkte erzielt hat.

Platz	Team	Name	Gerät	Punkte	Team
1	Free X 1	Koller	Proto	886	2297
		Kirsch d. J	Spark	721	
		Gschwendtner		690	
2	Swing 1	Rössel	Cirrus	859	1896
		Traut	Cirrus	636	
		Riedl	Ventus	401	
3	Free X 2	Schierle	Proto	589	1602
		Sträub	Proto	532	
		Vischer	Flair	481	
4	Nova 1	Sturm	Xyon	532	1503
		Brutscher	Vertex	493	
		Brunner	Xyon	478	
5	UP	Held	Escape	639	1426
		Pieper	Escape	411	
		Schierle	Cab	376	

HG

Bei Gerätewechsel während des laufenden Wettbewerbs wird der Pilot dem Team zugeordnet mit dessen Flugerät er die überwiegenden Punkte erzielt hat.

Platz	Team	Name	Gerät		Team
1	Icaro 1	Altmannshofer	Laminar ST	964	2583
		Dreier	Laminar ST	837	
		Tschurtschentaler	Laminar ST	782	
2	Bautek 1	Lengauer	Twister	936	2130
		Huber	Twister	621	
		Tulzer	Twister	573	
3	Moyes 1	Graf	X-tralite	824	1996
		Achmüller	X-tralite	670	
		Singhammer	X-tralite	502	
4	Icaro 2	Djamarani	Laminar ST	699	1872
		Lutz	Laminar ST	589	
		Escher	Laminar ST	584	
5	Airwave	Rackl	Klassic	844	1567
		Winklhofer	Klassic	423	
		Rattaj	K4	300	

GS Offene Klasse

Platz	Name	Verein	Gerät	D/J/N	Gesamt
1	Koller Berni	Ostrachtaler GSFlieger	Free X Proto	J	886
2	Bocks Stefan	GSC Inntal	Airea Tension Red Bull		879
3	Rössel Oliver	Oberstdorfer GSVerein	Swing Cirrus		859
4	Kirsch d.J. Christoph		Free X Spark		721
5	Gschwendtner Sepp	DGC Tegernseer Tal	Free X		690
6	Held Heinz	GSC Ratisbona	UP Escape		639
7	Traut Stefan	Oberstdorfer GSVerein	Swing Cirrus		636
8	Schierle Willi	GSC Hohenlohe	Free X Proto		589
9	Straub Andreas	DGC Tegernseer Tal	Free X Proto		532
9	Sturm Johannes		Nova Xyon		532

GS Sportklasse

Platz	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Torsten Hahne	DGC Tegernseer Tal	Edel Atlas	532
2	Claus Vischer	Mittelstreckenflieger Siegen	FreeX Flair	481
3	Burkhard Martens	1. PC Schwaben	FreeX Flair	319
4	Hans Lex	DGC Tegernseer Tal	FreeX Flair	217
5	Thilo Sautter		Delta Fly Helix	158

GS Tandem

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Schierle Willi	GSC Hohenlohe	UP Cab	376
2	Scheltdorf Rainer	Ostrachtaler GSFlieger	Advance Bi Beta	189
3	Vischer Claus	Mittelstrecken. Siegen	Airea Fat Willi	97
4	Dajek Ulrich	Ostwindfreunde	UP-Pickup	76
5	Staudacher Robert	Alb. Bad Reichenhall	Swing Mistral Twin	62

GS Damen

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Andrea Niederacher	Oberstdorfer Gleitschirmverein	Advance Sigma 3	356

GS Junioren

Platz	Name	Verein	Gerät	Gesamt
1	Bernie Koller	Ostrachtaler GS	FreeX	886
2	Rolf Lindel	DHC Heidenheim	Nova Vertex	328
3	Kilian Keck	Ostrachtaler GS	FreeX	106

HG FAI I

Platz	Name	Verein	Gerät	D/J/N	Gesamt
1	Altmannshofer Max	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST		964
2	Lengauer Wolfgang	DFC A Kampenwand	Bautek Twister		936
3	Rackl Walter	DFC Achental	Airwave Klassic		844
4	Dreier Reinhold	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar		837
5	Graf Wolfgang	DCB Ruhpolding	Moyes X-xtralite		824
6	Tschurtschenthaler Ralf	DCB Ruhpolding	Icaro Laminar ST		782
7	Djamarani Andre	DFC Seeadler	Icaro Laminar ST		699
8	Hoffmann Gundram	DFC Hochries Samerberg	Airborne Blade		695
9	Wöhrle Roland	DFC Kinzigtäler DF	Guggemoos RCS		688
10	Mayer Hias	DCB Ruhpolding	Enterprise Desire		672

HG FAI II

Platz	Name	Verein	Gerät	D/J/N	Gesamt
1	Oelkrug Martin		Pegasus		255
2	Hoffmann-Guben Marcus	DFC Hohenneuffen	Exxtacy		102

HG Damen

Platz	Name	Verein	Gerät	D/J/N	Gesamt
1	Jutta Fürsattel	Augsburger Drachenflieger	Enterprise Desire		113

HG Junioren

Platz	Name	Verein	Gerät	D/J/N	Gesamt
1	Erik Rau	DC Hoheneuffen	Moyes Xtralite		358

Fettdruck = Deutschlandflug, D=Damenwertung, J=Juniorenwertung, T= Tandemwertung, N=Newcomer (keine Teiln. in den letzten 3 Jahren)

Flüge GS 1998

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP/ Ziel/ bei FS
		Landung	total km	MF	Punkte
05.09.97	Hertnek Holger	Edel Sector	St Andre	FSagB	Chalvet
			Dormillouse BS		Annot
			99,9	1,5-1	123
14.09.97	Herchen Ronald	Advance Omega 3	HimmighofenSchlepp	FSagB	Startplatz
					Fauerbach östl.
			64	1	64
21.06.98	Schierle Willi	UP Cab	Nebelhorn	FS1WP	Probsthaus
			Gamskogel		Platt Passeier
			91,8	1,5-1	123
21.06.98	Niederacher Andrea	Sigma III	Nebelhorn	FAI	Seealpe
			Fluchtalpe	Eissee	Altstädler Hof Seealpe
			48,8	2	98
21.06.98	Kirsch Christoph d.J.	Free X Flair	Wallberg	FS1WP	Wallberg Gipfel
			Kössen BS		Buchensteinw.
			67,4	1,5-1	92
21.06.98	Lex Hans	Free X Flair	Wallberg	FS 1WP	Wallberg Gipfel
			Kössen MS		Pillersee
			62	1,5-1	86
21.06.98	Plenagl Johann	Tennsion Proto	Wallberg	FS1WP	Wallberg Gipfel
			Kössen BS		Waidring
			60,7	1,5-1	84
21.06.98	Kirsch Stefan	Nova Vertex	Wallberg	FS1WP	Wallberg Gipfel
			Kössen MS		Erpfendorf
			55,1	1,5-1	79
21.06.98	Pinn Michael	Airwave XXX	Nebelhorn	FS2WP	Nebelhorn Gipfel
			Imbergerhorn TS	Hahnenkamm BS	Oybelehalle
			61,2	1,5-1	78
21.06.98	Lacrouts Babsi	Free X Flair	Wallberg	FS 1WP	Wallberg Gipfel
			Kössen MS		Kössen LP
			49,1	1,5-1	73
21.06.98	Zaiser Joachim	Edel Sector	Nebelhorn	flD	Seealpe
			Wildengrundkopf	Höfats	Imberger Horn
			40,1	1,75	70
21.06.98	Simmel Stefan	Swing Minoa	Nebelhorn	FS1WP	Nebelhorn Gipfel
			Hahnenkamm BS		Wiese an Zugspitze
			47	1,5-1	59
21.06.98	Möller Gerhard	Nova Xyon	Alp Muota	FS2WP	Alp Muota
			Alp Dado Sut	Alp Lumpegna	Bhf. Waltensburg
			45,2	1,5-1	58
21.06.98	Ebersberger Johannes	Xyon 26	Wallberg	FS1WP	Wallberg Gipfel
			Hödenauer See		Schanzer Wände
			35	1,5-1	51
21.06.98	Schmidt Markus	Airea Aspect	Nebelhorn	FS2WP	Seealpe
			Imberger Horn BS	Höfats	Birgsau
			30,3	1,5-1	42
24.06.98	Megg Gregor	Area Tension	Zwieselalm	FS2WP	Zwieselalm
			Reichenhaller Haus	Straubinger Haus	Jochberg/Parkp
			60,6	1,5-1	83
24.06.98	Brunner Willi	Nova Xyon	Wallberg	FS	Wallberg Gipfel
					Kössen westl.
			45	1	45
15.07.98	Brunner Willi	Nova Xyon	Wallberg Alm	FS1WP	Wallberg Alm
			Kössen BS		Saalfelden/Ortsrand
			88,4	1,5-1	113
23.07.98	Springet Rainer	ITV Merak 42	Fiesch Galvera	FS1WP	Kühboden MS
			Ritzingen Alpe	Riederfurka/Cassell	Kühbod.MS
			24,2	1,5-1	30
26.07.98	Göhl Josef	Advance Omega4	Nebelhorn	FS2WP	Gruben WHS
			Imbergerhornbahn TS	Hahnenkammbahn BS	Haselgehr
			57,4	1,5-1	
05.08.98	Pieper Martin	Up Escape	Kühboden/ Galvera	flD	Laxer Staffel
			Villa Cassel	Uelicher Gale	Laxer Staffel
			53	1,75	93
06.08.98	Börschel Roland	Nova Xyon24	Fiesch Galvera	flD	Laxer Staffel
			Uerlicher Gale	Riederfurka/Cassell	Laxer Staffel
			53	1,75	93
07.08.98	Ebingen Markus	Edel Sector	Galvera	flD	Lax Kirche
			Unnerbodme	Briscberu	Lax Kirche
			78,1	1,75	137
07.08.98	Börschel Roland	Nova Xyon25	Fiesch Galvera	flD	Laxer Staffel
			Unnerbodme	Riederfurka/Cassell	Laxer Staffel
			58,6	1,75	103
07.08.98	Möller Gerhard	Nova Xyon	Kühboden	flD	Kühboden MS
			Uerlichergale	Oberried Kirche	Kühboden MS
			57,1	1,75	100
07.08.98	Nedele Martin	Spear M	Fiesch	flD	Lax Kirche
			Uerlicher Gale	Riederfurka / Cassell	Lax Kirche
			53,2	1,75	93

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP/ Ziel/ bei FS
		Landung	total km	MF	Punkte
07.08.98	Then Dietmar	Advance Omega 3	Galvera	flD	Laxer Staffel
			Uerlicher Gale	Riederfurka	Laxer Staffel
			53	1,75	93
07.08.98	Kreuzer Thomas	Delta Fly Helix M	Fiesch Galvera	flD	Kühboden MS
			Ritzinger Alpe	Riederfurka/Cassel	Kühbod. MS
			37,5	1,75	66
07.08.98	Sautter Thilo	Helix	Fiesch Galvera	flD	Kühboden MS
			Ritzinger Alpe	Villa Cassel	Kühboden MS
			37,5	1,75	66
08.08.98	Bocks Stefan	Area Tension	Fiesch	FAI	Lax Kirche
			Uerlichergabe	Leukerbad Kirche	Sonnighorn ZP
			152,9	2	306
08.08.98	Vischer Claus	FreeX Flair	Fiesch	FAI	Lax Kirche
			Ritzinger Alpe	Goppenst. Bahnverl.	Hohe Saas BS ZP
			109,9	2	
08.08.98	Held Heinz	Lip Escape	Galvera	FAI	Lax Kirche
			Ritzinger Alpe	Goppenst. Bahnverl.	Hohe Saas BS ZP
			109,9	2	220
08.08.98	Göhl Josef	Advance Omega4	Fiesch Galvera	flD	Lax Kirche
			Bidmere	Mittal	Gebidumsee ZP Lax Kirche
			104,4	1,75	183
08.08.98	Brutscher Michael	Nova Vertex 24	Fiesch Galvera	flD	Lax Kirche
			Bidmere	Mittal	Gebidumsee ZP Lax Kirche
			104,4	1,75	183
08.08.98	Sturm Johannes	Nova Xyon	Kühboden Fiesch	flD	Laxer Staffel
			Sidelhorn	Goppenstein Bahnverlade	Laxer Staffel
			98,2	1,75	172
08.08.98	Appel Armin	Omega 3	Fiesch Galvera	flD	Lax Kirche
			Bidmere	Goppenstein Bahnverlade	Lax Kirche
			95,4	1,75	167
08.08.98	Hahne Torsten	Edel Atlas	Kühboden Fiesch	flD	Lax Kirche
			Sidelhorn	Briscberu	Breithorn
			82,6	1,75	145
08.08.98	Paintmayer Peter	Nova Xyon	Fiesch Galvera	flD	Lax Kirche
			Sidelhorn	Briscberu	Breithorn
			82,6	1,75	145
08.08.98	Ebingen Markus	Edel Sector	Galvera	flD	Lax Kirche
			Unnerbodme	Briscberu	Lax Kirche
			78,1	1,75	137
08.08.98	Then Dietmar	Advance Omega 4	Fiesch Galvera	flD	Lax Kirche
			Uerlicher Gale	Briscberu	Rosswald / Lax Kirche
			76,6	1,75	134
08.08.98	Börschel Roland	Nova Xyon24	Fiesch Galvera	flD	Lax Kirche
			Uerlicher Gale	Briscberu	Rosswald / Lax Kirche
			76,6	1,75	134
08.08.98	Zaiser Joachim	Sector	Galvera	flD	Lax Kirche
			Lengsee	Briscberu	Lax Kirche
			76,2	1,75	133
08.08.98	Raab Eckard	Edel Energy	Kühboden Fiesch	ZR	Kühboden MS
			Sidelhorn	Brigerbad	Kühboden MS
			75,8	1,75	133
08.08.98	Schierle Willi	UP Cab	Galvera	flD	Lax Kirche
			Galehütte	Wiwannihorn	Lax Kirche
			73,2	1,75	128
08.08.98	Selz Ulrich	Advance Omega 3	Galvera	flD	Lax Kirche
			Riederfurka	Siedelhorn	Lax Kirche
			61,5	1,75	108
08.08.98	Nedele Martin	Spear M	Fiesch	flD	Lax Kirche
			Bidmere	Riederfurka / Cassell	Lax Kirche
			56,1	1,75	98
08.08.98	Ebersberger Johannes	Xyon 26	Fiesch Galvera	flD	Laxer Staffel
			Bidmere	Riederfurka / cassell	Laxer Staffel
			55,1	1,75	96
08.08.98	Hegel Stefan	Fee X Spear	Fiesch Galvera	flD	Laxer Staffel
			Uerlicher Gale	Riederfurka/Cassell	Laxer Staffel
			53,2	1,75	93
08.08.98	Schlöffel Ralph	Advance Omega 4	Galvera	flD	Laxer Staffel
			Uerlicher Gale	Riederfurka	Laxer Staffel
			53	1,75	93
08.08.98	Sautter Thilo	Helix	Galvera	FS	Galvera
					westl. Ilanz
			92	1	92
08.08.98	Möller Gerhard	Nova Xyon	Galvera	FS2WP	Fiesch LP
			Obertal	Blattern	Bister
			54	1,5-1	78
08.08.98	Lötterle Volker	Up Escape	Galvera	FS2WP	Kirche Fieschertal
			Bidmere	Ritzingen Kapelle	Cassell Riederfurka
			51,7	1,5-1	74

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP/ Ziel/ bei FS
		Landung	total km	MF	Punkte
08.08.98	Schädler Franz	Paratech P60 S	St Andre	FS1WP	Chalvet Gipfel
			Cheval Blanc		St Andre LP
			38	1,5-1	47
08.08.98	Rüttgers Uwe	Up Vision Classic L	Fiesch Galvera	FS1WP	Kühboden MS
			Sidelhorn		Gluringen Kirche
			29,2	1,5-1	39
09.08.98	Kirsch Christoph d.J.	Free X Spark	Fiesch	FAI	Lax Kirche
			Uelicher Gale	Leukerbad Kirche	Weissmies Gipfel
			142,6	2	285
09.08.98	Straub Andreas	Free X Spark Pro	Fiesch Galvera	FAI	Lax Kirche
			Uerlicher Gale	Leukerbad Kirche	Weissmies Gipfel
			142,6	2	285
09.08.98	Gschwendtner Sepp	Free X	Fiesch	FAI	Lax Kirche
			Galmihornhütte	Torrentalp MS	Hohesaas BS
			130,3	2	261
09.08.98	Vischer Claus	FreeX Flair	Fiesch	FAI	Lax Kirche
			Galmihornhütte	Torrentalp MS	Hohe Saas BS
			130,3	2	261
09.08.98	Held Heinz	Lip Escape	Kühboden	FAI	Lax Kirche
			Ritzinger Alpe	Leukerbad Kirche	Hohe Saas BS ZP
			126,8	2	254
08.08.98	Kirsch Christoph d.J.	Free X Spark	Fiesch	FAI	Lax Kirche
			Ritzinger Alpe	Leukerbad Torrentalp MS	Hohe Saas BS ZP Lax
			125	2	250
09.08.98	Hahne Torsten	Edel Atlas	Kühboden Fiesch	FAI	Lax
			Galehütte	Staumauer Lonza	Weissmies Gipfel
			121,7	2	243
09.08.98	Sturm Johannes	Nova Xyon	Kühboden	FAI	Lax Kirche
			Ritzinger Alpe	Goppenstein Bahnverl.	Weissmies Gipfel
			111,8	2	224
09.08.98	Pieper Martin	Up Escape	Galvera	FAI	Lax Kirche
			Ritzinger Alpe	Goppenstein Bahnverladung	Hohesaas
			109,9	2	220
09.08.98	Göhl Josef	Advance Omega4	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Sidelhorn	Leukerbad Kirche	Gebidum Antenne
			125,1	1,75	219

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP/ Ziel/ bei FS
		Landung	total km	MF	Punkte
09.08.98	Brutscher Michael	Nova Vertex 25	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Sidelhorn	Leukerbad Kirche	Gebidum Antenne
			125,1	1,75	219
09.08.98	Traut Stefan	Swing Cirrus	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Sidelhorn	Torrentalp MS	Lax Kirche
			117,1	1,75	205
09.08.98	Brunner Willi	Nova Xyon	Fiesch Galvera	fID	Brunnen
			Gr. Sidelhorn	Torrentalp MS	Brunnen
			111,1	1,75	194
09.08.98	Paintmayer Peter	Nova Xyon	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Unnerbodme	Goppenstein Bahnverl.	Fiesch LP
			104,3	1,75	183
09.08.98	Lindel Rolf	Nova Vertex	Kühboden/ Galvera	fID	Lax Kirche
			Sidelhorn	Goppenstein Bahnverladung	Lax Kirche
			99,7	1,75	174
09.08.98	Appel Armin	Omega 3	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Sidelhorn	Goppenstein Bahnverladung	Lax Kirche
			99,7	1,75	174
09.08.98	Springet Rainer	Xyon 24	Fiesch Galvera	fID	Eggishornbahn MS
			Sidelhorn	Meiggen b.Goppenstein	Eggishornb. MS
			99,6	1,75	174
09.08.98	Then Dietmar	Advance Omega 3	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Uerlicher Gale	Goppenstein Bahnverl.	Rosswald/Lax
			98,9	1,75	173
09.08.98	Schlöffel Ralph	Advance Omega 4	Galvera Kühboden	fID	Lax Kirche
			Uerlicher Gale	Goppenstein Bahnverl.	Rosswald/ Fiesch LP
			98,9	1,75	173
09.08.98	Raab Eckard	Edel Energy	Fiesch Galvera	fID	Galvera
			Sidelhorn	Goppenstein Bahnverl.	Rosswald/ Fiesch LP
			98,9	1,75	173
09.08.98	Börschel Roland	Nova Xyon24	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Uerlicher Gale	Goppenstein Bahnverl.	Lax Kirche
			98,9	1,75	173
09.08.98	Niederacher Andrea	Sigma III	Galvera Fiesch	fID	Laxer Staffel
			Uerlicher Gale	Goppenstein Bahnverladung	Laxer Staffel
			91,4	1,75	160

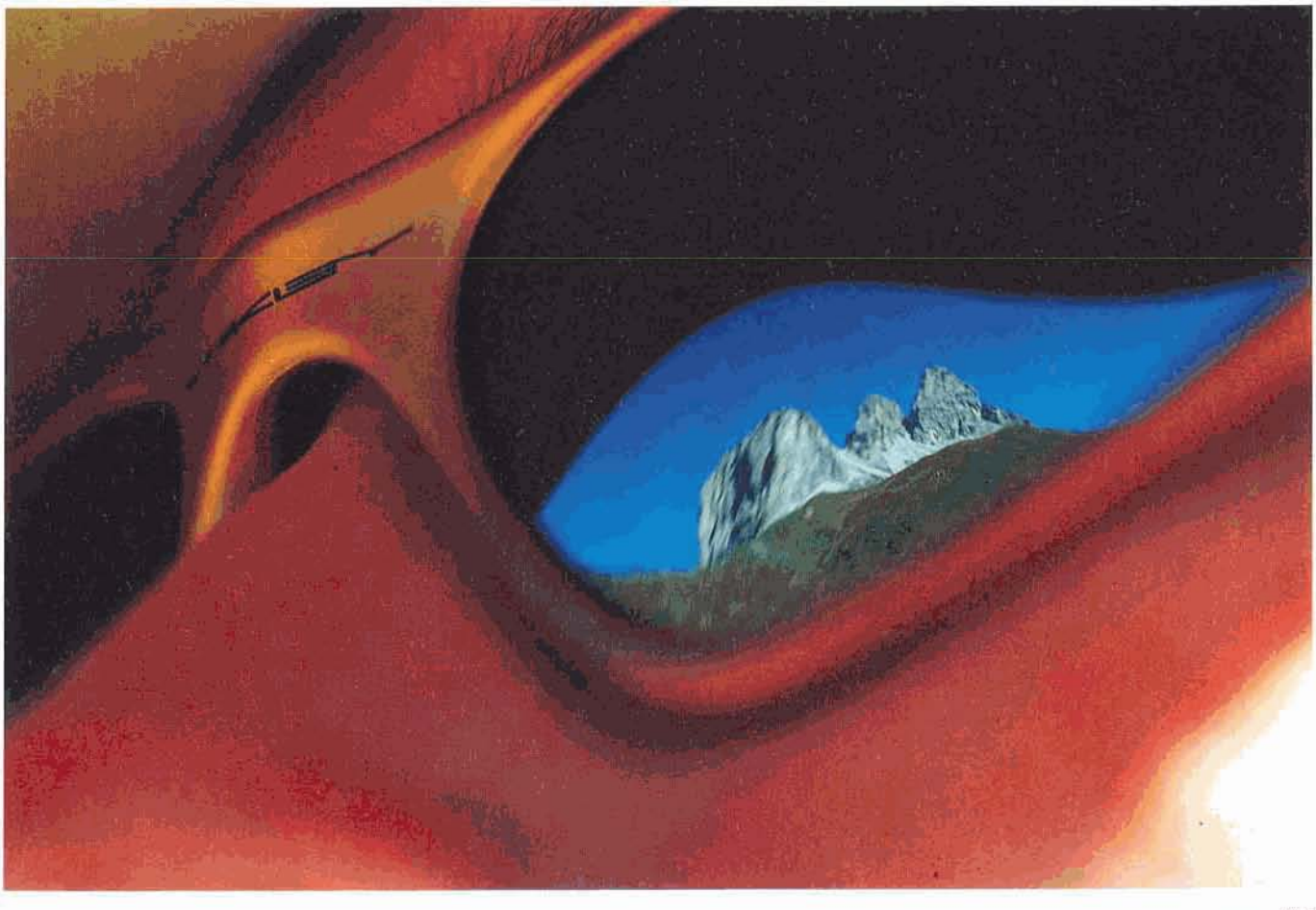


Foto: Ulrich Grill

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP Ziel bei FS
		Landung	total km	MF	Punkte
09.08.98	Blum Christian	Advance Omega 4	Thurntaler	FS 2WP	Sillian Kirche
			Tesselberg Kapelle	HochsteinhausUnterbrugger	Austragshof
			95,7	1,5-1	140
09.08.98	Ebersberger Johannes	Xyon 26	Fiesch Galvera	fID	Laxer Staffel
			Bidmere	Brischeru	Laxer Staffel
			74	1,75	130
09.08.98	Möller Gerhard	Nova Xyon	Fiesch Galvera	fID	Fiesch LP
			Sidelhorn	Riederfurka	Rosswald Fiesch LP
			73,2	1,75	128
09.08.98	Schierle Willi	UP Cab	Galvera	FAI	Martinsberg Kirche
			Goppenstein Bahnverladung	Gebidum Antenne	Martinsberg Kirche
			62,3	2	125
09.08.98	Stachel Marc	Swing Mistral	Galvera	fID	Lax Kirche
			Lengsee	Villa Cassel	Lax Kirche
			57,4	1,75	100
09.08.98	Hegel Stefan	Fee X Spear	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Uerlicher Gale	Riederfurka/Cassell	Lax Kirche Fiesch LP
			53,2	1,75	93
09.08.98	Kreuzer Thomas	Delta Fly Helix M	Galvera	fID	Laxer Staffel
			Galmihornhütte	Riederfurka/ Cassel	Laxer Staffel
			43,6	1,75	76
09.08.98	Lötterle Volker	Up Escape	Galvera	FS2WP	Lax BHF
			Eggishorn BS	Bidmere Alm	Ritzingen
			33,8	1,5-1	46
09.08.98	Nagler Werner	Atlas L Edel	Pertisan	ZFagB	Karwendelbahn TS
			Antenne Münster		Kirche Uderns
			20,7	1,5	31
10.08.98	Bocks Stefan	Area Tension	Fiesch Galvera	FAI	Lax Kirche
			Husegg Hütte	Leukerbad Kirche	Sonnighorn ZP Lax
			162	2	324
10.08.98	Schierle Willi	Free X Proto	Galvera	FAI	Lax Kirche
			Galehütte	Leukerbad Kirche	Sonnighorn
			147,7	2	295
10.08.98	Traut Stefan	Swing Cirrus	Fiesch Galvera	FAI	Lax Kirche
			Galmihornhütte	Torrentalpbahn BS	Hohe Saas BS
			128,6	2	257
10.08.98	Gschwendtner Sepp	Free X	Fiesch	FS1WP	Kühboden MS
			Goppenstein Bahnverladung		Trin Mulin
			159	1,5-1	173
10.08.98	Leidig Andi	Free X Spark	Fiesch	ZF	Fiesch Kühboden
					Felsberg Kirche
			115	1,5	173
10.08.98	Kirsch Christoph d.J.	Free X Spark	Fiesch	FS1WP	Lax Kirche
			Bidmere		Chur Bhf.
			12	1,5-1	139
10.08.98	Böckler Joachim	Delta Fly Helix M	Fiesch Galvera	FS2WP	Lax Kirche
			Triebtenseewli ostufer	Goppenstein Bahnverlade	b.Deisch
			95.8	1,5-1	130
10.08.98	Schmidt Markus	Airea Aspect	Galvera	fID	Lax Kirche
			Uelicher Gale	Villa Cassel	Lax Kirche
			53,2	1,75	93
10.08.98	Sedlmair Stephan	Airea Aspect	Osterfelderkopf	FS	Osterfelder BS
					Kramsach Ortsmitte
			61,6	1	62
10.08.98	Vischer Claus	Airea FatWilli	Fiesch	FS1WP	Galvera
			Sidelhorn		Furkapaß Paßhöhe
			30,5	1,5-1	42
11.08.98	Koller Berni	Free X Proto	Nebelhorn	FAI	Schattenbergschanze
			Moos Lift TS	Venet SenderKanzelkehre	Oberjochpaß
			146	2	292
11.08.98	Pieper Martin	Up Escape	Kühboden/ Galvera	fID	Laxer Staffel
			Uelicher Gale	Torrentalp MS	Laxer Staffel
			109	1,75	191
11.08.98	Loos Karl-H.	Nova Vertex 26	Le Chalvet	ZR	St.Andre Kreisverkehr
			Dormillouse Batterie		St.Andre Kreisverkehr
			99,2	1,75	174
11.08.98	Schierle Willi	Free X Proto	Galvera	FS2WP	Lax Kirche
			Oberst Seewli	Leukerbad Kirche	Fiesch LP
			110,5	1,5-1	146
11.08.98	Deuschle Gerhard	Edel Sector	Fiesch Galvera	fID	Laxer Staffel
			Sidelhorn	Brischeru	Laxer Staffel
			79,3	1,75	139
11.08.98	Schlöffel Ralph	Advance Omega 4	Galvera	FS2WP	Lax Kirche
			Sidelhorn	Goppenstein Bahnverladen	örd. Brietsch
			90	1,5-1	125
11.08.98	Lindel Rolf	Nova Vertex	Kühboden/ Galvera	fID	Laxer Staffel
			Uelicher Gale	Cassell Riederfurka	Laxer Staffel
			53	1,75	93
11.08.98	Vischer Claus	Airea FatWilli	Fiesch	FS1WP	Galvera
			Sidelhorn		Fiesch LP
			43,9	1,5-1	55
11.08.98	Stadler Heribert	Edel Sector	Osterfelderkopf	FS	
					Jenbach
			53,8	1	54

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP Ziel bei FS
		Landung	total km	MF	Punkte
12.08.98	Lang Klaus-Dieter	Pro Design Contest 48	Kühboden Fiesch	fID	Lax Kirche
			Sidelhorn	TorrentalpBahn MS	Lax Kirche
			117,1	1,75	205
12.08.98	Stachel Marc	Swing Mistral	Galvera	fID	Lax Kirche
			Lengsee	Torrentalp BS	Lax Kirche
			109,9	1,75	192
12.08.98	Böckler Joachim	Delta Fly Helix M	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Triebtenseewli ostufer	Ladu Kirche	Lax Kirche
			100,1	1,75	175
12.08.98	Then Dietmar	Advance Omega 3	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Siedelhorn	Goppenstein Bahnverlade	Lax Kirche
			94,2	1,75	165
12.08.98	Börschel Roland	Nova Xyon24	Fiesch Galvera	fID	Lax Kirche
			Sidelhorn	Goppenstein Bahnverlade	Lax Kirche
			94,2	1,75	165
12.08.98	Vischer Claus	FreeX Flair	Fiesch	ZF	Galvera
12.08.98	Schmidt Markus	Airea Aspect	Galvera	fID	Lax Kirche
			Oberaarsee Staumauer	Nessel Kapelle	Lax Kirche
			67,7	1,75	118
12.08.98	Loos Karl-H.	Nova Vertex 26	Le Chalvet	FS1WP	St.Andre
			Dormillouse Batterie		Les Anches
			56,7	1,5-1	81
12.08.98	Dajek Ulrich	Up Pickup	Galvera Kühboden	fID	Laxer Staffel
			Galmihornhütte	Villa Cassel	Laxer Staffel
			43	1,75	75
16.08.98	Nedele Martin	Spear M	Fiesch	FS1WP	Laxer Staffel
			Sidhorn		Laxer Staffel
			39,7	1,5-1	51
17.08.98	Riedl Stefan	Swing Ventus	Emberger Alm	fID	Greifenburg Kirche
			Anna Schutzhaus	Goldeck Antenne	Greifenburg Kirche
			88,6	1,75	155
17.08.98	Gschwendtner Sepp	Free X	Schmittenhöhe	FS2WP	Fürth
			Schmitten BS	Speicher Gmünd	Uttendorf
			105	1,5-1	138
17.08.98	Buhleier Robert	Fat Willi	Emberger Alm	FS2WP	Emberger Alm
			Radlberger Alm	Greifenburg Kapelle	Greifenburg LP
			23,5	1,5-1	35
19.08.98	Parl Reinhold	Aspect M	Galvera Kühboden	FS1WP	Fiesch LP
			Uerlicher Gale		Fiesch LP
			36	1,5-1	45
20.08.98	Hirtl Franz	Firebird Ignition	Kössen	FS2WP	Bärenhütte
			Unterberghorn Gipfel	Lofer Kirche	St. Martin Brücke
			23,8	1,5-1	35
23.08.98	Blum Christian	Advance Omega 4	Emberger Alm	FS 1WP	Gaugen Schlepplift BS
			Zwickenberg Kirche		Kleblach-Lind
			46,4	1,5-1	55
26.08.98	Hirtl Franz	Firebird Ignition	Bassano	fID	Semonzo Kirche
			Rif.Vedetta	Possagno Mon.	Semonzo Kirche
			22,1	1,75	39

Fliegen in Thüringen

Ganzjährig Kurse · alle Ausbildungsstufen
Windenausbildung · Flugsafaris · Shop

OSTTHÜRINGER GLEITSCHIRMSCHULE
Prospekt anfordern! LEUTENBERG

Rosenthaler Str. 25 · 07338 Leutenberg
Tel.: 03 67 34/3 03 57 · Handy: 01 71/5 14 27 82
http://home.t-online.de/home/OstthueringerGleitschirmschule

Aktuelle Termine:
Monaco 20.-28.02.99
(Sicherheitstraining)

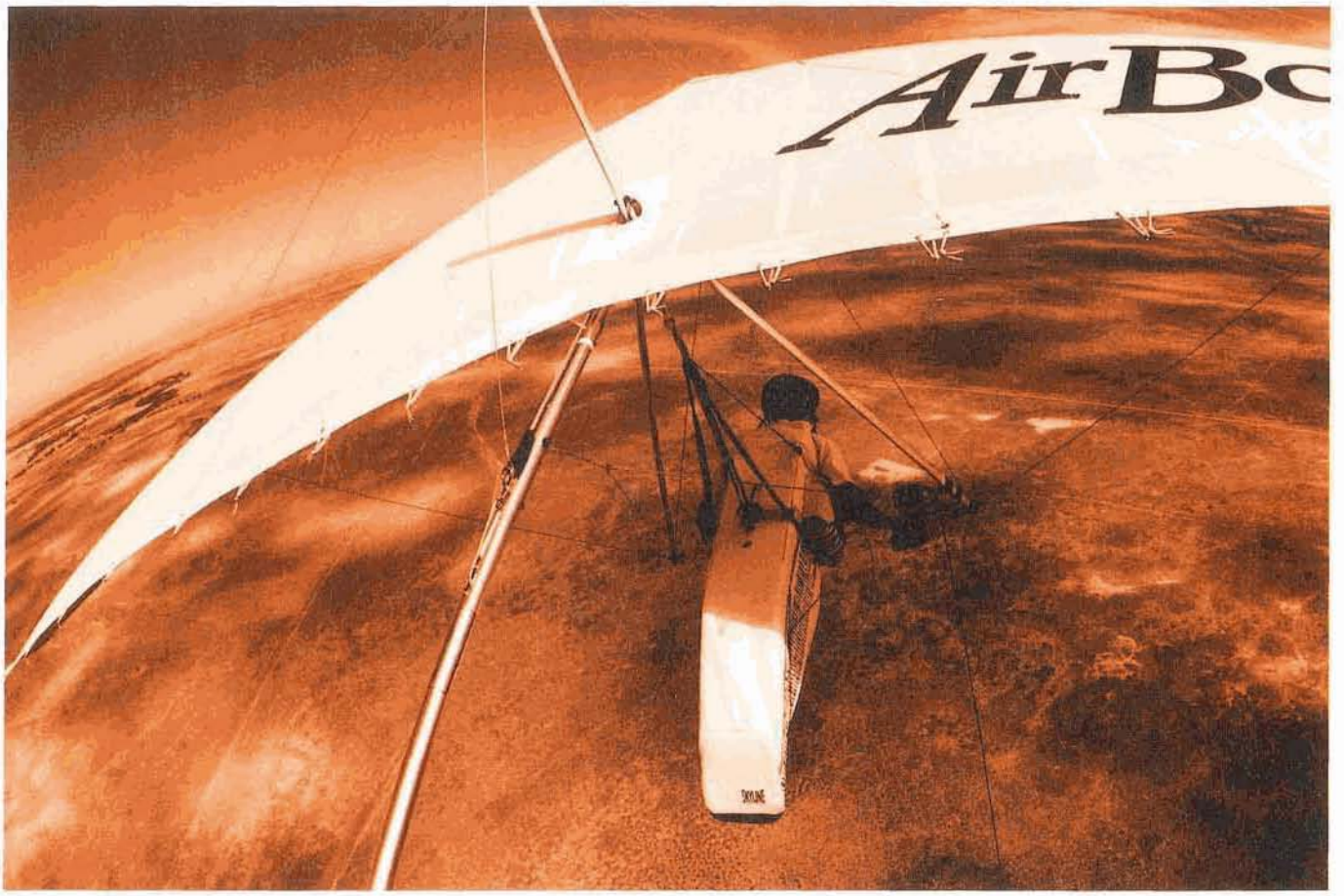


Foto: Ulrich Grill

HG 1998 Flüge

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP/ Ziel: bei FS
		Landung	total km	Mf	Punkte
20.07.98	Serner Michael	Stealth	Emberger Alm	flD	Greifenburg Kirche
			Ziethenkopf	Radlberger Alm	Greifenburg Kirche
			57,7	1,75	101
20.07.98	Lutz Helmut	Laminar ST	Sendeturm Blauen	ZF	Sendeturm Blauen
					Burg Hohenzollern
			112,6	1,5	169
22.07.98	Gräper Hans-J.	Twister	Bahrenborstel	FS	Scharringhausen
					Wolterdingen
			86,0	1	86
22.07.98	Maek Henry	Laminar 14St	Segeletz FP	FS	Nackel Kirche
					Dedelow FP
			100,2	1	100
23.07.98	Herold Ernst	Twister	Emberger Alm	flD	Greifenburg Kirche
			Ziethenkopf	Goldeck Antenne	Greifenburg Kirche
			79,6	1,75	139
23.07.98	Schmidt Ralph	X-tralite	Emberger Alm	flD	Greifenburg Kirche
			Anna Schutzhaus	Goldeck Antenne	Greifenburg Kirche
			88,6	1,75	155
23.07.98	Hoffmann-Guben Marcus	Wills Wings RamAir	St.Andre`-Les-Alpes	FAI	St.Andre` Am Seeufer LP
			Straßen-x in St.Jean	Lac dÀllos	St.Andre` Am Seeufer LP
			122,9	2	246
25.07.98	Schurr Walter	Twister	Melibokus	ZF	Auerbacher Schloß
					Baden Baden FP
			107,4	1,5	161
26.07.98	Gräper Hans-J.	Twister	Bahrenborstel	FS1WP	Startplatz
			Cloppenburg, Pfanni-Turm		Gehlenberg
			81,1	1,5-1	110
26.07.98	Lutz Helmut	Laminar ST	Blauen	FS	Sendeturm Blauen
					Zillhausen
			107,0	1	107
26.07.98	Maek Henry	Laminar ST	Segeletz FP	FS	Segeletz FP Halbbahn
					Piepert/Ellbogen-see
			55,0	1	55
30.07.98	Ehrenfried Kai	Up Speed	Alcacaren Spanien	ZF	Alcacaren LB
					STO Tome FP
			92,0	1,5	138

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP/ Ziel: bei FS
		Landung	total km	Mf	Punkte
01.08.98	Wittkuhn Horst	Reflex C1	Alcacaren Spanien	FS	Alcacaren LB
					pto de Villatoro
			100,5	1	101
02.08.98	Ehrenfried Kai	Up Speed	Alcacaren Spanien	ZF	Alcacaren LB
					Navaconjeco
			162,0	1,5	243
05.08.98	Schurr Walter	Twister	Melibokus	FS1WP	Alsbach Feuerwehr
			Raststätte Bruchsal		Segelflugplatz Bruchsal
			67,0	1,5-1	99
05.08.98	Sichert Ottmar	Moyes SX 5	Oberemmendorf	FS	
					Mallersdorf
			61,4	1	61
07.08.98	Oppe Martin	Wills Wings AT	Fiesch	flD	E-Werk
			Uerlicher Gale	Riederfurka	E-Werk
			53,0	1,75	93
07.08.98	Djamarani Andre	Laminar ST	Fiesch Kühboden	flD	Fiesch E-Werk
			Obergestler Grimsel	Goppenst.Bahnverladung	Fiesch E-Werk
			94,9	1,75	166
07.08.98	Ludwig Gerhard	Xtralite	Fiesch Kühboden	flD	Kühboden MS
			Uerlicher Gale	Riederfurka	Kühboden MS
			53,2	1,75	93
07.08.98	Wöhrle Roland	RCS	Kühboden	flD	Fiesch E-Werk
			Obergestler Grimsel	Goppenst.Bahnverladung	Fiesch E-Werk
			94,9	1,75	166
07.08.98	Schrumpf Hartwig	Airwave Concept	Kühboden	FS2WP	E-Werk
			Uerlicher Gale	Riederfurka	E-Werk
			45,8	1,5-1	69
08.08.98	Oppe Martin	Wills Wings AT	Fiesch	flD	E-Werk
			Grimselsee-Ostufer	Goppenst.Bahnverladung	E-Werk
			103,3	1,75	181
08.08.98	Ludwig Gerhard	X-tralite	Fiesch Kühboden	flD	Fiesch Bahnübergang
			Triebten See Ostufer	Goppenst.Bahnverl.	Fiesch Bahnüberg.
			97,6	1,75	171
08.08.98	Schmid Wolfgang	Airwave	Fiesch Kühboden	flD	E-Werk
			Uerlicher Gale	Riederfurka	E-Werk
			53,0	1,75	93

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP/ Ziel/ bei FS
		Landung	total km	MF	Punkte
08.08.98	Kaiser Martin	Reflex C	Fiesch Kühboden	FS1WP	E-Werk
			Uerlicher Gale		FP Turtmann
			66,8	1,5-1	75
08.08.98	Schrumpf Hartwig	Airwave Concept	Kühboden	flD	E-Werk
			Uerlicher Gale	Riederfurka	E-Werk
			53,0	1,75	93
08.08.98	Hoffmann-Guben Marcus	Wills Wings RamAir	St.Andre`-Les-Alpes	FAI	
			St.Andre` Am Seeufer LP	Straße in St.Jean	St.Andre Seeufer LP
			122,9	2	246
09.08.98	Hoffmann Gundram	Blade	Eggishorn Kühboden	flD	Fiesch Bahnübergang
			Triebten See Ostufer	Goppenst.Bahnverl.	Fiesch Bahnüberg.
			97,6	1,75	171
09.08.98	Rau Erik	X-tralite 147	Emberger Alm	flD	Greifenburg Schloß
			Anna Schutzhaus	Radlberger Alm	Greifenburger Schloß
			66,6	1,75	117
09.08.98	Achmüller Peter	X-tralite	Fiesch Kühboden	FAI	Fiesch Bahnüberg.
			Galmihornhütte	Rinderhütte BS	Hohe Saas BS
			128,6	2	257
09.08.98	Ludwig Gerhard	X-tralite	Fiesch Kühboden	flD	Fiesch Bahnübergang
			Triebten See Ostufer	Torentalp BS	Fiesch Bahnübergang
			112,2	1,75	196
09.08.98	Djamarani Andre	Laminar ST	Fiesch Kühboden	flD	Fiesch E-Werk
			Grimselpass O-Uferhaus	Torentalp BS	Gspon BS
			133,3	1,75	233
09.08.98	Wöhrle Roland	RCS	Kühboden	flD	Fiesch E-Werk
			Grimselpass O-Uferhaus	Leukerbad Rinderhütte	Gspon
			133,3	1,75	233
09.08.98	Schrumpf Hartwig	Airwave Concept	Kühboden	flD	E-Werk
			Uerlicher Gale	Riederfurka	E-Werk
			53,0	1,75	93
09.08.98	Lutz Helmut	Laminar ST	Laragne/Süd	FAI	Laragne LP/Nord
			Colle de Cabre	Crete de la Colle	Laragne LP/Nord
			104,8	2	210
10.08.98	Hoffmann Gundram	Blade	Eggishorn Kühboden	FAI	Galmihornhütte
			Torentalp BS	Hohe Saas BS	Fiesch Bahnübergang
			128,6	2	257
10.08.98	Wilms Helmut	X-tralite	Emberger Alm	FS1WP	Greifenburg Kirche
			Brücke St.Johann im Walde		Nickolsdorf
			66,0	1,5-1	88
10.08.98	Rau Erik	X-tralite 147	Emberger Alm	flD	Greifenburg Schloß
			Anna Schutzhaus	Goldeck Antenne	Greifenburg Schloß
			88,6	1,75	155
10.08.98	Djamarani Andre	Laminar ST	Fiesch Kühboden	flD	Fiesch E-Werk
			Alphütte Tschegn bei Bridgels	Goppenst.Bahnverl.	Fiesch E-Werk
			216,1	1,75	378
10.08.98	Schwinghammer J.	Bautek Sunrise	Fiesch Kühboden	flD	E-Werk
			Trützisee	Torentalp BS	E-Werk
			101,6	1,75	178
10.08.98	Ludwig Gerhard	Xtralite	Fiesch Kühboden	FS3WP	Fiesch Bahnübergang
			Torentalp BS	Hohe Saas BS	Thermen Simplonpass
			120,2	1,5-1	167
10.08.98	Wöhrle Roland	RCS	Kühboden	ZR	Fiesch E-Werk
			Alphütte Tschegn bei Bridgels		Fiesch E-Werk
			156,2	1,75	273
11.08.98	Ebenfeld Markus	Merlin	Chalvet St.Andre	FS2WP	St.Andre` Kreisverkehr
			St.Jean Kreuzung	süd-ost Ufer Lac Allos	La Mure
			119,2	1,5-1	163
11.08.98	Pranke Mike	Laminar ST	Schw.Hall Wegrieden	FS	
					Absberg/ Brombachsee
			78,0	1	78
11.08.98	Hoffmann-Guben Marcus	Wills Wings RamAir	St.Andre`-Les-Alpes	FS2WP	St.Andre` Am Seeufer LP
			La Bride/Ortskern	Lac d`Sagnes	Thorame-Haute
			139,6	1,5-1	190
12.08.98	Ebenfeld Markus	Merlin	Chalvet St.Andre	FS1WP	St.Andre` Kreisverkehr
			St.Jean Kreuzung		St.Andre` Am Seeufer LP
			102,2	1,5-1	128
12.08.98	Gaus Jürgen	Ram Air	Schmittenhöhe	flD	Breiteckbahn BS
			Burglhütte	Viertalalm	Breiteckbahn BS
			36,6	1,75	64
12.08.98	Pranke Mike	Laminar ST	Schw.Hall Einkorn	FS	
					Willhelmsgreuth
			70,9	1	71
14.08.98	Eckhardt Herbert	Desire	Altes Lager	FS 1WP	Fluplatz Tower
			Luckau Bhf		Skadow /Cottbus
			96,3	1,5-1	122
14.08.98	Pranke Mike	Laminar ST	Schw.Hall FP Wegrieden	flD	Einkorn
			Gaildorf Kirche	Sulzbach Kreuzung	Einkorn
			51,9	1,75	91

Datum	Pilot	Fluggerät	Startplatz	Aufg.	Startpunkt
			1. WP	2. WP	3.WP/ Ziel/ bei FS
		Landung	total km	MF	Punkte
15.08.98	Lutz Helmut	Laminar ST	Laragne	FAI	Laragne LP/Nord
			Colle de Chabre	Crete de la Colle	Laragne LP/Nord
			104,8	2	210
16.08.98	Otterpohl Bernd	Merlin	Bahrenborstel	FS1WP	Ost-Start
			Scheuen b. Celle FP		Garssen b. Celle
			92,6	1,5-1	137
16.08.98	Mader Ulrich	Up Speed	Emberger Alm	flD	Emberger Alm
			Neubau Unteralm	Radlberger Alm	Emberger Alm
			42,2	1,75	74
16.08.98	Freier Wolfgang	Twister	Wartegg	flD	Wartegg TS
			Hahnenkamm Antenne	Biberkopf	Wartegg TS
			80,3	1,75	141
17.08.98	Rau Erik	X-tralite 147	Emberger Alm	flD	Greifenburg Schloß
			Anna Schutzhaus	Kleblach Brücke	Greifenburg Schloß
			71,1	1,75	124
17.08.98	Baisch Karl-Heinz	Up Speed	Emberger Alm	FS1WP	Emberger Alm
			Matrei MS		Nickolsdorf
			83,8	1,5-1	109
17.08.98	Mader Ulrich	Up Speed	Emberger Alm	ZR	Emberger Alm
			Matrei BS		Emberger Alm
			98,8	1,75	173
17.08.98	Osterried Franz	Foil	Emberger Alm	flD	Greifenburg Kirche
			Anna Schutzhaus	Radlberger Alm	Greifenburg Kirche
			66,6	1,75	117
17.08.98	Betz Wolfgang	Reflex C	Emberger Alm	FS2WP	Sattelegger Haus
			Matrei BS	Radlberger Alm	Greifenburg LP
			118,0	1,5-1	173
17.08.98	Huber Markus	Twister	Schmittenhöhe	FS1WP	Fürth
			Königsleiten BS		östl. Mittersill
			80,4	1,5-1	105
17.08.98	Kraller Rudolf	Airwave K4	Schmittenhöhe	ZR	Fürth
			Bürglhütte		Fürth
			38,0	1,75	67
19.08.98	Claus Gerhard	Ram Air	Segeletz FP	FS1WP	Nackel
			Finow FP		Eberswalde Flämingstraße
			81,8	1,5-1	121
23.08.98	Djamarani Andre	Laminar ST	Mindersdorf	FS	Sentenhart
					Bollsberg 100m östl.
			75,0	1	75
26.08.98	Lüders Konrad	Laminar ST	Lijak Nova Gorica	FS 1WP	GS-Startplatz
			Plesa Sender		Cesta
			52,2	1,5-1	69
31.08.98	Djamarani Andre	Laminar ST	Kandel	FS	Rampe Kandel
					Göggingen 100 westl.
			88,1	1	88

Aeros - Stealth

Generalvertrieb ab DM 7990,--

Bremsschirm nur **DM 160,--**

Integralgurt Xtreme DM 1390,--

Rettung voll integriert, Maßarbeit

INFOS sofort kostenlos anfordern:

Sunglide

Flugsportvertrieb

Starnberger Str.16

82335 Berg

Tel. 08171- 910515

Fax 08171- 910514

Deutsche Streckenflugmeisterschaft

Ausschreibung 1999

gesponsort von TREK

hanwag

Veranstalter
Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC.

Zweck
Förderung des Streckenfluges mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Qualifikation zur Liga.

Dauer
1. September des Vorjahres bis 31. August des laufendes Jahres.

Raum
Europa.

Teilnehmer
Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

Geräte
Hängegleiter und Gleitsegel mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen **Zulassung**. Gerätewechsel erlaubt.

Startverfahren
Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start.

Wertung
Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei 3 gewerteten Flügen muß bei mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen durchzuführen.

Haftung
Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

Qualifikation
Es qualifizieren sich die 3 bestplazierten bzw. von den Rängen 4 bis 10 nachrückenden Teilnehmer der **Streckenflugmeisterschaft** automatisch für die Deutsche Meisterschaft (Liga) des nächsten Jahres.

Jeder Teilnehmer mit einem anerkannten Flug erhält ein »DHV-Streckenflug-Shirt«. Die 5 besten Newcomer (keine Teilnahme in den letzten 3 Jahren), jeweils bei den Drachen- und Gleitschirmfliegern, erhalten ein Paar »hanwag Fly 2000«. Unter allen Teilnehmern bei den Hängegleitern und Gleitseglern wird je ein Mountainbike TREK 6500, gesponsort von Radsport Buhler, verlost.

Die Siegerehrung und Pokalübergabe erfolgt im Rahmen der Jahreshauptversammlung des DHV.

Die genauen und allein gültigen Ausschreibungsunterlagen erhält man vom DHV, Postfach 88, 83701 Gmund, über Faxabruf 08022/9674-54 oder über die DHV Homepage www.dhv.de

Nachwuchsförderung

Wie in den zurückliegenden Jahren konnten sich 24 Jungen und Mädchen unter Anleitung von Drachen- und Gleitschirmfliegern der 1. Hohenhaslacher Flieger an der Herstellung eines Foliendrachens versuchen. Mit viel Begeisterung auf allen Seiten entstanden dann nach und nach die größtenteils kunstvoll gestalteten Flugobjekte. Vögel, Gleitschirme, Gespenster, jedoch auch Motive, die in freier Wildbahn eher selten im Flug zu sehen sind wie Sonnenblumen, Löwen und Schlangen zierten, von phantasievoller Kinderhand (manchmal hat auch die Zunge mitgemalt!) liebevoll aufgemalt die Drachen. Das Wetter hat einen sofortigen Erstflug am Hohenhaslacher See freundlich unterstützt.

1. Hohenhaslacher Flieger
Sonja Heidler

Gurtzeuge für Tandemflüge

Die immer wieder schweren Unfälle infolge nicht geschlossener Gurte müßten alle Tandempiloten dazu veranlassen, den Passagieren Gurtzeuge anzulegen, deren Bein- und Brustgurte keinen Öffnungsmechanismus aufweisen, aber individuell einstellbar sind. Zwar muß in diese eingestiegen werden, ein Öffnen durch den Passagier und somit ein Herausgleiten wäre jedoch völlig ausgeschlossen.
Ausgebildet ist der Pilot und er trägt auch spätestens mit dem Einklinken die volle Verantwortung für den Passagier, dessen Handlungen sich aber dem Blickfeld des Piloten größtenteils entziehen.
Bitte veröffentlicht die in Frage kommenden Gurtzeuge mit dem Bezugsquellen.

Heinrich Gottschling

Anmerkung der Redaktion:
Unfälle durch offene Gurte häufen sich, völlig geschlossene Systeme werden im Moment noch nicht angeboten. Eine Entwicklung von Systemen, die ein Herausfallen verhindern (s. Info 96, S. 11), ist dringend geboten. Den lebenswichtigen »Vorflugcheck« ersetzt jedoch keine noch so perfekte Ausrüstung.

20 Jahre DRACHENFLIEGERCLUB PADERBORN

Im Jahr 1978 wurde in Paderborn in der Gaststätte »Zum Südwall«, dessen Wirt Udo Kaup auch dem faszinierenden Hobby verfallen war, der DRACHENFLIEGERCLUB PADERBORN gegründet. Von Anfang an dabei und heute immer noch 1. Vorsitzender ist Wolfgang Klois aus Hövelhof, der mittlerweile fast 1300 Drachenflüge absolviert hat. 1979 erschlossen die Paderborner das in dieser Gegend wohl attraktivste Fluggelände am Wiehengebirge bei Porta Westfalica. Mitglieder des Clubs waren aktiv und erfolgreich beim Streckenfliegen im Flachland: so war Gerd Langwald lange Jahre Mitglied im DFP. Übrigens wurden auch wichtige Sicherheitsvorkehrungen wie z. B. die heute für jeden Piloten obligatorische Rettungsschnur von den Paderbornern erfunden und es wurden Beiträge zur Verbesserung des Ansehens dieser neuen Flugsportarten in Presse und Fernsehen geleistet. Am »Hausberg« der Paderborner, dem Brunsberg bei Godelheim in der Nähe von Höxter, wurde 1990 auch das Gleitschirmfliegen ermöglicht. Hier wurde im August 1998 das 20-jährige Jubiläum ausgiebig gefeiert. Der 1. Vorsitzende Wolfgang Klois bedankte sich bei den Ehrenmitgliedern, den Landewiesenbauern und dem Revierförster für die Unterstützung speziell in den Anfangsjahren und für zwei Jahrzehnte lange Treue. Das von Anfang an angestrebte und auch gepflegte gute Verhältnis zu diesem Personenkreis war die stabile Basis für die Entstehung und Erhaltung dieses Fluggeländes.

Drachenfliegerclub Paderborn
Wolfgang Klois

Flieger gesucht

Der DFC Hatten - ein kleiner Verein mit 10 Mitgliedern - sucht neue Mitglieder für Hängegleiter im Schleppbetrieb aus dem Großraum Bremen und Weser-Ems-Jade. Geflogen wird auf dem ehemaligen Fliegerhorst Ahlhorner Heide mit einer Schlepplänge von 1.300 m. Kontaktadresse: Andreas Trost, Tel: 04405/4140, Rhododendronstraße 31 a, Fax: 04405/49967, 26188 Edewecht, e-mail: atrost@awn.de

Andreas Trost

Vorstandschaft der Bergdohlen

1. Vorstand, Busch Peter, Petersbergweg 2, 83064 Raubling, Tel. 08035/2960; 2. Vorstand, Mack Erik, Spitzsteinstraße 38, 83126 Flintsbach, Tel. 08034/3195; Schriftführer, Brieden Michael, Am Roßfeld 3, 83064 Raubling, Tel. 08035/2141; Kassier, Eiglsperger Hans, Sonnenwiechserstr. 42 a, 83052 Bruckmühl, Tel. 08062/5454, o. 5015

Drachen- und Gleitschirmclub Bergdohlen Brannenburg
Michael Brieden

Voller Erfolg

Das Adventure-Sports-Testival wurde ein voller Erfolg. Es konnten von den zahlreichen Piloten über 100 Testflüge durchgeführt werden. Herstellervertreter von AiREA, Aerosport, FreeX, Swing und Ultralite Products konnten allen Interessierten die gewünschten Informationen bieten. Eine sehr anschaulich und perfekt demonstrierte Rettungsübung mit der Bergestange wurde von der Bergwacht Lenggries vorgeführt. Nach der Übung kam es zu angeregten Diskussionen. Eine kleine Informationskarte, von der Bergwacht zusammengestellt, wurde mit regem Interesse aufgenommen. Es wurde hier nochmals auf die beiden Notrufnummern hingewiesen. Die 19222 mit der Ortsvorwahl in Deutschland und die 112 in Europa!! Diese Nummern bitte merken, dort gibt es Hilfe.
Abends wurde dann bei Freibier und Musik von der Bayerischen Klassik-Rock Band »Wutz-Dog« im Jägerstüberl gefeiert. Den Höhepunkt stellte hier die Verlosung der Tombola dar. Es wurden von den genannten Herstellern, Adidas und Adventure-Sports 100 Preise gestiftet. Der hohe Erlös von DM 2037,— konnte noch am Abend der sehr erfreuten Bergwacht übergeben werden. Herzlichen Dank nochmals an die Sponsoren und natürlich an die Teilnehmer, die diese Spende ermöglichten. Weitere Informationen sowie die in Folie geschweißte Merkkarte der Rettungswacht gibt es bei Adventure-Sport, Lengries: Tel. 08042/9486; Fax 08042/4831

Burkhard Martens

Anmerkung der Redaktion:
Die Notrufnummer 112 funktioniert noch nicht überall in Europa. In Bayern z.B. sind die freiwilligen Feuerwehren, bei denen diese Anrufe teilweise auflaufen, nicht immer besetzt.
Es empfiehlt sich die 110, die Nummer der Polizei (siehe auch Rückseite des beiliegenden Kalenders)

Clubmeisterschaften der Südpfälzer Gleitschirmflieger

Erstmals wurde als Fluggebiet für die Meisterschaft die Vogesen/Frankreich gewählt, gestartet wurde am »Siebach« mit 200 m Höhendifferenz.
Aufgrund der Tatsache, daß nicht alle Teilnehmer die Streckenflugberechtigung haben, wurde die Clubmeisterschaft in zwei Konkurrenzen ausgetragen. Es konnte zwischen folgenden Aufgaben gewählt werden:
1. Zeitfliegen mit Ziellanden am Landeplatz Aerothec
2. Streckenflug (Speedrun) mit 3 Wenden und Zielüberflug Landeplatz Aerothec
Der Zeitflug- und Ziellandesieger wurde in zwei Durchgängen ermittelt. Souveräne Erst- und Zweitplazierte in diesem Wettbewerb waren Annette Schmidt (Swing Astral) und Alexandra Hirsch (Advance Epsilon). Erst mit großem Abstand folgten die restlichen 16 Teilnehmer, allesamt männlichen Geschlechts. Bravo - eine Superleistung der beiden teilnehmenden Damen!
Der schnellste Pilot im Streckenflugwettbewerb - und somit Clubmeister des Südpfälzer Gleitschirmflieger Club 1998 war Ligapilot Stefan Seibel (Edel Sector TX4), der die Strecke in 21.50 min bewältigte. Vizemeister wurde Peter Burkart (Nova Vertex) in 23.30 min.

Vielen Dank an die Organisation und besonders an unsere Sponsoren, mit deren Unterstützung die anschließende Siegerehrung zu einem angemessenen Ausklang einer tollen Clubmeisterschaft gestaltet werden konnte.
UP-Europa, Gerüstbau Burkart, Fliesen Schächter, Rauber + Höchst Kfz-Zubehör, Hans-Peter Dahlhoff, Jean-Jaques Bader (Gaststätte Aerothec)

Südpfälzer Gleitschirmfliegerclub
Martin Appel

Ferienprogramm für Kinder

Im Rahmen des Ferienprogramms kamen die Kinder des Aschberggebietes in den Genuß, Fliegerluft zu schnuppern. Unter Aufsicht der Gleitschirmpiloten durften die Kinder Aufziehübungen machen und waren begeistert bei der Sache. Ein Mädchen jubelte: »Wenn ich 16 bin, möchte ich auch fliegen lernen«. Dabei kamen die bereits ausgedienten alten Schirme nochmals zu ungeahnten Ehren.

Auch ein kleiner Quiz rund um den Gleitschirmsport und kleine Preise trugen dazu bei, den Kindern den Sport näher zu bringen. Die Veranstaltung fand auch Anklang bei der örtlichen Presse.

Thermikfreunde Ellerbach
Bruno Günther

Soaren, bis das Licht ausgeht

Aufgrund einiger verheißungsvoller Tips entschloß ich mich, in diesem Jahr »Fliegerurlaub« im flachen Norden, im benachbarten Dänemark, zu machen. Es war der Tip des Jahres! Um tragende Luft so laminar wie im Windkanal zu erleben, gibt es eine phantastische Alternative zu Arcachon; die Düne »Rubjerg Knude« im Nordwesten Dänemarks. Eine gewaltige, kilometerlange Sanddüne. Distanzmäßig von Stuttgart etwa gleich weit entfernt wie die überlaufene Dune du Pilat, aber über Autobahn besser erreichbar.
Nur an wenigen Stellen findet man eine vom Meer so dramatisch geformte Küste. Beim Ferienort Lonstrup ragt der 90 m hohe Sandhaufen aus dem unendlichen Flach Dänemarks und erstreckt sich über 7 km bis zum nächsten Ort Lokken. Der mit dem Auto zugängliche Strand bietet optimale Landemöglichkeiten, es kann natürlich auch Top gelandet werden. Piloten, die diesen »Geheimtip« aufsuchen, sollten genügend Erfahrung mit Starkwindstarts mitbringen. Die Flugmöglichkeiten sind, wie immer beim Soaren, begrenzt. West bzw. Nordwest mit mindestens 15 km/h sind erforderlich, um nicht nach wenigen Sekunden am wunderschönen, fast menschenleeren Strand auf das weite Meer hinauszuschauen. Aber wenn es paßt, ist Soaren pur angesagt; 150 m Startüberhöhung, Flüge bis weit über's Meer - stundenlanges Genießen von Weite, Wind und Wasser. Dank der Nähe zum Polarkreis kann im Sommer nahezu bis Mitternacht geflogen werden.

Gleitsegelclub Weser
Helmut Giesen

Fun zum Saisonende

Am 3. und 4. Oktober war ein Funwettbewerb in Neustadt-Glewe angesagt. Unser bescheidener Wunsch, der Regen möge ein wenig Einsehen mit uns haben, wurde erhört, genügend Interesse telefonisch bekundet und so stellte sich bei uns Vorfreude und Neugierde ein.
15 Piloten traten zum Wettstreit an.
1. Disziplin nach bewährtem Rezept:
Mit dem Drachen ein Dreieck nach Zeit ablaufen.
Begleitender Applaus und Geschicklichkeit der Windnutzung spornten die Teilnehmer an und forderten die ersten Kraftreserven.
Sandsackzielwurf und Punktlandung
ließen Können und ein gutes Augenmaß erwarten.
Auch diese Disziplin wurde erfolgreich und mit viel Spaß bewältigt. Pünktlich zum Abbau setzte Regen ein und so beendeten wir den Samstagnachmittag mit einem zünftigen Grillfest.

Fragen beantworten, Jo-Jo spielen und Nägel schlagen *erhöhten den Punktestand. Kleine Billardturniere und Gespräche bis zum frühen Morgen beendeten den 1. Wettkampftag.*
Der Wetterbericht für den Sonntag klang recht vielversprechend und so wurde voll Euphorie die Winde aufgebaut.
Der Wind paßte hervorragend, der Flugplatz gehörte uns alleine und so stand dem schwierigsten Teil unseres Programmes nichts mehr im Wege:
Zeitschätzfliegen und Punktlandung.
Da die Punktvergabe für diese Aufgabe so großzügig bemessen war, hatte jeder Pilot die Chance, noch Sieger zu werden. Das erhielt die Spannung und verlockte einige zum Pokern. Zwischendurch wurde noch das Hufeisen mit allerlei Tricks in die richtige Stellung gebracht. Horst begleitete Starts und Landungen mit der Kamera.
Viele liebevoll ausgesuchte Preise fanden glückliche Besitzer und unser Funwettbewerb zufriedene Veranstalter.

Hamburger Drachenfliegerverein
Theo Fischer

Kameradschaft über den Tod hinaus

Am 28.06.98 ist unser Vereinsmitglied, Streckenflieger und Ligateilnehmer Reinhold Bader beim Landeanflug in Garmisch-Partenkirchen mit seinem Gleitschirm tödlich abgestürzt. Das DHV-Info hat darüber berichtet.
In den letzten Monaten seit dem Unfall von Reinhold erreichten unseren Verein eine Reihe von Geldspenden, mit der Bitte um Weiterleitung an Reinholds Familie. So wurde z. B. auf der letzten Versammlung der Deutschen Gleitsegelliga spontan beschlossen, einen erheblichen Betrag aus der Ligakasse zur Verfügung zu stellen. Ebenso bewundernswert sind 2 Geldspenden der Werdenfelser Gleitschirmflieger; sowohl der Verzicht auf die Siegprämie des Wallberg-Cross-Country-Wettbewerbs, als auch der Ertrag aus dem Fly-and-Bike-Wettkampf wurden wie selbstverständlich der Familie unseres verunglückten Kameraden überlassen.
Alle Spenden, aufgerundet durch Mittel aus unserer eigenen Vereinskasse, wurden durch unsere Vorstandschaft der Familie von Reinhold Bader übergeben. Dadurch kann zumindest eine kleine, finanzielle Hilfestellung für die erste schwere Zeit gegeben werden.
Die Ostrachtaler Gleitschirmflieger e. V. möchten sich an dieser Stelle, auch im Namen der Familie von Reinhold Bader für die Kameradschaft und Anteilnahme an dessen Unfalltod bei allen Spendern ganz herzlich bedanken.

Ostrachtaler Gleitschirmflieger
Walter Kremsreiter

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, einzige autorisierte Schule am Olymp
- Eine Woche Ü/F DM 650.--, Ermässigung für Nichtflieger Prospekt anfordern

OLYMPIC WINGS
paragliding center & adventure holidays

Info / Anmeldung:
D tel:0761-25057
GR tel/fax: +30-352-41741
mobil: +30-93215980
e-mail:olwings@olympicwings.gr
web:www.olympicwings.gr

Abenteuerwoche:
Fliegen, Rafting, Canyoning, Olymp-Trekking u.v.m.

kilb
GmbH
AERO-CENTER
55270 Ober-Olm / Mainz
Am Becherweg 2

Aktuelle Nachrichten:
Zum 5-jährigen Firmenjubiläum viele Sonderangebote
An jedem 1. Donnerstag im Monat Fliegerstammtisch
autorisierter freeX-Händler

Dein Fachgeschäft für Gleitschirme Drachen und Zubehör im Rhein-Main-Gebiet

Tel. 06136 - 991815
Fax 06136 - 997118
Do 17.00 - 20.00 Uhr
Fr 15.00 - 18.00 Uhr

OUTDOOR ENGINEERING
Oliver Guenay
Bitzweg 3 - 87459 Pfronten
Tel. / Fax 08363 - 9 44 43
Email: outdoor.engineering@gmx.de

Marokko
-Berge, Meer und Wüste
Wettergarantie ! Nette Leute ! Tolle Flüge ! Kultur & 1001 Nacht - Kein 08/15 - Trip! Phantastische Rundreise im Landrover - für 1 Woche ab **DM 1690.-** alles inklusive!
Termine : 16.2. / 23.2. / 2.3. / 23.3.
Zusätzlich beliebige Termine nach Absprache!

AIRCOTEC - Topnavigator , Primus , Piccolo - die Nase vorn in der Luft !
Zu fairen Konditionen - neu und gebraucht !

Bücher, **G**ebrauchtausrüstungen, **T**hermikkurse, **F**lugsafaris, **W**etter- & **U**rlaubsberatung - ruf mal an !

Gottesdienst im Grünen

Umrahmt von Drachen und Gleitschirm im stillgelegten Steinbruch oberhalb der Weinberge Kleingartachs ein Gottesdienst im Grünen statt. Pfarrer Schäfer aus Niederhofen hielt, angeregt durch das Betrachten der bunten Fluggeräte, die schon auf dem Heuchelberg gestartet waren und über dem Leintal schwebten, eine Predigt, bei der er Parallelen zog zwischen Christen und Gleitschirmfliegen. Überblick über das Geschehen im Alltag, unsichtbare Mächte, die beide tragen und auch das unvorhergesehene Auf und Ab haben sie gemeinsam. Im Anschluß standen die Mitglieder der 1. Hohenhaslacher Flieger Interessierten zum Flugsport Rede und Antwort.

1. Hohenhaslacher Flieger
Sonja Heidler

Risiko Schnappkarabiner

Es sollte ein ruhiger Abschlußflug eines schönen Urlaubstages werden. Thermisch war zu dieser Tageszeit nichts mehr zu erwarten und so habe ich mich entschlossen, die verschiedenen Abstiegshilfen auszuprobieren.
Nach Ohrenanlegen und B-Stall war die Steilspirale an der Reihe. Aus voller Fahrt ziehe ich die linke Bremse immer weiter. Der Schirm dreht nur mäßig schneller. Und dann mache ich den typischen Fehler. Ich überziehe die linke Bremse. Es kommt, was kommen muß.
Der Schirm dreht heftig negativ. Mich beutelts ziemlich in der Luft herum. Dann sehe ich die Tragegurte vor mir. Sie sind einmal überkreuzt. Mit Schwung dreht es mich wieder aus. Und plötzlich bin ich wieder in einem stabilen Flugzustand. Aber was für einer. Ich fliege eine Steilspirale, rechtsherum und ungewollt. Zuerst begreife ich noch gar nicht, was passiert ist. Da sehe ich, daß sich die rechte Bremsleine im linken Schnappkarabiner des Beschleunigungssystems verfangen hat. (Karabineröffnung zeigt zum A-Gurt)
Die Leine verläuft jetzt im Zick-Zack vom rechten Tragegurt durch den Karabiner links und wieder zurück. Die rechte Bremse ist dadurch bis zum Anschlag gezogen. Ich versuche, die Bremsleine aus dem Schnappkarabiner auszuhängen. Es gelingt mir nicht. Mit zwei Händen kann ich die Bremsleine zwar ein Stück entlasten, dann fehlt mir aber die dritte Hand, um die Leine auszufädeln, und mit einer Hand komme ich gegen den enormen Zug an der Bremsleine nicht an. Mit einem Blick Richtung Erde schätze ich meine Höhe ab. Vielleicht noch 200 m über Grund und der Boden kommt rasend schnell auf mich zu. Ich werfe mein Rettungsgerät. Der Innencontainer fliegt davon. Die Rettung ist offen.
Nach Landung auf einem Waldweg mache ich Bestandsaufnahme. Es tut mir nichts weh. Es ist mir nichts passiert. Sogar die Ausrüstung ist heil geblieben. Ich danke Gott und den Österreichern. Warum den Österreichern? Ohne die österreichischen Bestimmungen, daß nur noch Gurtzeuge mit Rückenprotektoren in Österreich benutzt werden dürfen, hätte ich mir im Mai dieses Jahr zwar ein neues Gurtzeug gekauft, aber nie und nimmer so ein unförmiges und sperriges Gerät mit Rückenprotektor, wie ich jetzt eines habe. Und ohne Rückenprotektor hätte ich diesen Aufschlag nicht unverletzt überstanden.
Inzwischen sind einige Tage vergangen und ich habe die damalige Situation immer wieder durchdacht. Ich bin heute überzeugt, daß ich diesen Unfall nur unverletzt überstanden habe, weil ich ein funktionierendes Rettungsgerät, ein Gurtzeug mit Rückenprotektor, das Wissen eines Sicherheitstrainings, genügend Höhe und einen Schutzengel hatte.
Mein Rat an alle Gleitschirmpiloten: *Reduziert Haken und Ösen und alles an Eurer Ausrüstung, worin sich eine Leine verhängen kann, auf das absolute Minimum.*

Kurt Rieger

Anm. d. Redaktion
Als Verbindung Beschleuniger-Tragegurt sind einzig kleine Schraubschäkel zu empfehlen. Die Startvorbereitung ist zwar etwas aufwendiger, der Sicherheitsgewinn jedoch enorm.

DHV-Info 97

Es lebe der Gleitflug

Der DHV und die Schulen befinden sich in einem Dilemma, das immer dann auftritt, wenn kommerzielle Interessen und Sicherheit beim Fliegen zusammentreffen. Ein Schirm kann nie so sicher gemacht werden, daß man damit nicht abstürzen kann, ob er jetzt Gütesiegel 3,0 oder -15 ist. Was fliegt, kann runterfallen.
Wer aber sehr wohl »sicherer gemacht« werden kann, ist der Pilot. Ein Pilot kann nicht nur für den Gleitflug geschult werden, ein Pilot sollte primär auf die schlimmsten Situationen, die ihm in der Luft passieren können, vorbereitet werden, nur so kann er dann den Gleitflug genießen. Dann hat er genügend Sicherheitsreserven. Starten, Landen und Links- und Rechtsfliegen kann man einem Affen mit genügend Bananen beibringen, die Reaktion auf unvorhergesehene Situationen nicht.
Gute Schulung aber ist teuer und langwierig.
Wer nicht mindestens 1 - 2 Jahre am Anfang seiner Flugkarriere ganz dem Fliegen widmet, wer nicht am Anfang dauernd in der Luft ist und am Boden mit seinem Schirm spielt, der sollte das Fliegen lieber gleich ganz lassen, sonst wird es gefährlich.
Diese Ansicht kostet natürlich Mitglieder oder potentielle Schüler und hier prallen die Interessen aufeinander. Der DHV sollte aber ganz klar sagen: eine absolute Sicherheit

durch die Schirme wird es nie geben, es sind die Piloten, die lernen müssen, die Schirme zu beherrschen und das lernt man nun einmal nicht an nur zwei Wochenenden im Jahr. Es ist keine Lösung, den weniger erfahrenen Piloten zu empfehlen, mit 1-er Schirmen nur bei ruhigem Wetter zu fliegen. Wer sich in die Luft begibt, der muß seinen Schirm einfach beherrschen, denn das Wetter und die Verhältnisse richten sich in den seltensten Fällen nach dem Können des Piloten. Gute Ausbildung ist teuer und wer das Geld dafür nicht aufbringen kann oder will, der sollte die Finger vom Fliegen lassen, das gilt für Schulen wie für die Piloten. (Im übrigen auch für die gesamte Luftfahrt.)

Ralph Striewski

Drachenflugsimulator

Eine Gewerbeschau planten die Geschäftsleute aus unserem 6.000 Seelen Dorf Oedheim. Damit die Veranstaltung für Kinder und Jugendliche nicht zu langweilig wird, wurden alle Vereine aufgefordert für Spannung, Spiel und Spaß zu sorgen. Wir (6) Drachenflieger machten den Vorschlag eines Drachen am Autokran, wußten aber nicht, wie wir das Fahrzeug finanzieren sollten. Da half uns ein ortsansässiger Bauunternehmer. Er organisierte den Autokran bei einer Betonfirma und übernahm die Bezahlung des Fahrers. Von der Flugschule Hermann Brodbeck bekamen wir Kniehänger in sämtlichen Größen und los gings.

Gleich beim Rundgang mit Presse und Prominenz zeigte sich der Bürgermeister von unserem Gerät begeistert und unternahm mit einem Gemeinderat einen Rundflug, was ihm die Titelseite im »Lokalanzeiger« einbrachte.

Von da an stand die Kundschaft Schlange. Ca. 180 Personen beförderten wir 30 m hoch - und dann 2 Mal im Kreis herum. Meistens wurden 3 Personen auf einmal eingehängt. Am Ende waren 800,— DM in der Kasse, die einem Kindergarten und einer Multiple-Sklerose-Gruppe zugute kamen. Mitgliedermäßig hat sich diese Aktion noch nicht bemerkbar gemacht, aber unser Schleppgelände bei den Segelfliegern liegt in einem schönen Wiesental und ist bei »Naturschützern« immer wieder ein beliebtes Thema. So haben wir wenigstens was für unsere Lobby getan.

Die Segelflieger übrigens schauten uns ganz neidisch beim ein- und aushängen der Kundschaft zu und hatten schnell den richtigen Ausdruck für uns parat: Schiffschaukelbremser!

Oedheimer Drachenflieger
Stephan Bauer

Vereinsmeisterschaft in Weilheim

Die diesjährige Vereinsmeisterschaft des Delta- und Gleitschirmclubs Weilheim/Teck fand trotz frühherbstlicher, windiger Wetterbedingungen auf dem Schleppgelände Egelsberg statt. Zehn Gleitschirm- und sechs Drachenpiloten fanden sich am Fuße der Schwäbischen Alb ein, um den Vereinsmeister 1998 zu ermitteln. Per Winde wurden zwei Durchgänge mit insgesamt vier Wertungsprüfungen geflogen. Die Prüfungen bestanden aus 2 x Ziellanden, Zielabwurf und Maximal-Zeit-Fliegen. Die Piloten konnten vor dem Start über die Art des jeweiligen Durchgangs entscheiden, so daß auch die Wahl des richtigen Startzeitpunktes eine entscheidende Rolle spielte. Nach Auswertung der Ergebnisse standen die Plazierungen fest und die neuen Vereinsmeister konnten ihre schönen Pokale in Empfang nehmen. Gleitschirm: 1. Platz Jürgen Decker, Finesse plus, 2. Platz Bernd Stelzer, Soul, 3. Platz Helmut Decker, Ventus Drachen: 1. Platz Jürgen Elsner, Moyes XS, 2. Platz Erhard Weiss, Sensor, 3. Platz Jürgen Lutz, Pegasus

Die neuen Vereinsmeister von links oben nach rechts unten: Jürgen Decker, Helmut Decker, Jürgen Elsner, Jürgen Lutz, Erhard Weiß, Bernd Stelzer und Fliegernachwuchs

Delta- und Gleitschirmclub Weilheim/Teck
Jürgen Decker

Vereinsmeisterschaften 98

Matthias Berger ist alter und neuer Vereinsmeister bei den Geislinger Drachenfliegern. Zur Aufgabe hatten die Piloten einen Zeitzielflug vom Startplatz Türkheim zum Segelflugplatz in Oppingen. Ein nicht leichtes Vorhaben, denn wie sich bald herausstellte, gelang es den Teilnehmern wegen schwacher Thermik zunächst nicht, die gestellte Aufgabe zu erfüllen. Nach über zwei Stunden Flugzeit konnten dann doch drei Piloten auf dem Segelflugplatz in Oppingen landen. Am schnellsten unterwegs war Matthias Berger auf einem Extaccy. Hinter ihm lagen Stefan Güssmann und Gerhard Hagenmayer, die mit konventionellen Drachen flogen. Werner Matejka kam auf Platz vier.

Drachenfliegerverein Geislingen
M. Berger

Die Startplatz-Crew der Thermikmöwen mit Horst Barthelmes (vorne, 2. von links)

Windenschlepp-Seminar

Sportwart Rolf Ebeling hatte den Schleppfachmann des DHV, Horst Barthelmes, eingeladen. Der erste Teil dieses kostenfreien Seminars umfaßte wichtige Neuigkeiten rund um die Erkenntnisse des GS- und HG-Windenschlepps sowie vielfältige Sicherheitshinweise. Anhand Overhead-Projektionen konnten auch im Bild Problematiken verdeutlicht und analysiert werden. Eingerahmt war dieser äußerst informative und gut vorgetragene Programmteil von einem kleinen Grillfest aus Anlaß des Besuches.

Am nächsten Tag wohnte Horst, nachdem er die Zugkraft und sonstige Einstellungen unserer Wesselmann-Winde überprüft hatte, unserem Schleppbetrieb bei. Horst analysierte Start, Schleppvorgang und Landung der Mitglieder und gab Erläuterungen für flüssige Bewegungsabläufe. Er begrüßte die Idee des Vereins, gezielt Videoaufzeichnungen des Start- und Landeverhaltens zu machen. Eine Überprüfung der eigenen Bewegungsabläufe sollte wahrlich von Zeit zu Zeit vorgenommen werden.

Begleitend zu diesem Windenschlepp-Seminar hat Horst in unserem Gelände Theorie- und Praxisprüfungen sowie Einweisungen für den Passagierschlepp für Windenführer vorgenommen. So konnte für einige Schlepp- und B-Schein-Prüflinge das angenehme mit dem nützlichen verbunden werden.

Sehr harmonisch mit zum Teil leichtem Sonnenbrand, ging dieses schöne Seminar zu Ende. 21 Thermikmöwen und Gäste hatten daran teilgenommen. Horst erhielt als kleines Dankeschön von uns eine Flasche »Thermikmöwen-«Sekt. Es freute uns besonders, daß Horst unseren Schleppbetrieb als gut geordnet einstufte und unsere gute Kameradschaft und Atmosphäre bemerkte.

Gerne möchten wir den Kameraden aus anderen Vereinen dieses Seminar, welches bei Euch vor Ort stattfinden kann, empfehlen.

Gleitsegelclub Weser »Die Thermikmöwen«
Dirk Aue

Tolle Werbung für den Flugsport

Der von den Drachen- und Gleitschirmfliegern Rhein-Mosel-Lahn zum 1. Mal ausgeschriebene Mosel-Cup (Bojenflug mit Ziellandung) fand zwar mangels Thermik nicht statt, die Flieger nutzten aber die beiden Veranstaltungstage zum ausführlichen Spaßfliegen und soarten an den Weinbergen.

Die rund 100 angereisten Piloten boten den Zuschauern ein buntes Schauspiel am Himmel über der Burg Bischofstein, wie es in dieser Gegend an der Mosel selten zu sehen ist. Am schönen Naturstartplatz in Lasserg und an der vereinseigenen neuen Doppeltrommel-Winde starteten die Piloten gleichzeitig, so daß es am Landeplatz der Gemeinde Burgen fast den ganzen Tag Gleitschirme »regnete«. Durch das sonnige Wetter wurden tausende Einheimische und Touristen zu dieser Veranstaltung angelockt, die gleichzeitig mit dem örtlichen Schützenfest der Gemeinde Burgen stattfand. Viele Zuschauer nutzten die Gelegenheit, um sich über den Flugsport zu informieren. Hierzu wurde eigens ein Infostand aufgebaut mit Fotos und ausführlichem Infomaterial. Rudolf Weichsel kommentierte zudem fachmännisch über ein Lautsprechersystem am Landeplatz jeden Flug und erläuterte ausführlich die Besonderheiten und Schönheit des Drachen- und Gleitschirmfliegens.

6 Tandempiloten waren ununterbrochen unterwegs, um über 50 begeisterte Zuschauer zu Tal zu fliegen. Der Andrang war so groß, daß die Zahl der Tandempiloten bei weitem nicht ausreichte und viele Interessenten nicht zu einem Tandemflug kamen.

Höhepunkt war der Flug von Pastor Röhrig über seine applaudierende Heimatgemeinde. Er nutzte den Flug, um seine Heimatkirche ausführlich von oben zu inspizieren. Bei einem anschließenden Interview ließ er seiner Begeisterung freien Lauf. Radio-RPR und zwei örtliche Fernsehsender berichteten ausführlich über dieses Event, das auf jeden Fall 1999 - bei hoffentlich besserer Thermik - wieder stattfinden wird. Schon jetzt sollten sich alle Piloten dieses Ereignis vormerken.

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn
Frank Herr

Vergleichsfliegen

Am Breitenberg in Pfronten fand das bereits traditionelle Vergleichsfliegen zwischen den Stratos Pfronten und den Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf statt. Während der Wettbewerb am Samstag aufgrund widriger Wetterbedingungen abgebrochen werden mußte, konnten sich die teilnehmenden Piloten am Sonntag an der gestellten Flugaufgabe versuchen. Dabei handelt es sich um einen Bojenflug in Minimalzeit. Als am späten Nachmittag die Ergebnisse bekanntgegeben wurden, war die Freude bei »Stratos« groß. Sie gewannen den von der Breitenbergbahn gestifteten Wanderpokal nun zum zweiten Mal.

Gleichzeitig flog jeder Club seine eigene Clubmeisterschaft aus. Vereinsmeister bei den Marktoberdorfer Gleitschirmfliegern wurde dann Markus Schropp.

Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger Marktoberdorf
Horst Hüttner

Konstanter Sieger

Die Vereinsmeisterschaften des Hängegleiterclubs Einkorn wurden am Hausberg in Schwäbisch Hall ausgeflogen. Die dürftigen Startbedingungen ließen am Samstag nur einen Durchgang zu. Ein Großteil der Piloten verfehlte dabei den Zielkreis, so blieb für den zweiten Wettkampftag am Sonntag noch alles offen. Martin Gronbach konnte jedoch auf ein Punktepolster aufbauen - er war am Samstag schon gut im Zielkreis gelandet. Bei den weiteren 3 Durchgängen mit Ziellandungen, Zeitwertungen und einem Bojenflug konnte er sich, dank seiner konstant guten Leistung, gegen den zwischenzeitlich führenden Mike Pranke durchsetzen. Das Pokalfliegen, bei dem nicht nur der Wettkampf, sondern auch das Beisammensein zählte, brachte den Piloten einen schönen ausgelasteten Flugtag und zahlreichen Zuschauern (der Einkorn gehört zum Naherholungsgebiet von Schwäbisch Hall) das Drachenfliegen näher.

Hängegleiterclub-Einkorn

Vereinsmeisterschaft und 4. offener Schneithaldencup

Die diesjährigen Vereinsmeisterschaften und gleichzeitig der offene Schneithaldencup des DFC Starzeln fanden gemeinsam statt. Trotz starkem Wind kamen 27 Piloten und Pilotinnen, um sich in ihrem fliegerischen Können zu messen. Geplant waren zwei Wertungsflüge vom Rampenstartplatz der Schneithalde oder aus der Winde. Wegen zu starkem Wind, der an beiden Meisterschaftstagen blies, konnte leider nur ein Durchgang geflogen werden. Klaus Pröpster, der Vereinsvorsitzende, wurde Sieger der Vereinsmeisterschaft und des Schneithaldencups. Den zweiten Platz belegten mit gleicher Punktzahl Josef Kater, Lorenz Datz, Uwe Sommer und Helmut Gonser. Sieger des Aufziehwettbewerbs sind Georg-Friedrich Schwarz gefolgt von Markus Mattes und Ralf Hodler auf Platz drei. Nach der Siegerehrung konnten interessierte Zuschauer am Abend noch Tandemflüge über Starzeln und Hausen genießen.
Ein Dankeschön an die Gemeinden Starzeln und Hausen und die Jägerschaft, die die Ausnahmegenehmigung für den Windenstart und verlängerte Flugzeiten ermöglichten.

DFC Starzeln
Gudrun Keim

Winden-Gemeinschaft Hochtaunus

Nach 14 Jahren als geduldete Unterabteilung im Schi-Club Oberreifenberg haben wir uns aber jetzt entschlossen, unser eigenes Süppchen zu kochen.
Unsere neue/alte Truppe nennt sich ab jetzt WG Hochtaunus. Wir fliegen auf der ganzen Welt, aber bevorzugt mit Abrollwinde oder stationärer Winde in der Umgebung von Frankfurt. Für nächstes Jahr besteht auch die berechtigte Hoffnung, UL-Schlepp im Taunus, 20 km nördlich von Frankfurt, durchführen zu können.
Anfang Februar geht's, wie schon seit über 10 Jahren, zum Wintertraining auf die Kanaren. Diesmal ist eine Woche Lanzarote und eine Woche Fuerteventura geplant.
Im April wollen wir ein Streckenlager im thermisch sehr aktiven Brandenburg, westlich von Berlin, durchführen. Dazu stehen für Drachen Schlepp-ULs zur Verfügung. Für Gleitschirmpiloten und diejenigen Drachenpiloten, die keine UL-Schleppberechtigung besitzen, nehmen wir unsere Winde mit. Als besonderern Service wollen wir für jeweils 5 Piloten einen Rückholer/in mitnehmen, der/die funken und Autofahren kann, aber nicht fliegen will und dafür die Übernachtungen bezahlt bekommt.
Wer sich für die beiden Veranstaltungen als Pilot/in oder Rückholer/in oder UL-Schlepp interessiert, kann sich melden bei Klaus Keller, Hof Köppelwiese, 61237 Obernhain, Tel. 06081/57416, Fax 06081/57335

Doppeltrauung durch Vereinsmitglied

Schon öfters konnte man im DHV-info die eine oder andere Fliegerhochzeit bewundern. Doch wir glauben, etwas wirklich bisher einmaliges bieten zu können
Erst gaben sich unsere Gitta und ihr Hanno bei uns in Asslar ihr Ja-Wort. Eine Woche später erwischte es unseren Uwe und seine Selma an gleicher Stelle. Na und, was ist daran so besonders? Ganz einfach, beide Paare wurden von unserem ehemaligen Vorstandsmitglied Eberhard getraut. Eine, so finden wir, nicht alltägliche Konstellation. Als beide Paare zum Vorschein kamen, mußten sie bei schönem Wetter ins Gurtzeug steigen und den Gleitschirm aufziehen. Dabei gab es ebensowenige Probleme wie bei der anschließenden Fliegerhochzeitsfete.

Asslarer Gleitschirmflieger
Werner Schlegel

Vereinsmeisterschaft und »Hotline«

12 Piloten und viele Helfer versammelten sich an der Talstation der Imberger Hornbahn. Bei wunderbarem Rückseitenwetter verlangte die anspruchsvolle Aufgabenstellung den Piloten einiges an Können und Geschick ab. Wer Erster werden wollte, mußte mindestens eine Stunde in der Luft bleiben, über dem Gipfel ein ausgelegtes Emblem erkennen und danach möglichst punktgenau den Landeplatz treffen. Die drei Gleitschirmpiloten Gerhart Möller, Herbert Göpel und Hartmut Mall waren sich in der Luft ebenbürtig. Das Pilotentrio hatte jeweils 800 Punkte auf dem Konto und somit mußte die Genauigkeit der Landung über die Plazierung entscheiden. Den dritten Platz belegte nach sportlich fairem Wettkampf Gerhart Möller knapp geschlagen von Herbert Göpel. Neuer Vereinsmeister wurde mit großem Vorsprung Hartmut Mall mit 925 Punkten, aufgrund einer nur 5 m vom Punkt entfernten Landung - herzlichen Glückwunsch zu dieser Leistung.
Die »Drachenflieger« konnten leider aufgrund der Windrichtung von dem für sie einzig zugelassenen Startplatz in der Umgebung, einer Rampe, nicht starten und somit keinen neuen Vereinsmeister küren.
Unsere Vereinshotline ist rund um die Uhr erreichbar. Die Tel.-Nr.: 0171/6398204. Man erhält dort aktuelle Informationen von unserer mobilen »D1-Mailbox« und kann ebenso selbst Nachrichten an uns hinterlassen.

Thomas Schmid

Schnuppertag Drachen- und Gleitschirmfliegen aus der Winde

Für viele Drachen- und Gleitschirmpiloten ist die Hemmschwelle hoch: An der Winde fliegen?? Deshalb wollten wir, die »schwäbischen drachenflieger erbach«, kurz »d'schwoba« interessierten Pilotinnen und Piloten die Gelegenheit geben, das einfach einmal auszuprobieren, ohne daß man sich gleich zu einem Kurs anmelden muß. Nach Abstimmung mit dem DHV konnte es losgehen. Die Flugschule Ernst Unfried aus Berghülen war dabei unser wichtigster Kooperationspartner. Eine weitere wichtige Frage »Wird es überhaupt Interessenten geben?« beantwortete sich bald von selbst: Nach Bewerbung unserer Veranstaltung über die lokale Presse und Rundfunk, über das Internet und über persönliche Ansprache wollten 12 Piloten (11 Gleitschirm-, 1 Drachenpilot) unsere komfortable Hydraulik-Winde, unsere Schleppstrecke auf dem Flugplatz in Erbach bei Ulm und das Windenfliegen überhaupt testen!

Resumee: Für unseren Verein und unsere Windengemeinschaft war der Tag ein voller Erfolg, für die »Windenschnupperer« offensichtlich auch. Windenfliegen, nicht als einzige, aber eben als zusätzliche Flugmöglichkeit hat halt doch Charme: Man bleibt im Training, kommt auch dann in die Luft, wenn man nicht den ganzen Tag, sondern nur ein paar Stunden Zeit hat und - last but not least - man ist erreichbar für die Familie, die einen ansonsten, wenn man in den Bergen fliegt, nicht so leicht zu Gesicht bekommt. Unsere Kinderquote beim Schnuppertag war jedenfalls erfreulich hoch. Der Fliegernachwuchs hat sich an allem rege beteiligt, auch am »Fachsimpeln«. Kommentar der vierjährigen Meike zum strammen Ostwind: »A bißle Wind isch doch gut!«

Kontaktadressen:
d'schwoba, Jürgen Dillenz, Tel.: 0731/9266341 o. Sabine Schwenk, Tel.: 07305/8800

MOYES

Das stärkste flying feeling zwischen Himmel und Erde

Innovative Entwicklungen • Hochwertige Materialien • Höchste Verarbeitungs-Qualität • M2-Hängegleitergurte: die professionellen Begleiter des österreichischen Nationalteams zum WM-Titel • M2-Rettungsgerät MP4/8 • M2-Bremsschirme • Verkauf und Versand der gesamten Produktpalette • Generalimporteur MOYES für Deutschland und Österreich

M2 **flying equipment**
Das Maximum unter dem Segel

M2-flying equipment
trientlgasse 22, a-6020 innsbruck
tel. +43 (0)512 366030 fax +43 (0) 512 366006
e-mail: m2.flying@tirol.co.at
http://www.tirol.co.at/m2/

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

Doppelsitzerschlepp hinter dem UL

Horst Barthelmes schreibt in seinem Artikel über die Doppelsitzerausbildung hinter UL »Eine doppelsitzige Hängegleiterausbildung durch UL-Schlepp gab es bisher noch nicht«. Genauso liest sich der Artikel auch. Durch das DHV-Erprobungsprogramm soll anscheinend diese Ausbildungsmethode neu erfunden werden. Es gibt sie nämlich schon lange, nur nicht in Deutschland. In den USA wird schon seit Jahren erfolgreich nach dieser Methode geschult. Es existieren Ausbildungsrichtlinien, Schulungsprogramme und diese sind kostenlos über's Internet zu erhalten. Die verschiedenen Fly Ranches in den USA haben durch die Bank sehr gute Web Pages, von denen auch die Erfahrungen und die daraus entstandenen Regeln KOSTENLOS zu erhalten sind.
Ich verstehe absolut nicht, warum der DHV sinnlos Geld und Zeit verschwendet, um etwas neu zu erfinden, was es schon lange gibt. Warum arbeitet man nicht mit dem amerikanischen Verband und den amerikanischen Fluglehrern zusammen, die all die teuren Erprobungsprogramme schon hinter sich haben. Dann hätte Horst Barthelmes inzwischen auch erfahren, daß sich Trikes als Schlepp-UL's nur für Fortgeschrittene eignen, Anfängerschulung wird überall auf der Welt nur mit dreiachsgesteuerten UL wie dem Dragonfly, durchgeführt. Auf der Fly Ranch Buenos Aires haben wir die Erfahrung am eigenen Leib gemacht, daß eine Anfängerschulung mit Trike wesentlich gefährlicher und schwieriger ist (ca. 3000 Schlepps).
Warum lädt man nicht die Gurus dieser Ausbildungs- und Schleppmethode zu einem Erfahrungsaustausch und einer Demo ein, statt isoliert vor sich hin zu wurschteln?
Im Interesse des strapazierten DHV-Haushaltes möchte ich gerne wissen, wieviel das Erprobungsprogramm bisher gekostet hat und ob Horst Barthelmes Erkenntnisse von anderen Verbänden und Schulen verwertet hat oder den vermessenen Anspruch hat, dieses Ausbildungsmethode neu zu entwickeln.
Es zeugt von Intelligenz, wenn man die Erfahrungen anderer verwertet und daraus Besseres entwickelt, der Umkehrschluß sei allerdings auch erlaubt.

Ralph Striewski

Anmerkung der Redaktion:
Wir sind in Deutschland aus formalrechtlichen Gründen dazu gezwungen, zunächst ein Erprobungsprogramm für die neue Schulungsmethode durchzuführen, die mehrere unserer Piloten bereits im Ausland kennengelernt haben, auch auf Eurer Wallaby Ranch. Bill Moyes und Bob Baily waren mit dem Dragonfly in Bad Salzungen und ich kann nur bestätigen, daß sich dieses Schleppflugzeug am besten für den UL-Schlepp eignet. Der Dragonfly ist jedoch in Deutschland nicht zugelassen, auch weil sich noch kein Musterbetreuer gefunden hat. Zudem ist derzeit in Deutschland der UL-Schlepp nur hinter Trikes erlaubt. Diese rechtliche Hürde wird das BMV auf unseren dringenden Wunsch hin voraussichtlich im Herbst 1999 beiseite geräumt haben. Wir erfinden das Rad nicht zum zweiten Mal, zum Beispiel haben wir auch das Klinkensystem von Moyes übernommen, das von der Fa.Airbase als Musterbetreuer in Deutschland zugelassen wurde. Allerdings bleibt uns momentan nur die Trike-Schlepperei, die wie Du richtig angemerkt hast, weitaus schwieriger ist, als der Schlepp mit einem Dragonfly. An einem Erfahrungsaustausch mit Dir sind wir sehr interessiert, z.B. an Detailzeichnungen oder guten Fotos von Euren Gurtzeugen. Wir benutzen derzeit das sogenannte Etagengurtzeug, das aus zwei zusammensteckbaren Streckergurtzeugen besteht.

Horst Barthelmes

Vorsitz mit Konsequenzen

Seit dem Frühjahr hat der Berliner Gleitschirm- und Drachenverein HGV Phoenix einen neuen Vorstand. Jörgen Laufer wurde als 1. Vorsitzender, Henry Kühn als 2. Vorsitzender gewählt sowie Lutz Noack als Kassenwart bestätigt. Ziele für die Zukunft sind neben dem Anbieten eines regelmäßigen Schleppbetriebs im brandenburgischen Stölln auch Ausfahrten in die Berge, wie z. B. der Ausflug im Juli nach Thüringen. Im August wurde zusammen mit den Stöllner Segelfliegern das schon traditionelle Lilienthal-Flugfest durchgeführt.
Um auch neben den fliegerischen Aktivitäten das Zusammenwirken der Mitglieder des Phoenix e. V. zu fördern, ging der 1. Vorsitzende mit gutem Beispiel voran und vertiefte die Kontakte zu der Kassenprüferin Katrin Wittig auf persönlicher Ebene. Vor dem guten Start (in die Ehe) mußten allerdings vor dem Standesamt erstmal die Leinen sorgfältig sortiert werden.

HGV Phoenix
Jörgen Laufer

Hardheimer Flieger in Tirol

Der Vereinsausflug führte die Hardheimer Drachen- und Gleitschirmflieger in diesem Jahr nach Zams bei Landeck in Tirol.
Leider ließ das ungünstige Wetter keine Flüge zu, nur ausgiebige Wanderungen und Bergtouren.
Trotzdem war auch dieser Vereinsausflug wieder ein Erlebnis für die Teilnehmer.

Club für Drachenflugsport Hardheim
Jürgen Weiss

20 Jahre Drachenfliegerclub

Die 20-Jahr-Feier des Drachenfliegerclubs Hochries-Samerberg war ein voller Erfolg. Im Festzelt wurden die Gäste, bei rhythmischen Gitarrenklängen, mit Getränken und Gegrilltem bewirtet. Sepp Irger, seit 15 Jahren zweiter Vorstand, konnte neben den Drachen- und Gleitschirmfliegern viele Ehrengäste begrüßen: stellvertretender Landrat Paul Unterseer, Erster Bürgermeister Ernst Kunz, Zweiter Bürgermeister Hans Weiß, Landtagsabgeordneter Adolf Dinklreiter, Bezirkstagsabgeordnete Gabriele Bauer, erster Vorstand des Verkehrsvereines Samerberg Hans Auer, Verkehrsamtsleiter Toni Hötzlsperger, Hochriesbahnbesitzer Sepp Schwaiger und die Grundstücksnachbarn des Landeplatzes aus Grainbach. Der erste Vorstand, Rudl Bürger, hielt in seiner Rede eine Rückschau auf die letzten 20 Jahre. Es wurden viele Wettbewerbe an der Hochries ausgetragen, darunter auch Deutsche und Bayrische Meisterschaften, der erste reine Frauenwettbewerb wurde hier von Rudl Bürger und Tomas Pellicci ins Leben gerufen, Chiemgaupokal, SÜGRO-Cup, Paulaner-Cup, Flying Witches Cup und natürlich Clubmeisterschaften. Schirmherr Paul Unterseer, stellvertretender Landrat, würdigte in seiner Ansprache die Pionierarbeiten, die von den Drachenfliegern vor 20 Jahren an der Hochreis geleistet wurden. Er betonte, der Landkreis Rosenheim stehe hinter den Drachen- und Gleitschirmfliegern und werde diese relativ jungen Sportarten kräftig unterstützen.

Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg
Helene Mayer

Neuer Vorstand und Kontaktfrequenzen

Der neue Vorstand der »Schönbruch Flyers e. V.« Weil im Schönbuch setzt sich wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender, Tommaso Santostasi; 2. Vorsitzender, Bernd Antkowiak; 3. Kassier, Jürgen Schweitzer; 4. Schriftführer, Harald Schöll
Die neue Vereinsadresse lautet: Gleitschirm- und Drachenfliegerclub »Schönbuch Flyers e.V.«, Tommaso Santostasi Bahnhofstraße 49, D-71093 Weil im Schönbuch, Tel./Fax: 07157/61991 o. 64815
Funk: Amt.2m 144.5000 MHz, LPD 70cm 433.5000 u. 2m 149.0500 Mhz, CB-FM 32
Unter diesen Nummern und Funkfrequenzen können Vereinspiloten sowie gleichgesinnte Gastpiloten erfragen, ob und wo geflogen wird.
Auf einem Schleppgelände oder in den Bergen besteht für Interessierte die Möglichkeit, als Passagier erste Flugerfahrungen zu sammeln.

Schönbuch Flyers
Tommaso Santostasi

Höhenflüge in der niederen Tatra

Europameisterschaft 1998 der Drachenflieger in der Slowakei

Ein Bericht von Teamchef Rudl Bürger mit Fotos von Oliver Barthelmes

Die Europameisterschaft 1998 wurde in der »Niederen Tatra« im Südwesten der Slowakei ausgetragen. Nur wenige Piloten der deutschen Mannschaft hatten dort im vergangenem Jahr an der Vor-Europameisterschaft teilgenommen, so daß wir anfänglich nur recht wenig über das Gebiet wußten. Ich hoffte trotzdem in der Mannschaftswertung auf einen Platz unter den ersten drei, denn mit Guido Gehrmann, Gerald Woll, Lukas Etz, Christof Kratzner, Hans Bausenwein und Rosi Brams hatte ich erfahrene Wettbewerbspiloten dabei, wenn auch einige Flieger aus dem Team fehlten, daß im Frühjahr in Australien Vizeweltmeister geworden war.

Der Osten stark vertreten

Auffallend an der Besetzung des Teilnehmerfelds der EM '98 war, daß fast 50% der Wettkämpfer aus dem ehemaligen Ostblock kamen. Die Piloten aus Slowenien, der Slowakei, Ukraine, Rußland, Litauen, Kroatien, Polen und Tschechien waren eine Bereicherung des Teilnehmerfeldes, und nicht nur Oleg Bondarchuk, sondern viele andere bewiesen, daß sie sowohl vom fliegerischen Können wie auch vom Material mittlerweile Anschluß an die Weltspitze gefunden haben. Insgesamt kämpften 120 Piloten um den Europameistertitel. Bei dem parallel ausgetragenen Podbrezova-Cup '98 waren zusätzlich noch einige Piloten aus Übersee am Start, so daß mehr als 30 Nationen vertreten waren.

Rennen der Favoriten

Vom ersten Tag an setzten sich die Favoriten an die Spitze und die gleichen Piloten, die bereits bei der WM im Februar in Australien das Feld anführten, gaben auch hier bei der Europameisterschaft den Ton an. Ganz vorne entwickelte sich ein Zweikampf zwischen Guido Gehrmann und Manfred Ruhmer. Zunächst hatte Guido in den ersten Durchgängen die Nase vorne und führte die Gesamtwertung an. Nur knapp dahinter folgte Manfred, der dann ab dem 4. Task die Führung übernahm. Beide erarbeiteten sich nach und nach einen Vorsprung von 400 Punkten gegenüber der Konkurrenz, der aber vor dem letzten Durchgang dahinschmolz. Im Kampf um den 3. Platz wechselten sich mehrere Piloten ab. Christian Ciech aus Italien, Tomas Suchanek, der Titelverteidiger aus Tschechien, Oleg Bondarchuk aus der Ukraine und Gerolf Heinrichs aus Österreich sowie anfänglich Robert Reisinger ebenfalls aus Österreich, sahen sich zwischenzeitlich auf dem 3. Platz.

Wenig Piloten im Ziel

Die Tasks wurden vom Veranstalter nicht immer optimal gesetzt, so daß oft

nur ein geringer Anteil unter 10 % oder gar keine Piloten das Goal erreichten. Schuld waren nicht zuletzt die unzuverlässigen Wettervorhersagen. »Michael«, der verantwortliche österreichische Meteorologe, trat einige Male ins Fettnäpfchen und der »Tasksetter« folgte seinen Prognosen, auch wenn abzusehen war, daß sich der Tag anders entwickeln würde.

Vor dem Finish alles offen

Sehr spannend wurde es am vorletzten Wettbewerbstag: Der Startberg Kralova hola war wolkenverhangen, obwohl der »Meteorolüge« Blauthermik vorhergesagt hatte, die Basis lag etwa bei 1.800-1.900m. Trotzdem startete Guido als dritter der gesamten Wettbewerbsteilnehmer und meldete eine problemlose Talquerung. Manfred Ruhmer folgte ihm direkt und noch während ich mich auf der Abfahrt vom Startberg befand, hörte ich über Funk von Guido, daß er am Fuß des Berges gelandet sei. Aber auch sein schärfster Rivale Manfred stand in seiner Nähe. Das war die große Chance der Verfolger aufzuschließen.

Durch die frühzeitigen Absaufer von Guido, Manfred und auch Gerolf Heinrichs im vorletzten war die Ausgangssituation vor dem letzen Durchgang wieder sehr spannend: 1. Manfred Ruhmer, 50 Punkte vor Guido, dieser 30 Punkte vor Oleg und Christian Ciech. 100 Punkte dahinter Gerolf Heinrichs und Gerard Thevenot: Die ersten 6 Piloten innerhalb von 200 Punkten. Alles war möglich, jeder hatte die Möglichkeit, noch Europameister zu werden.

Pokerspiel am letzten Tag

Am letzten Tag wurde das Startfenster am Ciertaz um 12.45 Uhr geöffnet. Die Tagesaufgabe war ein Zielflug von 60 km über einen Wendepunkt. Ein Pokerspiel am Start begann: Als erster klinkte sich Gerolf Heinrichs in seinen Laminar, gefolgt von Gerard Thevenot und Rupert Plattner. Erst eine Viertelstunde später gingen Guido Gehrmann und Oleg Bondarschuk an den Start, gefolgt von Manfred Ruhmer (3 min), Robert Reisinger (6 min), Tomas Suchanek (6 min) und Christian Ciech (9 min später). Während sich im Norden eine gut gezeichnete Wolkenstraße entwickelte, gab es südlich davon über dem Startberg aus 1.200 m heraus nur einige Wolkenfetzen und der Aufstieg zur Basis in 2.000 m Höhe war hart und sehr selektiv. Bereits wenige Minuten nach dem Start fand sich ein Viertel des Feldes am Fuße des Ciertaz im »Bomb-out«, darunter auch die Hälfte der deutschen Mannschaft mit Gerald Woll, Christof Kratzner und Rosi Brams.

Der noch bestehende Vorsprung von 40 Punkten vor den Italienern drohte zu schwinden und die Vizemeisterschaft der Mannschaft rückte in weite Ferne. Alle Favoriten schafften den Anschluß, flogen meist die Route in Talmitte über Brezno Richtung Wendepunkt. Bald meldeten mir Guido, Lukas und Hans gute Steigwerte und das Erreichen der Basis, die Wende schien für alle 3 problemlos machbar. Nach einer Hetzjagd per Auto zum Wendepunkt fuhr ich mit einem Höllentempo Richtung Goal ins nächste Tal, um über Funk Informationen zu den Windbedingungen im Ziel zu geben. Nach der Wende informierte mich Guido, daß Manfred Ruhmer ihn bereits überholt habe und mit dem Endanflug aus 2.000 m Höhe beginne. Die Einzelwertung der EM schien entschieden, Guido sicherte nun den 2. Platz und da keiner seiner weiteren Konkurrenten direkt hinter ihm folgte, begann er den Endanflug aus für ihn ungewöhnlich sicheren Höhe. Um 16.28 Uhr überflog der ewige Zweite Manfred Ruhmer als Tagessieger und neuer Europameister die Ziellinie. Im Ziel fühlte

Das Fluggebiet »Niedere Tatra«

Am ehesten vergleichbar mit dem Schwarzwald erstreckt sich die Niedere Tatra vom Osten von Banska` Bystrica bis zum Südosten an die ungarische Grenze. Das Haupttal verläuft von Ost nach West bis zum höchsten Startberg, dem Kralova hola mit ca.1.900 m. Hier kann man in Richtung Süd, Ost und Nord abheben. Niedrigere Startplätze auf 1.000 bis 1.200 m Höhe befinden sich zwischen Brezno und Banska Bystrica. Fast alle take-offs sind großräumige Wiesen, lediglich für einen Nordwest Startplatz wurden drei Schneisen in den Wald geschlagen und drei riesige Rampen errichtet. Die Straßen auf die Berge waren von den Organisatoren für die Europameisterschaft bestens präpariert worden

FLY MIKE

Sind wir nicht alle ein bißchen Fly Mike?

Fa. Fly-Mike, Melanchthonstr.8,
96450 Coburg,
Tel.: 09561/ 5522 0 Fax:09561/ 5522 8

Ergebnis Herren

Platz	Name	Nation
1.	Manfred Ruhmer	Aut
2.	Guido Gehrmann	Ger
3.	Christian Ciech	I
4.	Oleg Bondarchuk	Ukr
5.	Robert Reisinger	Aut
6.	Gerolf Heinrichs	Aut
7.	Gerald Thevenot	Lux
8.	Tomas Suchanek	Cze
9.	Josef Zweckmayr	Aut
10.	Rupert Plattner	Aut

Ergebnis Damen

Platz	Name	Nation
1.	Francoise Mocellin	F
2.	Marie Rufat	F
3.	Natalia Khamlova	Russ

er sich sichtlich erleichtert, daß er endlich bei einer Welt- bzw. Europameisterschaft die Nase ganz vorn hatte, und dies völlig verdient.

Zwei Minuten später folgte ihm der amtierende Weltmeister Guido Gehrmann und zeigte mit einem Looping über die Ziellinie, daß ihn auch der zweite Platz freut.

Den dritten Platz errang der Italiener Christian Ciech, der dem Ukrainer Oleg Bondarchuk im letzten Durchgang 5 Minuten abnahm und damit verhinderte, daß die gleichen Piloten wie bei der WM in Australien wieder auf dem Treppchen standen.

Österreicher unschlagbar

Insgesamt war die Leistung der Österreicher erdrückend. Alle 5 Piloten in der Endwertung unter den ersten 10 und einen Vorsprung in der Mannschaftswertung von 2.600 Punkten. Sie hätten am letzten Tag zum Baden an die Adria fahren können.

Der Kampf um den Vizeeuropameistertitel der Mannschaften war zunächst sehr spannend, wurde dann aber doch recht schnell entschieden. Neben Guido waren beim letzten Durchgang noch Lukas Etz und Hans Bausenwein nach der Wende in der Luft, ebenso 3 Piloten der italienischen Mannschaft. Als dann alle 3 italienische Piloten ins Ziel segelten und Hans über Funk eine Landung 8 km vor der Linie signalisierte, war klar: Italien auf Platz 2, Deutschland auf Platz 3.

Damit ging ein spannender Wettbewerb zu Ende und eine eindrucksvolle Siegerehrung im Zentrum von Brezno mit viel Zuschauerbeteiligung bildete den würdigen Abschluß einer gelungenen Veranstaltung.

Resümee

Die Europameisterschaft in der Slowakei war ein sportlicher und auch sonstiger Erfolg. Die Slowaken vermittelten eine angenehme Atmosphäre, waren sehr gastfreundlich und überraschten mit einer perfekten Organisation. Ich habe viele Eindrücke aus diesem Land mitgenommen und wenn man die Ansprüche an Komfort und Luxus etwas zurückschraubt, findet man in der Slowakei nicht nur eine nette Bevölkerung, sondern auch ein wunderbares Land mit vielen Sehenswürdigkeiten und guten Flugmöglichkeiten.

D'akusem-dovidenia
Rudl Bürger

Herbstligatagung

Treffen der Spitzensportler mit der Verbandsführung

Die traditionelle Herbsttagung der Drachen- und Gleitschirmliga war bisher stets getrennt im kleinen Kreis abgehalten worden. In diesem Jahr jedoch organisierte der DHV ein großes Treffen aller Spitzensportler. Einerseits gab es viele Siege zu feiern, andererseits sollten aber auch aktuelle Fragen zur Entwicklung unseres Sportes besprochen werden. Entsprechend vielfältig war das Programm.

Dank der Unterstützung des lokalen Sportvereins konnte die Tagung in der Turnhalle in Sachsenkam bei Bad Tölz stattfinden. Die Eröffnung, sozusagen zum warm werden, erfolgte mit einer aktuellen Filmreportage präsentiert vom DHV-Vorsitzenden Charlie Jöst. Anschließend erzählte Weltmeister Guido Gehrmann in gewohnt lockerer Form von seinem »Weg zum Erfolg«, wobei er sehr motivierend auf die jungen Piloten einwirkte: Guido konnte großen Applaus ernten.

Foto: Alexander Eicher

Sportvorstand Christoph Kirsch

Nie waren die Sportler des DHV erfolgreicher als in diesem Jahr. Nachdem im Winter bei der WM in Australien die Herren im Drachenfliegen bereits Gold in der Einzelwertung und Silber im Team abgeräumt hatten, setzten die Damen im Sommer noch eins drauf: Bei der WM in Ungarn holten sie in der Einzel- und Mannschaftswertung Gold. Die noch ausstehende Ehrung der Weltmeisterinnen wurde dann im Rahmen der Tagung vorgenommen. Danach ging's gleich mit den Siegern des German-Cups weiter, wobei die Besten in die Liga aufsteigen und in dieser Runde begrüßt wurden.

Die Vorträge von Christoph Kirsch, Thomas Hummels und Stefan Mast rund um das große Thema »Finanzen und Sport« wurden von allen Betroffenen mit größtem Interesse verfolgt. Soll doch einerseits der Sportbereich entsprechend unterstützt werden, andererseits muß wie in vielen Bereichen gespart werden. Einigkeit herrschte darüber, daß erfolgreiche Sportler ein ausgezeichnetes Aushängeschild für den Sport darstellen - man denke an die vielen Medienberichte über Guidos Weltmeistertitel. Da nur gute Nachwuchsarbeit auf die Dauer zu neuen Erfolgen führt, soll auch in Zukunft der Bereich Juniorenförderung stark unterstützt werden.

Um den Sportetat zu entlasten und den Kontakt zu anderen Piloten zu vertiefen wurde basierend auf einer Initiative von Stefan Mast beschlossen, daß die Wettbewerbspiloten der Ligen eine T-Shirt-Verkaufs Aktion starten werden.

Auf die zunehmenden Risiken bei internationalen Gleitschirm- und Drachenflugwettkämpfen wiesen gleich mehrere Referenten hin. Internationale Maßnahmen für erhöhte aktive und passive Sicherheit der Piloten sind dringend erforderlich.

So referierte der österreichische Spitzenpilot Gerolf Heinrichs über die Entwicklung im Hängegleiterbau. Nach seinen Aussagen ist ein WM-Titel nur noch mit einem getunten Gerät zu gewinnen, wobei die Gefahr für die Piloten, mit diesen Wettbewerbsgeräten Unfälle zu erleiden, ständig zunimmt.

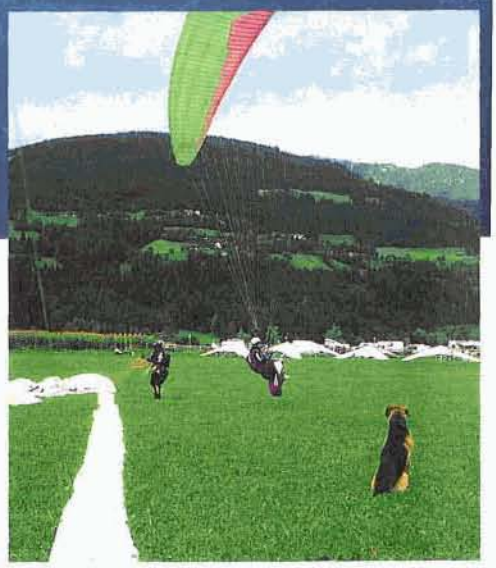
Matthew Witthall erläuterte den Vorstoß seines Bruders, dem zweifachen Weltmeister Robby, künftig nur mehr zugelassene Gleitschirme bei internationalen Wettbewerben zu erlauben. Ungeprüfte Prototypen bergen seiner Ansicht nach zu hohe Risiken. Toni Bender wies darauf hin, daß der zu geringe Sicherheitsstandard bei FAI Wettbewerben hauptsächlich durch zu risikoreiches Tasksetting zustandekommt.

Schnell ergab sich eine engagierte Diskussion und es wurden verschiedene Ansätze zur Verbesserung des Sicherheitsstandards genannt. Aber es wurde klar, daß dieses Thema sehr komplex ist und an diesem Tage keine Lösung gefunden werden konnte. Immerhin wurde eine Kommission zusammengestellt, die Beschlußvorschläge erarbeiten soll.

Im Anschluß tagten dann die Piloten der Drachen- und Gleitschirmliga im jeweils eigenen Kreis, um Termine für's nächste Jahr festzulegen, die neuen Piloten zu begrüßen und anstehende Fragen zu klären. Dabei wurde unter anderem aufgezeigt, daß sich die Ligen durch die Ligabeiträge der Piloten weitgehend selbst finanzieren.

Nach einem großen Arbeitspensum war die Freude auf das Spanferkelessen groß, wobei wieder einmal der Appetit von Fliegern unterschätzt wurde. Dies tat jedoch der guten Stimmung keinen Abbruch und die Devise »Take off at the dancefloor« wurde bis zum frühen Morgen ausgiebig befolgt und der Tag klang in bester Stimmung aus.

S & J Baeumer



Wikinger unter neuem Segel

German Open der Gleitschirmflieger in Greifenburg

Nach unserem Debüt mit der Österreichischen Liga beim Staufencup, der unter dem Oberbegriff »Streckenfliegen mit Tamegger« abgehakt wurde, wollten es die Deutschen Piloten bei ihrer German Open in Greifenburg den »Ösis« ein wenig schwerer machen. Daß das Ganze dann gemäß dem Spruch »Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte« endet, konnte vorher keiner ahnen.

Um international besser zu werden, haben wir uns letztes Jahr mit unseren sympathischen Konkurrenten der Österreichischen Liga verbündet und beschlossen, gemeinsam zu trainieren und Ligawettbewerbe zu bestreiten. Diese German Open war aber nicht nur ein Wettkampf zwischen den Nationen, sondern auch der letzte Wettbewerb der Deutschen Liga '98, bei der es galt, den Deutschen Meister '98 zu ermitteln.

Dazu hatte Teamleader Stefan Mast einen bekannten und bewährten Ort ausgewählt und einen tadellosen Wettbewerb organisiert. Greifenburg ist ein kleines Dorf mit einem gemütlichen Campingplatz samt Restaurant und einem schönen Badesee. Der Landeplatz ist groß genug für Drachen und GS. Ein Eldorado für die gesamte Familie.

Am Freitag, den 21. August 98 standen wir nun - bei einer lausigen Wetterprognose - am Startplatz Emberger Alm, hatten auch eine Aufgabe und sagten sie kurz vor Fensteröffnung ab. Doch das Wetter wendete sich und erlaubte uns einen tollen Freiflug. Auch der Samstag war wettertechnisch kein Hammertag, aber für ein Race to Goal mit 34,3 Kilometer reichte es allemal. Gespannt wartete man im Ziel auf Tamegger oder vielleicht sogar einen Deutschen.... doch mit einem 21er Schnitt (21,42 km/h) zischte der langhaarige Schwede Tibor »Tibbe« Berki über die Ziellinie. Zwei Minuten später kamen dann Tamegger, Bender, Hüglin - insgesamt 29 Piloten - ins Ziel.

Bis zu diesem Tag hatten sich in der Deutschen Ligarangliste zwei Piloten ein spannendes Kopf an Kopf-Rennen geliefert: Oliver Rössel und Harry Buntz. Angefangen hatte es schon im vergangenen Jahr in Canazei, wo Harry und Oli einen größeren Punktevorsprung vorlegten. Nach dem Staufencup im Mai führte dann Oli mit 4402 Punkten - dicht gefolgt von Harry (35 Punkte Rückstand) die Rangliste an. Nach dem ersten Durchgang bei der German Open holte sich Harry erneut die Führung zurück. Das versprach weitere spannende Durchgänge.

Der Samstag begann mit wolkenverhangenem Himmel. Nicht gerade motivierend, um pünktlich aufzustehen und am Startplatz die nötigen Verschiebungen des Startfensters mitzuerleben. Wir saßen also in den Wolken und harrten der Dinge, die da kommen sollten. Doch Stefan Mast hatte sich informiert und für den heutigen Tag eine Aufgabe über 78,1 Kilometer ausgeschrieben. Und tatsächlich, plötzlich wurde es heller

Fotos: Stefan Mast

Ergebnis Deutsche Meisterschaft

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Rössel Oliver	Swing Cirrus	6320
2	Bender Toni	Nova X-pert	6172
3	Schubert Andreas	UP Escape	5834
4	Buntz Harry	Edel Sector	5787
5	Hüglin Stephan	Firebird Cult	5585
6	Joos Achim	Edel Sector	5512
7	Hartmann Michael	Swing Proto	5356
8	Koller Berni	freeX com98	4982
9	Hensold Peter	Airwave XXX	4766
10	Martens Burkhard	freeX com98	4683

und große Sonnenlöcher ließen auf erste Ablösungen am Startplatz hoffen. So manch skeptischer Pilot saß zu diesem Zeitpunkt noch im wärmenden Bergrestaurant und sah den ersten Fliegern beim Starten zu.

Die machten sich auf zum Gaugen, fotografierten dort den Gipfellift und danach das Startzeichen an der Emberger Alm. Von dort an flog Wikinger Tibbe voraus zur Kirche in Zwickenberg, um dann am Goldeck den letzten Wendepunkt zu umrunden. Keiner sollte ihn bis dahin einholen, doch auf den letzten Kilometern vor dem Ziel verließ ihn der Gott der Thermik und zu guter letzt gelang es drei Piloten, einige Meter weiter zu gleiten. Bis ins Ziel kam an diesem Tag allerdings niemand. Mit 76,2 km gewann Stefan Wieland, dicht gefolgt von Toni Bender, Christian Heinrich (A) und ... na, wem sonst .... dem Wikinger Tibbe. Daß an diesem Tag 30 Leute über 50 Kilometer weit flogen und die ersten neun sogar über 70 km, ließ das anfängliche Wetterdilemma völlig vergessen.

Eine Kaltfront am Montag gab uns viel Zeit, uns von 5 Stunden Flugzeit des vergangenen Tages zu erholen. So konnten die Verantwortlichen noch einmal die Zeit zur intensiven Fotoauswertung nutzen. Ein verhängnisvoller Tag für Harry, denn auf seinem Film war das erste Wendefoto falsch. Hatte Oli den Meistertitel damit schon in der Tasche?

Der Dienstag brachte einen weiteren Wettbewerbstask mit 41,5 km Länge. Das Race ging über Gerlamos zur Kirche in Irschen und dann zurück nach Greifenburg. Doch hier kam nur eine Spitzengruppe mit 9 Leuten an. Und wieder machte der Wikinger mit seinem neuen Flügel den Deutschen einen Strich durch die Rechnung. Die ersten 3 Plätze gingen an Österreicher, gefolgt von Tibor und dann kreuzte der erste Deutsche die Ziellinie. Oliver Rössel mußte schon wie viele andere nach der ersten Wende landen, nur Toni Bender, Bernie Koller und Harry Buntz kamen bis kurz vor das Ziel. Im Kampf um den Deutschen Meistertitel war es wieder spannend. Die endgültige Auswertung sollte Klarheit schaffen. Schon um 17 Uhr konnte Stefan mit dem Ergebnis aufwarten. Nach der Crappanzano-Formel wurde dieser Durchgang mit 458 Punkte gewertet, so daß niemand mehr Oliver Rössel einholen konnte.

Von links: Achim Joos, Toni Bender, Tibor Berki, Stefan Mast

Das Resultat dieser German Open stand nun nach drei Durchgängen fest. Am Ende war weder ein Deutscher noch ein Österreicher auf dem Siegerpodest ganz oben. Der lachende Dritte in diesem kleinen »Streit« und somit Sieger des Wettbewerbs in Greifenburg hieß Tibor Berki mit seinem neuen »Boomerang« (Gin Gliders). Platz zwei und drei gingen an Toni Bender (Nova) und Achim Joos (Edel). Christian Heinrich konnte sich auf dem vierten Platz als einziger Österreicher in die deutsche Phalanx drängen.

Als glücklich strahlender Sieger nahm Oliver Rössel den Titel des Deutschen Meisters mit nach Hause.

Ergebnis German Open ´98

Platz	Name	Fluggerät	Nation	Punkte
1	Berki Tibor	Gin Gliders Boomerang	SWE	2326
2	Bender Toni	Nova Nexon	GER	2165
3	Joos Achim	Edel Sector	GER	2052
4	Heinrich Christian	Nova X-pert	AUT	2011
5	Rössel Oliver	Swing Cirrus	GER	1891
6	Hüglin Stephan	Firebird Cult	GER	1843
7	Hartmann Michael	Swing Proto	GER	1815
8	Schubert Andreas	UP Escape	GER	1774
9	Seibel Stefan	Edel Sector	GER	1770
10	Martens Burkhard	freeX comp 98	GER	1725
49	Opitz Lizzy (1.Lady)	UP Blues	USA	370

.....einfach top!

AUSBILDUNG

mit ALPEN EINWEISUNG

FORTBILDUNG

SICHER HEITS TRAINING

DHV-anerkannt

FLUGTECHNIK
THERMIKKURS
STRECKENFLUG

FLUGURLAUB

ALPEN
MITTELMEER
FERNREISEN

SERVICE

SHOP
WERKSTATT
CHECK

CLUB

DOPPEL MITGLIED SCHAFT SCA/DHV

Geselligkeit mit Flair
SCHLOSS MOOSHEIM

Erste deutsch-österreichische Flugsportschule

SKY CLUB AUSTRIA

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

Fulminantes Finale

Schlußveranstaltung des 98er Paragliding World Cup in Garmisch-Partenkirchen

Zum ersten mal seit vielen Jahren machte der internationale Wettkampfzirkus wieder Halt in Deutschland: Zum Finale des Paragliding World Cup ´98 vom 4. bis 9. August in Garmisch-Partenkirchen - gleichzeitig der erste PWC in Deutschland überhaupt und in vieler Hinsicht einer der besten Wettbewerbe der letzten Zeit.

Anspruchsvoll und sicher

Nicht nur das 135 Starter bewiesen haben, daß auch in Deutschland Anfang August noch richtig gute Wettbewerbe geflogen werden können. Vor allem nach der in den letzten Monaten immer öfter gestellten Frage hinsichtlich der Sicherheit bei Gleitschirmwettkämpfen haben die Tagesaufgaben mit Längen von 60-70 km vor dem Panorama der Zugspitze gezeigt, daß es auch ohne reihenweise Rettungsöffnungen und Verletzte geht. Nur ein Pilot mußte seine Reserve betätigen, brach sich leider den Fuß, wurde dann aber sehr schnell ins Krankenhaus geflogen und bestens medizinisch versorgt. Da hat man leider in den letzten Monaten z.B. aus Spanien andere Dinge berichten müssen. Nicht zuletzt die feinfühlige Routenwahl der Tasksetter rund um Mitorganisator Peter Hensold hat in Garmisch für einen anspruchsvollen und spannenden Wettbewerb gesorgt. Wie gut den Verhältnissen angepaßt und gleichzeitig doch selektiv die Aufgaben gewählt waren, zeigte die Tatsache, daß jeden Tag zwischen 20 und 40 % der Piloten im Ziel standen.

Publikums- und medienwirksam

Das zweite immer häufiger diskutierte Thema war die Frage der Öffentlichkeits- und Medienwirksamkeit der Drachen- und Gleitschirmwettbewerbe. Auch hier hat Garmisch-Partenkirchen neue Maßstäbe gesetzt: Keiner der fliegbaren Tage verging, an dem nicht 2, manchmal sogar 4 Fernsehteams gleichzeitig am Startplatz filmten, an dem nicht Radiostationen Reporter geschickt hatten und die ganz großen Presseagenturen mit Fotografen vertreten waren, die dann ihre Fotos hundertfach - teilweise auf den Titelseiten der auflagenstärksten Tageszeitungen - publiziert haben. Natürlich hatten die Organisatoren nach anfänglich 2 Tagen Regenwetter Glück mit 3 Tagen schönstem weiß-blauem Himmel, bei dem sie

Fotos: Alexander Eschke (4), Hannes Mage (4)

Ergebnis

Platz	Name	Gerät	Nation	Punkte
1	BEROD Patrick	Sector EDEL	F	2837
2	METHFESSEL Luca	Nexon Agfa Rifle NOVA	CH	2773
3	TAMEGGER Christian	Sector EDEL	A	2739
4	EISENHUT Kari	Omega 4 JH Sternen ADVA	CH	2711
5	COX Steve	Omega 4 ADVA	CH	2697
6	WAGNER Thomas	Omega 4 ADVA	CH	2690
7	CORTELLA Denis	XXX - Saint Gervais AIRW	F	2673
8	HEINRICH Christian	X-Pert NOVA	A	2663
9	PACHER Jimmy	Sector EDEL	I	2645
10	MARCHETTI Roberto	Sector EDEL	I	2601
11	BENDER Toni	X-Pert NOVA	D	2582
23	JOOS Achim	Sector EDEL	D	2298
42	KOLLER Berni	Proto 98 FRX	D	1980
43	SIEGEL Torsten	Escape 98 UP	D	1943

Damenwertung

Platz	Name	Gerät	Nation
1	Claire Bernier	Edel	F
2	Sandie Couchepain	Edel	F
3	Louise Crandal	Nova	Den

Nationenwertung

Platz	Nation
1	Schweiz
2	Frankreich
3	Österreich
4	Italien
5	Deutschland

der Presse traumhafte Bilder bieten konnten, aber es erfordert eben auch ein hohes Maß an Engagement, um die Medien erst einmal zu einem für sie recht unbekannten Sport zu locken. Und es gehört natürlich auch die Auswahl des richtigen Wettbewerbsortes dazu, denn zu einem Ausflug mitten in einsame Wüsten und Steppen wird man die Presse auch bei bestem Zureden nur schwer bewegen können.

Schweizer sportlich vorn

Mit 6 Piloten unter den ersten 10 der Gesamtwertung und 4 bei der Abschlußveranstaltung in Garmisch-Partenkirchen haben die Schweizer deutlich gezeigt, wer gerade führend in der Welt des Gleitschirmsportes ist. Entsprechend wurde dann auch Peter Lüthi/Schweiz vor Robbie Whittal/England und Jimmy Pacher/Italien souveräner Gesamtsieger. Beste Pilotin wurde Claire Bernier aus Frankreich. In Garmisch stand Patrick Berod/Frankreich zusammen mit Luca Methfessel/Schweiz und Christian Tamegger/Österreich auf dem Siegerpodest. Das Abschneiden der Deutschen war etwas enttäuschend. Toni Bender nutzte den Heimvorteil noch am besten und wurde 11. des Finalwettbewerbs. Einen Durchgang sah es sogar fast nach einem Tagessieg für ihn aus, dann wurde er aber doch leider nur 5. - überraschend gefolgt von Uli Wiesmeier, der sich seit Jahren eigentlich aus der Wettbewerbsszene zurückgezogen hat und heutzutage normalerweise durch seine Filme und Fotos für Schlagzeilen sorgt.

Gute Vorbereitung für EM 2000

Auch wenn PWC-Verantwortliche und die Organisatoren kurz vor der dann im Endeffekt leider ziemlich unwürdigen Siegerehrung noch etwas aneinander gerieten, hat sich Garmisch-Partenkirchen als Austragungsort bestens bewährt. Nachdem im Frühjahr die CIVL bereits die Gleitschirm-Europameisterschaft 2000 hierher vergeben hat, können wir hoffen, in Zukunft noch viele solche gut geplanten, sicheren und öffentlichkeitswirksamen Wettbewerbe in Deutschland zu haben.

Junior- und Ladies-Challenge

GS

Foto: Stefan Mast

Ganz anders als viele andere Wettbewerbe in diesem Jahr hat es die vom DHV ausgetragene Junior- und Ladies-Challenge im Fliegercamp Greifenburg/Kärnten mit dem Wetter sehr gut erwischt. Die Emberger Alm zeigte sich Mitte August von ihrer besten Seite, so daß in sechs Tagen fünf Durchgänge geflogen werden konnten. Ausreichend Zeit also, um zu zeigen, was man bereits kann, um sich an das Wettkampffliegen heranzutasten oder einfach nur, um möglichst viel zu lernen. Neben 18 männlichen Junioren stellten sich auch 12 Frauen der Herausforderung. Die Gründe für die Teilnahme waren äußerst unterschiedlich. Für die völlig Wettbewerbsunerfahrenen waren es vor allem der Wunsch, erste Wettkampferfahrungen zu sammeln und die eigene Flug- und Dokumentationstaktik zu verbessern. Bei einigen, die bereits schon einmal teilgenommen hatten ging es mehr ums reine Gewinnen und die Qualifikation für die Liga. Andere hatten zwar bereits erste Erfahrungen in Wettbewerben, wollten diese aber gerne unter professioneller Anleitung und Begleitung ausbauen. Hierfür waren Liga-Teamchef Stefan Mast und der erfahrene Wettbewerbspilot Toni Bender zuständig. Trotz der unterschiedlichen Ausgangsmotivationen und auch Voraussetzungen waren sich alle einig: In der kommenden knappen Woche wollten sie einiges lernen, viel leisten und vor allem auch jede Menge Spaß haben. Der erste Durchgang holte 2/3 des Feldes allerdings bereits bei der 1. Wende auf den Boden der Tatsachen zurück. Bei unerwartet stabilen Verhältnissen gelang es von dort aus nur einer Handvoll Piloten, ins Ziel zu kommen. Daß dies aber nicht den Schwung bremste, sondern anscheinend nur noch mehr motivierte, mußten Toni und Stefan am nächsten Tag feststellen. Zu ihrer Überraschung waren beim obligatorischen »the window is open« zu einem ground-startet-race über 45,2 km tatsächlich innerhalb allerkürzester, worlcupverdächtiger Zeit alle Piloten und Pilotinnen in der Luft. Diesem Durchgang folgten noch ein Zielflug auf geknickter Bahn, ein weiteres ground-startet-race und am letzten Tag noch ein Zielflug nach Lienz. Diese Aufgaben zwischen 24,2 km und 52,3 km beendeten dann auch wesentlich mehr Piloten und Pilotinnen erfolgreich im Ziel. Dominik Rothmeier konnte seinen 1. Platz vom letzten Jahr in einer spannenden Verfolgungsjagd vor Bodo Genz verteidigen. Den dritten Platz holte sich Sepp Niederstätter. Barbara Lacrouts gewann die Damenwertung mit einem stattlichen 7. Platz in der Gesamtwertung. Insgesamt konnten sich sieben Ladies unter den ersten 20 plazieren. Die Aufgaben waren gut gewählt, anspruchsvoll und spannend aber trotzdem den Verhältnissen mit großem Sicherheitsdenken angepaßt. Beispielsweise wurden an Tagen mit abendlicher Gewittergefahr sehr frühe Landezeiten vorgegeben. Am Startplatz wurde jede Aufgabe ausführlich durchgesprochen. Die abendlichen Briefings mit Manöverkritik brachten einige taktische Aha-Effekte zutage, die dann mehr oder weniger erfolgreich am nächsten Tag umgesetzt wurden. So war es in diesen fünf Durchgangstagen möglich, seine eigenen bisherigen Grenzen zu überschreiten, ohne dafür Risiko einzugehen. Trotz der unterschiedlichen Ergebnisse in der Rangliste, herrschte unter den Piloten allgemein ein sehr hohes Niveau, was die Schirmbeherrschung und Flugtechnik betraf. So gibt es nach einer lehrreichen, witzigen Woche mit wunderschönen Flügen neben jenen, die nun motiviert und hoffentlich erfolgreich in der Liga mitfliegen auch einige, die es bedauern, aufgrund des Alters nicht mehr mitmachen zu können. Und viele, die sich sehr auf nächstes Jahr - mit hoffentlich vielen neuen Teilnehmern - freuen!

Christine Pfeifer

Ergebnis GS

Platz	Name	Fluggerät	Punkte
1	Rothmeier Dominik	freeX comp 98	3910
2	Genz Bodo	freeX comp 98	3763
3	Niederstätter Sepp	UP Escape	3275
4	Menzer Olrik	Airwave XMX	3238
5	Holzmann Daniel	Swing Cirrus	2733
6	Köpfer Wolfgang	Advance Omega 4	2729
7	Lacrouts Babsi, (1.Lady)	freeX Flair M	2574
8	Riedel Thomas	UP Soul S	2521
9	Gäch Andrea	Advance Omega 3	2446
10	Scheck Christoph	UP Escape	2427

Wetter gut - alles gut, und ein Weltmeister zum Anfassen

HG

Für die Betreuung der Drachenflieger konnten der Weltmeister Guido Gehrmann und der deutsche Meister Jobst Baeumer gewonnen werden. Nachdem es erst 3 Jahre her war, daß sich Guido über die Challenge für die Liga qualifizierte hatte und nun als Weltmeister zum Anfassen wieder dabei war, schien der Tatendrang für große Flüge so richtig angefacht.

Gleich am ersten Tag konnte dann auch die Greifenburger Hausstrecke über die Irschen Kirche und die Radlberger Alm und zurück nach Greifenburg geflogen werden. Einen super Start hatten dabei knapp die Hälfte der 21 gestarteten Teilnehmer und konnten die Aufgabe vollenden. Anschließend war natürlich eine Erfrischung im Badesee und eine Stärkung auf der Terrasse beim Franz fällig. In den folgenden Tagen versuchten Guido und Jobst längere und anspruchsvollere Tasks auszuschreiben, blieben aber aufgrund der hohen Gewitterwahrscheinlichkeit am Nachmittag doch bei Aufgaben um die 50 km.

Neue Gesichter und einige Überraschungen gab es in diesem Jahr bei den Challenge-Teilnehmern. So konnte sich Monika Schönsteiner aus Benediktbeuren bei den Damen mit einer konstant guten Leistung bei allen Durchgängen und einem achten Platz in der Gesamtwertung durchsetzen. Die riesige Überraschung gab's bei den Herren mit Dominik Hörburger (17 Jahre) und Michael Gebert (18 Jahre). Die beiden Youngster gaben sich unbeeindruckt von der besseren Ausrüstung und der größeren Flugerfahrung ihrer Konkurrenten und flogen wie der Teufel. Mit Platz 6 für Dominik und Platz 5 für Michael haben die beiden im ersten Anlauf - genau wie Guido damals - den Sprung in die Liga geschafft.

Den Sieg bei den Herren - das wurde schnell klar - machten die beiden ligaerfahrenen Piloten Steffen Hertling und Felix Wölk untereinander aus. Steffen hatte sich nach drei Durchgängen schon etwas abgesetzt und es sah aus, als ob er diesmal nicht zu schlagen wäre. Leider wurde ihm aufgrund der Fotoauswertung ein Wendepunkt nicht gegeben. Dadurch konnte Felix die letzten 2 Flüge entspannter angehen und ließ sich den Sieg nicht mehr nehmen. Mit einem rasanten letzten Durchgang bei einer Schnittgeschwindigkeit von 33 km/h holte sich Till Böcker den zweiten Platz.

Jobst Baeumer

Ergebnis HG

Platz	Name	Gerät	Punkte
1	Felix Wölk	Laminar ST	4001
2	Till Böcker	Reflex C	3473
3	Stefan Klein	Speed Topless	3446
4	Steffen Hertling	Speed Topless	3396
5	Michael Gebert	Cut	3040
6	Dominik Hörburger	K2	3031
7	Erik Rau	Xtralite	2845
8	Monika Schönsteiner	Laser	2301
9	Stephan Mangelsdorf	Xtralight	1896
10	Dorothee Andries	Stealth 12	1873

Rheinland-Pfälzischer XC-Cup

Ein Treffen der Sportwarte wurde auch für Planungen weiterer Wettbewerbe genutzt. Der DFC Trier will einen Rheinland-Pfalz XC-Cup ins Leben rufen. Hier ist beabsichtigt, die Drachen- und Gleitschirme in einen direkten Vergleich einzubinden und Nachwuchspilotinnen und -piloten zum Wettbewerbsfliegen zu ermutigen. Wird diese Aktivität wieder eine Belebung in unserer Region bringen? Ich drücke dem Initiator Hermann Justen die Daumen!

1999 gibt es für die Landesmeisterschaften neue Ausrichter:
HG DFC Trier Hermann Justen
GS Moselfalken W.-R. Marx

Seniorenwettbewerb 1998

70 Hängegleiter- und 16 Gleitschirmpiloten trafen sich zum 17. Seniorenwettbewerb in Kirchberg/Tirol. Ausrichter war, durch Vermittlung von Helmut Lorenzoni sen., der ortsansässige Verein. Er sorgte für eine gute Organisation und das leibliche Wohl der Teilnehmer. Helmut Lorenzoni jun. war für die sportliche Leitung zuständig. Neu war erstmals ein Preisgeld von öS 500,- bis 3.000,- für die 5 besten Plazierungen. Dies machte sich aber auch bei der Höhe des Startgeldes unangenehm bemerkbar. Die Bewertung der Flugleistung in zwei Altersklassen wurde ebenfalls nicht von allen Teilnehmern befürwortet.
Wir hatten schönes Urlaubswetter, nur die Thermik spielte nicht so richtig mit. Trotzdem wurden bei den Hängegleitern in fünf Durchgängen 105 km, und bei 6 Durchgängen der Gleitschirmflieger 55 km geflogen.
Insgesamt war der Wettbewerb wieder ein schönes Erlebnis der Seniorenpiloten und Anhang. Leider sieht es für die Zukunft nicht sehr gut aus. Wir haben zwar für das Jahr 1999 einen Ausrichter, der völlig allein ohne begleitenden Geländehalter und Verein den Wettbewerb durchziehen will, aber es fehlt ganz dringend ein Nachfolger, der die Organisation auf Dauer übernimmt. Es wäre schade, wenn der 18. Seniorencup der letzte sein sollte.
Der Organisator muß nicht immer Ausrichter sein. Seine Hauptaufgabe als Organisator ist, sich darum zu kümmern, daß ein geregelter Übergang zur jeweils nächsten Veranstaltung gewährleistet ist. Ich bitte deshalb Interessenten, die auch Zugang zu einem Computer haben, sich mit Rudi Absolon (Tel.: 06074/24120) in Verbindung zu setzen.
Der nächste Wettbewerb wird vom 30. Juli bis 07. August 1999 in Cerna Hora im Riesengebirge in Tschechien stattfinden. Ausrichter und Ansprechpartner ist Milan Mikulasek, 46841 Tanvald 55 Czech. Rep., Tel.: 00420/428-394404.

Ergebnis Drachen

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Moser Heini	CH	Exxtacy	257
2	Büchel Wofram	D	Bullet	225
3	Chvala Vaclav	CZ	Xtralite	209
4	Musiol Werner	D	Xtralite	204
5	Westerboer Ingo	D	Cobra	202
6	Skacel Kurt	D	Laminar	197

Ergebnis Gleitschirm

Platz	Name	Nation	Gerät	Punkte
1	Kofler Josef	A	Nova Vertex	807
2	Stelluto Giovanni	I	Nova Vertex	639
3	Clemente Francesco	I	Swing Mistral	625
4	Stepan Leopold	A	Edel Sector	621
5	Basisker Sepp	A	Edel Energy	569
6	Gadoia Giorgio	I	Nova Vertex	550

Rudolf Absolon

Allgäuer Funny Flight Competition

Die Gleitschirmschule Martin Mergenthaler in Sonthofen war am 26. September schon im fünften Jahr Ausrichter und Sponsor des »Allgäuer Funny Flight Competition«. Dieser Wettbewerb bietet auch dem weniger routinierten Gelegenheitspiloten echte Gewinnchancen. Durch dieses offene Konzept genießt die Veranstaltung wachsende Beliebtheit und dieses Jahr wurde mit 43 Einzelpiloten und acht Tandemteams ein neuer Teilnehmerrekord erreicht.

Nach dem Briefing wurden die Teilnehmer am Weiherkopf in Bolsterlang/Fischen in Gelände und Aufgabenstellung eingewiesen. Um die Chancengleichheit zwischen Anfänger und Leistungspilot sicherzustellen, waren alle Aufgaben so angelegt, daß Geräteleistung keinen Vorteil ergab. Dafür waren eine gute Flugplanung, Geschicklichkeit, präzise Landeeinteilung sowie eine gute und vor allem sichere Landetechnik erforderlich, um in den Einzelwertungen zu punkten.

Bei der Siegerehrung waren neben Pokalen für die erstplazierten Solo- und Tandempiloten für alle Teilnehmer eine Urkunde, Erinnerungsfotos und ein Sachpreis da: vom Variometer über elektronische Windmesser bis zu hochwertiger Sportbekleidung aus Mergenthalers Sportshop. Abschließend wurden die Teilnehmer zum zünftigen Allgäuer Kässpatzen-Essen eingeladen und es wurde gefeiert, bis die letzten »Überlebenden« der Sperrstunde zum Opfer fielen.

Ali Keck

9221 km im Ost-Bayerischen Raum

Der Ostbayerncup ähnelt im groben dem Deutschen Streckenflugpokal, auch bei uns werden die besten 3 Flüge gewertet (Einzel- und Mannschaftwertung). Genauere Infos zu unserer Ausschreibung könnt ihr über die DHV-homepage, Rubrik Wettbewerbe • Ausschreibungen, abfragen.

Die Highlights

Am 11. April legten Till und Florian Matschoss von Jachenhausen einen ZF nach Arnbruck Flugp. vor und hängten noch eine Freie Strecke dran, was Ihnen 167P bzw. 148P für ihre Punktekonten brachte.

Am 30. April flog Karl Bauer mit dem Gleitschirm vom Hausstein nach Burg Falkenstein. Auch sein Vereinskollege Erwin Auer startet vom Hausstein ihm Bayerischen Wald und fliegt als erster 100 km mit dem Gleitschirm ihm Ost-Bayerischen Raum. Von der Winden Gemeinschaft Fensterbachtal, meldet sich Robert Scheibl mit einen 96 km Flug bei mir.

Am 9. Mai machte Johannes Katz von Waizenhofen ein FAI-DR über 54 km zu. Bauer Karl und Auer Erwin flogen am selben Tag gemeinsam ZR vom Hausstein über 74 km. Am 11. Mai fliegen im Bayrischen Wald die Pflastersteine hoch, die beiden Werners Pongratz und Kutz sowie Rauscher Georg fliegen FAI-DR. vom Kaitersberg aus über 50 km (kurze Erklärung zum Fluggelände Kaitersberg: Drachen müssen hochgetragen werden; ein sportlich veranlagter Pilot benötigt dabei ca. 45 min.!!!)

Samstag 16. Mai: Großflugtag im ostbayerischen Raum. Till Matschoss fliegt vom Hohen Bogen nach Augsburg ca. 170 km; Härt Rainer fliegt aus der Winde in Waizenhofen ZF auf gek. Bahn ca. 177 P; Lorenz Fritz und Reinhard Pöppel starten aus der Winde bei Dietfurt i. Altmühltal und landen erst wieder in Heidenheim bzw. bei Ulm ca. 120 km.

Aber die Überflüge an diesem Tag wurden mir von den Nordbayern eingereicht. Friedhelm Lotte und Karlheinz Vogel lassen sich an diesem Tag in Kulmbach mittels UL frühzeitig hochschleppen, mit dem Ziel »BAB-Kreuz Walldorf«, das 225 km entfernt liegt.

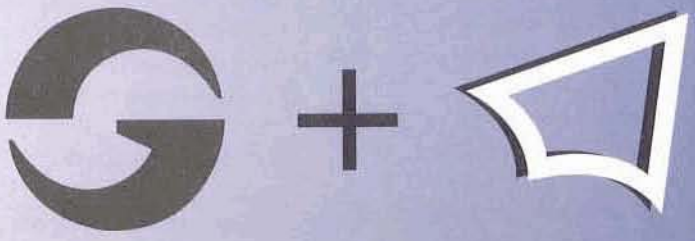
Abends um acht ist es dann vollbracht: Friedhelm Lotte fliegt mit 200 m über sein ausgeschriebenes Ziel. Welch ein Glücksgefühl hatte er wohl in diesem Moment? Aber auch Karlheinz Vogel flog an diesem Tag weiter als die anderen. Er landete bei Neckarsulm, eine Strecke von 191 km. Am 22. Mai fliegt Rauscher Georg von Oberemmendorf nach Prienbach 143 km FS, Max Altmanshofer von Oberemmendorf vor seine Haustüre in das ca. 100 km entfernte Gottholbing. Fritz Lorenz schreibt einen Zielflug nach Pfarrkirchen Flugp. aus, und schafft ihn, was ihm im Ost-Bayercup 182P weiter bringt.

Auch die Piloten der Schleppgemeinschaft Jura-Airlines-Albatros (Schleppgelände Waizenhofen) sind an diesem Tag unterwegs. Ihnen half auch der vorherrschende Nordwind für ein gutes Vorankommen. So schaffte Werner Meyer seinen Zielflug zur BAB-Ausfahrt Essenbach mit 90 km.

Ende Mai lies sich Georg Höcherl mit der Winde in Steinbach hochschleppen, um erst wieder nach ca. 110 km in der Nähe der BAB-Ausfahrt Hienberg zu landen (weitester Gleitschirmflug im Ostbayerischen Raum).

Auch Max Altmanhofer war Ende Mai nochmals erfolgreich;

Zwei starke Partner



Der Sicherheitsplan, der genug Geld fürs Hobby läßt!

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

Nutzen Sie die Vorteile und informieren Sie sich!
Bitte den Info-Coupon ausschneiden und einsenden.

Info-Coupon

Bitte einsenden an:

GERLING

Gerling
Industrie-Service GmbH Südwest
z.Hd. Herrn Bettermann/Frau Schmidt
Theodor-Heuß-Allee 108
60486 Frankfurt
Tel. 069/7567-397/391
Fax 069/7567-267

Name	Geb. Datum
Strasse	PLZ, Ort
Telefon	Beruf
Selbständig ☐ Angestellter ☐	Branche
Bürotätigkeit am festen Arbeitsplatz	%
Körperliche Tätigkeit	%
Personalverantwortung für	Personen
Gewünschte monatliche Berufsunfähigkeitsrente	DM
Todesfallabsicherung gewünscht	DM
Sonstige Wünsche	

ANZEIGE

Der neue Sicherheitsplan für DHV-Mitglieder

Höhere Absicherung bei geringerem Prämienaufwand

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

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

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

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

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

Ein 30jähriger Mann muß für einen Todesfallschutz von 100.000 Mark eine Berufsunfähigkeitsrente in Höhe von 2.000 Mark monatlich und einen Kapitalaufbau von 25.000 Mark (inklusive Gewinnbeteiligung 59.000 Mark) eine Monatsprämie von 153,20 Mark aufbringen. Rechnet man die derzeitige Gewinnbeteiligung sofort mit in die Prämie ein, reduziert sich diese auf 134,40 Mark. Der Schutz gilt bis zum 60. Lebensjahr. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Kapitalauszahlung.

er machte vom Startplatz Erdmansdorf aus nach einem Windenschlepp ein 54 km FAI Dreieck zu (seine Lieblingsdisziplin).
Am 05. Juni war der berüchtigte Matschoss-Clan (Till, Florian, Moritz) wieder unterwegs, um vom Kaitersberg aus wieder das traditionelle Standard-Dreieck zuzumachen, was ihnen allen auch gelang. Man munkelt, daß die drei jetzt bei Reinhold Messner als Sherpa eingesetzt werden, wegen Ihrer guten konditonellen Verfassung
Am 9. Juni läßt der Gleitschirmflieger Ludwig Lohner (GS Ratisbona) vom Startplatz Kallmünz aufhorchen. Er fliegt nämlich in das 92 km entfernte Mähring.
Auch von unserem neu dazu gekommenen Verein, dem GS-Club Parafly Franken, werden mir weite Flüge gemeldet. So flog William Wöffling vom Schleppgelände Eyerlohe bei Ansbach bis nach Dollnstein im Altmühltahl 66 km.
Insgesamt habe ich 134 Flugdokumentationen ausgewertet, bei einer Teilnehmerzahl von 44 Piloten (29 Hängegleiter- und 15 Gleitschirmpiloten) mit einer Gesamtkilometerleistung von 9220,9 km.
Wenn Du Fragen hast zu unserem Ostbayerncup, dann ruf mich an:
Ottmar Sichert Johannisstr. 19, 91790 Raitenbuch, Tel+Fax 09147/218

Endwertung Drachenflieger

Platz	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Max Altmannshofer	DFC Rottal	Laminar 13 ST	548
2.	Till Matchoss	DFC Regental	Moyes Xtralite	539
3.	Ernst Kraupner	DFC Oberpfalz	Xtralite	529
4.	Moritz Matchoss	DFC Regental	Topless	521
5.	Florian Matchoss	DFC Regental	Xtralite	516
6.	Georg Rauscher	DFC Bayerwald	Xtralite	483

Endwertung Gleitschirmflieger

Platz	Name	Verein	Gerät	Punkte
1.	Karl Bauer	GS-Bayerwald	Swing Cirrus	401
2.	Erwin Auer	GS-Bayerwald	Ventus Swing	293
3.	Thomas Stidl	GS-Bayerwald	Sector L	217
4.	Ludwig Lohner	GS-Ratisbona	UP Escape M	212
5.	William Wöffling	GS-Parafly-Franken	Omega 4	190
6.	Schorsch Höcherl	GS-Bayerwald	Omega 4	

STARTPLATZ XC Ziel-Rück Wettbewerb

Am 1.9.1998 knackte Sascha Schlösser aus Jena mit einem ITV Merak die Strecke zumindestens one way. Mit einer Ausklinkhöhe von nur 200 m kreiste er vom Flugplatz Schöngleina bis zum Hausberg Jenzig, bei einer Basishöhe von 1.200 m Höhe. Von hier aus überquerte er die Stadt Jena und kam nach 25 km und einer Flugzeit von 1:15 h mit über 1.000 m über Grund in Weimar-Umperstedt an. Den Rückflug wagte er leider nicht, wegen des fehlenden Beschleunigers.
Somit konnte diese Saison leider kein Gewinner für das von STARTPLATZ ausgeschriebene Preisgeld von 1.000,- DM gefeiert werden.
Aber nächstes Jahr werden wir bestimmt mit besseren Wetterlagen beschert werden. Vielleicht hilft es, das eigene Vario mit dem max Steigwert unter den Weihnachtsbaum zu legen?! Infos bei Hakan Emci, Jena, Tel. 03641/825900, Mobil 0172/3609629

Bärenpokal

Heuer fand schon zum 16. Mal der Wettbewerb um den Bärenpokal der Althofdrachen in Bad Herrenalb-Bernbach statt. Am Sonntag konnten 2 Durchgänge absolviert werden. Sieger wurde zum fünften Mal in Folge unser Lokalmatador und Baden-Württembergischer Meister Martin Brinek vor den Augsburgern Raimund Eder und Bernd Kottmair. Letzterer durfte noch den Pokal der Seniorenwertung mit nach Hause nehmen. Es fanden wieder zahlreiche Fliegerkameraden befreundeter Vereine den Weg nach Althof, die wir natürlich auch gerne im nächsten Jahr wieder begrüßen würden.

Die Althofdrachen
Klaus Butzke

Airea-UP-Wallberg-Cross-Country 1998

Obwohl '98 mal wieder nicht gerade ein Wallbergjahr war, sowohl wettermäßig wie auch durch eine mehrere Wochen zur besten Jahreszeit dauernde Bahnpause, war trotzdem wieder eine rege Teilnahme beim Airea-UP-Wallberg-XC zu verzeichnen. Es waren erfreulicherweise auch genügend Teilnehmer, um eine Sportklassen-Wertung zustande kommen zu lassen.

Sportklasse

Platz	Name	Punkte
1.	Hans Lex	217
2.	Torsten Hahne	144
3.	Babsi Lacrouts	122
4.	Christoph Kirsch	90
5.	Hans Plenagl	24

Offene Klasse

Platz	Name	Punkte
1	Sepp Gschwendtner	362
2	Willi Brunner	284
3	Stefan Bocks	249
4	Johannes Sturm	246
5	Christoph Kirsch II	186

Die Preise, die diesmal im Rahmen einer Siegerehrung während des Rottacher Seefestes vergeben wurden, waren Sachpreise im Wert von erneut über DM 10.000,—. Zum erstenmal teilte sich die Fa. UP das Sponsoring mit Airea zu gleichen Teilen. Diesmal war das Gefälle zwischen den verteilten Preisen kleiner, so daß auch auf den mittleren und hinteren Rängen für die Wettbewerbsteilnehmer noch Attraktives zu holen war.
Die gesamten eingereichten und gewerteten Kilometer sum-

Termine

Termin	Ausweichtermin	Veranstaltung	Telefon/Fax
16.01. - 23.01.99		Wintermeeting für Drachen- und Gleitschirmflieger	Hannelore Pfister, Tel. A-06433/72230
30.01.99	06.02.99	Gleitwinkelfliegen, 4. Angerer Open	DCB Ruhpolding, 08654/7267
27.02. - 05.03.99		New Zealand Open paragliding championships	Tel/Fax 03/547/2548
06.03. - 13.03.99		Australian Paragliding Open	Tel. 61/2/67856545
07.03. - 13.03.99		International Hang Gliding Competition La Victoria	Tel. Alejandro Riera 58/2/762/9616
16.04. - 18.04.99		Free Flight Garmisch-Partenkirchen	Fax 08821/18844
21.05. - 24.05.99		Mondial de l´air	Tel. 0033/4/92540789

mierten sich auf über 2.000, an deren Zustandekommen sich erfreulicherweise auch immer mehr Nichtclubmitglieder beteiligten.
Natürlich findet 1999, wie sollte es anders sein, wieder ein Wallberg-Cross-Country statt. Besonders Piloten mit 1 und 1-2er-Schirmen mit Erfahrung auf kleineren Strecken sollten sich eine Teilnahme überlegen, mit z. B. zwei Flügen von 40 km hätte man sich heuer in der Sportklasse eine gute Plazierung sichern können.
Die Ausschreibung wird in der Fachpresse veröffentlicht oder kann bei Bedarf angefordert werden.
Infos: Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal, Stefan Mast, Tel. 08022/75256 oder Ritch Brandl, Tel. 08021/909786

Richard Brandl

Nordbayerische Drachenflieger

Bei den offenen Vereinsmeisterschaften der Nordbayerische Drachenflieger am Flugplatz Kulmbach gewann Friedhelm Lotte (Neuenmarkt/Wirsberg) den Titel vor Arno Greiner (Neustadt/Coburg) und Jürgen Buchert (Bindlach).
Die am ersten Tag ausgeschriebene Aufgabe war ein Zielflug zum Walberla bei Forchheim, was aber wegen des schlechten Wetters keinem der Piloten gelang. Immerhin kamen die besten bis Hollfeld. Am zweiten Tag bei besserem Wetter war ein Zielflug zum Flugplatz Steinrücken bei Coburg zu bewältigen, der von 5 Piloten vollendet wurde. Friedhelm Lotte gelang dabei sogar nach Überquerung des Flugplatzes Steinrücken der Rückflug nach Kulmbach.

Walter Michalke

Renschler-Adventure Sports-Brauneck-Pokal

Der Cup, bei dem nur der beste Flug vom Brauneck in die Wertung kommt, wurde von Sepp Gschwendtner in der Gleitschirmwertung und von Sepp Singhammer in der Drachenwertung gewonnen. Mit einem 134 km Zielflug nach Scuols ins Engandin (CH) konnte Sepp Gschwendtner auf seinem FreeX Proto die Führung behaupten und ein Sol 7 von Renschler Instruments entgegennehmen. Burkhard Martens auf FreeX Flair kam mit einem 106 km Flug Freie Strecke ins Lechtal auf Platz 2 und erhielt ein Garmin GPS. Den dritten Rang errang Jörg Zitzmann auf Swing mit einem 50 km Flug nach Pettnau ins Inntal; sein Preis ein Solario von Renschler. Sepp Singhammer hat mit drei versuchten Karwendel-FAI-Dreiecken, wobei der längste Flug bis zurück nach Wegscheid führte (120 km der 122 km) den ersten Platz erobert, auch hierfür bekam er ein Sol 7. Herzlichen Glückwunsch zu diesen Leistungen. Bei den Drachen wurden keine weiteren Flüge eingereicht. Dieser dezentrale Streckenflugwettbewerb soll auch nächstes Jahr wiederholt werden. Um es auch Streckenflugeinsteigern zu erleichtern, gibt es nun kostenlos bei Adventure Sports eine Liste mit möglichen Aufgaben und bereits geflogenen Aufgaben vom Brauneck. In dieser Liste sind die Streckenangaben, die GPS Koordinaten und Hinweise zu den Aufgaben enthalten. Weitere Infos: Adventure-Sports Lenggries, Tel. 08042/9486, Fax 08042/4831

Burkhard Martens

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:
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:
Druckerei Vogel
Leibnizstr. 5
97204 Höchberg

Papier: Biomatt chlorfrei

Auflage: 33.250

Titelbild: Ulrich Grill

Info-Register

Das Info als Nachschlagewerk, nach dem Lesen auf den Info-Stapel. Für die »Stapler« ist das Register gemacht. Wegen der Übersichtlichkeit sind nur die Artikel aufgenommen, die von längerem Interesse sind. Und auch die nicht zurück bis in die Flugpionierzeit, sondern von Info 54 bis 97.

ALLE SACHGEBIETE

FLUGGELÄNDE

Thema	Info-Nr. (Seite)
Annecy/F	65(48)
Aviano/I	56(4)
Baba Dag/Tur	87(12)
Bayr. Alpenraum, Teil-Übersicht	70(29)
Bayrischzell	57(4)
Böhming/Altmühltal	59(30)
Brauneck	70(30)
Breitenberg	64(4), 66(4), 70(30)
Brunsberg	67(42)
Castelluccio/I	56(5)
Colombier/F	55(6)
Col Rodella/I	77(79)
Dinosaur/USA	88(42)
Dunaujvaros/HU	83(100)
Donnersberg	58(34)
Düdinghausen	72(59)
Emberger-Alm/A	64(5), 80(94)
Entenberg/Kreis Siegen	75(70)
Fiesch/CH	81(78)
Flachlandfliegen	89(40)
Gustiberg	81(89)
Hochfelln	54(4), 70(34)
Hochfelln	74(84)
Hochries	64(40), 70(32)
Huecija/E	88(29)
Ipf	62(38)
Ith	76(43)
Italien	69(5), 71(6)
Kitzbühel/A	66(38)
Laber	54(4), 70(33), 77(13)
Lanzarote/E	74(37)
Le Drumont/F	81(89)
Livigno/I	76(43)
Mellethin (Usedom)	69(58)
Mittelstaufen	70(35)
Mont Chabre/F	86(12)
Monte Avena/I	77(81)
Monte Bodone/I	77(81)
Mosel	89(30)
Pena Roc/E	88(30)
Predigtstuhl	70(36)
Sapanay	55(6)
Sauerland	65(46)
Schmittenhöhe	80(95)
Seiser Alm Spitzbühel/I	77(76)
Sierra de Maigmo/E	88(28)
Sonnen	65(46)
Sulzberg	59(4)
Tegelberg	67(31), 80(97)
Teneriffa/E	59(31)
Teufelsberg	88(75)
Treh/F	81(89)
Vogesen/F	81(89)
Wallberg	54(4), 62(39), 70(31), 74(80), 77(17)
Wallis/CH	81(78)
Wank	57(4), 68(6), 70(35)
Weiden	65(46)
Wenholthausen	57(4)
Zypern	65(5)

SCHLEPPGELÄNDE

Thema	Info-Nr. (Seite)
Ahlhorn	74(64)
Berliner Raum	74(64)
Berlin, Segeletz	75(26)
Bodenkirchen	73(58)
Dietfurt	73(58)
Donauried	85(79)
Dübener Heide	73(58)
Geratal	75(67,68)
Hamm	85(79)
Hannover	73(58)
Harzgerode	73(58)
Hasselfelde	73(58)
Kraichtal	74(65)
Landshut	85(79)
Lauterbach	74(64)
Mainzer Raum	74(64)
Niederrhein	79(35)
Nürnberger Raum	74(64)
Odenwald	73(58)
Ostfriesland	79(35)
Schwäbische Alb	74(64)
Solling	75(67)
Schleppgelände	89(98)
Uedem	73(58)
Wohin im Herbst	92(20)
Zillertal	90(24/32)

FLUGTECHNIK

Thema	Info-Nr. (Seite)
Angst beim Fliegen	76(10)
Anstellwinkel HG	82(22)
Auftrieb	54(32)
Drachenschulung	90(100)
Einklapper	55(24), 85(26)
Erfahrungen von Top-Piloten	78(12)
Ernährung	85(98)
Flachlandfliegen	71(16)
Flachlandfliegen HG	76(70)
Flachlandflüge	90(102)
Flucht bei Thermik HG	70(8)
Flugangst	89(46)
Funkgeräte Vergleich	88(36)
Frost an der Basis	74(32)
GS-Landen auf kleiner Fläche	76(66)
GS-Sicherheitstechnik	74(85)
GS-Starttechnik	75(22)
Hanglandung	62(16)
HG-Landetechnik	75(90)
Interview Manfred Ruhmer	91(30)
Kollisionsgefahr	69(74)
Konzentration beim Fliegen	69(81), 70(76)
Kreisen ohne Kollision	70(23)
Kunstflug GS	54(94)
Landeanflug HG	58(16)
Landung HG	59(18), 85(88)
Lock Out	92(32)
LPD-Funkgeräte Vergleich	84(38), 88(36)
Notabstiegsmethoden	81(15)
Pulkfliegen	61(50)
Rückwärtsstart	71(76)
Rückwärtsstart	89(44)
Schlepp GS	65(66), 71(33)
Schnellabstieg GS	59(68), 70(8)
Schnellflug GS	72(54)
Sicherheitstraining Teil1	89(48)
Sicherheitstraining Teil 2	90(36)
Stall und Steuerung HG	56(34)
Starkwindfliegen HG und GS	82(14)
Starten HG	61(14)
Starten HG und GS	68(34)
Starten GS	66(74)
Startzeitpunkt	69(6)
Startzeitpunkt im Wettkampf	54(87)
Steuern, Kurven, Kreisen HG	60(24)
Streckenflugtaktik	65(74), 80(92)
Streckenplanung	64(20)
Streckenflugdokumentation	74(74)
Streckenflug für Newcomer	75(12)
Streckenflug in Deutschland	77(12)
Tandemfliegen	91(10)
Tandemsicherheitstraining	91(14)
Training	73(12), 79(27,73)
Trudeln GS	61(55), 79(48)
Tuck und Tumbling	80(86)
Tuck beim Windenschlepp	86(57)
UL-Schlepp	66(8), 81(26), 82(36), 83(43)
Verhaltenssicherheit	78(70)
Wellenfliegen 86(18)	
Windenschlepp HG	66(12)
Wind-Flugtechnik GS	67(82)
Zentrieren	68(12)

GERÄTETECHNIK

Thema	Info-Nr. (Seite)
10 Jahre GS-Sport u. Entwicklung	90(12)
Airbag	84(65)
Akkus	87(29)
Auftragsformular für Nachprüfung	88(64)
Auftrieb	54(32)
Diagonalverspannung	64(76)
Drachenmaterial, Pflege	74(42)
Einklapper	55(24)
Entwicklung GS	80(42)
Exxtacy	91(24)
Festigkeit von Drachen	54(28)

Thema	Info-Nr. (Seite)
Flächenbelastung	78(24)
Fluginstrumente	74(44)
Flugleistung und Fläche	59(71)
Funkgeräte	89(82)
Geräteeinweisung GS	85(38)
Gerätecheck	83(36)
Gleitsegelleinen	74(38), 75(34)
Gleitzahl GS	56(26)
GPS	69(33, 82(28)
Gütesiegel und ACPUL	66(28), 78(35)
Herstellererprobung HG	59(28)
Höhenmesser	78(87)
Interview mit Hannes Weininger	92(54)
Jahres-Check für GS	59(25)
Karbon: Neuer Werkstoff	65(40)
Klassifizierung GS	59(66), 87(24)
Kompensator	68(40)
Leinendehnung einseitig	69(27)
Leinendehnung Schlepp	68(39)
Luftdurchlässigkeit GS	59(25), 62(5), 64(40)
Meßfahrzeug	55(29), 58(25)
Neue GS-Generation	92(50)
Pitch-Up von Drachen	67(29)
Polare: Sollfahrt beim HG	64(24)
Protektoren	92(86)
Rettungsschirme	73(62), 76(37)
Rettungsgeräte	89(100)
Rettungsgeräte Doppelsitzer	91(20)
Schleppklinken	68(36)
Schleppschlaufen am Gurtzeug	88(61)
Schleppseilriß	54(26)
Shocktest für GS	59(24)
Sollbruchstelle	73(60)
Sollfahrt im Vario	69(78)
Testflüge: Allgemeiner Bericht	56(75)
Testverfahren GS	67(20)
Testverfahren HG	66(18)
Testverfahren Rettungsgeräte und Gurtzeuge	68(16)
Tuch GS	66(68)
Tuck	92(28)
Turmlose Drachen	87(28)
Trimmgeschwindigkeit	54(30)
UL-Schlepp	66(8)
Variable Geometrie (VG)	65(24)
Vario und Polare	82(29)
Windenschlepphilfe	83(87)
Winglets	87(26), 88(32)

LUFTRAUM

Aufhebung von Lufträumen	66(27)
Beschränkungen	73(6)
Luftraum »E« offen	77(4)
Luftraum F aufgehoben	72(4)
Navigation	85(85)
Neuer Luftraum	77(6)
Neue Luftraumbezeichnungen	70(38)

METEOROLOGIE

Flugwetter-Info	55(42)
Frühjahrswetter	61(28)
Gewitter	81(8)
Guten Flugtag erkennen	80(20)
Jahreszeitliches Flugwetter	79(37)
Klimaänderung	54(89), 55(39)
Ostwind	66(16)
Pilot unter Klimaeinfluß	60(32)
Pilot und Sonnenschutz	72(52)
Thermik	68(8)
Thermik im dt. Flachland	71(10)
Thermik im Hochsommer	86(78)
Wetterbericht per Datex-J	75(28)
Wetterfaxe	89(76)
Wetter	90(40)
Wetternetz	88(6)
Wettersituationen in Bildern	84(27)
Wettertips	84(90)
Wettervorhersagen	74(24), 79(6)
Windprognose	75(80)
Wolkenstraßen	81(22)

NATURSCHUTZ

Arbeitskreis bei BMU	82(6)
Biosphäre	91(37)
Bundesnaturschutzgesetz	86(6)
Kuratorium Sport und Natur	69(22), 70(5), 76(6), 86(6), 87(5)
Musterstartplatz Wank	78(28)
Naturschutzgesetze	91(28)
Umweltbeauftragter in Vereinen	60(37)
Verhalten in der Natur	61(6)
Wildbiologisches Grundlagengutachten	61(5), 64(12), 66(34), 67(36), 77(28), 77(47)
Wildbiologische Forschungsergebnisse	73(6), 75(10)
Wildtierforschung am Wallberg	69(5), 73(7)

RECHT

Amateurfunkgeräte Mitführerlaubnis	84(51), 85(52)
Antrag für Luftfahrerschein	73(34)
Auftragsformular für Nachprüfungen	88(64)
Ausland Flugberechtigungen	64(6), 74(9)
Ausländische Geräteprüfung	82(8)
Ausweichregeln	57(30)
Beauftragtenverordnung	74(49)
Betriebsordnung	54(56)
Boden-/Flugunfall	75(6)
Checkflug	88(10)
DAeC/DHV-Vereinbarung	54(22), 65(7)
Flugberechtigung für Ausländer	75(8)
Flugbetriebsordnung	79(49)
Flugfunkerlaubnis	73(8), 75(59)
Flugfunkfrequenz neu	58(6)
Frankreich	77(41)
Funkgeräte Mitführerlaubnis	88(57)
Geländezulassung	82(32)
Gewährleistungsrecht für Gerätekäufer	66(4), 80(38)
Grenzflüge	60(38)
GS-Schleppberechtigung	73(9)
Gütesiegel und ACPUL	66(28), 78(35)
Jahres-Check für Gleitsegel	61(4)
Kennzeichenübertragung	82(51)
Luftfahrerschein	72(34)
Lufttüchtigkeitsanweisungen	82(55)
Luftverkehrsgesetz Änderung	57(28)
Luftaufsicht	76(47), 77(5), 81(47)
Milan-Racer VGH-Urteil	87(60)
Neues Luftrecht in Kraft	71(4)
Österreich Ausbildungsharmonisierung	84(7), 86(10), 88(10)
Österreich Erlaß	86(52)
Österreich Technikharmonisierung	84(7), 85(51)
Passagierflugberechtigung	66(4), 73(8)
Produkthaftung verschärft	55(22)
Schweiz Lizenzanerkennung	55(4)
Schweiz Sonderpilotenschein	66(4)
Seilriß Grundsatzurteil	55(23)
Sichtflugregeln	75(48)
Sonderteil 1 Überblick, Übergangsregeln	69
Sonderteil 2 Fluggerät	70
Sonderteil 3 Pilot	71
Sonderteil 4 Flugbetrieb	72
Unfalldatenblatt	85(60)
Veranstaltungserlaubnis	74(9), 75(7)
Verlängerung von Berechtigungen	75(48)
Weitergeltung von Pilotenlizenzen	66(5)
Windenführerberechtigung	73(9)

TURNUSMÄSSIGE LISTEN

Beauftragte für Luftaufsicht	September
DHV in Zahlen	Dezember
Fluggelände	regelmäßig
Fluggelände (gesamt)	Mai
Flugschulen (neue)	regelmäßig
Flugschulen (gesamt)	Mai/Juli
Fortbildungen	März
Gebrauchtmarkt	regelmäßig
Gütesiegel/Musterzulassungen (neue)	regelmäßig
Gütesiegel/Musterzulassungen (gesamt)	März
Herstellerbetriebe (neue)	regelmäßig
Herstellerbetriebe (gesamt)	März
Mitgliedsvereine (neue)	regelmäßig
Mitgliedsvereine (gesamt)	März/Mai
Pilotenprüfer	September
Prüfungskalender	regelmäßig
Register	Dezember
Testflugprotokolle	regelmäßig
Unfallstatistik LBA/Unfalldatenblatt	Mai
Verkaufs-Service	regelmäßig
Versicherungsprogramm	regelmäßig
Wettkampfkalender	regelmäßig

HÄNGEGLEITER

Aero 145/Finsterwalder	70
Aero 165/Finsterwalder	70
Astir/Bautek	81
Bautek Milan/Bautek	65
Blade 132/Skyline Flight Gear	78
Blade 141/Skyline Flight Gear	78
Blade 153/Skyline Flight Gear	78
Blitz 137/Skyline Flight Gear	68
Blitz 146/Skyline Flight Gear	65
Blitz 155/Skyline Flight Gear	65
Brazil 155/fly & more	68
Brazil 169/fly & more	69
Bullet Cut/Guggenmos Josef	75
Bullet Cut-S/Guggenmos Josef	80

Thema	Info-Nr. (Seite)
Bullet RCS M/Guggenmos Josef	94
Compact Cobra/Gerlich Chr.	74
Cross Country 142/Thomas Jens	87
Cross Country 155/Thomas Jens	82
CSX 5/air base	97
Desire 141/Finsterwalder	77
Desire 151/Finsterwalder	74
Exxtacy/Flight Design	91
F1 evolution 142/Baltussen Henricus	89
Falcon 140/Thomas Jens	88
Falcon 195/Thomas Jens	87
Foil 139 Combat 2/Finsterwalder	70
Fusion 150/Thomas Jens	95
K 4/Airwave Germany	66
K 4 Firebird/Firebird	72
K 4 Plus/Airwave Germany	72
K 5/Airwave Germany	72
Klassic 12/Airwave Germany	83
Klassic 13/Airwave Germany	82
Klassic 14/Airwave Germany	82
Laminar 13/fly & more	82
Laminar 13 / ST/fly & more	92
Laminar 13 ST Mylar/fly & more	97
Laminar 14/fly & more	82
Laminar 14 / ST/fly & more	92
Laminar 14 Easy/fly & more	97
Laminar 14 ST Mylar/fly & more	94
Laser 12,8/Firebird Sky Sport AG	65
Merlin 133/Seedwings-Europe	79
Merlin 148/Seedwings-Europe	81
Merlin 158/Seedwings-Europe	86
Milan Racer/Bautek	72
Moyes XS 142 Italia/fly & more	68
Moyes XS 169 Australia/air base	66
Moyes Xtralite 164/air base	81
Racer 14/Gerlich Chr.	83
Rage 157/air base	81
RamAir 146/Thomas Jens	77
RamAir 154/Thomas Jens	77
RCS/Guggenmos Josef	86
Reflex CS/UP	71
Sensor 610 E 144/Seedwings-Europe	67
Sensor 611/Seedwings-Europe	72
Shark 156/Skyline Flight Gear	96
SP 11/Guggenmos Josef	65
Spectrum 144/Thomas Jens	71
Spectrum 165/Fl. Göppingen	73
Speed 14 N/Schönleber	69
Speed TL/UP	91
Speedfex/Finsterwalder	85
Stealth 12 kpl/FUL	92
Sting 118/Skyline Flight Gear	77
Sting 154 ohne VG/Skyline Flight Gear	69
Sting 154 XC/Skyline Flight Gear	68
Sunrise 13/Bautek	81
Super Xtralite SX4/air base	91
Super Xtralite SX5/air base	91
Supersport 153/Thomas Jens	65
Supersport 163/Thomas Jens	66
Topless 12,8/Gerlich Chr.	97
Topless 13,5/Skyline Flight Gear	91
Topless 13,5 C Matrix/Skyline Flight Gear	97
TRX 140 E/UP	70
TRX 160 E/UP	70
Twister/Bautek	91
Ultra Sport 147/Thomas Jens	92
Ultra Sport 166/Thomas Jens	95
UP Speed/UP	87
Vektor/UP	68
XTC 150 DS/UP	69
XTC 170 DS/UP	69
XTR 145/UP	66
Xtralite 137/air base	75
Xtralite 147/air base	76///

GLEITSEGEL

Thema	Info-Nr. (Seite)
A 4/22/Flight Design	74
A 5-26 Sport/Flight Design	83
A 5-30 Sport/Flight Design	83
A 6/30/Flight Design	90
A 6 /26/Flight Design/	90
A4 28/Flight Design	72
A4-25/Flight Design	71
Advance Bi-Beta/Skyline Flight Gear	90
Advance Epsilon 2/25/Skyline Flight Gear	88
Advance Epsilon 2/25 S/Skyline Flight Gear	89
Advance Epsilon 2/28/Skyline Flight Gear	87
Advance Epsilon 2/28 S/Skyline Flight Gear	87
Advance Epsilon 2/31/Skyline Flight Gear	87
Advance Epsilon 2/31 S/Skyline Flight Gear	87
Advance Epsilon 26/Skyline Flight Gear	74
Advance Epsilon 29/Skyline Flight Gear	74
Advance Epsilon 32/Skyline Flight Gear	83
Advance Epsilon I 26/Skyline Flight Gear	83
Advance Omega 3/26/Skyline Flight Gear	83
Advance Omega 4/25/Skyline Flight Gear	94
Advance Omega 4/28/Skyline Flight Gear	93
Advance Omega 4/28 S/Skyline Flight Gear	93
Advance Omega 4/31/Skyline Flight Gear	93
Advance Omega 4/31 S/Skyline Flight Gear	93
Advance Omega III/29/Skyline Flight Gear	79
Advance Omega III/32/Skyline Flight Gear	81
Advance Sigma 4/25 S/Skyline Flight Gear	98
Advance Sigma 4/27/Skyline Flight Gear	98
Advance Sigma 4/27 S/Skyline Flight Gear	98
Advance Sigma 4/29/Skyline Flight Gear	98
Advance Sigma 4/29 S/Skyline Flight Gear	98
Advance Sigma III 27/Skyline Flight Gear	84
Advance Sigma III 27 S/Skyline Flight Gear	84
Advance Sigma III 30/Skyline Flight Gear	84
Advance Sigma III 30 S/Skyline Flight Gear	84
Aerologic 55/Fly Market	68
Aerologic 59 Tandem/Fly Market	76
Airwave Fusion L/Aerosport	92
Airwave Fusion M/Aerosport	92
Airwave Fusion S/Aerosport	92
Airwave Fusion XL/Aerosport	92
Airwave Harmony 27/Aerosport	91
Airwave Harmony 30/Aerosport	91
Airwave Harmony 33/Aerosport	96
Airwave Harmony 33 Bi/Aerosport	96
Airwave XXX-L/Aerosport	97
Airwave XXX-M/Aerosport	97
Airwave XXX-XL/Aerosport	97
Alto 27/Airwave Germany	89
Alto 30/Airwave Germany	89
Apache 23/Firebird	67
Apache 26/Firebird	64
Apache 29/Firebird	65
Apache II 23/Firebird	70
Apache II 26/Firebird	70
Apache II 29/Firebird	70
Apco Santana 25/PARADI	98
Apco Santana 28/PARADI	98
Apco Santana 30/PARADI	98
Apco Santana 32/PARADI	98
Apco Sierra 25/PARADI	98
Apco Sierra 28/PARADI	98
Apco Sierra 30/PARADI	98
Apco Sierra 32/PARADI	98
Apollo 22/Edel Deutschland	65
Apollo 30/Edel Deutschland	69
Apollo medium 24/Edel Deutschland	64
Apollo Speed 24/Edel Deutschland	69
Apollo Speed 27/Edel Deutschland	69
Argos 07/Hetzel Siegfried	71
Aspect L/airea	85
Aspect M/airea	85
Aspect S/airea	85
Asterope 25/Aerosport	68
Asterope 27/Aerosport	67
Asterope 27 M/Aerosport	72
Astra II 27/Schlager+Strobl	74
Astra II 29/Schlager+Strobl	73
Astral L/Swing Flugsportgeräte	95
Astral M/Swing Flugsportgeräte	95
Astral S/Swing Flugsportgeräte	95
Astral Twin/Swing Flugsportgeräte	98
AT 1/21/Bichlmeier Claus	68
AT 2/30/Bichlmeier Claus	73
Atiks 31/Aerosport	78
Atlas L/Edel Deutschland	92
Atlas M/Edel Deutschland	92
Atlas S/Edel Deutschland	94
Atlas XL/Edel Deutschland	93
Atoll 100/Aerosport	68
Atoll 110/Aerosport	68
B 4 26 VT/Flight Design	90
B 4 26 VT Sport/Flight Design	94
B 4 30 VT/Flight Design	92
B3 29/Flight Design	77
B3-26/Flight Design	75
Barracuda 25/Firebird	74
Barracuda 28/Firebird	74
Barracuda 31/Firebird	75
Basic 26 M 2/Funk Heinrich	70
Basic 28 M 2/Funk Heinrich	70
Bi-Merak 42/Aerosport	83
Bigfoot/Fly Market	93
Bliss Large/Fly Market	68
Bliss Medium/Fly Market	68
Blues L/UP Europa	96
Blues M/UP Europa	96
Blues S/UP Sportartikel Europa	98
Boogie L/UP Europa	82
Boogie M/UP Europa	81
Boogie M (1-2)/UP Europa	83
Breeze 27/Funk Heinrich	74
Calange 10,5/Turnpoint Fastline	66
Callenger Classic 21/Montana Flugsport	72
Challenger Classic 23/Montana Flugsport	72
Challenger Classic 25/Montana Flugsport	72
Comanche 26/Firebird	64

LTA = Lufttüchtigkeitsanweisung (Sicherheitsmitteilung)

ANZEIGE

DHV bietet an

FREE

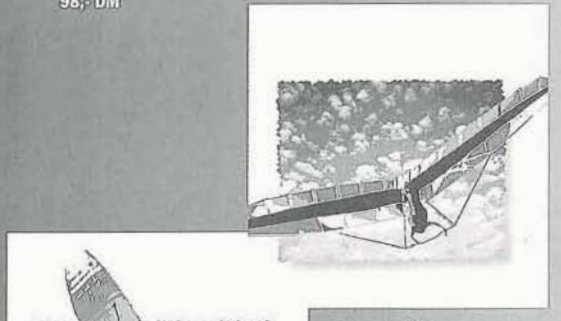
»Der freie Flug« in Bild und Text. Bildband von Ulrich Grill mit Stimmungs- und Actionbildern vom Drachen- und Gleitschirmfliegen. Reichhaltiger Textteil 160 Seiten, DM 98,-.

ABGEHOBEN - IN TUCHFÜHLUNG MIT DEN ALPEN

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

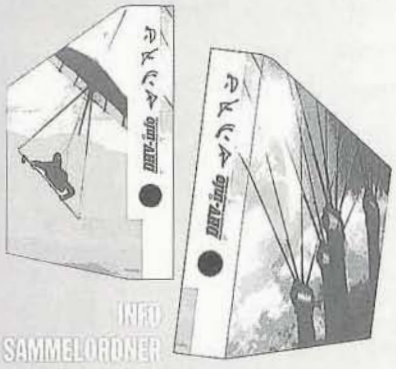
CD-ROM

25 Video-Hits, 97 Fotos von den besten Flugmachern und Fotografen der Szene und eine exzellente Grafik machen die CD-ROM mit umfassenden Informationen über Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen zum multimedialen Erlebnis. Hardware-Mindestvoraussetzung: 386er 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 11,80,–
+ Versandkosten

EINZELHEITEN ZUR BESTELLUNG

Siehe Bestellformular auf der Rückseite.

BESTELLADRESSE

Deutscher
Hängegleiterverband e.V.
Postfach 88
83701 Gmund

oder Fax an
08022/9675-99

(OHNE ABBILDUNG)

PRÜFUNGSFRAGEN

Für Befähigungsnachweise A Hängegleiten, A Gleitsegeln, Preis DM 24,- + Versandkosten
Für B Hängegleiten, B Gleitsegeln, GS-Windenschlepp, HG-Windenschlepp, Windenfahren, 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 44,- + Versandkosten

ANZEIGE

VIDEO + film

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

Preissenkung

☐ CD-ROM	34,80 DM

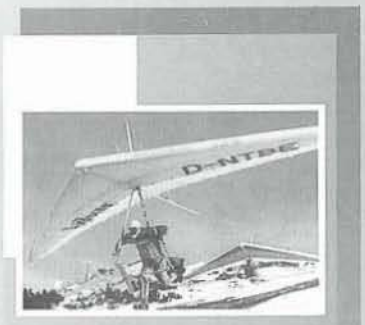
-STARTEN
-STEUERN
-LANDEN

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!

ALLE SACHGEBIETE

Thema	Info-Nr. (Seite)
Comanche 29/Firebird	68
Comet XT 26/Comet	93
Comet XT 28/Comet	93
Compact 29/PRO-DESIGN	79
Compact 31/Montana Flugsport	74
Compact 33/Montana Flugsport	72
Compact 35 D/Montana Flugsport	74
Compact 35 S/Montana Flugsport	74
Contest 46/PRO-DESIGN	80
Contest 48/PRO-DESIGN	80
Corvette 21/Edel Deutschland	64
Cruisair 26/Ailes de K Germany	76
Cruisair 29/Ailes de K Germany	75
Cyclop 40 Biplace/Aerosport	65
Cyclop 40 Mono/Aerosport	64
Dimension 24/91/North-Sails	65
Dimension 30/North-Sails	68
Discovery 299/Comet	86
Discovery 333/Comet	81
Discus 1000/60/Comet	77
Discus 1000/80/Comet	77
Discus 2000/110/Comet	72
Discus 2000/50/Comet	72
Discus 2000/70/Comet	70
Discus 2000/90/Comet	70
Dolphin 24/Firebird	75
Dolphin 27/Firebird	74
Dream 26/Flight Design	65
Dream A3 22/Flight Design	68
Dream A3 24/Flight Design	68
Dream A3 26/Flight Design	68
Edel Space 22 beschl./Edel Deutschland	76
Energy L/Edel Deutschland	82
Energy M/Edel Deutschland	82
Energy XL/Edel Deutschland	82
Escape L/UP Europa	89
Escape M/UP Europa	90
Escape S/UP Europa	91
Excel II 26/Junkers Profly	86
Excel II 28/Junkers Profly	86
Fat Willie/airea	91
Finesse/Madreiter Hans	75
Finesse Plus/Madreiter Hans	94
Flair L/freeX Air Sports	95
Flair M/freeX Air Sports	95
Flair S/freeX Air Sports	95
Flame L/Firebird	89
Flame M/Firebird	93
Flame XL/Firebird	91
Flyair 1000/Ailes de K Germany	64
Flyair 1100/Ailes de K Germany	65
Flyair 950/Ailes de K Germany	64
Frantic L/freeX Air Sports	98
Frantic M/freeX Air Sports	98
Frantic Plus L/freeX Air Sports	85
Frantic Plus M/freeX Air Sports	85
Frantic Plus S/freeX Air Sports	85
Frantic S/freeX Air Sports	98
Frantic Twin/freeX Air Sports	85
freeX Frantic L/Turnpoint Fastline	81
freeX Frantic M/Turnpoint Fastline	79
freeX Frantic S/Turnpoint Fastline	81
freeX Funiac L/Turnpoint Fastline	83
freeX Funiac M/Turnpoint Fastline	83
Funiac L/freeX Air Sports	95
Funiac M/freeX Air Sports	95
G-Sport L/Firebird	82
G-Sport M/Firebird	83
G-Sport XL/Firebird	83
Galaxy/Edel Deutschland	84
Genesis L/Firebird	82
Genesis M/Firebird	82
Graffity Sport XL/Fly Market	83
Grafity Large/Fly Market	71
Grafity Medium/Fly Market	71
Helix M/Madreiter Hans	97
Helix S/Madreiter Hans	98
Ignition L/Firebird	95
Ignition M/Firebird	97
Ignition XL/Firebird	95
Jive 26/Firebird	72
Katana 47/UP Europa	68
Katana 47 S/UP Europa	68
Katana 51/UP Europa	68
Katana 55/UP Europa	70
Katana 55 S/UP Europa	73
Kendo L/UP Europa	77
Kendo M/UP Europa	78
Kim 25/Turnpoint Fastline	67
Level 60/Comet	87
Level 80/Comet	87
Magnum/Madreiter Hans	98
Marlin 23/Firebird	74
Marlin 26/Firebird	74
Marlin 29/Firebird	74
Maui 26/Turnpoint Fastline	66
Maui 28/Turnpoint Fastline	68
Merak 27/Aerosport	83
Merak 29/Aerosport	82
Merak 31/Aerosport	82
Meteor Gold 26/Aerosport	67
Meteor Gold 28 S/Aerosport	64
Minoa 30/Swing Flugsportgeräte	77
Minoa 33/Swing Flugsportgeräte	77
Mistral 24/Swing Flugsportgeräte	88
Mistral 27/Swing Flugsportgeräte	85
Mistral 30/Swing Flugsportgeräte	85
Mistral 33/Swing Flugsportgeräte	87
Mistral Twin 42/Swing Flugsportgeräte	87
Mono M/Pfeil Christian (CP-Products)	97
Monster Tandem/Firebird	96
N-Joy L/Firebird	86
N-Joy M/Firebird	86
N-Joy XL/Firebird	86
Nova Axon 22/NOVA	93
Nova Axon 24/NOVA	92
Nova Axon 26/NOVA	89
Nova Axon 28/NOVA	89
Nova Philou 23/NOVA	79
Nova Philou 26/NOVA	79
Nova Philou 29/NOVA	83
Nova Phocus 131/NOVA	83
Nova Phocus 29/NOVA	76
Nova Sphinx 122/NOVA	76
Nova Sphinx 125/NOVA	76
Nova Sphinx 128/NOVA	76
Nova Sphinx 26/NOVA	74
Nova Taxy/NOVA	93
Nova Vertex 24/NOVA	94
Nova Vertex 26/NOVA	94
Nova Vertex 28/NOVA	95
Nova X-Act-19/NOVA	96
Nova X-Act-21/NOVA	96
Nova X-Act-23/NOVA	96
Nova X-Act-25/NOVA	96
Nova X-Act-27/NOVA	96
Nova X-Large/NOVA	98
Nova Xyon 22/NOVA	87
Nova Xyon 24/NOVA	85
Nova Xyon 26/NOVA	84
Nova Xyon 28/NOVA	84
Nunki 28/Aerosport	71
Nunki 31/Aerosport	71
P 21/23/Aerosport	67
P 21/27/Aerosport	67
P 21/29/Aerosport	67
P 22/25/Aerosport	73
P 22/28/Aerosport	72
P 22/31/Aerosport	71
P 40 Biplace/Aerosport	68
P 40/23/Aerosport	73
P 40/26/Aerosport	68
P 40/29/Aerosport	68
P23 27/Aerosport	87
P41 28/Aerosport	82
P41 31/Aerosport	82
Paratech P23 24/Aerosport	87
Paratech P23 30/Aerosport	87
Paratech P24 24/Aerosport	96
Paratech P24 27/Aerosport	96
Paratech P24 30/Aerosport	96
Paratech P42 L/Aerosport	97
Paratech P42 M/Aerosport	97
Paratech P5 27/Aerosport	78
Paratech P60 27/Aerosport	87
Paratech P60 30/Aerosport	88
Paratech P7-26/Aerosport	96
Paratech PBi 3/Aerosport	98
Phantom 45/II/NOVA	70
Phocus 26/NOVA	77
Phönix 125/NOVA	69
Phönix 128/NOVA	72
Phönix 28/NOVA	67
Phönix 28 U/NOVA	71
Primo 22/Krippendorf H.	68
Prisma 29/Swing Flugsportgeräte	65
Prisma 29 m.Fußbeschl./Swing	65
Pro Design Relax 34/PRO-DESIGN	95
Pro Design Relax 36/PRO-DESIGN	94
Pro Design Relax 38/PRO-DESIGN	94
Pro Design Relax 38 S/PRO-DESIGN	94
Pro-Feel 33/PRO-DESIGN	89
Pro-Feel 35/PRO-DESIGN	86
Pro-Feel 37/PRO-DESIGN	86
Quartz L/Ailes de K Germany	88
Quartz M/Ailes de K Germany	88
Racer 23/Edel Deutschland	65
Racer 25/Edel Deutschland	65
Response L/Edel Deutschland	98
Response M/Edel Deutschland	98
Response S/Edel Deutschland	98
S2 26-VT/Flight Design	97
S2 30-VT/Flight Design	97
Saber L/Edel Deutschland	86
Saber M/Edel Deutschland	86

LTA = Lufttüchtigkeitsanweisung (Sicherheitsmitteilung)

Thema	Info-Nr. (Seite)
Saber XL/Edel Deutschland	87
Saga Large/Fly Market	86
Saga Large Speed/Fly Market	86
Saga M/Fly Market	93
Saga XLarge/Fly Market	86
Saga XLarge Speed/Fly Market	86
Sector L/Edel Deutschland	88
Sector M/Edel Deutschland	88
Sensor L/Fly Market	83
Sensor M/Fly Market	83
Sensor XL/Fly Market	83
Session L/airea	96
Session M/airea	96
Session S/airea	98
Session XS/airea	98
Shape L/airea	96
Shape M/airea	96
Shape S/airea	97
Sinus L/Swing Flugsportgeräte	93
Sinus M/Swing Flugsportgeräte	93
Sinus S/Swing Flugsportgeräte	96
Sinus XL/Swing Flugsportgeräte	97
Skywards/Flugsportservice Bärbel Stiebritz	85
Sonic Large/Fly Market	85
Sonic Medium/Fly Market	85
Sonic XLarge/Fly Market	85
Soul L/UP Europa	87
Soul M/UP Europa	87
Soul S/UP Europa	88
Space 22/Edel Deutschland	69
Space 24/Edel Deutschland	68
Space 27/Edel Deutschland	68
Space 30/Edel Deutschland	72
Space 40 Tandem/Edel Deutschland	72
Spark L/freeX Air Sports	87
Spark M/freeX Air Sports	87
Spark S/freeX Air Sports	89
Spear L/freeX Air Sports	93
Spear M/freeX Air Sports	92
Spear S/freeX Air Sports	93
Sphinx 23/NOVA	72
Sphinx 29/NOVA	73
Spydair 44/Ailes de K Germany	73
Stellar 31/UP Europa	68
Stellar 31 S/UP Europa	68
Stellar 33 mit Speeds./UP Europa	68
Stellar 35/UP Europa	70
Sting 28/North-Sails	73
Sun L/freeX Air Sports	97
Sun M/freeX Air Sports	97
Super Space L/Edel Deutschland	78
Super Space M/Edel Deutschland	78
Super Space XL/Edel Deutschland	79
Synto 27/Kehrer Kurt	77
Synto 30/Kehrer Kurt	78
Tecno L/Ailes de K Germany	83
Tecno M/Ailes de K Germany	80
Tecno S/Ailes de K Germany	80
Tension L/airea	93
Tension M/airea	93
Tension S/airea	93
UP Cab/UP Europa	93
UP Pickup 47/UP Europa	72
V max Large/Fly Market	84
V max X Large/Fly Market	84
Vector M/Fly Market	98
Ventus L/Swing Flugsportgeräte	91
Ventus M/Swing Flugsportgeräte	90
Ventus S/Swing Flugsportgeräte	90
Viper L/Fly Market	97
Viper M/Fly Market	98
Vision Classic L/UP Europa	92
Vision Classic M/UP Europa	92
Vision Classic S/UP Europa	92
Vision L/UP Europa	78
Vision M/UP Europa	78
Vision S/UP Europa	78
Voodoo 29/Aerosport	65
Voyager 12/Comet	87
Voyager 13/Comet	87
Voyager 14/Comet	88
Zirro 25/Flugsportservice Bärbel Stiebritz	68

GURTZEUGE

Alpin/Flight Design	63/LTA(32)
Champ/Klafsky	80/LTA(51)
Delta Sport	55/LTA(20)
Gesperrte Gurtzeuge	60/LTA(29)
Gurtzeuge mit ingetriertem Rettungssysten	86/LTA(49
Gleitsegelgurtzeuge	87/LTA(52)
Husky/Charly Produkte	76/LTA(48)
Hight Tec/Keller	72/LTA(28)
Liga Integral	88/LTA(59)
OK Integral/Keller	82/LTA(51)
Perfect Integral/Perche	74/LTA(54)
Pinguin/Finsterwalder	81/LTA(48)
Protect/Charly Produkte	76/LTA(48)
Scorpio	60/LTA(28)
Scorpio	84/LTA(52)
Sting/Sven Manhard	72/LTA(28)
Stubai 5000/Firebird	57/LTA(30)
Stubai 900/Firebird	57/LTA(30)
Turtle II/Firebird	82/LTA(52)
UP Action LX und Lady	84/LTA(52)
Werkzeugindustrie	61/LTA(23)
Zeta	88/LTA/59

SCHLEPPKLINKEN

Cumulus/Friedrich	55/LTA(21)
Schleppmax/Aeromax	73/LTA(32)
Hagen/Hagen	65/LTA(35)
Müller BMK 1000/Müller	71/LTA(32)
Skytec/Hölzenbein	71/LTA(32)

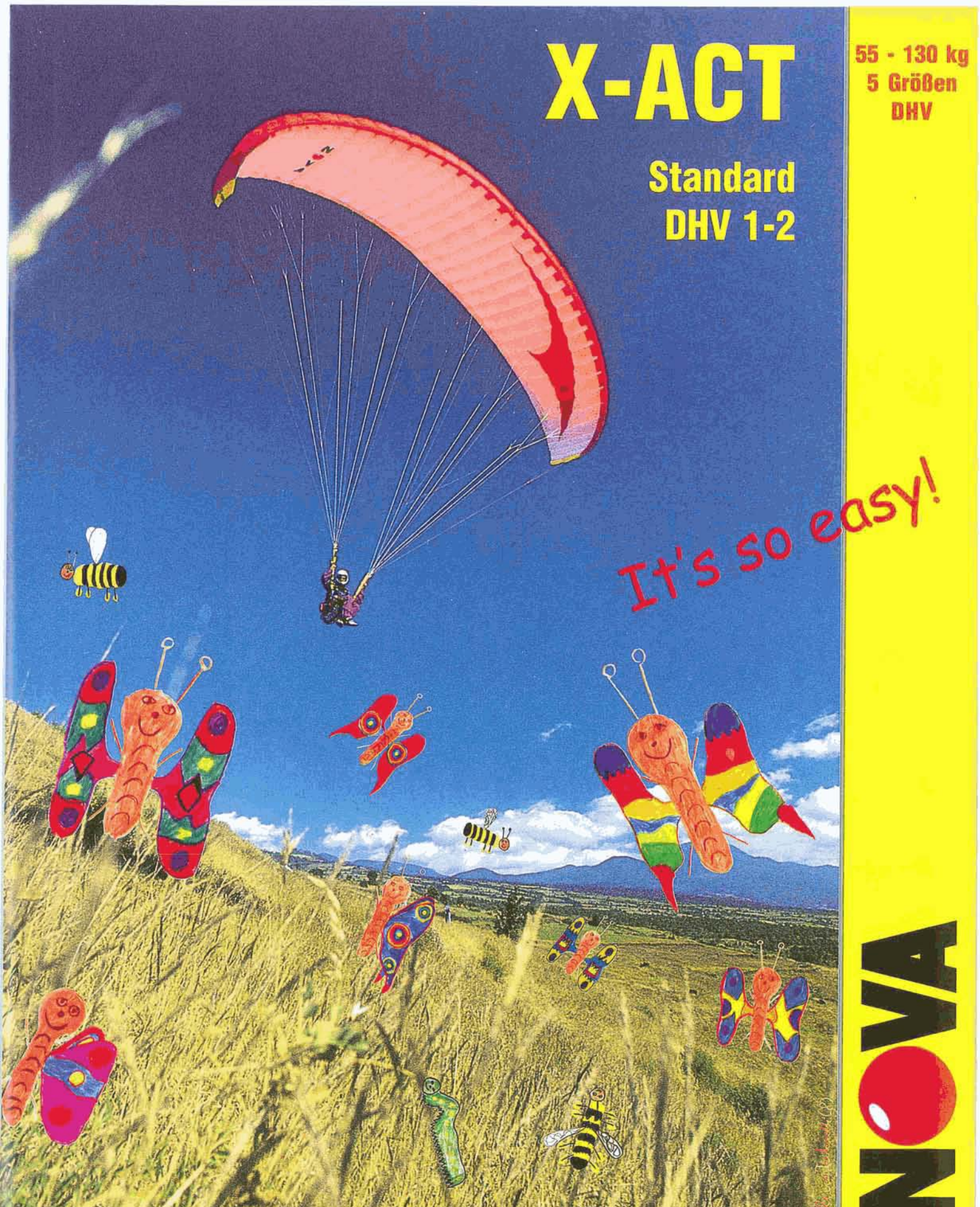
SCHLEPPWINDEN

Schleppwinden	86/LTA(51)

RETTUNGSGERÄTE

Alle Rettungsgeräte	81/LTA(48)
Charly Produkte	73/LTA(54), 60/LTA(29), 71/LTA(32)
Colibri/Rademacher	78/LTA(45)
Delta-Stop/Deuter	65/LTA(35)
Esprit Light/Turn Point	65/LTA(34)
Finsterwalder	81/LTA(48)
Help 65/Minitex 110/Sigma	61/LTA(23)
Norbert Schwarze	65/LTA(34)
PSR 2/Rademacher	78/LTA(45)
PSR Colibry/Rademacher	84/LTA(51)
Parasail/Moyes Europe	54/LTA(24), 60/LTA(28), 65/LTA(34), 81/LTA(49)
R1/Firebird	69/LTA(27)
R2/Firebird	58/LTA(24), 69/LTA(27)
RS 2 Firebird	69/LTA(27), 82/LTA(51)
R3 Firebird	69/LTA(27)
Streamlight PSR DC 350/RA-FA	59/LTA(25)

LTA = Lufttüchtigkeitsanweisung (Sicherheitsmitteilung)


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

BUMP'AIR

PERMANENT AIR-BAG

Frei kompatibel für alle Gurtzeuge
Der einzige Weichschaum-AIR-BAG-Protektor mit DHV-Musterprüfung
Patent Nr AT 397950B Erfinder Helmut Hintner
Ausgezeichnet mit der Goldmedaille bei der
26. Internationalen Erfindermesse in Genf 1998

Pierre Bouilleux
SUP' AIR

Die Konkurrenz ist hart

Zum Transport zusammenlegbar
auf 30% seines Volumens

Zum unverändert günstigen Preis von DM 200.-