

Böfl - das Vereinsmagazin der Bösinger Drachenflieger

## Lang, lang ist's her

An der langen Zeit von der Ausgabe 2 des Böfl bis zur heutigen Ausgabe 3 merkt man, daß eine ausgefüllte Vereinssaison hinter uns liegen muß. Insbesondere die heiße Endphase der Geländegenehmigung mit mehreren Terminen mit Herrn Ast, Herrn Bürgermeister Weiss, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und weiteren Behörden sorgten dafür, daß die neueste Ausgabe des Böfl hinten anstehen mußte.

Auch nach Überwindung dieser Hürden blieb (neben dem Fliegen, was auch für mich immer noch oberste Freizeitpriorität besitzt) keine Zeit für Schreibtischarbeit. Die nächsten "Hürden" lieben nämlich nicht auf sich warten:

Die Vorbereitung des Geländes und der nötigen Geräte, die Abschätzung der laufenden Kosten für den Schleppbetrieb und deren Abdeckung und natürlich das erste größere Fest in der Vereinsgeschichte: die Drachenflieger-Ecke beim Bösinger Dorffest sorgten für echten Vereinsstreß. Zu guter Letzt ist mir dann während der endgültigen Zusammenstellung des Böfl auch noch die Festplatte des Rechners abgestürzt.

Nichtsdestowenigertrotz: Die diesjährige Flugsaison, die mit der Vereinsmeisterschaft einen köstlichen Abschluß fand, liegt nun

bereits schon wieder hinter uns. Manche wollen es vielleicht noch nicht ganz wahrhaben, aber es ist so: die fliegerische Sauregurkenzeit steht vor der Haustür!

Ganz so schlimm ist das jedoch auch wieder nicht, da wir in dieser Saison bestätigt bekommen haben, daß auch von unserem Gelände aus Hammer-Streckenflüge zu bewerkstelligen sind. Was hätten wir wohl getan, wenn sich nach dem 2-jährigen Genehmigungsverfahren herausgestellt hätte, daß wir als Fluggelände eine thermische Krücke zugelassen haben? Und somit kann man sich bereits jetzt auf die kommende Saison freuen.

Für die streckengierigen Piloten ist nur bedenklich, daß mit dem Rekordflug von Ralf über 104 km bereits eine Strecke erfliegen wurde, die man nur überbieten kann, indem man nächstes Jahr die armen Rückholer vergrault, sollte man überhaupt in der Lage sein, diese fliegerische Leistung von unserem Gelände aus zu wiederholen. Ich werde jedenfalls die Wintermonate nutzen, um mir einige Dreiecksflüge anhand topographischer Karten auszutüfeln.

Eigentlich brauche ich mir diesmal überhaupt nicht die Finger wund zu schreiben, um das Böfl zu füllen, da einige Artikel bei uns eingegangen sind. Also werde ich

mich kurz fassen, und im Folgenden nur auf die wichtigsten Stichpunkte eingehen.

### *Dorffest:*

Hart an der Leistungsgrenze und mit viel Einsatz aller Mitglieder haben wir unser erstes Dorffest glücklich überstanden. Aber nicht nur die Aktiven haben sich hinter irgend einem Tresen für den Verein die Nächte und Tage um die Ohren geschlagen, sondern ganz vorne mit dabei waren auch etliche - zumindest fliegerisch - passive Mitglieder, ohne deren Mithilfe wir wahrscheinlich bereits am ersten Abend verzweifelt wären. Zum Gewinn kann ich nur sagen, daß unser Kassier Bonzo unmittelbar nach dem Dorffest nach Südamerika verreist ist. Er behauptet jedoch, daß trotzdem noch genügend übrig sei, wer's genau wissen will, soll sich bei ihm erkundigen.

### *Hallenbau:*

Kurz nach dem Dorffest ist auch die Zeit des Hallenbaus durch die Vereine abgelaufen. Leider ist die Baustelle in der Endphase von Woche zu Woche mangels Freiwilliger mehr und mehr vereinsamt, dadurch hat sich der bereits lange angekündigte Abschluß der Arbeiten logischerweise immer weiter hinausgeschoben. Jedenfalls tummeln sich nun seit ein paar Monaten die Firmen auf dem Baugelände, und es sieht so aus, als ob die nächste

Fasnet bereits in der neuen Halle stattfinden kann und irgendwann im Frühjahr wird sicher auch der Mittwochssport in diesen größeren Dimensionen stattfinden. Auf die nächsten Monate ist übrigens noch ein Fest für alle Helfer angekündigt, der Termin wird über das Infotelefon bekanntgegeben.

#### **Windenfahrerausbildung:**

Um unserem selbstgesteckten Ziel, daß alle am Schleppbetrieb teilnehmenden Piloten ebenfalls die Winde bedienen können, etwas näher zu kommen, ist auf Samstag, den 17. November (Ausweichtermin Sonntag, der 18. November) eine Prüfung auf unserem Schleppgelände angesetzt.

In erster Linie werden dabei Windenfahrer geprüft. Um die Prüfung genehmigt zu bekommen, sind jedoch mindestens 15 Personen zur Prüfung zu melden. Ich werde aus diesem Grund in den nächsten Tagen eine Liste erstellen, in die sich alle Prüfungsteilnehmer eintragen müssen.

Um die 15 Personen zusammenzubekommen, müßten sich theoretisch alle, die bereits den Schleppschein haben und am Schleppbetrieb aktiv teilnehmen, anmelden. *Bitte nutzt die kommenden Wochenenden um die entsprechenden Schlepps auf der Winde nachzuholen, sonst platzt die ganze Prüfung!*

Neben der Windenfahrerprüfung besteht noch die Möglichkeit zur praktischen Prüfung für den Windenschlepp, den B-Schein und bei Interesse auch für den A-Schein. Ich muß es nur rechtzeitig wissen und weiterleiten. Dies gilt auch für die Theorieprüfung für den Schleppschein, die zwar nicht bei uns durchgeführt wird, Helmut Hils kann aber einzelne Prüflinge in den Wochen vor dem Praxistermin bei anderen Theorieprüfungen einschleusen. Alle Prüfungen sind sowohl für Drachen als auch für Gleitschirmpiloten ausgeschrieben. Meldet euch bitte schleunigst bei mir, oder sagt ein Sprüchlein auf den Anruftwort. (rt)

## Termine, Termine, Termine

#### **Pilotenstammtisch:**

Ab November wird an jedem ersten Sonntag im Monat wieder ein Pilotenstammtisch stattfinden. Damit dabei die kulinarische Seite nicht zu kurz kommt, findet dieser zukünftig wieder in einer der örtlichen Gaststätten statt. Unser Novemberstammtisch findet am 4. November ab 20 Uhr im Gasthaus Ratskeller statt!

Seitens des Ausschuß kamen einige Anregungen, wie man etwas Abwechslung in die Sache bringen könnte. Es könnte sein, daß eure Starts in den nächsten Wochen von einem vereinseigenen Kamerateam observiert werden. Das Filmmaterial bietet dann beim Pilotenstammtisch Diskussionsgrundlagen über die Verbesserung der Starttechnik.

Schön wäre auch, wenn jemand ein Referat über ein beliebiges (fliegerisches oder nichtfliegerisches) Thema halten könnte. Denkbar wären Themen wie Thermiksuche, Sicherheit beim Start und bei der Landung oder auch wie man seine Petunien am Besten düngt.

Obwohl der Pilotenstammtisch "Piloten"-Stammtisch heißt, sind natürlich auch alle nicht aktiven Mitglieder des Vereins herzlich eingeladen. Der aktuelle Termin und Ort wird jeweils über das Infotelefon bekanntgegeben.

#### **Fallschirmpacken:**

Der nächste Termin für das Fallschirmpacken ist Sonntag, der 9. Dezember. Ich werde versuchen hierzu Gerhard Bortz einzuladen. Er ist denjenigen, die beim Packerlehrgang im Frühjahr dabei waren sicher noch bestens bekannt. Unter seiner Anleitung kann jeder nochmal feststellen, was er inzwischen bezüglich des Packens des Rettungsgerätes alles verlernt hat. Für diejenigen, die inzwischen ein neues Modell besitzen, besteht die Möglichkeit den Packschein auch dafür zu erlangen. Ebenfalls können Mitglieder ohne Packschein hier denselbigen erwerben.

Weiterhin kann uns Gerhard sicher in Punkto Sicherheitstraining einiges beibringen. Falls es klappt ist die Teilnahme leider mit einem Unkostenbeitrag von ca. DM 10 verbunden. Ich hoffe, daß trotzdem alle mitmachen. Vorsichtshalber brauche ich dann allerdings von den Interessenten eine vorherige Anmeldung, damit notfalls noch Piloten anderer Vereine eingeladen werden können. Näheres über das Infotelefon.



#### **Weihnachtsfeier:**

Es mag manchen vielleicht noch etwas verfrüht vorkommen, aber in ein paar Wochen, am Samstag, den 15.12., findet bereits wieder unsere Weihnachtsfeier statt. Wie schon letztes Jahr wird bei diesem Anlaß der Streckenflugpokal verliehen. Genauer wird über das Infotelefon bekanntgegeben. Ich darf aber bereits an dieser Stelle auch alle passiven Mitglieder hierzu recht herzlich einladen.

#### **UL-Ausbildung:**

Ende des Jahres besteht laut Helmut Hils die Möglichkeit an einer Ultraleicht-Ausbildung teilzunehmen. Ausbildungsort ist der Flugplatz Schwenningen, die Kosten sollen sich auf ca. DM 1000 belaufen. Wer daran Interesse hat, soll sich direkt mit Helmut in Verbindung setzen. (rt)

## Organisation des Schleppbetriebs

### Einteilung der Dienste

Mit abnehmender Thermik wird sich nun langsam aber sicher auch die sams- und sonntägliche Hektik auf dem Schleppgelände normalisieren. Wir haben uns jedoch entschieden, auch über die Wintermonat die Einteilung von Startleiter und Windenfahrer in gewohnter Weise beizubehalten. Damit die armen Diensthabenden sich auf dem Schleppgelände beim Warten auf die Piloten nicht die Füße in den Bauch stehen, haben wir im Ausschuß folgende Regelung getroffen, die ab sofort gilt:

- » Schleppbetrieb wird auch weiterhin jeden Samstag und Sonntag angeboten.
- » Der jeweilige Startleiter wird über das Infotelefon bekanntgegeben.
- » Wenn jemand seinen Startleiterdienst tauscht, so muß dies rechtzeitig bei mir gemeldet werden, es reicht eine Nachricht auf dem Anrufbeantworter.
- » Wer geschleppt werden will, muß sich am Schlepptag bis spätestens 12 Uhr beim Startleiter anmelden, der Startleiter informiert den Windenfahrer.
- » Schleppbetrieb findet statt, wenn sich mindestens 3 Piloten anmelden.
- » Ist der Startleiter unter der Telefonnummer in der Startleiterliste vormittags nicht erreichbar, so muß dieser mir eine Telefonnummer mitteilen, unter der angerufen werden kann.

Damit dies funktioniert, und die Eingeteilten nicht vergraut werden, sind folgende Punkte zu beachten:

#### Piloten:

Holt den Startleiter und Windenfahrer nicht wegen jedem blauen Fleck am Himmel aus den Federn. Fliegen bei Sauwetter überlassen wir den Vögeln.

#### Startleiter+Windenfahrer:

Wenn ihr eingeteilt seid, und keiner ruft an, so ist das Glück. Sollten sich allerdings mindestens 3 Piloten anmelden, dann ist das kein Pech, sondern der Normalfall, d.h. ihr solltet davon ausgehen, daß ihr auch zum Einsatz kommt.



Schleppbetrieb an anderen Tagen, insbesondere an Feiertagen, die nicht auf einen Samstag oder Sonntag fallen, muß in eigener Regie organisiert werden. Damit auch die Anderen etwas davon haben - und diese nicht, wie bereits geschehen bei bestem Wetter ratlos auf dem Schleppgelände stehen, da weder Winde noch Piloten aufzufinden sind - sollte in diesem Fall der Schlepport und die Uhrzeit auf den Anrufbeantworter gesprochen und zusätzlich dem Schleppwart Bruno Bantle mitgeteilt werden.

Die Startleiterliste muß natürlich auch in diesem Fall vollständig ausgefüllt werden, insbesondere die Namen des verantwortlichen Startleiters und Windenfahrers sind einzutragen.

Diese Regelung bleibt bis zur nächsten Generalversammlung gültig, dann müssen wir uns über eventuelle Verbesserungen unterhalten.

### neue Startleiterliste

Die Startleiterliste hat ein paar Zeilen Zuwachs bekommen. Neben Datum, Schleppgelände und der Tabelle für die Starts ist nun noch auszufüllen:

#### verantwortlicher Startleiter:

verantwortlich für die Absicherung des Geländes, das Kassieren der Schleppgebühren, die Eintragung und das Melden von Schäden und für die Einhaltung der sonstigen in der Startleiterkladde aufgeführten Punkte.

#### verantwortlicher Windenfahrer:

verantwortlich für den betriebs-sicheren Zustand der Winde und die Meldung von Schäden am Gerät.

#### Flurschäden:

Beim Schleppbetrieb durch Außenlandung oder sonstige Vorkommnisse entstandener Flurschaden, mit Name, Ort und Schadenshergang. Für Romane ist auf der Rückseite noch Platz. Bei Außenlandungen, auch ohne Schaden, ist wie bisher die Flurstücknummer in der entsprechenden Tabellenspalte einzutragen.

#### Schäden an Winde und Gerät:

Schäden sollten hier schriftlich festgehalten werden und möglichst schnell vom Startleiter dem Windenwart Rainer Müller gemeldet werden.

Wahrscheinlich denkt ihr jetzt, der Ausschuß hat nichts Besseres zu tun, als sich irgendwelche Vorschriften auszudenken, um die Mitglieder zu ärgern. Leider ist aber keiner der zusätzlichen Einträge ohne Grund dazugekommen und wir werden auch peinlich darauf achten, daß bei jedem Schleppbetrieb die Liste vollständig geführt wird. Wir hoffen daß diese Regelungen den Spaß an der Sache nicht verderben.(rt)

## Rundrufliste und Infotelefon

Die Aktiven haben es schon intensiv genutzt, die passiven Mitglieder bekommen es spätestens jetzt mit: Der DFV hat einen eigenen Anrufbeantworter mit aktuellen Informationen und der Möglichkeit Nachrichten zu hinterlassen.

Jeden Freitag ab 20 Uhr sind die neuesten Termine abrufbar und sollte sich während den anderen Tagen noch etwas Brandaktuelles ergeben, so werden diese Nachrichten auch sofort mit in den Ansagetext übernommen.

Der Vorgänger des Infotelefon, die Benachrichtigung der Mitglieder mittels Rundrufliste, hat zwar meistens zu 90% funktioniert, die restlichen 10% jedoch brachten

den Initiator des Rundrufs fast zum Verzweifeln.

Nun liegt es also an jedem selbst, ob er/sie die neuesten Termine mitbekommt oder nicht: ruft einfach jeden Freitag Abend kurz an, und ihr seid auf dem Laufenden. Da es auch Termine und Nachrichten gibt, die zumindest für alle Aktiven sehr wichtig sind und ich zukünftig natürlich nicht mehr jeden einzeln anrufen werde, sollte ich mich darauf verlassen können, daß ihr jeden Freitag die 23 Pfennig investiert.

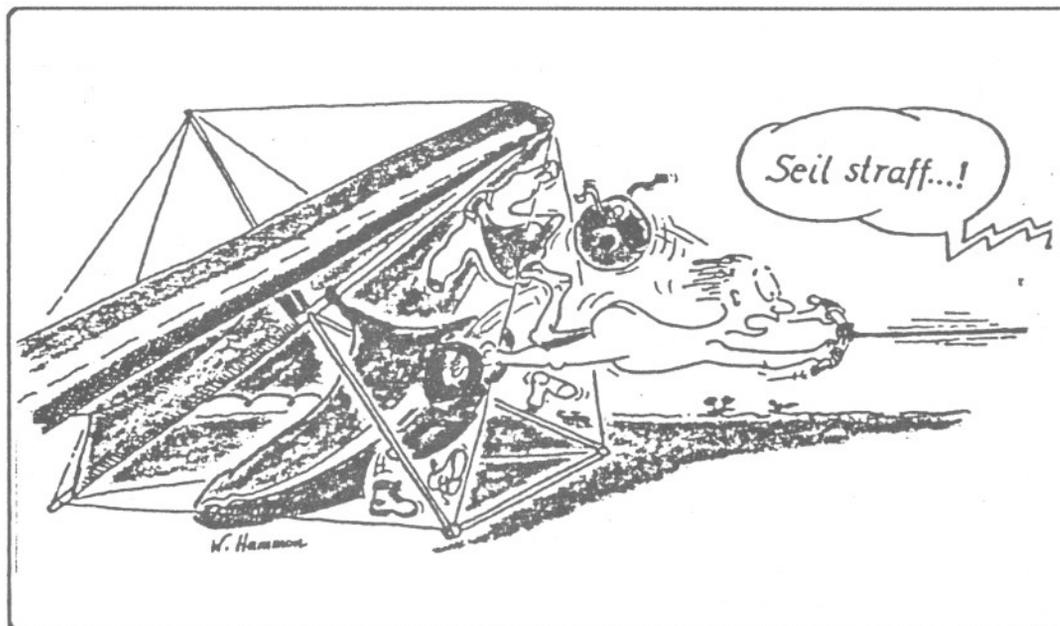
Der Vollständigkeit halber und für den Fall, daß es einmal sehr schnell gehen muß, ist im Anhang trotzdem noch die aktuelle Rundrufliste aufgeführt. (rt)

INFOTELEFON DES DFV BÖSINGEN E.V.  
07404 / 2606

\*aktuelle Termine ab Freitags 20 Uhr\*

\*aufgesprochene Nachrichten an alle Vereinsmitglieder werden in den Ansagetext übernommen\*

\*Rückholtelefon bei Streckenflügen (nach Vereinbarung)\*



## Nörgel - Ecke

Damit auch der Rest des Ausschusses einmal Gelegenheit hat, sich den Kummer von der Seele zu schreiben, und nicht immer nur ich, habe ich diese gebeten Ihre lieben Probleme aufzuschreiben oder mir mitzuteilen. Hier das Ergebnis (rt):

### Kassier

"Da nun die Flugsaison und die großen Festaktionen vorüber sind, kann nun ein vorläufiges Resümee, auch ein finanzielles, gezogen werden. Herausragend ist hierbei das vergangene Dorffest. Es lief allgemein und finanziell gut ab

(Zahlen werde ich bei der nächsten Generalversammlung nennen), vor allem auch im Hinblick auf die Tatsache, daß wir eine so große Veranstaltung zum ersten Mal durchführten. Ich kann hierzu nur ein großes Lob an die Helfer und Helferinnen aussprechen, die teilweise enormen Arbeitseinsatz zeigten. Ich möchte vor allem all denen danken, die sich mit finanziellen Angelegenheiten (Kassieren, Bedienen) auseinandersetzen. Beim Dorffest konnte man eine gute Kameradschaft und Zusammenhalt unter den Mitgliedern feststellen.

Diesen Zusammenhalt und diese Kameradschaft vermisse ich allerdings auf dem Schleppgelände. Es ist hier von meiner Seite die Zahlungsmoral einiger Mitglieder zu bemängeln. Viele Piloten verlassen nach ihren Flügen das Schleppgelände, ohne ihre Startgebühren beim Startleiter zu begleichen. Dies führt nun dazu, daß ich nach einiger

Zeit diese Personen persönlich aufsuchen muß. Dabei muß ich mich sogar noch rechtfertigen und Beweise vorlegen. Dies ist nicht die Aufgabe des Kassiers!

Viel leicht muß ich hier noch einmal erläutern, für was die Startgebühren erhoben werden: Sie

dienen ausschließlich zur Deckung der Unkosten!! Der Verein veranstaltet Feste (Dorffest, Info-Tag) um Gewinn zu erwirtschaften. Die Startgebühren decken nur die laufenden Kosten des Geländes, der Winde (Benzin, Öl usw.) und des Schleppseils. Auch die Zahlungsweise der Startgebühren will ich noch einmal erklären:

1. Nach dem Schleppen sind die

Startgebühren noch am selben Tag zu bezahlen.

2. Die Startgebühren hat der Startleiter zu kassieren (und einzutreiben), nicht der Kassier!
3. Wenn ein Pilot auf Strecke geht und nicht auf dem Schleppgelände landet, so hat er die anstehenden Gebühren auf dem schnellsten Wege beim Startleiter zu entrichten!
4. Auch wenn auf fremdem Gelände geschleppt wird, ist eine Startleiterliste grundsätzlich zu führen und Startgebühren zu entrichten (auch wenn Probeflüge zu Verkaufszwecken durchgeführt werden).

Ich werde in Zukunft nicht mehr jedem hinterherlaufen, um seine anstehenden Schulden einzutreiben, sondern werde die Startleiter verstärkt kontrollieren und zur Verantwortung ziehen! Ich hoffe, daß sich die aktiven Piloten an die Regeln halten. Es dient nicht nur der Kameradschaft, sondern auch zur Erhaltung unseres Schleppgeländes. (Uwe Ganter)"

#### Veranstaltungsreferent

Arthur wünscht sich für die Zukunft mehr Ideen aller Mitglieder für Veranstaltungen, die sich nicht unbedingt immer um's fliegen drehen müssen, beispielsweise Ski-Ausfahrten. Wer meint, irgendetwas käme im Verein zu kurz oder wer sonst Vorschläge in diese Richtung hat, der soll sich mit ihm in Verbindung setzen. Ich soll noch erwähnen, daß seiner Meinung nach die Starttechnik einiger Piloten nicht dem entspricht, was man als gut bezeichnen könnte, und daß diesbezüglich etwas getan werden sollte. Dem schließe ich mich an.

#### Windenwart

Rainer war bei der letzten Ausschußsitzung beruflich unterwegs. Aber ich denke, er wünscht sich, daß Defekte am Gerät entweder gleich selber behoben, oder schnellstmöglich ihm gemeldet werden. Bei der Reparatur ist er natürlich auf Mithilfe angewiesen.

#### Schleppwart

Bruno bemängelt vor allem, daß manche Piloten, die zum eingeteilten Termin keine Zeit haben, nicht selbständig versuchen den Dienst zu tauschen oder anderweitig um Ersatz zu sorgen, sondern kurz vor dem Termin bei ihm anrufen. Nur: dann ist es leider zu spät.

Die Dienste sind verbindlich und so geregelt, daß jeder über's Jahr gleich belastet ist. Zumal die Listen rechtzeitig ausgeteilt werden, hat jeder Gelegenheit sich um einen Ersatz oder Tausch zu kümmern.

#### Sicherheitsbeauftragter

Ralf sieht die größten Gefahren momentan in Nachlässigkeiten beim Absperren des Schleppgeländes, dies besonders am Sonntag, wenn mit verstärktem Zuschau-

eraufkommen zu rechnen ist. Passanten haben auf oder neben der Seilauslegestrecke eigentlich überhaupt nichts verloren! Wir haben das Recht das Gelände abzusperren und sollten - auch im Interesse der Passanten - davon auch Gebrauch machen. Um von einem Ende des Gelände zum anderen zu gelangen gibt es auch Parallelwege. Ausnahmen sind natürlich die land- und forstwirtschaftlichen Nutzer, für deren Passieren der Schleppbetrieb unterbrochen werden muß.

Außerdem sollten die "Senkrechtstarter" unter uns versuchen etwas mehr zu laufen. Aus dieser Kritik heraus entstand auch der Vorschlag, die Starts der einzelnen Piloten mittels Videokamera zu filmen und an einem der Pilotenstammische zu diskutieren. (zusammengestellt von rt)

## Brief vom Regierungspräsidium

Ende August gab es Post vom RegPräs. Wir wollten herausfinden, ob es bei der momentanen politischen Situation und bei den abzuschenden Einschränkungen des militärischen Flugverkehrs möglich ist, die Genehmigung auch auf Flugbetrieb unter der Woche auszuweiten. Hier in leicht gekürzter Version, der Wortlaut der Antwort:

**Betreff:** Genehmigung für die Anlage und den Betrieb des Sonderlandeplatzes Böisingen-Dunningen für Hängegleiter im Windenschleppstart

Sehr geehrter Herr Thieringer,

die gutachtliche Stellungnahme der Bundesanstalt für Flugsicherung bezüglich des Flugbetriebes während der militärischen Tagtiefflugzeiten liegt vor.

Danach sollte aus Flugsicherheitsgründen der Flugbetrieb am Landeplatz Böisingen-Dunningen nach wie vor nur zu tagtiefflug-freien Zeiten durchgeführt werden.

Die Gründe liegen im Flugsicherheitsbereich bedingt durch folgende Faktoren:

- Gebiet mit höherer Flugplatzdichte
- zusätzliche Flugkanalisierung durch die Gebiete ED-R 10 und ED-R 60,
- entsprechende Ausweichprobleme für Tag-Tiefflüge mit Jets,
- Windenstart als wechselseitiges Sicherheitsrisiko zwischen schnellfliegenden Strahlflugzeugen im Tiefflug und Betrieb am betreffenden Platz.

Aufgrund dieser Stellungnahme sehen wir uns außer Stande, die Beschränkung

der Genehmigung vom 15.02.1990 gem. Teil A, Ziff. IV, Nr.2 aufzuheben. Sollten Sie jedoch Flugbetrieb im Rahmen von ganztägigen Fluglagern durchführen wollen, stimmt erfahrungsgemäß das Amt für militärische Flugsicherung der Bundeswehr bei rechtzeitiger Voranmeldung (mindestens 6 Wochen) und entsprechendem Flugbetriebsaufkommen einem Flugbetrieb während der Tagtiefflugzeiten zu.

Das Regierungspräsidium würde dann für diesen Zeitraum die genannte Beschränkung aufheben.

Wir bitten um Mitteilung, ob Sie einen rechtsmittelfähigen und kostenpflichtigen Bescheid wünschen, oder sich mit der angesprochenen Regelung einverstanden erklären können.

mit freundlichen Grüßen

Ast

Da das Schleppen unter der Woche vor 17 Uhr wirklich nur an ganz wenigen Tagen aktuell ist, werden wir vorerst nichts weiter unternehmen. Ich werde versuchen für die heißen Thermiktage im Juli und August eine Sondergenehmigung zu erhalten. (rt)

## Mein Streckenflug zum Hohenzollern

von Arthur Bantle

Ein sonniger, vielversprechender Sonntag im August (12.08.90) trieb Bruno und mich schon vor 12 Uhr auf das Schleppgelände. Lullu als Windenfahrer und Jürgen Rapp als Startleiter waren schon bei den Aufbauarbeiten. Roland Bentele hatte seinen Drachen schon teilweise am Oststartplatz aufgebaut.

Nach einer kurzen Diskussion mit den anderen Piloten entschieden wir uns jedoch am Weststartplatz aufzubauen, da der Wind nun leicht von Westen kam. In den Tagen zuvor hatten wir bereits herrliche Tage mit Ostwind, der schöne Streckenflüge hervorbrachte und jetzt war natürlich die ganze Meute heiß aufs Streckenfliegen.

Wolfgang Gaus war der erste Pilot, konnte sich aber nur wenige Minuten halten. Als nächstes war ich um 13.30 Uhr an der Reihe, aber mehr als ein kurzer Nullschieber war nicht drin. Vor meinem Start sagte Ralf noch zu mir "Die Jacke bleibt hier, sonst komme ich nicht fort". Wie es sich später herausstellte,

bewahrheitete sich sein Spruch. Nun war Ralf als Dritter an der Reihe, natürlich ohne Jacke; er hatte ziemlich bald nach dem Ausklinken einen Bart gefunden und stieg langsam immer höher.

Der Wind frischte etwa auf 10 km/h auf, dadurch hatten Martin Riedlinger und Roland Bentele gute Startbedingungen, so fanden sie auch gleich den Bart und stiegen hoch zu Ralf der schon über 1000 Meter über uns war. Danach starteten noch ein paar Piloten, die aber nicht hochkamen.

Nun war ich endlich wieder an der Reihe, eine Stunde nach meinem ersten Start. Ralf und die anderen Piloten waren nicht einmal mit dem Fernglas mehr zu sehen. Nach dem Ausklinken hatte ich in der Mitte des Schleppgeländes einen schwachen Bart gefunden, der mich mit einem halben Meter Steigen bis in 1000 Meter Höhe über dem Schleppgelände brachte, danach wurde er stärker und erreichte bis zu drei Meter pro Sekunde.

Nach einer halben Stunde

endlich an der Basis in 2500 Meter über Start (3200 Meter über dem Meer! Anm.d.Red.) angekommen, war die Entscheidung klar: Richtung Balingen den anderen hinterher.

Es war fantastisch, wie nah alles wirkte und so war auch schnell die Ostseite von Ependorf erreicht, an der ich auch gleich wieder einen Bart fand, der mich unter eine dicke Wolke zog. Etwas unterhalb der Wolke war ein plötzliches Steigen von über fünf Meter festzustellen, also Speedbar nach hinten und mit 70 km/h und einem Nullschieber unter der Wolke Richtung Neukirch. Dort war auch schon die nächste Wolke etwa 5 km entfernt auszumachen.

Unter mir kreisten noch kurz ein paar verwunderte Segelflieger, die bei einer Meisterschaft in Winkeln mitflogen, jedoch verlor ich sie schnell wieder aus den Augen, da sie mit hoher Geschwindigkeit weiterflogen. Bei der nächsten Wolke angekommen, hatte ich 800 Meter verloren, doch die Thermik ließ nicht lange auf sich warten, sodaß die Basis schnell wieder erreicht war.

So ging es dann von Wolke zu Wolke über Balingen zum Hohenzollern. Etwa 5 Km vorher wurde mir klar: mein Thermikstreckenflug würde sich in einen Gleitflug verwandeln, da vor mir nur noch blauer Himmel lag, und eine Wolke in 10-15 km Entfernung sich auflösen schien. Nun war die Entscheidung wieder eindeutig: im direkten Flug über die Burg Hohenzollern und ein paar Fotos machen.

Nebenbei erfuhr ich über Funk von Lullu, daß Martin irgendwo in Hechingen gelandet war. 1800 Meter über der Burg bäumte sich links hinter mir eine schöne Cumulus auf, also nichts wie hin. Unterwegs waren drei Meter Sinken keine Seltenheit, so war unter der Wolke gerade noch eine Höhe von 1000 Metern über Grund zu verzeichnen, hier angekommen war jedoch außer Sinken nichts zu registrieren, also die nächste Wolke Richtung Balingen ins Visier. Kurz darauf um 16.30

Uhr bin ich vor Engstlatt gelandet.

Die Funkverbindung zum Schleppgelände über das Amateurfunk-Relais auf dem Plettenberg klappte gut, sodaß die anderen wußten, wo ich gelandet war. Etwa eine Stunde später holten mich Wolfgang Gaus, Martin und Roland ab. Es war ein schöner Tag der abends im Wilden Mann beendet wurde. Ralf kam erst um 21.30 Uhr von Göppingen zurück.

## Doppelnutzung

Daß sich auf dem Schleppgelände nicht nur wir Drachen- und Gleitschirmflieger/innen tummeln, sondern natürlich auch die land- und forstwirtschaftlichen Nutzer des umliegenden Geländes, ist wohl jedem inzwischen bewußt geworden. Und immer wo - wie hier - verschiedene Interessen aufeinandertreffen, sind Probleme bereits vorprogrammiert. Diese zu vermei-

Außenlandungen im Bereich um das Schleppgelände zu begegnen. Die wenigen Außenlandungen (alle ohne Flurschaden) um Bösing, weg vom Fluggelände, sind zwar vom Erzählen her bekannt, diese sollten jedoch zukünftig ebenfalls beim Startleiter gemeldet werden, damit sie dieser schriftlich festhalten kann.

Ich möchte betonen, daß wir ein wirklich ungetrübtes Verhältnis zu den Landwirten haben; tauchen jedoch solche Fragen auf wie: "Kann es sein, daß der Schaden in meinem Feld von einem Drachenflieger kommt ...?" können wir zwar meist an den Schilderungen der Schäden erkennen, daß dies kein Drachenflieger gewesen sein kann, Gewißheit wäre jedoch besser.

Abgesehen davon spricht absolut nichts dagegen, eine etwaige Außenlandung mit Flurschaden zu melden: Die Schäden sind meist sehr gering und werden außerdem von der Haftpflichtversicherung abgedeckt, sofern überhaupt - außer dem Ärger über einen unbekanntem Schaden - ein nennenswerter finanzieller Schaden entstanden ist.

Also: Außenlandungen mit Flurschaden sind in jedem Fall dem Startleiter oder mir zu melden, bei größeren Schäden sollte es selbstverständlich sein, daß der Bewirtschafter des Grundstücks ausgemacht wird und der Schaden zusätzlich bei diesem gemeldet und beglichen wird.

Ok, soviel zu einem Thema, daß zumindest dieses Jahr für die Piloten kein Thema war: die mir bekannten Außenlandungen mit Schaden waren alle im Bereich des Landestreifens auf dem Schleppgelände und man kann sie an einer Hand abzählen. Es folgt das Schreiben an die Landwirte und Förster. Das Schriftstück ist schon ein paar Tage alt, einige der angesprochenen Probleme haben sich gar nicht erst eingestellt, dafür sind ein paar andere dazugekommen.(rt)



*Ein paar Begriffe für den Laien:*

**3 Meter Steigen:** fliegerische Abkürzung für das Steigen oder Sinken in Metern pro Sekunde.

**Bart:** thermischer Aufwind-schlauch.

**Basis:** Wolkenbasis, Unterkante der Wolken.

**Cumulus:** Haufenwolke, die meist die obere Kante eines "Thermikbarts" anzeigt.

**Nullschieber:** Gleiten, ohne Höhe zu verlieren, aber auch ohne zu Steigen.

**Speedbar:** "Lenkrad" des Drachens, also der Teil des "Trapezes", mit dem der Pilot steuert.

den, die Beteiligten aufzuklären und wenn nötig Lösungen zu finden, war mein persönliches Ziel für die vergangene Flugsaison.

Im Mai ging aus diesem Grund ein vom Ausschuß verfaßtes Schreiben an diejenigen Landwirte und Jäger, die Grundstücke in der unmittelbaren Umgebung der Schleppstrecke bewirtschaften. Den meisten von uns ist der Inhalt dieses Schreibens weitestgehend bekannt, trotzdem im Anschluß noch einmal der genaue Wortlaut, vor allem auch deshalb, weil die hier gemachten Zusagen die Basis für den Schleppbetrieb auf unserem Gelände darstellen.

Ein Problem, das sich mir sogar bereits mehrmals konkret gestellt hat, ist die globale Zuweisung von scheinbar unerklärlichen Flurschäden rund um Bösing an die Drachenflieger. Wir versuchen diesem Problem durch genaues Buchführen über die gemachten

Drachenfliegerverein Böisingen e.V.

Böisingen, im Mai 1990

Infoblatt zum Sonderlandeplatz Böisingen / Dunningen

Liebe Landwirte,  
liebe Jäger,

nun ist es also endlich von den Behörden abgesehnet: Nach fast 2 Jahren Genehmigungsverfahren kann der Schleppbetrieb auf dem sogenannten "Sonderlandeplatz Böisingen/Dunningen" aufgenommen werden.

Damit das bisher ungetrübte Verhältnis zu den land- und forstwirtschaftlichen Nutzern um und am Fluggelände auch weiterhin nicht belastet wird, wollen wir Sie mit diesem Infoblatt über unsere Vorstellungen informieren.

Unser wichtigster Wunsch ist ein partnerschaftliches Verhältnis zwischen den Drachenfliegern und den betroffenen Landwirten / Jägern. Bei entstehenden Problemen hoffen wir, daß Sie sich zuerst an uns wenden.

Wir sind uns darüber im Klaren, daß der landwirtschaftliche Betrieb im oben genannten Bereich Vorrang vor unseren Interessen haben muß, dies ist sinngemäß auch Teil der Genehmigungsurkunde. Ergänzend dazu sind wir uns einig, daß den Landwirten durch den Flugbetrieb keine Minderung des erwirtschafteten Ertrages entstehen darf.

Unter diesen Gesichtspunkten sind die folgenden Erläuterungen zu verstehen, die sicher noch einige Fragen offen lassen. Diese können jederzeit an Mitglieder der Vorstandschaft gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Rainer Thieringer

Flugzeiten:

bei gutem Wetter Samstags und Sonntags, in Ausnahmen an Wochentagen

Fluggeräte:

nicht motorisierte Hängegleiter, also Drachen und Gleitschirme

Flugart:

Start an der Winde gegen den Wind, lokale Platzrunden zur Thermiksuche, bei Erfolg ggf. Streckenflüge, ansonsten (leider) Landung ebenfalls gegen den Wind

Startfrequenz:

im Idealfall alle 10 min. ein Start

Personal:

Um einen geregelten Schleppbetrieb durchführen zu können ist mindestens ein Windenfahrer, der Flugleiter und natürlich ein Pilot notwendig.

Absperrungen:

Feldwege, die die Schleppstrecke queren, müssen in ausreichendem Abstand zur Seilauslegestrecke beidseitig mit Trassierband abgesperrt werden. Ebenso wird der Weg entlang der Schleppstrecke abgesperrt.

Diese Absperrung verhindert zusätzlich einen unkontrollierten Besucherverkehr. Bei landwirtschaftlichem Verkehr werden wir versuchen Ihnen die Absperrungen zur Durchfahrt sofort zu öffnen. Sollte kein Vereinsmitglied in der Nähe sein, sind Sie außerhalb der Schlepp-Phasen selbstverständlich befugt, diese zu umfahren oder selbständig zu öffnen. Warten Sie dafür jedoch bitte das Ende der Schlepp-Phase ab. Diese wird durch den Betrieb der gelben Rundumleuchte auf der Winde signalisiert.

Bei landwirtschaftlichen Arbeiten oder Verkehr neben der Schleppstrecke werden wir ggf. den Schleppbetrieb abbrechen.

Achten Sie beim Passieren des Schleppgeländes bitte trotzdem auf startende oder landende Hängegleiter und auf die Zeichen des Flugleiters oder Windenfahrers.

Ebenso ist es für den Seilrückholer auf dem Moped äußerst unangenehm, wenn das Seil während des Ausziehens entlang der Schleppstrecke von Fahrzeugen überfahren wird.

Wir hoffen, daß diese leider nötigen Einschränkungen nicht allzusehr stören werden. Sollte dies der Fall sein, müssen wir uns Alternativen überlegen.

Parkmöglichkeiten:

Unmittelbar am Startplatz ist für Vereinsmitglieder eine Park- und Aufbaufläche vorhanden. Besucher werden mittels Absperrung und ggf. Beschilderung auf die Parkmöglichkeiten bei der Kapelle und beim Herrenbühlhof hingewiesen.

Besucher:

Wir werden versuchen, den Besucher- und Zuschauerverkehr am Schleppgelände möglichst gering zu halten. Daß dies insbesondere in der Anfangszeit ein schwieriges Unterfangen sein wird, ist uns bewußt. Wir hoffen hierbei auch auf das Verständnis der Zuschauer bezüglich des Parkens und des Betretens der Wiesen und Felder. Der eingeteilte Flugleiter ist beauftragt dies zu überwachen.

Flurschaden:

Im Normalfall entsteht durch den Schleppbetrieb kein Schaden an umliegenden Grundstücken: Das Seil wird auf dem von uns eingesäten Streifen entlang der Straße ausgelegt. Auf diesem erfolgt auch der Start und die Landung. Das Schleppseil wird nach dem Ausklinken in ca. 250 m Höhe mittels eines kleinen Bremsfallschirms bis an die Winde eingezogen, ohne den Boden zu berühren.

Durch eine Fehlklinkung (versehentliches zu frühes Ausklinken des Schleppseils durch den Piloten) kann es jedoch vorkommen, daß das Seil anschließend vom Wind abgetrieben wird und somit vor Erreichen des Bodens nicht mehr bis zur Winde eingezogen werden kann. Beim folgenden vorsichtigen Einholen des Seils kann es zu Flurschäden kommen.

Eine weitere Möglichkeit der Schädigung sind sogenannte Außenlandungen, also Landungen außerhalb des ausgewiesenen Landeplatzes.

Beide Möglichkeiten sind nicht die Regel, sondern die Ausnahme.

**Schadensbegleichung:**

Entsprechend unserer Aussage, daß Ihnen keine Ertragseinbuße durch den Schleppbetrieb entstehen darf, werden wir für die oben genannten Fälle entsprechende Gebühren von den verursachenden Piloten verlangen. Diese Einnahmen dienen ausschließlich zur Abdeckung etwaiger entstandener Schäden. Werden uns keine Schäden gemeldet, so wird der Betrag nach der Anzahl der Außenlandungen pro Flurstück unter den Betroffenen aufgeteilt. Diese Art der Schadensregulierung hat sich in anderen Fluggebieten, wie z.B. am Kandel bei Waldkirch auf das Beste bewährt.

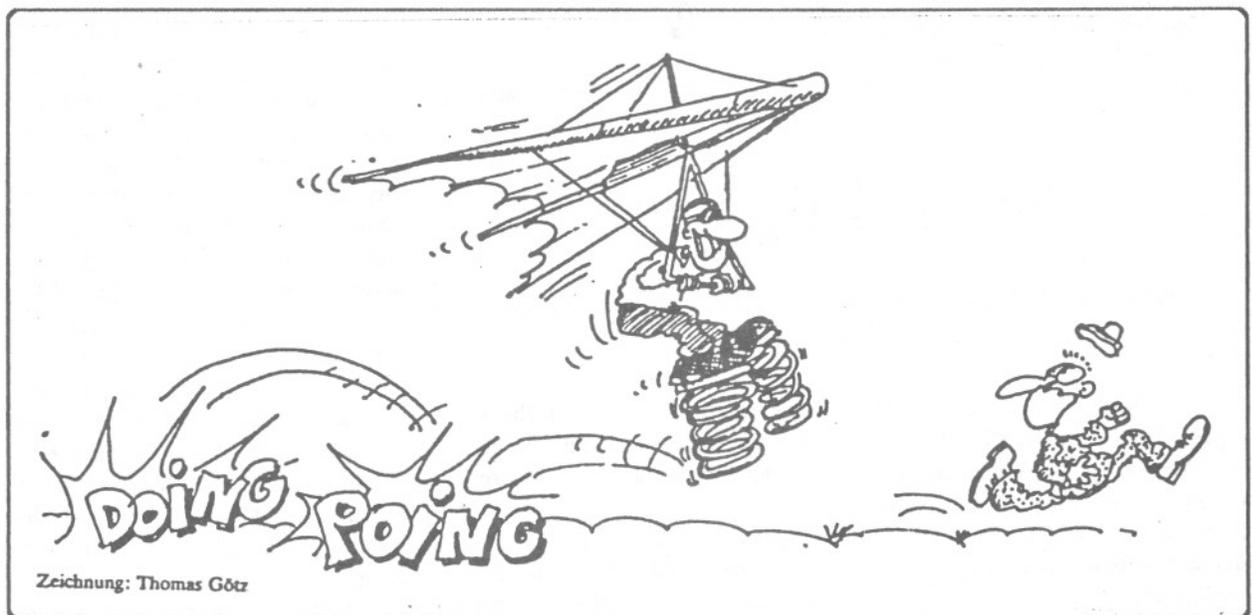
Natürlich ist sowohl der Verein als auch jeder einzelne Pilot haftpflichtversichert.

Wir hoffen, durch diese kurze Information und die beiliegende Karte die wichtigsten Fragen geklärt zu haben.

Bitte bedenken Sie, daß das Drachenfliegen an der Winde auch für uns eine neue Erfahrung ist, und somit sicher nicht alle entstehenden oder existierenden Probleme von Anfang an gelöst sein werden.

In diesem Sinne wäre es schön, wenn Ihnen zumindest das Zuschauen bei unserem Sport mehr Freude bereitet, als Ihnen dadurch Unannehmlichkeiten entstehen.

die Vorstandschaft



Zeichnung: Thomas Götz

*"Um Himmels Willen: bloß keinen Flurschaden ...!!"*

## Vereinsmeisterschaft 1990

Zum erstmalig konnten wir unsere eigene Vereinsmeisterschaft auf unserem eigenen Gelände durchführen. An der hohen Teilnehmerzahl von 19 Piloten konnte man sehen, daß alle auf diese Veranstaltung gewartet hatten, selbst Petrus, denn das Wetter an diesem Tag war überzeugend.

Zuerst ging alles etwas schleppend und keiner wußte so genau wo er seinen Drachen aufbauen sollte. Dann kam Arthur zu dem Haufen und verteilte die noch zu erledigenden Aufgaben, z.B. Gelände absperren usw. Nach dem anschließenden Briefing (Pilotenbesprechung) konnte es losgehen.

Der erste Start erfolgte zwar erst eine Stunde später als geplant durchgeführt werden, aber da Petrus so großes Einsehen hatte, machte dies überhaupt nichts.

Die Aufgabe des ersten Durchgangs war ein Zielabwurf. Bei dieser Disziplin mußte man einen kleinen Sandsack in den Zielkreis abwerfen. Das schwierige daran war, daß man nach dem Ausklinken keine Höhe mehr abbauen, und nur einmal über den Kreis fliegen durfte, dann mußte man den Beutel abgeworfen haben. Anschließend galt es noch innerhalb des ausgesteckten Zielkreises zu landen, um die Punkte für den Durchgang zu

bekommen. Legte man eine schöne, stehende Landung hin, konnte man noch zusätzliche Landepunkte ergattern.

Der zweite Durchgang bestand aus dem Bojenflug. Es gab vier Bojen am Boden, die überflogen werden sollten. Man konnte natürlich auch weniger überfliegen, und dann sicher zurück in den Zielkreis fliegen, damit man wenigstens diese Punkte gutgeschrieben bekam. Denn wenn man alle vier schaffte jedoch den Zielkreis nicht mehr erreichte, bekam man Null Punkte.

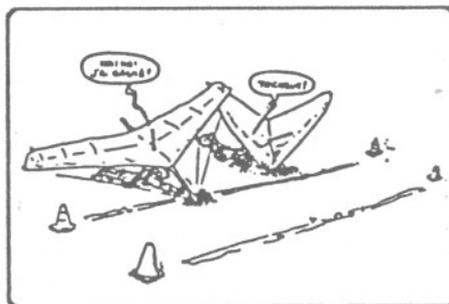
Aufgabe des dritten Durchgangs war ein Ziel-Rückflug. Hier galt es möglichst weit mit seinem Drachen eine vorgegebene Strecke zu fliegen und dann gerade noch in den Zielkreis zurückzukommen. die

Strecke wurde mit einem Winkelmaß gemessen und dann prozentual auf die maximal möglichen Punkte umgerechnet. Da bei diesem Durchgang einige der Favoriten tatsächlich nicht mehr in den Kreis kamen, konnte sich das ganze bisherige Ergebnis noch verändern und es wurde noch einmal sehr spannend, wer jetzt wohl gewonnen hatte. (lu)

Und hier sind die Ergebnisse der ersten 10 Plätze:

1. Rainer Müller	603 Pkt.
2. Heinrich Bantle	527 Pkt.
3. Martin Riedlinger	518 Pkt.
4. Luitgard Koch	497 Pkt.

5. Rainer Thieringer	487 Pkt.
6. Erwin Wahlenmeier	482 Pkt.
7. Wolfgang Thieringer	402 Pkt.
8. Herbert Fehrenbacher	401 Pkt.
9. Bruno Bantle	321 Pkt.
10. Ulli Dettling	305 Pkt.



*"Ha! Ich habe gewonnen!" - "Betrüger!"*

## Der Pokalgewinn

oder

Mein Streckenflug im Wallis von Fiesch nach Briegels  
von Roland Bentele

Es war Donnerstag, der 10. August 1989 als der Wetterdienst gutes Wetter für das Wochenende in den Alpen vorhersagte. Von dieser Nachricht erfreut, telefonierte ich kurz entschlossen mit meinem Drachenfliegerkameraden Martin. Ich fragte ihn ob er Lust hätte mit mir einen Ausflug in die Alpen zu unternehmen. Sofort war auch er von dieser Idee begeistert und sagt zu.

Am Freitag, morgens um 6.00 Uhr, starteten wir unsere Fahrt in Richtung Alpen. Wir hatten einen anstrengende Fahrt vor uns, doch die Zeit verging im Nu, da wir nur das Fliegen im Hochgebirge im Kopf hatten.

Bei unserer Ankunft in Fiesch war es bereits 13.00 Uhr und somit schon höchste Zeit auf den Berg zu kommen. Doch zunächst mußten wir uns noch die Landeplätze ansehen, um uns mit dem Gelände vertraut zu machen. Nach dieser Erkundung suchten wir die Hochseilbahn, die uns auf den Berg bringen sollte. Dort verluden wir unsere Drachen und das Gurtzeug in eine der Kabinen und stellten unsere Höhenmesser auf GND ein. Oben

angekommen zeigte der Höhenmesser 2000 Meter über dem Meer an. Von der Bergstation bis zu unserem Startplatz mußten wir noch 50 Höhenmeter zurücklegen.

Der Wind am Startplatz war gut, denn er wehte schön von vorne. Uns verwunderte jedoch, daß kein anderer Pilot am Startplatz war. Ein Blick auf die Uhr verriet uns, daß es schon viel zu spät war um auf Strecke zu gehen. Dies war sicher auch der Grund, warum keine anderen Piloten mehr am Start waren. Schnell bauten wir unsere Drachen auf, um wenigstens einen Vorflug zu machen, der uns den Berg und das Gelände veranschaulichen sollte. Es war ein schöner, jedoch viel zu ruhiger Flug, da es doch schon spät und keine Thermik mehr vorhanden war.

Am Samstagmorgen nahmen wir gleich die erste Bahn nach oben, um uns in Ruhe auf den Streckenflug vorzubereiten. Um 10.00 Uhr waren schon die ersten Cumuli am Horizont zu sehen. Der Wind wurde immer stärker und blies in Böen bis zu 40 km/h. Schnell bauten wir unsere Geräte auf, um keine Zeit zu

verlieren. Noch ein letzter Geräte-Check, und noch einmal in die Büsche, dann war alles klar zum Start. Mit weichen Knien begab ich mich an den Startpunkt, schaute ob der Luftraum frei war und wartete eine gute Böe ab. Dann rannte ich mit klopfendem Herzen und großen Schritten los. Schon nach wenigen Metern hob ich ab. Sogleich verspürte ich das vertraute flau Gefühl in der Magengegend. Kurze Zeit später fing mein Vario an zu piepsen, sofort drehte ich ein.

Der Bart war so gewaltig, daß er mich mit 6 Metern pro Sekunde bis in die Wolkenbasis hob. Ich hatte nun eine Höhe von 3900 Metern, das bedeutete für mich loszufliegen. Ich flog mit 70 km/h knapp unter den Wolken in Richtung Furkapaß. Dabei flog ich über das Bergmassiv mit seinen riesigen Gletschern, die grau leuchteten und über Seen, die blau zu mir herauffunkelten. Weit und breit sah ich kein Haus und keine Menschenseele; überall nur kahle Felsen, Schnee und klirrende Kälte, die mich umgab. Ein ungeheures Glücksgefühl durchströmte mich. Es war einfach großartig.

Als ich am Furkapaß ankam hatte ich schon rund 1000 Meter Höhe verloren. Ich konnte mit dieser Höhe unmöglich den Paß überqueren. Deshalb mußte ich wieder zurück an eine Kante fliegen um dort wieder erneut an die Wolkenbasis zu gelangen. Nachdem ich dann den Paß überwunden hatte, mußte ich ein großes Tal in der die Stadt Andermatt lag, überqueren. Wenn man das Tal hinunter nach Andermatt sah, gab es weit entfernt außerhalb meines Gleitwinkelbereiches eine Schotterhalde, die sich vom Talboden an der Nordseite hochzog und im Sonnenschein flimmerte. Ein andere Pilot, der schon eine ganze Zeit zuvor mit mir geflogen war und ein schnelleres Gerät hatte, kam mir bei der Überquerung entgegen. Seine Höhe reichte nicht mehr aus, um das Tal zu überqueren, deshalb flog er zurück. Ich jedoch überwand das Tal und kam in

Gipfelhöhe an der gegenüberliegenden Bergkette an. Durch das Aufwindband konnte ich mich in dieser Höhe halten und noch weiterfliegen.

Da schon 3 Stunden vergangen waren verließen mich meine Kräfte. Ich war gezwungen mich nach einem geeigneten Landeplatz umzusehen. Bald entdeckte ich eine Alm, die in 2000 Meter Höhe lag. Ich beschloß dort zu landen. Die Landung war sehr gefährlich, denn ich mußte mit Rückenwind und hoher Geschwindigkeit den Hang hoch landen. Doch auch dies klappte. Nach der Landung kam der Gutsherr auf mich zu und gratulierte mir. Ich ließ ihn meine Landemeldung, die ich als Bestätigung brauchte, unterschreiben. Er lud mich zu einem Getränk ein und ich mußte ihm von meinem Flug berichten. Nach dieser Rast wollte ich wieder starten. Der Mann war mir dabei sehr behilflich. Somit trat ich wieder den Rückflug an. Während dem Flug bemerkte ich, daß der Gegenwind immer stärker wurde. Aus diesem Grund beschloß ich einen geeigneten

Landeplatz, der möglichst nahe an der Bahnlinie lag, ausfindig zu machen. Ich mußte direkt über den Stromleitungen meine Höhe abbauen um zwischen 2 Leitungen hindurch zu landen. Mir war bei dieser Sache nicht ganz wohl, doch ich kam heil unten an.

Nach der Landung packte ich meinen Drachen zusammen und lief zum Bahnhof. Dort traf ich zwei weitere Piloten, die dieselbe Strecke geflogen waren. Es stellte sich heraus, daß der eine Pilot derjenige war, der mir entgegen kam. Dieser berichtet, daß er Liga-Pilot sei und daß meine geflogene Strecke 85 km betrug. Erst jetzt wurde mir bewußt, daß mir der Vereinspokal gehören würde.

Voll Freude löste ich am Schalter meine Fahrkarte für den Zug, der mich zurück bringen sollte. Die beiden anderen Piloten begleiteten mich. Am Bahnhof in Fiesch angekommen, fuhr mich der Liga-Pilot zum Campingplatz, wo Martin, der nur bis zum Furkapaß und von dort wieder zurück an den Start flog, schon auf mich wartet.

Am Abend begossen wir meinen Erfolg. Voller Stolz berichtete ich Marin von meinem Flug, der mir den Pokal einbrachte. (zusammengefaßt von -lu-)

*Erläuterungen für Nicht-Piloten:*

*GND:* engl.: Ground oder zu deutsch Grund, gemeint ist die Höhe gemessen über Grund.

*Vario:* Kurzform für Variometer, dieses Instrument zeigt das relative Steigen in der Luft, gemessen in m/s, an. Zusätzlich wird die Steiggeschwindigkeit auch noch durch ein Piepsen des Varios hörbar gemacht. ("Je steig, desto pieps")

- IMPRESSUM -

Redaktion:  
rt Rainer Thieringer  
lu Luitgard Koch

Artikel für die nächste(n) Ausgabe(n) sind sehr erwünscht. Davon hängt auch der Zeitpunkt des nächsten Erscheinens der nächsten Ausgabe ab. (rt)

Drachenflieger-Verein Bösinggen e.V.

7215 Bösinggen

Aufnahmeantrag

Ich beantrage hiermit die Aufnahme in den "Drachenflieger-Verein Bösinggen e.V." als  aktives Mitglied  passives Mitglied.

Name .....

Vorname .....

Straße .....

Wohnort .....

Tel. ....

Geburtstag .....

Befähigungsnachweise (Drachen (L,A,B), Gleitschirm, Winde,...) .....

Aufnahme in die Telefon-Rundrufliste ?  ja  nein

Ort, Datum .....

Unterschrift .....

## Mitgliederliste des DFV Bösinggen e.V.

Stand 22.10.90

### Vorstandschafft:

1. Vorsitzender	Rainer Thieringer	Windenwart	Rainer Müller
2. Vorsitzender	Heinrich Bantle	Schleppwart	Bruno Bantle
Kassier	Uwe Ganter		
Schriftführerin	Luitgard Koch	Sicherheitsreferent	Ralf Thieringer
Veranstaltungsreferent	Arthur Bantle		

### Aktive Mitglieder:

1. Arnold	Gebhard	Birkenweg 8	7232 Hardt	07422/7683
2. Bantle	Arthur	Im Winkel 1	7215 Bösinggen	07404/7836
3. Bantle	Bruno	Im Winkel 1	7215 Bösinggen	07404/7186
4. Bantle	Heinrich	Grünlingerstr. 6	7215 Bösinggen	07404/2215
5. Bentele	Robert	Unterrieden 14	7239 Epfendorf	07404/7181
6. Bentele	Roland	Unterrieden 14	7239 Epfendorf	07404/7181
7. Dettling	Uli	Schwarzwaldstr. 11	7239 Epfendorf	07404/7501
8. Fehrenbacher	Herbert	Freiburgerstr. 11	7232 Hardt	07422/4584
9. Fischinger	Georg	Untere Freitorstr. 3	7215 Bösinggen	07404/2391
10. Flaig	Reinhard	St. Georgenerstr. 36	7232 Hardt	07422/21697
11. Frey	Hermann	Schuhhäusle Str. 22	7230 Waldmössingen	07402/1684
12. Frommer	Bernd	Stadtweg 18	7216 Irslingen	07404/2525
13. Ganter	Uwe	Hohreuteweg 5	7232 Hardt	07422/4182
14. Gaus	Bruno	Bitze 21	7215 Bösinggen	07404/7857
15. Gaus	Hans-Jörg	Oberhardt 35	7232 Hardt	07422/7456
16. Gaus	Tobias	Bitze 21	7215 Bösinggen	07404/7857
17. Gaus	Wolfgang	Bitze 21	7215 Bösinggen	07404/7857
18. Hafner	Heinrich	Postfach 48	7232 Hardt	07422/3057
19. Koch	Luitgard	Dürerweg 2	7461 Dormettingen	07427/2276
20. Kreuzberger	Klaus	Rottweilerstr. 21	7239 Winzeln	07402/8465
21. Löhle	Bernd	Krebenstr. 26	7215 Bösinggen	07404/838
22. Melzer	Matthias	Weilerstr. 20	7211 Mariazell	07403/7795
23. Müller	Rainer	Baarstr. 3	7215 Bösinggen	07404/2590
24. Rapp	Jürgen	Bergstr. 11	7211 Locherhof	07403/551
25. Rapp	Robert	Schliefenbühl 78	7241 Tennenbronn	07729/1469
26. Riedlinger	Martin	Kirchwiesen 1	7215 Bösinggen	07404/2524
27. Thieringer	Rainer	Eichenweg 9	7215 Bösinggen	07404/2470
28. Thieringer	Ralf	Krebenstr. 21	7215 Bösinggen	07404/474
29. Thieringer	Werner	Staigerwiesen 3	7211 Mariazell	07403/7811
30. Thieringer	Wolfgang	Dunningerstr. 37	7215 Bösinggen	07404/7039
31. Wahlenmeier	Erwin	Heiligenmatte 1	7233 Lauterbach	07422/4721
32. Ziefle	Rainer	Steingarten 16	7216 Irslingen	

### Passive Mitglieder:

33. Banholzer	Annette	Haslenstr. 33	7215 Bösinggen	07404/374
34. Banholzer	Heike	Haslenstr. 36	7215 Bösinggen	07404/1282
35. Banholzer	Markus	Hochwaldstr. 60	7211 Villingendorf	0741/33810
36. Banholzer	Rolf	Harzwaldstr. 11	7215 Bösinggen	07404/2319
37. Bantle	Brigitte	Herrenbühlhof 2	7215 Bösinggen	07403/1826
38. Bantle	Elisabeth	Im Winkel 1	7215 Bösinggen	07404/7186
39. Bantle	Günther	Zollernstr. 10	7215 Bösinggen	07404/7772
40. Bantle	Mathias	Herbergstr. 2	7215 Bösinggen	07404/7861
41. Bantle	Robert	Grünlingerstr. 6	7215 Bösinggen	07404/2215
42. Bantle	Walter	Herrenbühlhof 1	7215 Bösinggen	07403/334
43. Bee	Wolfgang	Bösingerstr. 39	7213 Seedorf	
44. Diecke	Siegfried	Heubergstr. 1	7215 Bösinggen	07404/2303
45. Fickert	Günther	Unterrieden 14	7239 Epfendorf	07404/7181
46. Gaus	Silke	Zollhausstr. 39	7239 Winzeln 1	07402/346
47. Hafner	Elke	Trichtinger Str. 2	7239 Epf.-Harthausen	07404/645
48. Hanek	Josef	Rottweilerstr. 7	7239 Talhausen	07404/2350
49. Heim	Urban	Bitze 6	7215 Bösinggen	07404/7825
50. Jauch	Birgit	Königsfelderstr. 15	7232 Hardt	07422/20932
51. Kammerer	Manfred	Epfendorferstr. 21	7215 Bösinggen	07404/7262
52. Keller	Werner	Beffendorferstr. 19	7215 Bösinggen	07404/412
53. Kern	Georg	Bösingerstr. 35	7238 Beffendorf	07423/4209