

DHV-info Nr. 19

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

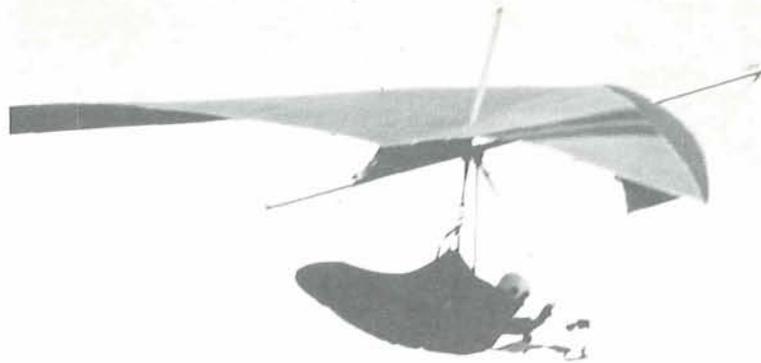
B 5591 F

Juli 1983

Es geht voran

Freiheit im Luftraum

Eine juristische Inversion liegt bekanntlich in 850 m Höhe (2500 ft) GND über den deutschen Drachenvliegern, weil in den TMA Sektor C ohne die spezielle Freigabe durch die Flugsicherungsstellen nicht eingeflogen werden darf, ebensowenig wie in die TMA Sektoren A und B. Der DHV versucht diese Obergrenze durchlässiger zu gestalten und hat in zahlreichen Gesprächen mit der Flugsicherung und dem Bonner Ministerium um Verständnis für die Wünsche der Streckenflieger geworben. Nun ist eine generelle Einflug-erlaubnis noch nicht erteilt, diese aber in Aussicht gestellt worden. Bitte helft alle mit durch diszipliniertes Fliegen eine positive Entscheidung herbei zu führen.



CB-Funk und Flugfunk zugelassen

Wie bereits im Info Nr. 18 erwähnt, hat sich der DHV wiederholt um eine Erlaubnis für den Betrieb von Funkgeräten in der Luft bemüht. Die langjährigen Verhandlungen wurden durch den Umstand erschwert, daß gleich mehrere Behörden in den entsprechenden Entscheidungsprozeß mit einbezogen sind. Aber nun ist es geschafft, zwei Erlaubnisse liegen jetzt vor (vgl. Schreiben des BMV auf S. 3). Mit der Genehmigung von CB-Funk im Hängegleiterbetrieb wurde eine Möglichkeit für die kleine Brief-tasche geschaffen. Die Verwendung

speziell ausgerüsteter CB-Funkanlagen soll laut Angabe einiger Hersteller ausreichend störungsfreie Verständigung ermöglichen.

Die zweite Erlaubnis gewährt noch mehr Sicherheit und versetzt uns in die Lage am Flugfunk teilzuhaben. Es wurde der Weg für die Musterzulassung spezieller Flugfunkgeräte aufgeschlossen, welche unseren Bedürfnissen entsprechend gebaut werden können und kostengünstiger als die herkömmlichen Anlagen sind. Allerdings ist der Erwerb des Flugfunkzeugnisses Bedingung für die Benutzung solcher Geräte.

HALBZEIT BEIM DEUTSCHEN XC-CUP

Allen Streckenfliegern, die in letzter Zeit erfolgreich waren, sei noch mal die Ausschreibung für den ersten dezentralen Streckenflugwettbewerb ins Gedächtnis gerufen, die Ausschreibung ist vollständig abgedruckt im Info Nr.17.

Spätestens 4 Wochen nach Durchführung eines Fluges sind bei der DHV-Geschäftsstelle die vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen, nämlich: Startmeldung, Flugbeurkundung durch Fotoapparat und Landemeldung.

Den Bestplatzierten winkt die Unterstützung des DHV bei der Teilnahme an Streckenflugwettbewerben auf internationaler Ebene. Zudem hat die Lufthansa einen Inlandsflug für zwei Personen nach Wahl spendiert.

Aus dem Inhalt

wichtig ... neu ... kurz	3
DULV nun anerkannte Stelle für UL	4
Einweihung der Geschäftsstelle	4
Marktspiegel für Gurte und Schirme	5
Flugmedizinische Untersuchung	7
DHV-geprüfte Fluglehrer	8
Prüfungskalender	8
Briefe	9
DHV bietet an	10
Fliegen in England	11
Alptraum	11
Neue DHV-Mitgliedsvereine	12
Drachenfliegern Wind aus den Segeln genommen	12
Begegnung mit WM-Titelverteidiger Pepe Lopez	13
Caroline de Glanville hält Weltrekord	13
Gebrauchtmarkt	14
Sicherheitsjournal	16
Neue Hängegleiter mit Gütesiegel	17
Flüchtige Begegnung	18
Drachenfluglehrer als Entwicklungshelfer	19
Como	22
Der Pinzgauer Spaziergang	26
Neuer Mannschaftswettbewerb im Südwesten	28
Bayerische Meisterschaft	29
Ergebnisse der BM und der DM	31
Deutsche Meisterschaft	32
Die WM und die Schafskälte	34

Impressum

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V.,
Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund
Telefon 0 80 21 / 81 81.

Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich)
Edeltraud Erl, Klaus Tänzler.

Satz: Anthofer's Satz + DruckOrganisation,
Telefon 089 / 22 45 96

Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben.
Auflage: 4.500

Verkaufspreis: durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.

AFRO Fluginstrumente

Owens-Valley-8000 DM 1198,-



Das Kombiinstrument für den anspruchsvollen Piloten. Elektronische Präzision steuert in einem Gehäuse: Variometer (Analog), Fahrtmesser, Höhenmesser, Stoppuhr. MC-Cready-Ring für optimale Fluggeschwindigkeit

Speed-Digital DM 320,-

Extrem genauer und gut ablesbarer Geschwindigkeitsmesser mit großem Meßbereich (0-200 km/h)



Vario-Digital DM 375,-
Zuverlässiges, bewährtes Variometer mit außerordentlich hohem Preis-Leistungs-Verhältnis



Speed-A DM 90,-

Präziser, kompakter Geschwindigkeitsmesser mit Analoganzeige



Stoppuhr DM 79,-
Markenfabrikat, quartzgenau bis 10 Stunden



Fotohalterung DM 59,-
Stabiler Kugelkopf, mit Fotonormgewinde



Kompaß DM 49,-
Flüssigkeitsgedämpft und kompensierbar. Stabile Halbschalenkonstruktion



Alle Preise incl. MwSt.

Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial.
A. Frommwieser
AFRO - Fluginstrumente
Bahnhofstraße 37
D-8219 Rimsting
Tel. 08051/61249

Übergangsfrist für die Geräte-kennzeichnung abgelaufen

Die Übergangsfrist für die Registrierung und Kennzeichnung derjenigen Hängegleiter, die für Überlandflüge benutzt werden, läuft am 30.06.1983 ab.

D.h. daß ab dem 01.07.1983 nur noch mit Hängegleitern, die registriert und gekennzeichnet sind, Überlandflüge durchgeführt werden dürfen.

Die Geschäftsstelle informiert

Da auch die Geschäftsstellenbesetzung einmal Urlaub braucht, arbeitet die Geschäftsstelle von Mitte Juli bis Ende August nur mit halber Kraft.

Das Telefon ist deshalb in dieser Zeit nur von 8.30 bis 12.30 Uhr besetzt.

Wir bitten die DHV-Mitglieder für diese Maßnahme um Verständnis.

Bitte schickt die Filme zurück!

Die drei Kopien des DHV-Films befinden sich fast ständig in Umlauf bei den einzelnen Vereinen. Das System klappt prima. Nach anfänglichen sehr ärgerlichen Beschädigungen wird in den letzten Monaten das Material sorgfältiger behandelt. Aber: Mit der Rücksendung bzw. mit der Weitersendung an den nächstfolgenden

Empfänger klappt es manchmal überhaupt nicht. Die Sekretärin Claudia Strähe ist oft Stunden damit beschäftigt, den auf der „Rundstrecke“ irgendwo hängen-gebliebenen Film ausfindig zu machen und die Weiterbeförderung zu veranlassen. Das kostet unsinnige Zeit und bringt hohe Telefonkosten.

Leider gab es auch Fälle, bei denen es nicht gelungen ist, den Film rechtzeitig ausfindig zu machen und den Weiterverstand in Gang zu bringen.

Also sorgt bitte dafür, daß der Film unverzüglich wieder als Schnelldienst zur Post gebracht wird, entweder zurück an die DHV-Geschäftsstelle oder weiter an den nächsten Verein. Nur auf diese Weise kann die unkomplizierte Methode unseres Filmverleihs beibehalten bleiben.

Drachenfliiegerclub Bayerwald e.V. teilt mit:

Nach einstimmigem Beschluß der Vorstand-schaft ist der Bichstein mit sofortiger Wirkung für L-Schein-Piloten gesperrt.

Dies gilt auch, wenn sie in Begleitung eines Lehrers kommen. Ausgenommen davon sind Mitglieder des DFCB.

Nach einigen unliebsamen Erfahrungen in den letzten Jahren war der Club leider zu diesem Schritt gezwungen.

Clubs und Flugschulen, die künftig für bereits ausgebildete A-Schein-Piloten Höhen-

einweisungsflüge durchführen möchten, haben sich vorher unbedingt beim Flugleiter anzumelden, damit ein reibungsloser Ablauf des Flugbetriebes gewährleistet wird.

Die Startleiter sind verpflichtet, Ausweise und Versicherungsnachweise zu kontrollieren.

Sollten sich in Zukunft Gastpiloten nicht ausweisen können, so bedeutet das für sie absolutes Flugverbot.

Wir hoffen auf Verständnis für diese Maßnahmen, die ausnahmslos der Geländeerhaltung und der Sicherheit dienen.

Andy Meissl
Flugleiter DFCB

ED-R 60 und ED-R 61

Aus aktuellem Anlaß weisen wir nochmals darauf hin, daß die letztes Jahr eingerichteten ED-R 60 und ED-R 61 weiterhin in Betrieb sind.

Wer in den bezeichneten Gebieten unter der Woche fliegen möchte, muß sich vor dem Start unbedingt über eine eventuelle Aktivierung informieren. Informationen sind zu erhalten über die zuständigen Flugsicherungsstellen. Besonders zu beachten ist dabei, daß die Aktivierungszeit immer nach Greenwich-Time angegeben wird.

Ein Nichtbeachten der Aktivierung kann zu nicht unerheblichen Konsequenzen führen.

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

L 17/60.89.07 (B)

Aktuatoren bitte bei Anwerbsstellen anlegen.

Der Bundesminister für Verkehr Postfach 20 01 00-5300 Bonn 2

Deutscher Hängegleiterverband e.V.,
Schaftlacher Str. 23
6184 Gmünd

Deutscher Aero Club e.V.,
Lyoner Str. 16
6000 Frankfurt/Main 71

Deutscher Ultraleichtflug-
verband e.V.,
Hemmelratherweg 235
5090 Leverkusen

Betr.: Benutzung von CB-Funkanlagen in besetzten nichtzulassungs-
pflichtigen Luftfahrzeugen.

Anlg.: - 1 -

Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen hat die Be-
stimmungen über Sprechfunkanlagen kleiner Leistung (CB-Funkanlagen)
geändert und eine Allgemeine Genehmigung zur Benutzung dieser Geräte
in Luftfahrzeugen bis zu einer Höchstlastmasse von 200 kg erteilt.

Eine entsprechende Veröffentlichung im Amtsblatt des Bundespostministers
für das Post- und Fernmeldewesen vom 12.04.1983 liegt auszugswise als
Kopie bei.

Ich bitte um Kenntnisnahme.

Im Auftrag
Jürgensmann

Beglaubigt:
K. Meissl
Angestellte

Katzenbach 72 Tella Tella
5300 Bonn 2 465 250 100 0 102 281 300-24 66

Überstellungen an Bundespost Bonn
Kz.Nr. 3800 1060 Lenkverkehrs Bonn (BLZ 360 000 00)
Kz.Nr. 119 00 505 PSNA Köln (BLZ 370 100 50)

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

L 17/60.89.07 (B)

Aktuatoren bitte bei Anwerbsstellen anlegen

Der Bundesminister für Verkehr Postfach 20 01 00-5300 Bonn 2

Deutscher Aero Club e.V.,
Lyoner Str. 16
6000 Frankfurt/M. 71

Deutscher Ultraleichtflugverband e.V.,
Hemmelratherweg 235
5090 Leverkusen

Deutscher Hängegleiterverband e.V.,
Schaftlacher Str. 23
6184 Gmünd

Betr.: Funkanlagen des beweglichen Flugfunkdienstes für besetzte,
nichtzulassungspflichtige Luftfahrzeuge

Anlg.: - 1 -

Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister
für das Post- und Fernmeldewesen die Verwendung von Luftfunkgeräten milderer
Sendeleistung in besetzten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen genehmigt
(vgl. Anlage).

Diese Sprechfunkgeräte zeichnen sich u.a. durch vermindertes Gewicht und ge-
ringere Kosten gegenüber den Luftfunkstellen für zulassungspflichtige Luftfahr-
zeuge aus. Ihre Verwendung bedarf eines gültigen, von der Deutschen Bundespost
ausgestellten oder anerkannten Flugfunkzeugnisses gemäß der Verordnung über
Flugfunkzeugnisse. Die Luftfahrzeuge müssen gemäß dieser Bekanntmachung über
die Kennzeichnung von Ultraleichtflugzeugen, Gleitflugzeugen und Hängegleitern
vom 24.06.1982 (HfL I-161/82) gekennzeichnet sein.

Ich bitte um Kenntnisnahme und Beachtung.

Im Auftrag
Inich

Beglaubigt:
K. Meissl
Angestellte

Katzenbach 72 Tella Tella
5300 Bonn 2 465 250 100 0 102 281 300-24 66

Überstellungen an Bundespost Bonn
Kz.Nr. 3800 1060 Lenkverkehrs Bonn (BLZ 360 000 00)
Kz.Nr. 119 00 505 PSNA Köln (BLZ 370 100 50)

DULV nun anerkannte Stelle für UL

Nachdem der DULV den Kinderschuhen entwachsen ist und schon eine stattliche Mitgliederzahl aufweist, wurde er nun auch vom Bundesminister für Verkehr mit Schreiben vom 10.06.1983 beauftragt, die zuvor dem DHV zugesprochenen Befugnisse des Betriebes von Ultraleichtflugzeugen wahrzunehmen.

Aufgrund Ihres Antrages vom 29.03.1983 beauftrage ich Sie nach Abschnitt I, Nr. 2 meiner Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland vom 15.05.1982 (NfL I-96/82) als von mir anerkannte Stelle,

- Betriebstüchtigkeitsnachweise für Ultraleichtflugzeuge, die nicht feste Tragflächen besitzen oder nicht aerodynamisch um drei Achsen gesteuert werden, und
- Befähigungsnachweise für Führer dieser Ultraleichtflugzeuge sowie deren Ausbil-

der zu erteilen sowie

- den Betrieb dieser Ultraleichtflugzeuge zu überwachen.

Die Anerkennung ist zunächst bis zum 31.12.1983 befristet und kann jederzeit widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht vorgelegen haben oder nachträglich nicht nur vorübergehend entfallen sind oder die erteilten Auflagen nicht eingehalten werden. Zusätzliche Auflagen bleiben vorbehalten.

In Ausübung der übertragenen Befugnisse sind die

- technischen Betriebstüchtigkeitsanforderungen und Prüfverfahren für Ultraleichtflugzeuge,
- Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der Luftfahrzeugführer und Ausbilder und die
- Anforderungen an die Durchführung des Betriebes von Ultraleichtflugzeugen, soweit sie vom Deutschen Hängegleiterver-

band e.V. eingeführt worden sind, verbindlich. Änderungen dieser Anforderungen sind mir nach Abstimmung mit dem Deutschen Hängegleiterverband e.V. und dem Deutschen Aero Club e.V. vorzulegen.

Eine Bekanntmachung über die Anerkennung und Beauftragung in den Nachrichten für Luftfahrer ist veranlaßt.

Im Auftrag

Huck

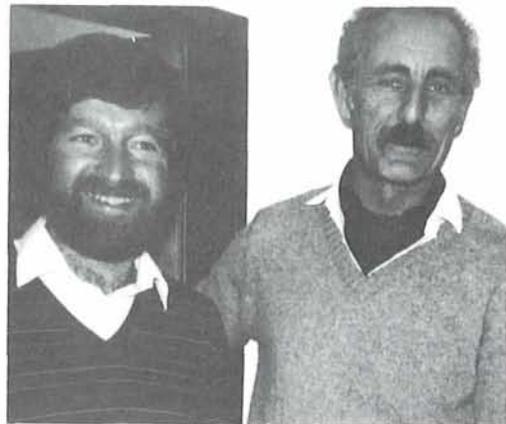
Damit wurde dem Antrag des DHV sowie dem DULV vom 29.03.1983 stattgegeben.

Mit der Anerkennung des Deutschen Ultraleichtflugverbandes wurde dem Wunsch vieler Mitglieder entsprochen, die eine Trennung des Drachenfliegens und des Ultraleichtfliegens wollten. Ebenso wird dadurch die DHV-Geschäftsstelle entlastet, die in den letzten Monaten sehr viel Arbeit in die Bearbeitung von Ultraleicht-Angelegenheiten investieren mußte.

Einweihung der Geschäftsstelle

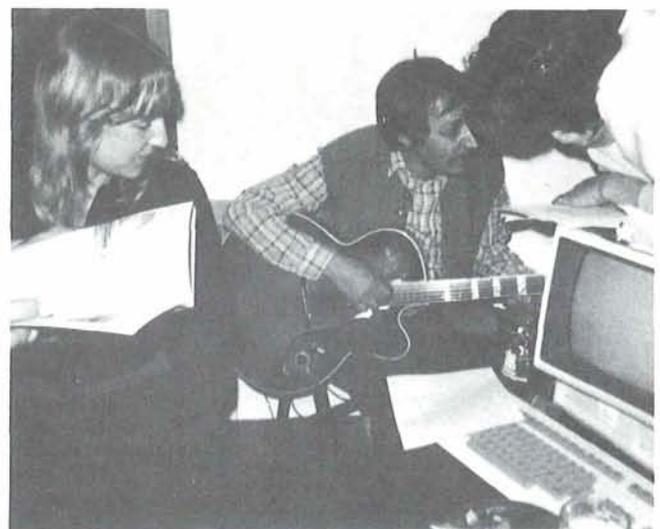


Peter Janssen übergibt für die nächsten Monate das „Zepter“ (seine alte Schultasche, die seit DHV-Gründung bei allen Sitzungen und Verhandlungen mit den Behörden dabei war) an seinen Vertreter Dr. Reinhard Wolfer. Es assistieren zwei liebe Umzugs helferinnen und Joachim Faßbender, Vorsitzender des DULV.



Als Überraschung erscheint Deutschlands erster Drachenflieger, Wolfgang Schwarzbauer (links) auf der Einweihungsfeier. Heini Gottschlich, das „Wahrzeichen“ von Rottach-Egern, freut sich sichtlich über dieses Wiedersehen. Er und Peter Janssen waren die nächsten Flieger nach Schwarzbauer am Wallberg.

Fotos: Charlie Jöst



Wolfgang Mende (mit Gitarre) spielt zwischen Akten und Computer ein Ständchen für Sekretärin Claudia Sträche (links).

Marktspiegel

Stand für alle Angaben: 10.06.1983

Alle Hersteller bzw. Musterbetreuer von DHV-geprüften Gurtzeugen und Rettungssystemen wurden gebeten, Auskunft über ihre Produkte zu geben. Leider ist die Übersicht nicht komplett, da einige Hersteller uns trotz mehrmaliger Aufforderung nicht antworteten. Die nachstehenden Angaben sind ungeprüfte Herstellerangaben.

Rettungssysteme

Hersteller/Musterbetreuer	Bezeichnung	Preis incl. MwSt.	Kappen-größe (m ²)	V-sink (m/s)	Gewicht (kg)	Contai-ner-Farben	Liefer-zeit (Wo)	Packko-sten incl. MwSt.	Innen-Container	Wurf-Container	Gurt-befestigung
Brüggemann	HG	1075,-	42	5,0	3,1	1	keine	34,-	ja	—	Ösen
Deuter	Delta Stop-box	920,-	32	6,0	2,0	1	2	66,-	—	—	integriert
Huber	Parasail	880,-	24	7,4	2,3	4	keine	20,-	auf Wunsch	auf Wunsch	integriert bzw. Ösen
Kosteletzky	HGF1	1030,-*	42	6,5	2,8	4	keine	22,60	ja	auf Wunsch	Ösen oder aufgenäht
Rademacher	RFH1	890,-	42	6,5	2,0	5	1	15,-	—	ja	Ösen
Rademacher	Streamlight PSRII Help-System Kielsystem	1860,- 1840,-	72	6,7	5,2	1	2	15,-	—	—	—
Steinbach/Fischer	HGS I	920,-	38	5,8	3,0	6	keine	25,-	ja	—	aufgenäht
Steinbach/Fischer	HGS II	920,-	38	5,8	3,0	6	keine	25,-	—	ja	aufgenäht

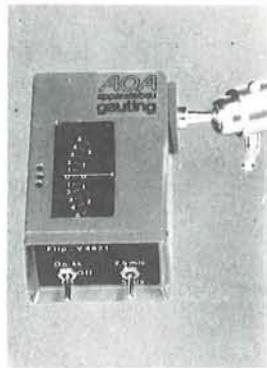
* kein festgelegter Verkaufspreis, Preis nach Händlerauskunft.

AOA Präzisionsfluginstrumente für engagierte Drachenflieger



Flip - AV 4822

Combiinstrument
Höhenmesser bis 5 km
Variometer $\pm 2,5/5$ m/s
Steig- u. Sinkakustik



Flip - V 4821

Analog-Variometer
mit 2 Meßbereichen
und Akustik
 $\pm 2,5/5$ m/s



Flip - C 4830

Combiinstrument. Weiterentwicklung aus 4820
mit Höhenmesser bis 7 km Vario ± 5 m/s
Fahrtenmesser 0-100 km Gleitzahlrechner 0-30
Sollfahrtrechner mit Akustischem Signal



**Präzision - Zuverlässigkeit - lange Lebensdauer
perfekter Service - das Flip-Programm von AOA**

apparatebau gauting gmbh., Ammerseestr. 31, D-8035 Gauting Ruf 089/8 50 26 14

Cobra Delta - Thun (CH)
Ruf 033/37 16 89

Happy Delta - Winterthur (CH)
Ruf 052/22 69 50

Gasteiger - Sillan (A/I)
Ruf 04842/62 71

Gurtzeuge

Hersteller/ Musterbetreuer	Bezeichnung	Preis incl. MwSt.	Lieferzeit Wochen	Farben	Größen	Gewicht	Schirmbefestigung	Sonstiges
Brüggemann	Kniehänger P/N 9	440,-	keine	1	1	1,5	Ösen	
Deuter	Liegeschürze Delta Stop I	1280,- * 1315,- *	2 2	1 1	Größe 1 Größe 2	4,0 4,0	integriert integriert	* mit Schirm
Finsterwalder	Kniehänger „Fex“	265,-	keine	4	2	1,4	Ösen	Schlafsack anknüpfbar
Finsterwalder	Supine „Fex“	245,-	keine	2	2	1,0	Ösen	
Fritz	Kniehänger „Universal“	260,-	keine	8	1	1,2	Ösen oder aufgenäht	Schlafsack anknüpfbar
Hanggliding Products/ Bader	Liegeschürze Beinstrecker	200,-	keine	3	1	1,2	Ösen	
Huber	Kniehänger/Strecker „Parasail“	270,-	keine	3	3	1,1	Ösen	
Huber	Schlafsack „Parasail“	360,-	keine	3	3	2,2	Ösen	
Huber	Schlafsack „Parasail“	420,-	keine	3	3	2,8	integriert	Ballastfach
Keltjens/Te Reh	Beinstrecker „Concord“	260,-	2	3	5	1,2	Ösen	
Keltjens/Te Reh	Kniehänger „Dutch Spezial“	280,-	2	3	5	1,2	Ösen	
Keltjens/Te Reh	Schlafsack „Relax“	340,-	2	3	nach Maß	1,2	Ösen	auf Wunsch integriert
Kosteletzky	LG 1 Liegegurt	Händler- abhängig	keine	4	2	1,8	Ösen oder aufgenäht	auf Wunsch 2 weitere Größen
Kosteletzky	LG 2 Schlafsack	Händler- abhängig	keine	4	2	3,1	Ösen oder aufgenäht	
Kosteletzky	SG 4 Sitzgurt	Händler- abhängig	keine	4	1	2,3	Ösen oder aufgenäht	
La Mouette/Hölzenbein	Schlafsack	340,-	0-2	10	nach Maß	2	Ösen oder Reißverschluss integriert	Innentasche im Fußteil s.o.
	Schlafsack integriert	370,-	0-2	10	nach Maß	2,0	integriert	Ballasttasche außen, spezielle Verseilung
	Schlafsack Wettkampf	410,-	0-2	10	nach Maß	2,0	integriert	
La Mouette/Hölzenbein	Beinstrecker	240,-	0-2	10	1	1,4	Ösen oder Reißverschluss	
	Kombischürze (Strecker + Kniehänger)	256,-	0-2	10	1	1,4	Ösen oder Reißverschluss	
La Mouette/Hölzenbein	Fußstrecker integriert	365,-	0-2	10	1	1,4	integriert	Ballastfach
	Kniehänger „UP-System“	225,-	0-2	10	1	1,4	Ösen oder Reißverschluss	
Nova Air	Kniehänger	275,-	keine	4	3	1,2	Ösen	Sondergrößen auf Wunsch
Prieler	Kniehänger „Super“	310,-	keine	6	2	1,4	Ösen, auf Wunsch Reißverschluss oder aufgenäht	Sondergrößen auf Wunsch
Prieler	Schlafsack „Cross Country“ integriert	425,-	1	6	nach Maß	1,7	integriert	mit Packtasche
Prieler	Schlafsack „Cross Country“	360,-	1	6	nach Maß	1,7	Ösen oder Reißverschluss	mit Packtasche
Prieler	Strecker	310,-	keine	6	2	1,4	Ösen, auf Wunsch Reißverschluss oder aufgenäht	weitere Farben auf Wunsch
Rademacher	Liegeschürze „Stream- light safety belt“ Kniehänger/Strecker	248,-	2	5	nach Maß	1,2	Ösen	
Rademacher	Liegeschürze „Flipper“	850,-	keine	5	2	2,3	integriert	
Renz + Wiesenthal	Rema-Kniehänger	320,-	0-2	3	3	1,5	Ösen oder aufgenäht	auf Wunsch extra Farben und Sondergrößen
Renz + Wiesenthal	Rema-Schlafsack	360,-	0-2	3	4	2,4	Ösen oder aufgenäht	
Renz + Wiesenthal	Rema-Schlafsack CX	420,-	2	3	4	2,4	integriert	
Steffl	Hängegurt	130,-	keine	3	—	1,0		
Steffl	Liegeschürze	290,-	keine	3	6	1,4	Ösen oder aufgenäht	
Steffl	Strecker	290,-	keine	3	6	1,4	Ösen oder aufgenäht	
Steffl	Cross Country	360,-	keine	3	nach Maß	1,7	Ösen oder aufgenäht	
Steffl	Matratze	390,-	1	3	nach Maß	1,8	integriert	
Steffl	Delphin	890,-	1	3	nach Maß	2,5	integriert	
Steinbach/Fischer	Kniehänger	320,-	keine	2	3	2,0	Klettband oder aufgenäht	Packsacktasche, auf Wunsch Sonderfarben
Steinbach/Fischer	Liegematte	425,-	1	6	nach Maß	2,0	integriert	

Flugmedizinische Untersuchung

Nach Auswertung der statistischen Flugunfalluntersuchung wird eine flugmedizinische Untersuchung für Hängegleiterpiloten von der Hängegleiterkommission des DHV nach wie vor nicht für erforderlich erachtet. Trotzdem wird vor allem für Drachenflieger mit Kreislaufproblemen, sowie auch für ältere Piloten ein ärztlicher Fitneßtest empfohlen.

Das Institut für Physiologie und Sportmedizin der Klinik St. Irmingard hat sich bereit erklärt, einen vom DHV-Fachbeirat für Flugmedizin Dr. Richard Schader ausgearbeiteten Fitneßtest gegen eine Unkostenbeteiligung von DM 40,- für DHV Mitglieder durchzuführen.

Wer an diesem Test interessiert ist, setze sich bitte mit Dr. Richard Schader, Hochriesstraße 21, 8210 Prien/Chiemsee, Telefon (0 80 51) 32 97, direkt in Verbindung.

Für alle diejenigen, die nicht an dem Fitneßtest teilnehmen können, wurde von Frau Dr. Erika Kirgis-Klüpfel ein „Gesundheitscheck zum Selbermachen“ ausgearbeitet. Dabei sollten folgende Fragen gewissenhaft und sorgfältig beantwortet werden:

- Wie ist Dein heutiger Gesundheitszustand?
- Hast Du starke Gewichtsab- oder -zunahme bemerkt?
- Hast Du häufig starkes Durstgefühl?
- Konsumierst Du regelmäßig größere Mengen Alkohol, Nikotin oder andere Drogen?
- Nimmst Du regelmäßig Medikamente

- ein?
- Hast Du Blut im Urin bemerkt oder Schleim- bzw. Blutbeimengungen im Stuhl?
- Leidest Du an häufiger Übelkeit, Erbrechen oder an Durchfällen?
- Hast Du häufig Nasenbluten?
- Neigst Du zu langanhaltenden „Schluckauf“-Beschwerden?
- Hast Du Husten mit Auswurf, mit Atemnot oder mit nächtlichen Schweißausbrüchen?
- Leidest Du unter Ein- oder Durchschlafstörungen?
- Neigst Du zu Schwindelgefühl, Hör- oder Sehestörungen?
- Leidest Du häufig unter Kopfschmerzen?
- Neigst Du zu Muskelkrämpfen bzw. Krampfgefühl in Händen oder Füßen?

Sind in Deiner engeren Familie (Eltern, Geschwister, Kinder) folgende Krankheiten bekannt:

- Diabetes (Zuckerkrankheit)
- Geistesgestörtheit
- Epilepsi
- Tuberkulose
- Herzkrankheiten bzw. -attacken
- Bluthochdruck
- Schlaganfälle
- Asthma
- Blutungsneigung
- Allergische Erkrankungen
- Depressionen bzw. Selbstmordabsichten?

Leidest Du selbst an einer der oben genannten Krankheiten oder hast Du daran gelitten?

- Sind bei Dir irgendwann einmal Bewußtlosigkeiten aufgetreten?
- Hattest Du in der Kindheit Krampfanfälle?
- Leidest Du gelegentlich unter Atemnot?
- Hattest Du Gelenkerkrankungen?
- Warst Du an Kinderlähmung erkrankt?
- Sind bei Dir Symptome wie Platzangst oder sogenannte tetanische Anfälle aufgetreten?
- Hattest Du als Kind längere Zeit Turnverbot? (Mit Ausnahme von Knochenbrüchen sollten alle anderen Ursachen mit dem Hausarzt besprochen werden)
- Hattest Du in der Vergangenheit längere Krankenhaus- bzw. Kuraufenthalte?
- Neigst Du zu Gewebeschwäche (Leisten- oder Nabelbruch)?

Sollte eine der oben genannten Fragen mit Ja zu beantworten sein, so sollte man — bevor man mit dem Drachenfliegen beginnt bzw. den Flugsport fortsetzt — unbedingt mit dem Hausarzt sprechen. Dieser kann dann in einer Untersuchung feststellen, ob eine Gefährdung besteht.

In diesem Zusammenhang möchten wir noch einmal darauf hinweisen, daß Medikamenteneinnahme oder jede Art von Erkrankung sowie starker Alkoholgenuß am Vorabend das Reaktionsvermögen gefährlich herabsetzen können und mit dem Flugsport nicht zu vereinbaren sind.



Fliegen in den Schweizer Alpen.

Nr. 8301	30. Mai	bis 3. Juni	1983
Nr. 8302	13. Juni	bis 17. Juni	1983
*Nr. 8303	27. Juni	bis 1. Juli	1983
Nr. 8304	11. Juli	bis 15. Juli	1983
Nr. 8305	25. Juli	bis 29. Juli	1983
Nr. 8306	8. August	bis 12. August	1983
Nr. 8307	22. August	bis 26. August	1983
Nr. 8308	5. September	bis 9. September	1983
*Nr. 8309	19. September	bis 23. September	1983
Nr. 8310	3. Oktober	bis 7. Oktober	1983
Nr. 8311	17. Oktober	bis 21. Oktober	1983

*An diesen Daten wird die Safari zusätzlich von Walter Schöneuer begleitet, dem Vize-Europameister, Nr. Neun in Japan.

Ron Hurst's Hang Gliding Safaris
Bestorganisierte Wochen-Safaris, mit erprobten Start- und Landeplätzen in den Schweizer Bergen.
Verlangen Sie die ausführliche Dokumentation mit dem Programm 83. Schreiben oder telefonieren Sie:
Ron Hurst
Kurlrlstenstrasse 61, CH-8002 Zürich.
Telefon: 01/201 32 93, (aus der BRD: 0041/12 01 32 93)



Toni Liedl
8215 Marquartstein
Pettendorfer
Straße 1

Chiemgau – Total!

1 Woche unbeschwertes Drachenfliegen mit ortskundigem Piloten in den Chiemgauer Alpen.
Gelände von 500 – 1000 Höhenmeter, ca. 1 Autostunde von München.

Einweisung in jedes Gelände sowie Thermik- und Strecken-Tips selbstverständlich.
B-Schein erforderlich.

Einschließlich 7 Tage Halbpension in gemütlicher Drachenfliegerpension im schönen Achenal.

Einfach Information anfordern!

Pauschalpreis
DM **360,-**

 (0 86 41)
611 30 und 72 61



DHV-geprüfte Fluglehrer

Hier eine aktualisierte Liste aller Lehrberechtigungen, die aufgrund der DHV/ VDDL-Fortbildungsseminare erteilt worden sind.

Edmund Abele, A,M,L,N — Willi Adelsberger — Walter Albert, A,M,L,N — Werner Atmannspacher, N — Helmut Bach — Hans-Jörg Bader, M,L,N — Horst Barthelmes, A,M,L,N — Hans Becht, A,M — Walter Berger — Matthias Betsch, A,M,L,N,S — Claus Bichlmeier — Hans-Ulrich Blumenthal — Siegfried Braml, M,L,N — Manfred Buchheimer, M,L,N — Peter Burmeister — Peter Bürger — Rudolf Bürger — Friedrich Christandl, A,M,L,N,S — Gunter Cording, L,N — Peter Deffner — Friedhelm Demmer — Edvard Derenoncourt — Matthias Diel, A,M — Klaus Domina, M,L,N,S — Rudolf Dorfner — Gerhard Eichenseer — Josef Eichhammer — Detlef Eilers, M,A,L,N,S — Wolfgang Engel, M,A,L,N — Josef Ernst, L,N,S — Günter Ersepke, A — Hubert Fenzl — Walter Feschtschenko, N — Peter Fischer — Herbert Fluck, S — Dr. Helmut Friedrich, M,A,L,N — Peter Fritz — Michael Fröhler — Rudolf Fuchs, A,L,N — Wolfgang Gerteisen, M,A,L,N,S — Heinrich Gottschlicht — Albert Gräter, M,L,N — Arno Gröbner, M,A,L,N,S — Josef Guggenmos — Manfred Haak — Christina Hacker, A,M — Jürgen Hansmeyer, M,A,L,N,S — Hans-Jürgen Heinemann — Walter Heinrich, L,N — Erich Herglotz — Peter Hirblinger — Frank Holzberger — Hans Hoschka, M,A — Gerhard Hölzenbein, L,N,S — Klaus Irschik, A,M — Peter Janssen, L,N — Eberhard Jehle, M,L,N — Anton Juri, M,L,N — Knut Jäger, A,M — Karl Jöst, M,L,N — Hansjörg Keller, M,A — Dr. Erika Kirgis-Klüpfel — Peter Klein — Hans-Jürgen Klose — Paul Kofler — Hermann Kolenc, M,A,L,N,S — Josef Konrad, M,A — Peter Kratz, M,A,L,N — Willy Kravanja, L,N — Rainer Kreuzmann, A,M — Matthias Krug, M,A,L,N — Hans-Albert Krämer — Alfred Kuhnert — Manfred Kurass — Fritz Kurz, M,A,L,N,S — Ernst Köhler — Heinz Langhammer, L,N — Roland Lantzsich, M,L,N,S — Heini Lenzenhuber — Joachim Lindig, L,N — Alan Lix, M,A,L,N — Paul Loch, M,A — Siegfried Lochbihler, M — Hans Madreiter, A,M — Erwin Matern — Wolfgang Mende, M,A,L,N — Karl Mette — Walter Muth — Stefan Mühl, M,A,L,N,S — Elmar Müller, L,N,S — Peter Neufingerl — Wolfgang Neukirch, A,M,L,N — Dieter Niebler — Julius Novak — Hans-Volker Nowacki — Wilhelm Pantenburg, L,N,S — Stanko Petek, M,A,L,N — Alfred Pichler, L,N — Gerd Pledl, L,N — Helmut Prieler — Karl-Heinz Rasp, M — Wolfgang Reiling, N,S — Jochen Renz — Peter Rieger, M,A,L,N — Manfred Rinkel, M,A,L,N — Jürgen Rohrmeier, L,N — Martin Ruf, M,A,L,N,S — Reiner Schellenburg — Helmut Schlagbauer — Hermann Schmid — Klaus Schmidt, L — Bernd Schmittler, M,A,L,N — Hermann Schmitt, M,A,L,N — Reinhold Schmitz — Wolf Schneider, M,A,L,N — Josef Schumacher, M,A,L,N,S — Nikolaus Schuster — Fritz Schweiger — Dieter Schäfer, L — Mei-

nolf Schöberl, A,L,N — Adalbert Schöttl, L,N — Hans-Peter Seibold, M,A,L,N — Jürgen Seyferle, M,L,N — Roland Sprotte, M,A,L,N — Herbert Stecher, L,N — Werner Steckenbiller, M,A,L,N,S — Georg Steffl — Stefan Steffl — Horst Steidl, M,A,L,N,S — Erwin Strohmayer — Veljo Struel — Ludwig Thalhofer — Eduard Thalhofer — Wolfgang Tielmann, N — Klaus Trautmann — Robert Treumann, L,N,S — Klaus Tänzler, M,A,L,N — Peter Uhlig — Hermann Uhrmann, A,L,N — Ernst Unfried, M,A,L,N — Christa Vogel, A,M,L,N — Walter Wagner, A,M,L,N — Hans-Jürgen Weise, L,N,S — Heinz Weiss — Uwe Wonnek — Johann Zieglergruber, N — Horst Zimmer.

Abkürzungen:

A = Fachlehrer für Aerodynamik
L = Fachlehrer für Luftrecht
M = Fachlehrer für Meteorologie
N = Fachlehrer für Navigation
S = Fachlehrer für Schlepp

Geprüfte Drachenfliegerlehrer-Anwärter

Dirk Allhoff-Cramer, Hartmut Andres, Christoph Bayer, Toni Bender, Helmut Bönertz, Erwin Bude, Rudolf Burkhardt, Heiner Böcher, Jörg Bögel, Uwe Bösing, Werner Dienst, Gerhard Ersepke, Stefan Eylert, Manfred Fliess, Lorenz Fritz, Othmar Grober, Josef Grund, Helmut Hager, Thomas Heilemann, Horst Heist, Reinhard Hesse, Kurt Hohl, Martin Kaiser, Bernd Karl, Josef Kaspeitzer, Reinhard Kerner, Michael Krochmann, Ulrich Kroll, Eugen Köninger, Klaus Laube, Hans-Jürgen Liebeskind, Konrad Liedl, Wolfgang Maier, Michael Mayer, Adolf Meierkord, Andreas Meissl, Norbert Mundorf, Bernd Möhrmann, Klaus-Peter Mühl, Roland Neukirchen, Rolf Niehaus, Werner Nussbaumer, Willi Ohnhaus, Klaus Pohle, Reinhard Pöppel, Willi Rasp, Oskar Reigl, Ewald Scheiber, Thomas Scherlinsky, Hans Schmidler, Rainer Scholl, Josef Singhammer, Joachim Spiegler, Till-Alexander Stahlbusch, Vaclav Starek, Hans Stiebale, Josef Straub, Manfred Strohmaier, Werner Ullrich, Manfred Vogel, Wolf-Rüdiger Voß, Waldemar Wasmer, Michael Weingartner, Martin Werner, Udo Wilhelm, Axel Zeiner, Rudolf Zeininger, Siegfried Ziob, Erwin Zipfel, Gottfried Zugschwert.

DHV-Prüfungskalender 1983

(wird laufend ergänzt)

Termin	Ort	Anmeldeadresse
03.07.	B	Zu erfragen bei Peter Kratz, Auenweg 5, 8111 Saulgrub, Tel. (0 88 45) 94 01
07.07.	B	Allgäu Christa Vogel, Hitzlerieder Straße 15, 8959 Seeg, Tel. (0 83 64) 4 12
15.07.	S	Zu erfragen bei Elmar Müller, Am Rad 20a, 5788 Winterberg, Telefon (0 29 81) 29 07
15.07.	T A	Hochplatte Georg Steffl, Greimelstr. 3, 8212 Übersee, Tel. (0 86 42) 3 83 oder 65 83
17.07.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
24.07.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
13.08.	T A	Zu erfragen bei Elmar Müller
15.08.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
19.08.	T A	Hochplatte Georg Steffl
28.08.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
03.09.	B	Zu erfragen bei Peter Kratz
18.09.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
18.09.	S	Zu erfragen bei Elmar Müller
23.09.	T A	Allgäu Christa Vogel
25.09.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
30.09.	B	Allgäu Christa Vogel
07.10.	T A	Hochplatte Georg Steffl
15.10.	B	Zu erfragen bei Elmar Müller
16.10.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
23.10.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
01.11.	T	Zu erfragen bei Elmar Müller
01.11.	B	Zu erfragen bei Peter Kratz
12.11.	A	Zu erfragen bei Elmar Müller
13.11.	T A	Zu erfragen bei Peter Kratz
20.11.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz
11.12.	Ü	Zu erfragen bei Peter Kratz

Termine für Baden-Württemberg bitte bei Peter Rieger telefonisch erfragen (0 70 22) 5 26 54.

Die Wellen des Atlantik schlagen immer höher

Liebe Redaktion DHV-Info!
Ich möchte Bruno antworten.
Mein Gott Bruno!

Jetzt hast Du mich aber verwirrt. Bisher habe ich geglaubt, daß Dennis Pagen ein seltener Höhepunkt schriftstellerischer Leistung in Drachenfliegerkreisen ist.

Seine vielen ausgezeichneten Beiträge in den US-Zeitschriften „Glider Rider“ und „Hanggliding“ sind mit Humor und Satire gewürzt, spannend und in einzigartiger Erzählqualität geschrieben.

Im Original liegt der Faktor Spaß und Parodie noch eine Klasse über der sehr guten deutschen Übersetzung.

Kannst Du Dir meine Überraschung vorstellen nun zu erfahren, daß wir auch in Deutschland einen Satiriker auf gleich hohem Niveau haben?

Bruno, Du bist Klasse. Fast hätte ich geglaubt, Dein Brief sei ernst gemeint, so fein war Dein Garn gesponnen.
Schreib doch weiter so, damit Spaß, Satire und Parodie im DHV-Info nicht zu kurz kommen.

Viele Grüße auch über den Atlantik
Dieter Drachen

Neuer Atlantikrekord

Auf Grund des Artikels „Flug über den Atlantik“ habe ich versucht, den Atlantik in Ost-West-Richtung zu überqueren. Jedoch scheiterte ich nach etwa 1/3 der Flugstrecke und mußte notwassern. Den Rest der Strecke schwamm ich, bis ans amerikanische Festland. Damit habe ich jetzt zwar keinen neuen Flugrekord, jedoch einen neuen Schwimmrekord erzielt.

Gerd Pätz

Betrifft: Brief aus Berlin

Zu dem in Info Nr. 17 abgedruckten Brief aus Berlin erreichte uns folgende Gegendarstellung des Berliner Drachenfliegerclubs:

Intrigen und Diffamierungen sind eine üble Sache!

Thomas Schulz, eigenkundig Besitzer einiger DHV-Gütesiegel, war durch die mangelnde Zustimmung der Berliner Drachenflieger zu seinen Ansichten hinsichtlich DHV offenbar so gekränkt, daß er sich in einem Wust von Diffamierungen ausläßt.

Daß nun der DHV nach unserem Austritt dieses vorbehaltlos übernimmt und veröffentlicht, finden wir mehr als bedenklich. Fehlen dem DHV echte Argumente, daß er seinen Unmut über den Austritt der Berliner hinter diffamierenden Leserbriefen versteckt?!

Bis heute hatten wir DCB-Mitglieder keine nennenswerten Unfälle zu verzeichnen.

Das ist zurückzuführen auf eine sorgfältige Berliner Ausbildung, gegenseitige Kontrolle und gute Kameradschaft. Im übrigen halten wir uns außerhalb Berlins an die örtlichen Bestimmungen.

Klaus Göken
Pressereferent des
Drachenfliegerclubs Berlin

Anmerkung der Redaktion

Kein Kommentar

Zum Thema Hearing in Bonn

(DHV-Info Nr. 18)

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

in oben genanntem Artikel wird unter anderem berichtet, „daß Drachenflieger bei weitem nicht mehr unfallmäßige Spitzenreiter im Luftraum sind.“

Aus der Pilotenpost 02/83 zitiere ich aus dem Artikel „Fliegen wird immer sicherer“ auf Seite 4:

„Gefährlich ist das Fliegen leider in der unbeschwertesten Form. Bei 65 Unfällen mit Drachenfliegern und 27 Unfällen beim Fallschirmspringen kamen jeweils 8 Menschen ums Leben. Wer die geringe Verbreitung dieser Sportarten in Ansatz bringt, wird zugeben müssen, daß strengere Richtlinien für die Ausbildung durchaus angebracht wären.“

Nun besteht wohl zwischen beiden Aussagen eine Diskrepanz. Entscheidend ist, daß der DHV — vorausgesetzt seine Aussagen stimmen — sich entschieden gegen solche Aussagen wehrt. Es ist nicht notwendig, daß die Drachenflieger und in kürzester Zeit auch die UL-Flieger zu den Sündenböcken der Luftfahrer gemacht werden, nur weil den PPL-Piloten auf Grund der Gesetzgebung (durch hohe Besteuerung) das freie und häufige Fliegen erschwert und dadurch deren Unfallhäufigkeit erhöht wird.

Eberhard Jehle

Das hohe C oder dem Volk auf's Maul geschaut

Wenn Raimund Rud seine in Sachen Drachenflug abträgliche Meinung veröffentlicht, scheint es an der Zeit, die Fronten entschieden zu klären. Ruds Stil ist nicht zimperlich, das erleichtert die Sache ungemein.

Dem Volk aufs Maul geschaut.

Ach, mal Abwechslung im Info: Werbung für das „Hohe C“ genannte Vitamingetränk! So was erregt heftigstes Interesse. Und, als sei es ein spannender Krimi, wollte ich gleich wissen, welchen Nervenkitzel das Ende dieser Werbung verspricht.

„Danger“ stand da in gesperrten Lettern zu lesen.

Moment! Dieses mich zunächst fremd anmutende Wort hatte ich doch kürzlich auf einer Flasche mit Salzsäure gelesen.

Aha! Der Autor konnte also nur vor Gift gewarnt haben.

Oh, wenn das die Firma „Hohes C“ wüßte ... Das ist ja ein echter Knüller.

Jetzt wollte ich näheres über den fragwürdigen Zusammenhang wissen und las: „Die Antwort ist fragwürdiger als die Frage.“

Schon wollte ich dieser Logik beipflichten, als mir meine Angewohnheit, geschriebenes zuerst mal zu überfliegen, bewußt wurde. Also las ich geduldig und beharrlich Wort für Wort, soweit diese Wörter mir nicht fremd waren.

Um es vorweg zu sagen, meine Erfahrung, beim Überfliegen von Zeilen das Kriterium des Gesamtinhaltes zu erfassen, hat mich auch diesmal nicht betrogen.

Zwar handelt es sich nicht um giftiges „Hohes C“, sondern vielmehr um die einerseits mehr oder weniger harmlose Angiftung sich abzeichnender Entwicklungen in der drachenfliegerischen Weiterbildung. Andererseits stellt der Verfasser düstere Prognosen

auf für das Verhalten des Volkes der Drachenflieger zu der Elite der Überlandflieger. Endlich macht er sich lustig über die luftverkehrsrechtliche Überwachung derselben.

Gut! Wer als Flieger schlechthin nicht ernst genommen werden will und den Traum vom belächelten Drachenflieger noch nicht ausgeträumt hat, kann ja auf die Kennzeichnung seines Gerätes verzichten. Über Land kommt er mit seinem Drachen allemal ohne Kennzeichen und ganz legal, nämlich zu Fuß.

Hier winkt ihm zudem Neuland für die Aufstellung sagenhafter Rekorde und Erlangung ungeahnter Publizität. Die Gazetten wären voll des Lobes für den fortschrittlichen Drachensportler.

Wenn Raimund Rud zum Beweis der Seriosität seiner drei Thesen sich auf Luther beruft, dürfen wir gespannt sein, wo er diese Thesen anngelt!

Aber keine Bange! Ich glaube nicht, daß drei Thesen schon ausreichen, Ursache für einen modernen dreißigjährigen Krieg zwischen Drachenfliegern und Drachensportlern sein zu können.

Übrigens finde ich diesen Bezug auf Luther genauso unpassend wie die Verkennung der Vokabel „watschn“ als saftige bayerische „Watschn“, was allerdings nicht ausschließt, daß Volkesmund damit das Motiv für die Publikation „das Hohe C“ förmlich erspürt hat. Dieses Gespür läßt auch keinen Zweifel daran, wer uns diese Watschn erteilen wollte.

Dem Volk aufs Maul schauen heißt eben, die allgemein vertretene Auffassung zu akzeptieren, mags zunächst auch schwer fallen. Wer sich mit seinen Ansichten abseits stellt, der erzielt gewiß kein Tor.

Freundliche Grüße und happy Landing
Werner Schulz

Flugsicherheit / Kollision

Im Buch unserer weltbesten Segelfliegerin „Hanna Reitsch — Höhen und Tiefen 1945 bis zur Gegenwart“ lese ich im Kapitel Weltrekord von 715 Kilometer folgendes:

„Nach Überquerung des Inntales die immer mit ziemlichem Höhenverlust verbunden ist, versuchte ich an der Nordkette — also nördlich von Innsbruck — die Höhe des Grates und von dort wieder die Wolkenbasis zu erlangen. Gerade als ich — sehr nahe an der Felswand — unterhalb des Hafelekars einen örtlich begrenzten Aufwind nutzen möchte, entdeckte ich zwischen meiner, dem Fels zugewandter Flügelspitze, und der Felswand — einer Fata Morgana gleich — einen scheinbar schwebenden menschlichen Körper in horizontaler Lage. Plötzlich schoß es mir durch den Kopf: ein Drachenflieger!

Vom Fluggerät war in gleicher Höhe fliegend aber auch nichts zu erkennen. Erschreckt versuchte ich von der Felswand abzufliegen und sah mich im nächsten Augenblick einem zweiten Drachenflieger gegenüber, dem ich gerade noch seitlich auszuweichen vermochte.

Wie ich später hörte, war noch ein dritter Drachenflieger in gleicher Höhe, an gleicher Stelle, den ich aber gar nicht entdeckt hatte. Dies hätte für uns alle vier tödlich enden können.

Dies war eigentlich das einzige wirkliche Problem während meines zehnstündigen Fluges.“

Da auch ich schon derartige Fastkollisionen als Kopilot bei Motor- und Motorseglerflügen hatte, schwebt mir immer vor: „Blinklicht am Turm des Drachenflieger“. Dies müßte doch einfach zu machen sein. Wer nimmt Verhandlungen mit Bosch oder Osram etc. auf?

Mit freundlichen Grüßen
Toni Diepoldt
(der alte Chiemsee-Toni)

Gegendarstellung

Lieber Peter Janssen!

Eine Falschmeldung im Info Nr. 17 über mich gibt Anlaß zu weiteren Spekulationen. Ich bitte um Richtigstellung.

1. Ich habe zu keinem Zeitpunkt mit Herrn Tehel über die Zuteilung von Ranglistenpunkten von DHV-Piloten gesprochen.
2. Vor Abschluß der Vereinbarung habe ich in dieser Sache auch kein Gespräch mit Herrn Wingerter bzw. Herrn Rother geführt.
3. Der Trierer Club, wie ich erfahren konnte, hat ausdrücklich die Teilnahme von DHV-Piloten befürwortet.
4. Ranglistenpunkte zu Meisterschaften werden nicht vom Drachenfliegerclub Trier bzw. vom Landesverband Rheinland Pfalz, sondern von der DAeC-Hängegleiterkommission vergeben.
5. Ich persönlich finde die gemeinsame Durchführung der Wettkämpfe erfreulich.

DHV bietet an:

Delta-Fluggebiete

Deutschland; herausgegeben von Jörg Ramme, 28 deutsche Fluggebiete beschrieben auf 80 Seiten, spiralgebunden, Preis DM 19,-
Schweiz; Verlag Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 58 Fluggebiete, Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 45,-

Thermikkarte

Herausgegeben von Manfred Kreipl. Preis für DHV-Mitglieder DM 14,-, für Nichtmitglieder DM 20,-

ICAO-Karte

alle Kartenblätter der BRD; Preis DM 15,- je Blatt

Hängegleiter Flugbuch

Rubriken: Flug Nr., Drachen Modell, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Landung, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung. Preis für DHV-Mitglieder DM 5,-; für Nichtmitglieder DM 8,-

Prüfungsfragen

für A-Schein; Luftfahrtverlag Axel Zuerl, 104 Seiten, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-

für Überland; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,- für Nichtmitglieder DM 28,-

für Ultraleicht; Eigendruck, Preis DM 40,-

Ausbildungsbestimmungen

Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Hängegleiterpiloten, Drachenfluglehrer, UL-Piloten, UL-Fluglehrer, Preis DM 6,-

Lehrplan für UL-Piloten; Preis DM 20,-

Anerkennungsordnung für Drachenflug und UL-Ausbildungsstätten; Preis DM 6,-

Lufttüchtigkeitsforderungen

Pilotenaufhängesystem DM 12,-; Pilotenrettungssystem DM 12,-; Gleitflugzeuge DM 40,-; Hängegleiter DM 30,-; Technischer Anhang DM 60,-; Ultraleicht DM 40,-

DHV-Aufnäher

Aufschrift „DHV-Pilot“ mit Verbandseblem, dunkelblau auf weißem Grund. Preis DM 5,-

Sämtliche Preise incl. Mehrwertsteuer und Versandkosten

Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kontonummer 79 657. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.

Die Einwände von Herrn Wingerter bzw. Herrn Rother sind allerdings recht einleuchtend. Es wurden durch die neue Vereinbarung zwischen DAeC und DHV unwiderlegbar und eindeutig verschiedene Mitglieder und Kommissionsbeschlüsse beider Verbän-

de unterlaufen.

Nicht das Ergebnis, sondern der Weg dorthin, kann insofern keine ungeteilte Zustimmung finden.

Mit freundlichen Grüßen
Horst Zimmer

Fliegen in England

Zum Thema Fliegen in England erreichte uns folgender Brief des Southern Hang Gliding Club:

Sehr geehrte Herren!

Da wir auf der britischen Seite des Kanals der nächstgelegene Drachenfliegerclub sind, erhalten wir natürlich sehr oft Besuch von europäischen Drachenfluggipiloten. Weil wir nun in der dichtbesiedelsten Gegend Englands liegen und das Land hier sehr teuer ist,

sind unsere Fluggelände stark frequentiert und wir stehen unter dem Druck von Gruppen, die uns das Fliegen verbieten wollen. Ebenso müssen wir dem Grundstückseigentümer relativ hohe Gebühren für die Geländebenutzung bezahlen. Das ganze gipfelt darin, daß unsere Fluggelände direkt unter einer der am meisten frequentierten Flugstrecken von Europa liegen, sodaß wir immer auf unsere Position gegenüber den Flugzeugen achten müssen.

Deshalb müssen wir sicher sein, daß jedermann, der in unserem Gebiet fliegt, die Örtlichkeiten und die Regeln unserer Fluggelände kennt. Dafür haben wir einen detaillierten Geländeführer und eine Flugkarte erstellt, die wir allen Besuchern anbieten möchten.

Bitte können Sie allen Ihren Mitgliedern und Lesern anbieten, daß sie eine Kopie unseres Flugführers für £ 1 und ebenso eine tägliche bzw. wöchentliche Clubmitgliedschaft für £ 2 erhalten können. Schecks sollten auf den Southern Hang Gliding Club ausgestellt und an unser Clubsekretariat (Adresse siehe unten) geschickt werden.

Bevor eines unserer Fluggelände befliegen wird, sollte mit einem unserer örtlichen Mitglieder Kontakt aufgenommen werden, um alle aktuellen Informationen zu erhalten.

Good flying, yours faithfully

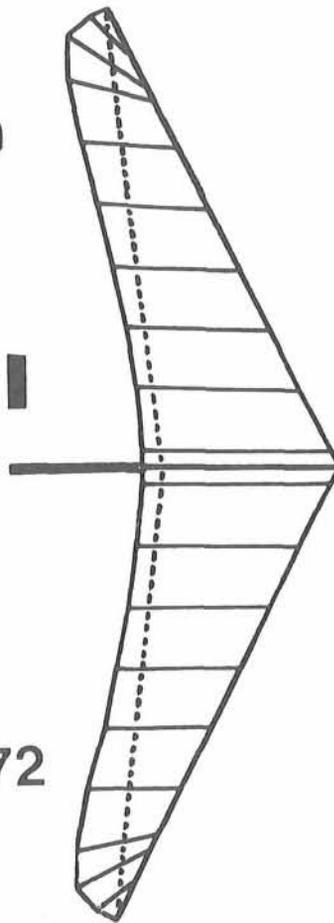
Adrian Whitmarsh
Secretary S.H.G.C.
1 Maple Close
Horsham
West Sussex
England RH12 4EZ
Tel. 04 03 / 5 57 61 p
08 25 / 50 55 dl

**LAMBOS
DELTA-SHOP**
pacific wings

VAMPIR II



tel.
07681 -
- 6172



—vertretung—

—südbaden - südwestfalen—

Gebrauchtgeräte

ATLAS - CLOUD II+III
AZUR - VAMPIR I+II

Alptraum

Letzte Nacht hatte ich einen Alptraum, den ich euch unbedingt erzählen muß:

An einem herrlichen Herbsttag startete ich und verpasste beim Flug jeden Thermikschlauch. (Bis dahin also nichts Außergewöhnliches. Bei mir ist es immer so . . .) Als ich aber in die Nähe des Landplatzes kam, sah ich überall Verbotstafeln und Abschränkungen. Auf den Schildern stand: „Landeverbot, das Gelände ist gesperrt!“ Jedermann war gezwungen, irgendwo außerhalb des Landplatzes eine Bruchlandung zu produzieren. Wer noch hoch genug war, versuchte den See zu erreichen. Viele waren dann so erschöpft, daß sie ertranken. Die ganze Umgebung des Klubhauses war vermint. Wollte jemand trotzdem landen, riskierte er, in die Luft zu fliegen oder von den Gewehren der Landbesitzer und Gemüsehändler niedergemäht zu werden. Langsam und stetig schrumpfte der Bestand der Deltaflieger. Einige flogen weg wie die Zugvögel im Herbst und wurden nie wieder gesehen. Andere bekamen immer größere Flügel und wurden häufig bis zur Sonne emporgetragen. Es gab auch solche, welche ihr Gerät mit einem Motor ausgerüstet hatten und sich jetzt in der Luft um Futter und Treibstoff balgten. Die Schwächsten verloren immer mehr an Höhe, die Stärkeren waren sich bewußt, daß sie nie mehr zur Erde zurückkehren würden . . .

Ich hatte schreckliche Angst.

aus: SHV-Info 1/83

Achtung gestohlen!

Am 08.05.1983 wurde zwischen 6.00 und 8.00 Uhr an der Tegelberg-Talstation ein Drachen Typ Magic 165 von einem abgebrochenen Dachträger gestohlen.

Besondere Merkmale:

Weißes Obersegl, unten weißblaue Querstreifen (blaue Streifen nach hinten schmal auslaufend), auf der rechten Seite ist die Startnummer 30 aufgeklebt, Werknummer A 1183, roter Packsack mit blauen Enden und weißem Reißverschluss.

Vor dem Ankauf dieses Hängegleiters wird dringend gewarnt. Sollte jemand sachdienliche Hinweise geben können, so wende er sich bitte an die DHV-Geschäftsstelle oder an den Besitzer.

Peter Heckelsmüller, Oberriedstraße 30, 8940 Memmingen, Telefon (0 83 31) 31 68 (ab 18.00 Uhr) oder (0 83 31) 10 42 82.

Für sachdienliche Hinweise wurde eine Belohnung ausgesetzt.

Muß die Geschichte des Drachenflugsports neu geschrieben werden?

Beim Stöbern in den DHV-Prüfungsunterlagen wurde nun endlich der Beweis gefunden, daß nicht erst seit 1972 in Deutschland Drachen geflogen wird. So fanden sich z.B. Unterlagen über eine B-Prüfung, die am 08.08.1891 bei Schorsch Steffl an der Hochplatte stattgefunden haben soll. Prüfer war schon damals, wie unzählige weitere Male danach, Heini Gottschlicht, das Original vom Tegernsee.

DFC Elpe informiert

Der DFC Elpe veranstaltet am 03. und 04.09.1983 seine Clubmeisterschaft. Treffpunkt ist das Hotel Hülsenbeck in Elpe, die Pilotenbesprechung beginnt um 9.00 Uhr. Gastflieger sind herzlich eingeladen.

Neue DHV-Mitgliedsvereine

Kaum war im letzten Info die Liste der DHV-Mitgliedsvereine veröffentlicht, schon war sie wieder veraltet. Als neu hinzugekommene Mitgliedsvereine begrüßen wir:

Drachenflieger Bayer. Rigi Hohenpeißenberg
Gartenstraße 19
8922 Peiting

Drachenfliegerclub Drei-Kreis-Eck
Friedhofweg 1
7745 Schonach

TSV Seissen
Höringer Steig 3
7902 Blaubeuren-Seissen

aus: Stuttgarter Zeitung vom 28.5.1983

Drachenfliegern Wind aus den Segeln genommen

Nach Bericht in der Heidelberger Lokalzeitung Kesseltreiben gegen zwanzig Sportler / Von Johanna Eberhardt

Nach drei Stunden Diskussion ist der Mann am Ende mit seinen Argumenten. „Also“, sagt er ziemlich geschafft, „eines ist sicher: Wenn Lilienthal seine ersten Flugversuche in Heidelberg gemacht hätte, dann würden wir heute noch mit dem Dampfschiff nach Amerika fahren.“ Ganz so schlimm wäre es wahrscheinlich nicht. Man hat in Heidelberg jedenfalls bisher wenig gegen brummende Flugzeuge und nichts gegen stinkende Motorboote. Zu Pfingsten hat man wieder weit mehr als 300 Freizeitkapitäne auf dem Neckar recht freundlich nach einer Sternfahrt empfangen – aber man hat offensichtlich entschieden etwas gegen Drachenflieger. So viel jedenfalls, daß die zwanzig Sportler von der Bergstraße, denen die Stadt die Genehmigung erteilt hatte, von einer Schneise über dem Neckartal am Auerhahnkopf vom 1. Juni bis zum 31. Dezember mit Ausnahme der Brunnzeit des Wildes zum Segelflug zu starten, in diesem Jahr von dieser Erlaubnis keinen Gebrauch machen wollen. Sie könnten es wahrscheinlich auch gar nicht, denn inzwischen hat sich der Streit um die Heidelberger Drachenflieger bis nach Stuttgart ausgebreitet, und Landwirtschafts- und Umweltminister Weiser hat fürs erste sein Veto eingelegt.

Der „unverwirbelte Ostwind“, der den Drachenfliegern an dieser Stelle bei guter Wetterlage Starts für regelrechte Traumreisen bis ins Elsaß ermöglichen soll, wird noch eine gute Weile ungenützt die Neckarhänge aufwärts strömen. Auf Anordnung des Ministers soll das Regierungspräsidium in Karlsruhe zunächst einmal prüfen, ob die naturschutzrechtliche Genehmigung, die die Stadt Heidelberg erteilt hat, überhaupt haltbar sei. Im Zusammenhang mit vier Bäumen, die den Drachenfliegern im Wege stehen, war im Landtag bereits die Rede von einer Abholzaktion. Dabei handelt es sich um Exemplare, die in der Waldwirtschaft allgemein als Stangenholz bezeichnet werden und die nach Auskunft des Heidelberger Forstamts so oder so gefällt werden müssen, weil die Schneise zum

Tal hin erhalten werden soll. Auch haben die Drachenflieger angeboten, daß sie für jeden dieser Bäume zehn neue pflanzen würden.

Seitdem die Lokalzeitung mit kritischen Untertönen von der Erteilung der Genehmigung der Stadt berichtet, ist um die Sache, die man im Rathaus schlicht als Schreibtischvorgang klassifizierte, ein ziemlich beispielloser Streit entbrannt. Nicht die großflächige Grundwasserreinigung durch chlorierte Kohlenwasserstoffe, nicht die systematische Vernichtung besten Garten- und Ackerlandes in der Rheinebene, keine Umgehungsstraße und kein Autobahnzubringer hat die Heidelberger so sehr auf die Palme gebracht wie die Erlaubnis für eine Handvoll Sportler, bei günstigem Ostwind – und der ist in Heidelberg selten – im Stadtwald zu starten.

Professor Martin Bopp, Mitglied des Naturschutzbeirats der Stadt, hat aus Verärgerung darüber, daß das Gremium bei der Genehmigung, wie er versicherte, übergangen wurde, seinen Rücktritt erklärt. Richard Ammersbach, der Ehrenvorsitzende der Heidelberger Ortsgruppe des Deutschen Vogelschutzbundes, sprach von einer „mustergültigen Verschleierung der Stadt von Anfang an“ und warf Oberbürgermeister Zundel vor, er habe bei der naturschutzrechtlichen Anhörung beamtete Naturschützer hinzugezogen, die mit der Stadtverwaltung liiert seien. Dafür, so kritisierte man beim Bund für Umwelt und Naturschutz, seien andererseits die im Gesetz vorgesehenen Verbände nicht gehört worden.

In der Zeitung und bei öffentlichen Diskussionen wurden die Drachenflieger als Luxusportler und als elitär beschimpft, als eine Gruppe mit einer besonders starken Lobby im Rathaus. Von dort begnügte man sich mit dem Hinweis, die Genehmigung sei Rechtens, einer Formulierung, auf die offenbar in Heidelberg schon viele Leute allergisch reagieren. Streitverschärfend wirkte sich aus, daß die Lokalzeitung zur großen Freude ihrer Leser Front gegen das

Rathaus machte: Der geballte Zorn der Jäger und Vogelfreunde, der Naturschützer, von den Grünen bis zur CDU, ergoß sich in wahrer Leserbriefflut über die Drachenflieger.

Eines Morgens stand dann auf einem alten Wegstein in weißer Sprühfarbe: „Rost raus!“. Wolfgang Rost ist der Vorsitzende der Drachenflieger, der inzwischen reichlich erschüttert von der „Kampagne“ in langen Diskussionen am Radio und in Gasthäusern mit tatsächlichen und selbsternannten Umwelt- und Naturschützern und mit Kommunalpolitikern versucht, die schlichten, sachlichen Informationen unter die Leute zu bringen. Er kann dabei auf eine ziemlich restriktive Genehmigung hinweisen, die viel Rücksicht auf Wild, Wald und Vögel – besonders die Wanderfalken in einem benachbarten Naturschutzgebiet – nimmt, und die vor allem von heute auf morgen zurückgezogen werden kann, wenn die Drachenfliegerei tatsächlich zu einer Plage werden sollte. Nachdem sie die Genehmigung gelesen hatte, erklärte eine FDP-Stadträtin, sie verstehe „den ganzen Wirbel nicht, der um die Drachenfliegerei gemacht wird“.

Inzwischen haben etliche der Naturschützer auch eingesehen, daß Drachenfliegen nicht gerade zu den besonders umweltbelastenden Freizeitbeschäftigungen gehört. Sie haben sogar zugegeben, daß sie es toll fänden. Aber seither geht's ums Prinzip, darum, daß nicht mehr einfach „jeder sein Glück nur für sich beanspruchen kann“. In Heidelberg und vielleicht auch in Neckargemünd werden sich demnächst die Stadträte mit diesem Thema beschäftigen. Und wenn die Drachenflieger Pech haben, werden sie zum OB-Wahlkampfthema. Dann allerdings würden sie in Heidelberg wohl so leicht keinen Flügel mehr in die Luft bringen, denn daß Oberbürgermeister Zundel, der für seine Wiederwahl auf die Unterstützung der CDU angewiesen ist, wegen einer Handvoll Drachenflieger eine Verstimmung mit der Partei riskieren würde, scheint unwahrscheinlich.

Begegnung mit WM-Titelverteidiger Pepe Lopez

Er ist Brasilianer, 25 Jahre alt und sehr temperamentvoll. Als kleiner Junge wurde er von seinem Vater (Direktor im Chemiewerk seines Onkels) aufs Pferd gesetzt. Ergebnis: Er gewann jede Menge Springreit-Turniere. Pepe macht eine die weltumspannende Bewegung: „So viele Pokale habe ich zu Hause!“

Dann reizte ihn das Surfen mehr, 10 Jahre lang schlug er sich mit den Wellen rum. Ergebnis: Dreimal brasilianischer Meister. Er ist in Brasilien ein Idol. In der Weltrangliste der Surfer kletterte er auf den 6. Platz. „Du glaubst gar nicht wie viele Surfer es auf der Welt gibt und ich war der 6. Beste!“

Vor vier Jahren wandte er sich dem Drachenfliegen zu. Ergebnis: Eineinhalb Jahre später belegte er den zweiten Platz bei der Europameisterschaft. Bei der nächsten Weltmeisterschaft holte er sich den Titel. Wie er sagt, lernt er so schnell, denn hört er, daß es irgendwo einen gibt, der besser ist als er, geht er sofort zu ihm und schaut ihm zu. „Ich bin nicht so, daß ich sage, ooch so gut ist der auch wieder nicht, nein, ich geh hin und schau ihm alles ab. Deshalb bin ich Weltmeister und deshalb war ich auch bei allen Drachenflugwettbewerben unter den ersten 10, jetzt in Como lieg ich wieder auf dem 6. Platz. Nur letztes Mal in Owens, da hatte ich einen Prototyp von Thevenot, der flog nicht, deshalb hab ich auch meine Ta-



geszettelt nicht zur Auswertung gebracht.“ Hat Pepe gute Nerven? „Ich bin niemals nervös!“

Ist das der Grund, warum er beim Drachenfliegen siegreich ist? Schon, ja, aber der Hauptgrund ist: er liebt Drachenfliegen. „I love it, I love it, I really love it!“

Vor allem liebt er cross country. Obwohl bei ihm zu Hause Streckenflüge kaum möglich sind, da es an der Infrastruktur mangelt und eine Außenlandung in der Wildnis in der Regel böse Folgen hat. So hat er sich auf Ziel-Rückkehrflüge spezialisiert. „Die sind ungeheuer spannend, weil ich es zurück schaffen muß! So ein cross country ist ebenso ein Kampf wie der Kampf mit den riesigen Wellen.“ Er zeigt auf Narben und reparierte Zähne. „Surfen heißt kämpfen, es ist sehr gefährlich. Ich spüre so much power in mir, ich liebe den Kampf, ich mag viel Wind und rauhe Thermik, ich freue mich auf Owens Valley!“

Pepe hat daheim zwei Zelte am Strand, wo er Schokolade und andere Süßigkeiten verkauft. Seine häufigen Auslandsreisen finanziert eine italienische Bekleidungsfirma, die seine Popularität in Brasilien vermarktet. Für seine Reise zum Tegelberg hat er von der brasilianischen Regierung außer den reinen Ticketkosten kein Geld fordern wollen: „Die sollen lieber zusehen, daß die Leute zu Hause genug zu Essen haben!“



Caroline de Glanville hält offiziellen Weltrekord

In der FAI-Liste der offiziellen Rekorde wird unter der Abteilung "Women" geführt:

freier Streckenflug: Caroline de Glanville, British, 97,41 km, geflogen am 10.7.82.

Zielflug: Jean Little, U.S.A., 45,05 km, geflogen am 9.8.82



Caroline de Glanville

Bettina Graw photo

Caroline ist Mutter von zwei Kindern. Ihren Mann, den bekannten Wettbewerbsflieger Mike lernte sie zu der Zeit kennen, als sie vor 10 Jahren im englischen Nationalkader noch Skirennen fuhr. Gemeinsam mit Mike wurde sie vom Dra-

chenflugfieber gepackt. Fluglehrer gab es damals noch keine, so brachten sich die beiden das Drachenfliegen gegenseitig bei. Ihren Weltrekordflug führte sie mit einem Magic 135 von Gunter launch aus im Owens Valley durch.

Die offiziellen Rekorde bei den Männern

Größte Startüberhöhung: Ian Kibblewhite, New Zealand, 4175,76 m, geflogen am 24.7.81

freier Streckenflug: Robert Thompson, USA, 225 km, geflogen am 20.6.82

Zielflug: Rainer Scholl, BRD, 170,22 km, geflogen am 18.7.82

Ziel-Rückkehrflug: Ernst Reicholf, Helmut Lorenzoni, Helmut Dornauer, Austria, 102 km, geflogen am 15.8.81

Die offizielle Anerkennung des lückenlos beurkundeten 136 km-Zielrückkehrfluges von Helmut Denz hängt seit über einem Jahr im Dickicht der Aero Club-Büro-

kratie. Übrigens ist ein Dreiecksflug bisher nicht offiziell anerkannt. Auch für den Drachenflug ist diese Flugaufgabe als rekordfähig vorgesehen.

· Gebrauchtmarkt · Gebrauchtmarkt ·

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller oder Händler hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Inserate für Hängegleiter, Gurtzeug und Rettungsgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebotene Produkt das Gütesiegel besitzt. Wir bitten daher um Verständnis, wenn wir gewerbliche Anzeigen und Anzeigen für Produkte ohne Gütesiegel nicht aufgenommen haben.

Azur 15 c, neuwertig, 5 Flüge, günstig zu verkaufen. Telefon (0 76 81) 85 26.

Cloud II, Baujahr 11/81, 32 Flüge, mit Ersatzteilen in gutem Zustand für DM 2.500,- VB. Telefon (0 27 55) 4 29 ab 18.00 Uhr.

Atlas 14, 2 1/2 Jahre, Gütesiegel, neue Unterverspannung, Liegegurt-Kniehänger und Fallschirm von Steinbach, Gütesiegel, zu verkaufen. Telefon (0 89) 84 69 69.

Superangebot: Azur 17, neuestes Modell, nagelneu, kein Flug, DM 3.900,-. Telefon (0 76 29) 8 72 oder 4 99.

Verkaufe Ikarus 700/3, 13,8 qm, Idealgerät für Neulinge und Leichtgewichte, 19,8 kg leicht, hellblau/dunkelblau, Topzustand, DM 2.300,-; Demon 175, 16 qm, gold, DM 3.200,-; Fahrtmesser Winter DM 120,-; Fahrtmesser Staurohr (Hallprinzip) mit Kugelkompaß DM 60,-. Telefon (0 71 41) 5 18 68, Anne, abends. Telefon (0 89) 2 71 47 83, Klaus, abends.

Fafnir, Topzustand, kaum geflogen, viele Extras, DM 2.500,- VB; Fafnir, neu und unbenutzt, Sondersegel, DM 2.900,- VB; Prieler Streckergurt mit integriertem Parasail, nagelneu. Helmut Zuch, Gartenstraße 8, 8418 Teublitz.

UP-Comet, Baujahr 5/82 zu verkaufen. Telefon (0 82 47) 51 60 oder 66 01.

Moyes Mega II, Farbe rot/weiß, einschließlich Zubehör, DM 2.300,-. Azur 17, Farbe blau/weiß, DM 2.700,-. Telefon (0 43 51) 4 31 01).

Atlas 14 sowie Atlas 16 absolut neuwertig wegen Autounfall zu verkaufen. DM 3.000,- VB. Telefon (0 76 51) 86 66 (tagsüber).

Ladas 16 C, Baujahr 6/82, ca. 10 Flüge, absolut crashfrei, wie neu, zu verkaufen. Telefon (0 81 61) 38 13.

Prieler Streckergurt mit integriertem Parasail, unbenutzt, nagelneu, Neupreis DM 1.300,-, Verkaufspreis DM 1.000,- sowie Pritzel MiniPiep, neu, mit Zeit- und Stoppuhr, DM 250,-, 1 Afro-Speedmesser, DM 70,-. Telefon (0 94 71) 2 06 11 abends.

Windfex, weiß-blau, neu, umständehalber zu verkaufen. Telefon (0 76 81) 16 96 oder (0 76 84) 12 39.

Magic 185, neu, noch nicht geflogen, sofort zu verkaufen. Telefon (0 76 66) 64 23 oder (0 76 84) 3 61.

Bergfalke, Bj. 80, Gurtzeug mit Fallschirm, Helm, DM 3000,- VHB. Telefon (07 21) 2 47 65.

Pritzel VMS-Vario, Garantie bis 28.2.1984. Neupreis mit Ladegerät und Kugelkopfhalter DM 614,- für DM 380,- zu verkaufen. Telefon (0 71 83) 83 02.

Windfex, neu, noch originalverpackt, 22 kg, 500,- DM unter Neupreis. Telefon (0 73 61) 4 16 39 abends.

Ranger HS, Bj. 6/82, Kurzpack 1,5 m, Zustand wie neu, wenig geflogen für DM 2800,- (VHB). Telefon (0 81 41) 7 16 04.

Magic 166, neu, aus finanziellen Gründen zu verkaufen. Telefon (0 76 81) 16 96 oder (0 76 84) 12 39.

Verkaufe Bicla Maxi II, Topzustand, schöne Regenbogenfarben, ideales Erstgerät, Packmaß 1,58 m, DM 2.300,- VB, Kniehängerschürze, Pritzel Mini-Piep-Vario, Höhenmesser. Suche modernes Doppelsegelgerät, Vario, digitalen Höhenmesser, Liegeschürze usw. F. Gagsteiger, Henkestraße 40, 8520 Erlangen, Telefon (0 91 31) 2 33 41, Zimmer 611.

Atlas (La Mouette) 16 C, Ideales Einsteigergerät, neuwertig, keine 50 Flüge, Kurzpackmaß, wegen Gerätewechsels günstig abzugeben. Telefon (0 75 31) 7 46 96.

ASW Flash SC, Preis DM 2.400,-, sowie 1 Atlas 16, Kurzpackmaß 2,20 m, DM 2.000,-. Telefon CH (0 41) 41 56 13.

Fafnir, 1 Jahr 4 Monate alt, Segelfarben weiß-rot, guter Zustand, Preis DM 2.900,- VB. Telefon (0 22 69) 70 96 (ab 17.00 Uhr)

Wasp Falcon V, 2 Jahre alt, gelb-blau, wenig geflogen, gepflegter Zustand, ideales Anfängergerät, Probefliegen möglich, DM 1.400,- VB. Telefon (0 78 22) 14 46.

Ikarus 700/1 Aero 18,6 qm, Farben gold-braun, Bestzustand, wie neu (crashfrei). Telefon (0 82 21) 52 08.

Fafnir, Topzustand, viele Extras und Fafnir, nagelneu und unbenutzt, günstig abzugeben. Telefon (0 94 71) 2 06 11, abends ab 19.00 Uhr.

Verkaufe Hornet 170, 3 Monate alt, DM 1.000,- unter Neupreis und Helios, Preis VB, wegen längerem Auslandsaufenthalt. Lorenz Fritz, Kelheimwinzerstraße 171, 8420 Kelheim.

Verkaufe Winter-Fahrtmesser, DM 120,-, Staudruckfahrtmesser (Hall-Prinzip), DM 50,-. Telefon (0 71 41) 5 18 68 oder (0 89) 2 71 47 83), jeweils nur abends. Klaus Eigelsperger.

Azur 17, Modell 83, DM 3.600,-, Pritzel-Vario VMS, DM 380,-, Steinbach-Liegeschürze, DM 200,-. Telefon (0 89) 7 69 44 54.

Verkaufe Parasail-Fallschirm DM 400,-, erstklassigen Hängegurt, DM 100,-. Telefon (0 21 59) 63 08.

X-Ray, 2 Jahre alt, DM 2.000,- VHB, Kniehängergurt DM 180,-, alles mit Gütesiegel, 1 Winter-Vario, mechanisch mit Schwanenhals, DM 250,-, 1 Winter-Höhenmesser, DM 150,-. Telefon (07 21) 68 66 81.

Bergfalke 9/80, 3 m zusammenlegbar, neuwertig, Kosteletzky-Fallschirm, Geschwindigkeitsmesser Marke „Winter“, Liegeschürze, Integralhelm, alles kaum benützt, zusammen DM 3.500,- VB, eventuell einzeln nach Angebot zu verkaufen. Telefon (0 89) 33 11 79 oder (0 80 74) 6 54.

Firebird II, guter Zustand, wenig geflogen, ideales Erstgerät für Anfänger und Lernausweisinhaber, DM 1.650,-. Telefon (02 11) 55 22 51.

Atlas 14 C, 1/81, kurz packbar, gepflegtes Gerät, DM 2.300,- VB. Telefon (0 22 42) 79 32.

Fafnir 7/82, Bestzustand, ziegelrot, Kante violett, DM 2.800,- VB, Exo 7, gut gepflegt, abwurfgetestet, DM 900,-. Telefon (02 21) 44 99 44.

Stratos B, Gütesiegel, rot, Sondermodell mit 12 Segellatten, langer und kurzer Packsack, guter Zustand, DM 1.600,- VB. Telefon (0 99 63) 13 03.

Fast zu verschenken: Wings Competition mit Gütesiegel wegen Klassenwechsel abzugeben. Telefon (0 83 31) 31 68 ab 18.00 Uhr.

UP-Schlafsack, integrierter Fallschirmcontainer, neuwertig, Afro-Owens Valley 600 mit McCready und Ikarus 800/I, Bestzustand, Preise VS. Telefon (0 70 31) 62 00 80 53 von 8.00 bis 17.00 Uhr oder (0 70 54) 71 10 abends.

Gelegenheit! Ranger A in Teilen, Segel wie neu, Trapez mit Unterverspannung, Kielrohr mit Zentralgelenk, Outrigger, Swivels. Telefon (0 75 72) 7 74.

Verkaufe fast neuen Schlafsackgurt, Fabrikat Parasail-Windborne, Farbe rot/gelb, mit Gütesiegel, für Körpergröße ca. 168 bis 178 cm. Preis VHS. Telefon (07 61) 44 18 57.

Moyes Mega II, neu, für DM 3.300,- (Neupreis DM 3.900,-) abzugeben. Telefon (0 82 51) 38 31 oder 28 89 (privat).

Wasp Falcon V, 2 Jahre, Gütesiegel, gutmütiges Anfängergerät, gepflegter Zustand, wenig geflogen, bis auf 2 m zerlegbar, wird eventuell vorgefliegen, DM 1.450,-. Telefon (0 78 22) 14 46.

Sonderangebot! Maxi II, Super-Zustand, Farben schwarz-rot-gold; Schlafsackgurt 1,78 m, Marke Steffl; Fallschirm Bill Bennett; Liegeschürze mit Kniehänger, komplett DM 2.700,-; Wasmer-Vario mit Höhenmesser DM 350,-. Telefon (0 80 42) 34 86 ab 16.00 Uhr.

Demon 175, 3 Monate alt, ca. 10 Flüge, I-a-Zustand, schöne Farben, DM 3.600,- VB. Telefon (08 21) 71 78 57.

Falcon V, ideales Erstgerät, Packmaß 2 m und 4,80 m, Gewicht 21 kg, Farben rot-weiß, Gütesiegel, für DM 950,- abzugeben, Sitzgurt gratis. Telefon (0 80 31) 7 11 64.

X-Ray 16, Gütesiegel 81, guter Zustand, DM 1.500,-. Erwin Schwarzrock, Borchshöher Feld 5, 2820 Bremen 70, Telefon (04 21) 66 12 72

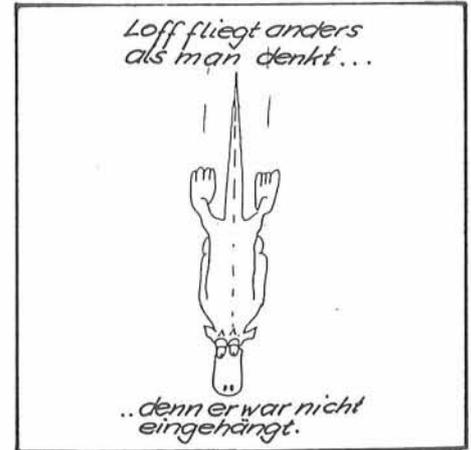
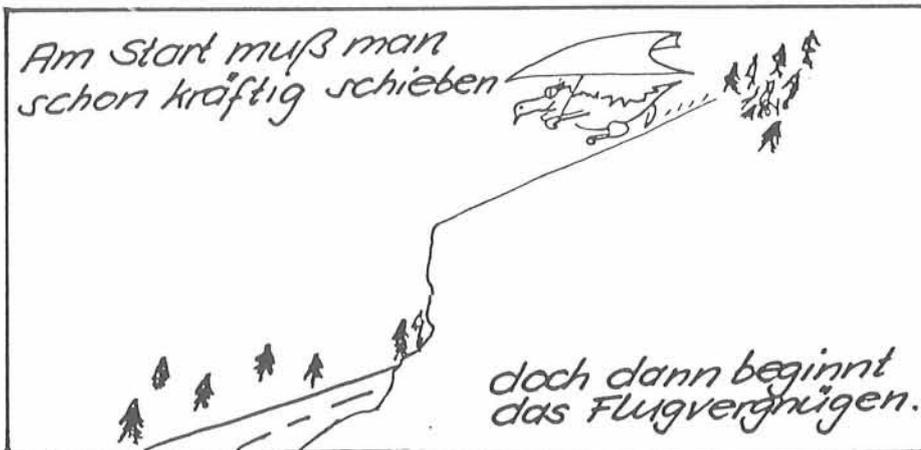
Comet 165 OVR, Sandwichsegel, 4 Monate alt, Spectralfarben, Preis VB. Lothar Wüst, Telefon (0 72 31) 7 48 66.

Ranger HS, gelb, wie neu, (1 Jahr), crashfrei DM 2.900,- VHB. Telefon (0 89) 60 23 63.

LOFF

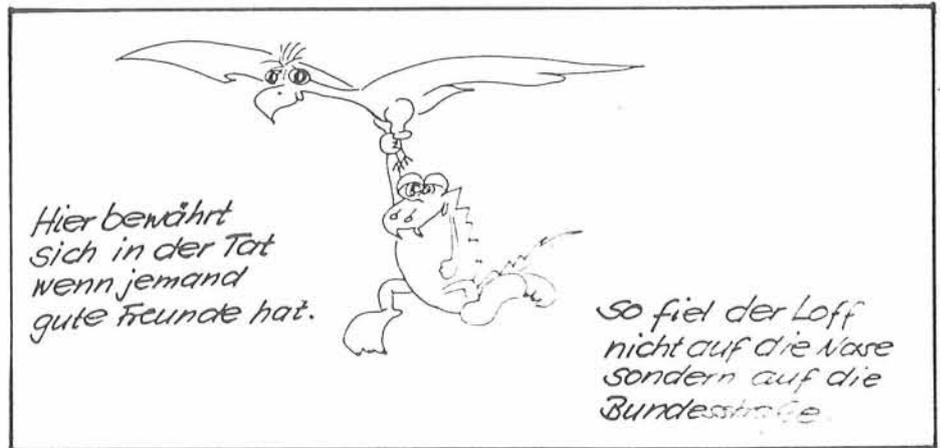
*Der Schrecken
von der
Teufelsmühle*

Zeichnung: Joachim Keuthe



In dieser Lage, die fatal, kam ein Gedanke, der genial:

Falls fallend du von einem Berg verschwandest so bremse halt, bevor Du unten landest!



Schmerzerfüllt ist diese Welt wenn ein Stück vom Schwanz dir fehlt!

Fliege niemals ohne Drachen sonst passieren solche Sachen!

Vordringliches Ziel unseres DHV-Infos ist die Verhinderung von Unfällen. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die Drachenflieger persönlich und 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 eine außerordentlich gefährliche Sportart ist. Er soll jedoch bedenken, daß Woche für Woche zehntausende von Flügen in Deutschland durchgeführt werden, die problemlos verlaufen und hier nicht erwähnt sind.

„french connection“ ging auf — Pilot stürzte ab

Tannheim — Am 5.6.1983 startete Anton Klostermaier am Neunerköpfel mit einem werksneuen Firebird CX zu seinem insgesamt 6. Flug mit diesem Gerät.

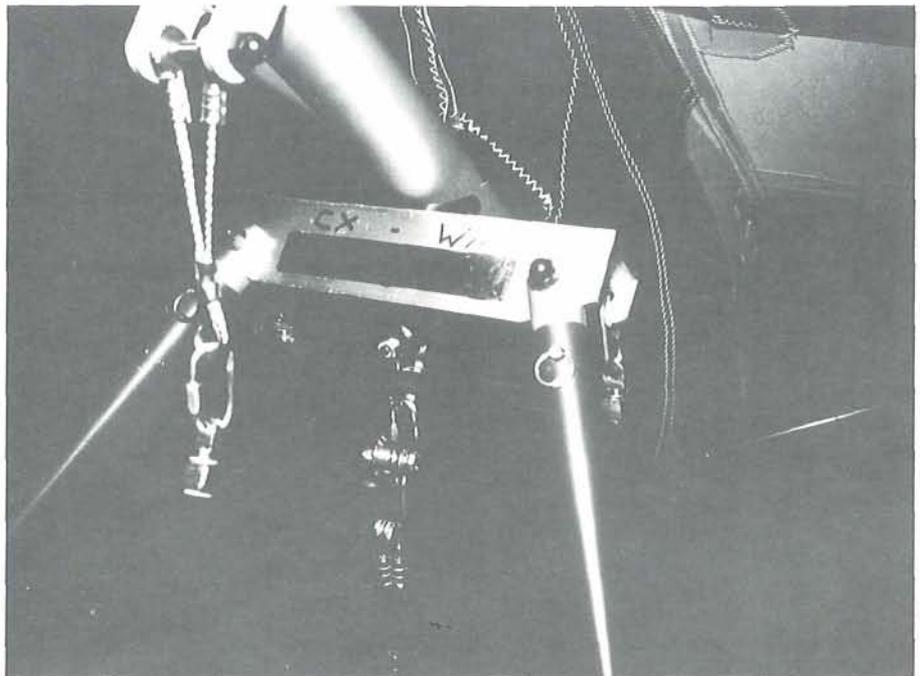
Nach 1 1/2 stündigem Flug löste sich die vordere selbstsichernde Mutter an der sogenannten „piff-paff“-Aufhängung. Der Pilot löste sich dadurch vom Gerät, hielt sich aber kurze Zeit mit einer Hand an der Trapezbasis fest. Weil sein CX in eine Kurve geriet und auf den Hang mit hoher Geschwindigkeit zuflog, ließ sich der Pilot fallen und betätigte sein Rettungssystem „Parasail“. Der Schirm öffnete, Klostermaier fiel auf einen Steilhang und erlitt dabei Prellungen.

Warnung der Fa. Firebird

Auf telefonische DHV-Anfrage hin bestätigte die Fa. Firebird, daß der obengenannte Unfall darauf zurückzuführen sei, daß sich bei dem von Firebird ausgelieferten „Piff-Paff-System“ eine selbstsichernde Mutter gelöst hatte. Dies sei auf die ständige Bewegung der Gelenke des Systems im Flug zurückzuführen. Die Fa. Firebird warnt vor der weiteren Benutzung solcher Systeme mit einfacher Verschraubung und liefert nunmehr nur noch solche Systeme aus, deren Muttern mit Kontermuttern oder aber mit zusätzlichen Splintern gesichert sind.

Ein Blick ins Doppelsegel

In der Mai-Ausgabe des „wings“ wird ein Unfall in England beschrieben, der all denjenigen zu denken geben sollte, die es nach einem Crash nicht für erforderlich halten, den Kopf ins Doppelsegel zu



Das Piff-Paff von Firebird

Foto: Charlie Jöst

stecken. Eine Pilotin setzte in turbulenten Bedingungen ihren Hiway Demon zur Landung an, als in etwa 3 m Höhe der rechte Flügel wegklappte. Glücklicherweise blieb sie unverletzt. Kurz zuvor hatte sie eine „heavy“ Landung, bei der zuerst die rechte Flügelspitze und dann die Nasenplatte aufschlug. Beim anschließenden Check hatte sie den am Querrohr entstandenen Schaden, vgl. Zeichnung, übersehen.

Pilotenaufhängung

Seit langem ist bei offiziellen SHV-Anlässen eine doppelte Pilotenaufhängung Vorschrift. Daß diese Vorschrift berechtigt ist,

beweist einmal mehr ein Vorfall, der sich am vergangenen Wochenende zugetragen hat: Der Aufhängekarabiner eines Piloten löste sich kurz nach dessen Start. Der Pilot konnte sich glücklicherweise am Trapez festhalten. Der Karabiner war nicht ganz gelöst, die Fallschirmverbindung noch eingehängt. Der Pilot betätigte den Fallschirm, der Karabiner hielt den Öffnungsstoß aus, die Arme des Piloten ebenfalls. Der Pilot landete zum großen Glück praktisch unverletzt zusammen mit seinem Gleiter.

Wir bitten alle Clubs, ihre Mitglieder so schnell wie möglich auf die unbedingte Notwendigkeit einer doppelten Pilotenaufhängung aufmerksam zu machen, diese Sicherheitsaufhängung kann Leben retten. Desweiteren empfiehlt der SHV unbedingt eine zusätzliche Sicherheitsverbindung zwischen Gurtzeug und Fallschirm-Hauptleine. Damit soll gewährleistet werden, daß zumindest der Pilot sicher mit dem Rettungsfallschirm verbunden ist, wenn die Verbindung Gleiter-Pilot nicht mehr gewährleistet ist.

Mit freundlichen Grüßen
Schweizer Hängegleiterverband
Thomas Bosshard, Präsident

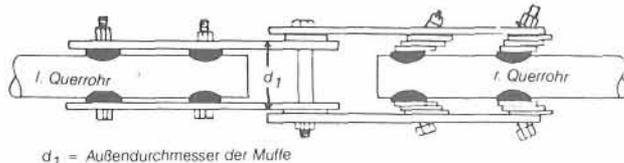


Abb. 1: Querrohr mit Biegeschaden der Befestigungsschrauben

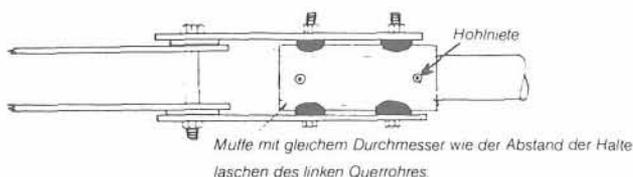


Abb. 2: Vorschlag von Dave Simpson zur Vermeidung von Biegeschäden

Fun 17 m²

— Bitte bei allen Fun 17 m² die Flügelrohre deutlich und wasserfest mit „Links“ und „Rechts“ kennzeichnen, am besten auch gleich das Tuch. Wenn die Flügelrohre verkehrt montiert wer-

den, zeigen die Randbogen gegenüber dem Zentralrohr deutlich nach unten (negative Schränkung). Dies ist zwar deutlich sichtbar und müsste spätestens beim 7 Pt Vorflugcheck bemerkt werden. Unserem Kollegen Rene wurde jedoch diese Verwechslung in Spanien zum tödlichen Verhängnis. Nach mehreren Sturzflügen und harten Abfangvorgängen schlug das Gerät hart auf, wobei sich der Pilot tödlich verletzte. Das Rettungsgerät (Fallschirm) wurde meines Wissens nicht ausgelöst.

– Bitte auch bei allen Fun 17 m² die Öse am Flügelende laufend gut kontrollieren. Diese Öse ist stark belastet und muss intakt sein.

Für nähere Auskünfte stehe ich gerne zur Verfügung und wünsche allen weiterhin schöne Flüge.

Mit freundlichen Grüßen

Franz Meyer

Überprüfungsforderungen des DHV für Hängegleiter, Gleitflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge, Schleppgerät und anderes prüfpflichtige Zubehör von ausländischen Gästen in Deutschland

Für einzelne Geräte ohne Betriebstüchtigkeitsnachweis von Personen mit ständigem Wohnsitz im Ausland (Gäste) kann nach einer vereinfachten Geräteüberprüfung ein Ersatzbetriebstüchtigkeitsnachweis erteilt werden.

Zur Überprüfung des Gerätes und zur Ausstellung des Ersatzbetriebstüchtigkeitsnachweises sind die geprüften Fluglehrer für die jeweilige Geräteart berechtigt.

Ersatzbetriebstüchtigkeitsnachweise werden erst mit Eingang in der Geschäftsstelle des DHV gültig und sind automatisch auf ein Jahr befristet. Bei erneuter Überprüfung kann jährlich ein neuer Ersatzbetriebstüchtigkeitsnachweis ausgestellt werden.

Dies schließt jedoch nicht aus, daß der DHV jederzeit, auch wenn ein Ersatzbetriebstüch-

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12.06.1983

052 – 82	Dream III	Fa. Engel
053 – 82	Super-Dream	Fa. Engel
054 – 82	Cloud III	Fa. Thalhofer
055 – 82	Puma	Fa. Agur/Kaspeitzer
056 – 82	Firebird CX 15	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
057 – 82	Bullet 16,6 (incl. Speedbar und Darlet)	Fa. Guggenmos
058 – 82	Piranha	Fa. Rithner/Zipfel
059 – 82	Libre II	Fa. Hauser
060 – 82	Moyes MK III	Fa. Moyes/Förster
061 – 82	Hornet 150	Fa. Steger/Seyferle
062 – 82	Arrow	Fa. Bichlmeier
063 – 82	Firebird CX 17 (incl. Piff-Paff)	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
064 – 82	Ranger Spezial	Fa. Schmidtler + Schmidtler
065 – 82	Scout A	Fa. Schmidtler + Schmidtler
066 – 82	Vampir II	Fa. Pacific Wings/Osterloh
067 – 82	Bullet Racing 14,4 (incl. Speedbar und Darlet)	Fa. Guggenmos
068 – 82	Bullet Racing 15,2 (incl. Speedbar und Darlet)	Fa. Guggenmos
069 – 82	Azur 17 (incl. Speedbar)	Fa. La Mouette/Hölzenbein
070 – 82	Spot	Fa. Steinbach/Fischer
071 – 82	Fun-D	Fa. Meyer/Fischer
072 – 83	Vampyre I	Fa. Eichhammer/Schönleber
073 – 83	Saphir	Fa. Bautek
074 – 83	Hi-Dream (incl. Speedbar)	Fa. Engl
075 – 83	Ikarus 900 (vorl. Gütesiegel)	Fa. Lieb
076 – 83	Hornet 170 (incl. Speedbar)	Fa. Steger
077 – 83	Focus	Fa. Eichhammer/Schönleber

Hängegleiter mit HGMA-Airworthiness Certification

Stand: 20.05.1983

Das spezielle Typenschild „HGMA (DHV)“ ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt. Zur Klärung: Geräte ohne die spezielle Kennzeichnung — auch wenn sie typengleich erscheinen — besitzen keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

11 – 3280 – R8	Comet 165	Fa. UP
825	Harrier 147, 177, 187	Fa. Wills Wing
828	Duck 160	Fa. Wills Wing
8112	Moyes Meteor	Fa. Icaro 2000
8213	Moyes Missile	Fa. Icaro 2000
8215	Streak 160	Fa. Bennett
823	X 200	Fa. Bennett
824	X 180	Fa. Bennett
825	X 160	Fa. Bennett
826	X 140	Fa. Bennett

tigkeitsnachweis bereits ausgestellt ist, technische Nachweise im Sinne der Gütesiegel-forderungen verlangen und bei Nichtvorlage dieser Nachweise oder aus anderen Gründen einzelne Ersatzbetriebstüchtigkeitsnachweise für ungültig erklären kann. Dies beson-

ders für den Fall, daß ein Gerät sich bereits im Gütesiegelverfahren befunden, die Anforderungen jedoch nicht erfüllen konnte. Der genaue Wortlaut der Überprüfungs-forderungen des DHV kann bei der Geschäfts-stelle abgefordert werden.



Mitglied im DHV, VDDL und DAeC.
Schulung bis zur Überlandberechtigung.
Thermikkurse im Sommer.

NEU NEU: Vertretung von Airwave Gliders Magic in Bayern und Baden-Württemberg

Weitere Vertretungen von: Atlas, Azur, Profil, Bullet, Cloud, Comet, Duck, Firebird, Hornet, Saphir, Vampir und Windfex.

Sämtliches Zubehör ständig auf Lager.

Gebrauchte Geräte: 1 Ikarus 800, 1 Firebird C11 und CX, 1 Wings, 1 Duck 160, 1 Comet OVR, 1 Azur 17, 1 Hornet, 2 Falke 5, 1 Euro 2, 1 Fledge 2B, 1 Superfex.

Informationen:

Reinhold Speidel, Dornstetterstr. 16, 7295 Dornstetten und Unteraich 2, 8201 Großholzhausen, Tel. 07443/8779 und 08035/5655 oder Lothar Wüst, Pforzheim, Tel. 07231/74866

Flüchtige Begegnung

von Raimund Rud

Sonntag, 24. April 1983. Die Hochries hüllt ihr Haupt in Nebel, woran auch der Optimismus der Piloten, die am Gipfel warten nichts ändert. Bevor es finster wird, schnell die Geräte abbauen und zu Fuß durch Schnee und über schlüpfrige Steine absteigen. Wie oft nun schon? Ich führe keine Statistik, aber irgendwie gehört es schon fast ein bißchen dazu. Immer schönes Wetter – wie langweilig.

Montag, 25. April 1983. Strahlendes Wetter, ich sitze im Büro und sehe um 10 Uhr die ersten Wölkchen auftauchen, um 11 Uhr sind es ein paar mehr. Ich rufe den Segelflugwetterbericht ab: mäßige Thermik, Wind aus SO bis SW zwischen 15 und 30 km/h. Ich schaue wieder zum Fenster hinaus und es kann mich nichts mehr halten. Um 1.45 Uhr stehe ich am Gipfel der Hochries und starte nach Süden, weil einige Piloten die Rampe belagern und auf günstige Bedingungen warten. Zuerst ist es etwas zäh, aber bald habe ich gute 500 m Startüberhöhung. Das beruhigt erst mal, obwohl es ordentlich bockt. Ich fliege eine Wolke am Heuberg an und mit 4m geht es relativ ruhig bis unter die Basis auf 2700m. Plötzlich sehe ich tief unten, jenseits des Inn-tals einen Drachen und kann mir nicht erklären, woher der wohl kommen könnte. Seine Lage scheint mir aussichtslos.

raschung los bin, zieht er schon weiter Richtung Hochries. Hatte ich vorher gezögert auf Strecke zu gehen – jetzt war alles klar, nichts wie hinterher. An der Hochries wieder auf 2500m und weiter zur Kampenwand. Ich schaue nach dem weißen Vogel und kann ihn nicht mehr finden, schade denke ich mir, aber jetzt bin ich schon unterwegs. Ich habe etwas Muffensausen vor der Kampenwand, denn ich habe sie bei normalen Verhältnissen schon recht bockig erlebt. Nach kurzem Suchen steige ich in einen Bart ein. Erst 2m, dann 3m, 4, und schließlich 5m. Der Felsgrat versinkt unter mir wie ein geflutetes Riff. Ich schaue nach der Wolkenbasis und sehe ihn über mich hinweggleiten. Ein eigenartiges Gefühl der Freude, ich kenne ihn nicht und habe ihn trotzdem vermisst. Auf 2700m steige ich wieder aus, Richtung Hochplatte. Der weiße Vogel hat den Bart zwischen Kampenwand und Hochplatte erreicht und demonstriert fliegen in Vollendung. Ich möchte jauchzen, ich möchte ihm sagen, welches Vergnügen es ist, Ästhetik so zu erleben, aber er ist schon gute 500m über mir. Auf 2600m steige ich aus und fliege über Marquartstein. Erinnerungen werden wach, wie ich da tief unten schon herumgekämpft habe. Meter für Meter geschwitzt und gebetet. Heute ist alles Spiel. Spiel mit ein paar Stangen, Seilen, Kunststoff, der Natur, den eigenen Fähigkeiten und Schwächen und mit einem weißen Drachen mit roter Eintrittskante, den jemand fliegt, den ich nicht kenne. Unter mir ein Segelflieger, wir winken uns zu. Eine nette Geste vom großen Bruder, von dem wir fast alles gelernt haben. Südlich vom Hochfelln, ein 4m Bart, den

ich in 1950 verlasse, die Basis schätze ich auf 3200m. Wo ist der weiße Vogel? Lange suche ich ihn und finde ihn dann tief unten. Ich kann nicht abschätzen, wie tief, aber es scheint mir wieder aussichtslos. Ich hoffe verzweifelt, daß er es wieder schafft. Mich aber packt der Übermut. Ich halte geradeaus auf den Rauschberg zu, ohne Rücksicht auf die beste fliegerische Route. Was soll mir schon passieren? Von dieser Seite habe ich den Rauschberg schon so oft, aus fast aussichtslosen Situationen angeflogen, also was soll's. Ich habe Zeit, den weißen Vogel zu beobachten. Er kämpft und er schafft es. Um einiges höher als ich es bin, fliegt er auch den Rauschberg an. Etwa 300m vor dem Berg habe ich noch Gipfelhöhe. Die ganze Zeit hatten wir eine relativ starke SW-Strömung, ich fliege auf den Westhang zu. Mit 3m Sinken werde ich sehr unsanft aus den Träumen gerissen. Das Gerät bewegt sich kaum mehr über Grund und es taumelt wie ein welkes Blatt nach unten. Ich bin im Lee. Könnte ich es schaffen nach Süden um die Kante zu fliegen? Vielleicht – ich ziehe es jedoch vor zu versuchen, den Landeplatz in Ruhpolding zu erreichen. In einem ruhigen Moment schaue ich nach oben, mit lautlosen Kreisen zieht der weiße Vogel über den Gipfel. Lebewohl, ich war zu dumm, um in der ersten schwierigen Situation dieses Fluges mit Dir mit zu halten. Ich hoffe, Du kommst noch weit, der Tag ist noch gut. Es war wunderschön mit Dir zu fliegen, wenn ich auch nicht weiß woher Du kommst und wohin die Wolken Dich führen. Wenn es Dir nur halb soviel Spaß machte wie mir, dann war es ein großer Tag.



Doch bald ändert sich das Bild. In gleichmäßigen, wie gezielten Spiralen kommt der Vogel hoch, überquert das Inn-tal, steigt zwischen Kranzhorn und Heuberg in einen Bart ein und wieder dasselbe Bild – fliegen wie im Bilderbuch. Mir scheint, ich habe noch nie jemand so vollendet fliegen sehen. Bis ich meine Über-



Drachenfluglehrer als Entwicklungshelfer

Ein Bericht von Charlie Jöst. Zweiter Teil



Eine „Windfex“ mit einem griechischen Piloten über der herrlichen Landschaft von Attika

„Attika“ ist der Name dieser herrlichen Landschaft, in der sich Athen wie ein Geschwür langsam nach allen Seiten unaufhaltsam ausdehnt. Im Osten und Südwesten ist die Halbinsel umrahmt vom Golf von Petalia und dem Golf von Ägina, im Norden begrenzt durch die Gebirge Kithairon (ca. 1.500 m) und Parnes (ca. 1.400m).

Unser Weg führte zunächst Richtung Marathon, jener Hafenstadt am Golf von Petalia, wo ein athenisches Heer 490 v. Chr. die Perser geschlagen hatte. Die Siegesnachricht soll durch einen Läufer, der nach seiner Ankunft in Athen tot zusammenbrach, über eine Entfernung von 42 km überbracht worden sein. (Der „Marathonlauf“ gilt heute als längster olympischer Laufwettbewerb über die gleiche Distanz.)

Es ist erstaunlich, daß die Bauern aus diesem trockenen und steinigen Boden doch recht ansehnliche Erträge herausholen. Wir stoppten an einem Weinrebenfeld und kosteten von den in voller Reife stehenden Weintrauben. Die Stöcke sind zwar viel kleiner als z.B. unsere Rebenpflanzen an der Bergstraße, aber die Früchte sind mehr als doppelt so groß und schmecken köstlich. Gibt es da nicht den Schnulzenschlager „Griechischer Wein ist wie das Blut der Erde“? Er erschien uns auf einmal gar nicht mehr so schnulzig.

Sogar die Grasgewächse haben sich gegen dieses trockene Klima und gegen „Gefressenwerden“ geschützt. Als wir am Übungshang zu Füßen des Pentelikon-Gebirges angekommen waren, ließ ich mich ins Gras fallen, um in aller Ruhe einen Blick über die Landschaft zu werfen. Entsetzt fuhr ich wieder in die Höhe, bespickt mit winzigen Dornen und abgebrochenen Grasspitzen.

Daran muß sich der Griechenlandfahrer gewöhnen: Steine und dornenreiches Land lassen die Fluggeräte schneller älter werden als anderswo. Außerdem könnte man ab und zu aus der Haut fahren, wenn sich die Geräte und Segel beim Aufbauen ständig irgendwo einhaken. Die meisten Probleme hatte ich dabei mit meinem „Drahtverhau“ Fledgling. Aber das ist nicht der einzige Grund, in Griechenland einen Starrflügler zu Hause zu lassen.

Elmar machte große Augen, als ihm Evangelos – der übrigens sechs Sprachen, darunter auch Deutsch, fließend spricht – erklärte, daß vornehmlich hier, abhängig vom Wind, die Anfängerschulung stattfindet.

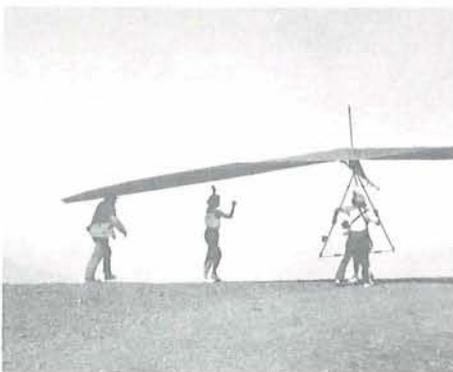
Wir hatten zwei Paar Schulungsräder im Gepäck, um den Griechen deren segensreiche Wirkung zu demonstrieren. Angesichts der mittleren Felsbrocken, die malerisch auf dem beinahe ideal ansteigenden Hang verteilt waren, erschienen uns die Räder eher gefährlich, da die Schüler

beim Hinunterrollen garantiert irgendeinen Stein erwischte hätten. Elmar fragte zynisch, was denn nicht so schlimm sei – ein ausgerenkter Ellbogen oder eine eingedrückte Nase. Tatsächlich könnte mit vereinten Kräften und entsprechendem Werkzeug der Hang ganz passabel hergerichtet werden. Doch wozu diese Anstrengung, meinte Mike, der bereits 8 Leuten das Fliegen beigebracht hatte. Die Griechen seien hart im Nehmen und die Verletzungen bis jetzt relativ harmlos gewesen. Elmar und ich schauten uns vielsagend an. Hatten die Piloten hier schon mal einen Kameraden gesehen, der mit dem Gesicht gegen einen Felsen gefallen war? Sicher nicht.

Ohne zu Zögern trugen unsere griechischen Kameraden ihre Drachen ca. 50 m den Hang hinauf und bauten ihn auf. Wir wurden angenehm vom Gerätebestand überrascht. Zwei Agur, einige Superfexe und sogar vier Windfexe. Alles in gutem bis sehr gutem Zustand, auch das Gurtzeug. Wir erfuhren, daß Thomas Finsterwalder, der Hersteller von Super- und Windfex, zwei Jahre zuvor seinen Urlaub hier verbrachte und diese Handelsbeziehungen knüpfte – zu äußerst fairen Bedingungen übrigens. Auf technischer Seite war also „Entwicklungshilfe“ nicht mehr notwendig.

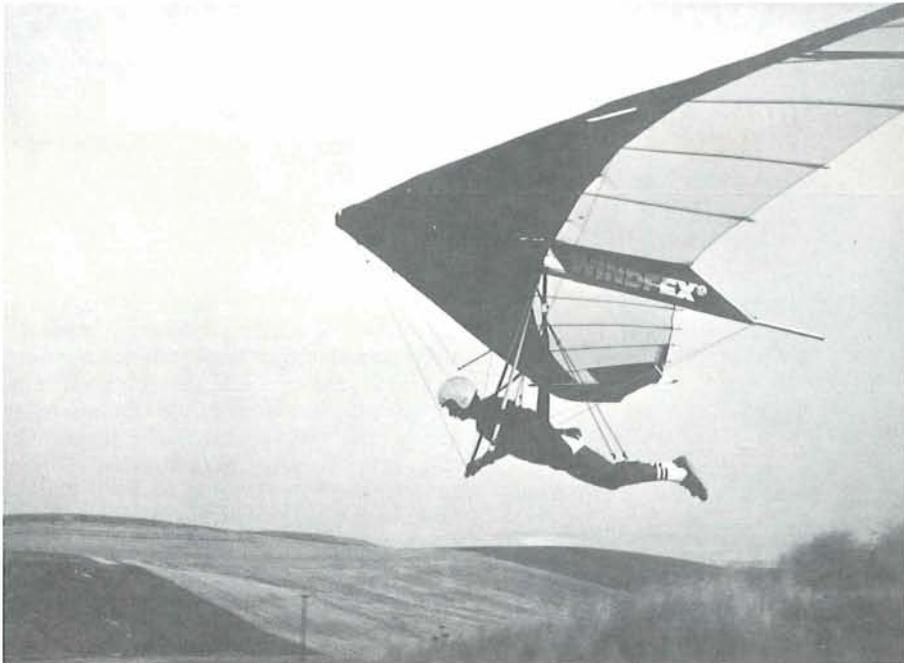
Mike hält ständig die Kontakte auch zu anderen Drachenflugstaaten und gibt die Informationen an seine Kameraden weiter. Allerdings ist er sich seines Einflusses und seiner exponierten Stellung innerhalb des Clubs durchaus bewußt. Als „Kleinreeder“ (im Vergleich zu Onassis) gehört er zur griechischen Oberschicht. Typisch für Mike ist z.B. folgende Episode:

Eines morgens wurden wir noch später als gewohnt abgeholt. Mike grinste wie immer verschmitzt und vielsagend und teilte uns mit, er habe nicht früher kom-



Elmar bei starkem Küstenwind am Start

men können, da er soeben ein dickes Geschäft gemacht habe. In Japan stehe ein mit Dynamit vollgepropfter Frachter, der nach England müsse. Da die Sache brisant sei, habe sich zunächst keine Crew gefunden. Also habe er seinen Agenten angewiesen, sofort eine Mannschaft einfliegen zu lassen, die den Kahn nach England schippert. Wenn alles gut gehe, könne er von dem Verdienst den Frachter kaufen.



Israelischer Agur über Griechenland

Für Mike gibt es nichts, was nicht käuflich ist. Diese Vorstellung kollidierte des öfteren mit der von Elmar und mir, und beinahe wären wir nach wenigen Tagen frühzeitig abgereist. Nach einer längeren Diskussion und der Vermittlung durch Evangelos, der der ruhende Pol des Clubs ist, waren die Fronten geklärt. Wir nannten Mike von dieser Stunde an scherzhaft „Patrone“. (In Anspielung auf einen italienischen Untergrundboß.)

Wir erfuhren, daß in Griechenland die Klassenunterschiede viel kraßer sind als bei uns – und das bestimmt den Rang sogar innerhalb des Clubs.

Von den Drachenfliegern, die wir in Griechenland kennenlernten, gehört jeder mindestens der Mittelschicht an. Trotzdem ist das Drachenfliegen für sie ein teureres Vergnügen als für uns. Die Griechen sind kein wohlhabendes Volk und man sollte nicht damit beginnen, ihnen die alten Drachen, Gurtzeuge und Schirme für teures Geld anzudrehen, wie dies leider in Süditalien und Spanien, sowie im Ostblock praktiziert wird.

John hatte bereits seinen Comet aufgebaut, als Elmar und ich unsere Drachen den Hang hinaufwuchteten. Viel lieber wären wir vom Gipfel geflogen, der sich beinahe 1.000 m über uns auftürmte. Doch das gehe bei dieser Windrichtung nicht, meinte Mike.

Die Griechen wollten uns wahrscheinlich ihren Leistungsstand aufzeigen und auch mal sehen, ob denn die deutschen Fluglehrer auch auf einem Übungshang flie-

gen können. Der Wind hatte aufgefrischt, leider aber auch nach links gedreht, das hieß, wir kamen langsam aber sicher in das Leegebiet der linken Buschreihe.

John war nicht mehr zu halten. Er ging als erster raus und man sah, daß nicht mehr viel fehlte, um sich im Hangaufwind zu halten.

Der Startplatz sah – ebenso wie das Landefeld – nicht sehr einladend aus. Ich hatte mir eine Stelle ausgesucht, wo ich

Hang jeden kleinsten Heber gefühlvoll mitnahm. Das machte unseren Freunden sichtlich Spaß. Doch nach zehn Minuten war die thermische Ablösung durch und auch Elmar mußte landen.

Zwischen den einzelnen Ablösungen spürte man immermehr, daß der Wind nach links gedreht hatte. Jetzt war das Interesse groß, wie denn so ein Starrflügler starten und fliegen würde. Elmar rief mir noch zu aufzupassen, das Gelände habe seine Tücken. Von unten kam eine leichte Brise hoch.

Ich weiß um meine guten Sprinterqualitäten und begann kräftig und energisch loszulaufen. Normalerweise trägt der Fledge nach vier bis fünf Schritten wenigstens sich selbst. Doch ich hatte immer noch dieses gewaltige Gewicht im Nacken, obwohl die Geschwindigkeit hätte ausreichen müssen. Noch drei Schritte und mein Startplatz war zu Ende. Vor mir nur Felsen. Anhalten war nicht mehr möglich. In letzter Sekunde drückte ich den Bügel nach vorne. Müde hob mich der Vogel über den ersten Felsen. Am linken Flügel riß die Strömung ab. Ein Starrflügler ist nun mal ein Flugzeug. Die linke Fläche rutschte über die Steine. „Aus“ dachte ich. Befanden wir uns nicht in der Heimat von Ikarus, der seinen Übermut mit dem Leben bezahlte?

Man staunt hinterher, wieviel Gedanken in einigen Zehntelsekunden durch den Kopf jagen. Vor mir tauchte ein großer Felsblock auf. Instinktiv nahm ich die Hände vom Bügel und vors Gesicht, wie ich meinen Schülern immer wieder eintrichterte, um wenigstens das wertvollste einigermaßen ansehnlich zu halten. In diesem Moment griff eine harte Bö unter den linken Flügel und riß mich hoch, knapp über den Felsen. Ich dachte, mein Herz würde zerspringen, so klopfte es gegen meinen Hals.



Andreas und Evangelos beim Aufrüsten ihrer „Superfex“.

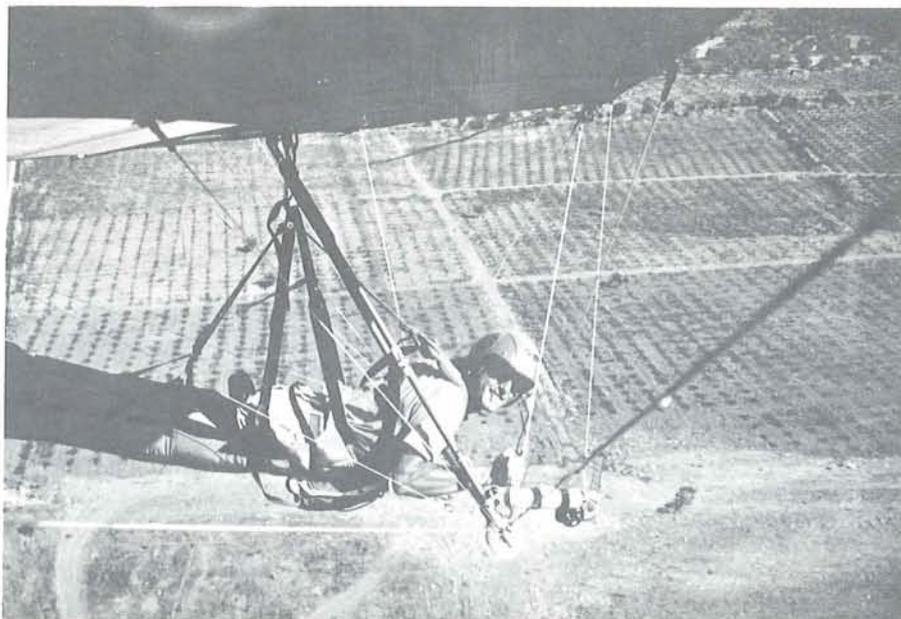


„Alles klar“, signalisiert John

Fotos: Charlie Jöst



Griechenland ist nicht nur zum Fliegen eine Reise wert. Als Drachenflieger entdeckt man immer wieder unverfälschtes griechisches Leben.



Melonenfelder laden immer wieder zur Landung und garantierter Erfrischung ein.

Als ich gelandet war, waren alle ganz still geworden. Elmar meinte, er habe schon viel gesehen, aber so knapp an der Katastrophe habe er noch keinen Flieger vorbeigehen sehen. Für mich war es seit vier Jahren – solange fliege ich den Fledgling – die erste gefährliche Situation.

Die Analyse des „Beinahe-Unfalls“ war nicht schwierig. Ich war im Lee der Buschreihe losgelaufen. Der Wind kam jetzt sogar leicht von links hinten, wie die umstürzenden Drachen der Griechen anzeigten. Die leichte Brise war der Anfahrwirbel hinter den Büschen gewesen und die rettende Bö war genau am Ende der Buschreihe unter den linken Flügel gefahren. Alle Piloten packten ihre Drachen aufgefördert zusammen.

Am Abend wurde erstmal im Hafen von Piräus ausgiebig mein „Geburtstag“ gefeiert. Wir waren begeistert von den Meeres-Leckerbissen, die die griechische Küche zu bieten hat. Elmar und John kannten schon einige dieser Köstlichkeiten. Ich lernte Dinge zu essen, die ich früher nicht einmal angefaßt hätte.

In den frühen Morgenstunden bezogen wir unser Quartier für die kommenden Wochen – Mikes kleine Segelyacht, die im Hafen von Piräus liegt.

Am nächsten Tag sollte laut Wetterbericht der Wind drehen. Das Gebirge Parnis stand auf dem Programm. John, der schon einmal dort geflogen war, schwärmte noch im Einschlafen davon.

Fortsetzung folgt

Kontaktadressen für Griechenlandurlauber

Evangelos Constantacatos
Voulis 3
Athen – 125
Telefon (0030-1) 3 23 08 22
Präsident des Clubs
spricht perfekt deutsch

Michael Theocharis
Vas. Kostantiousstraße 67
Piräus/Athen
Telefon (0030-1) 4 51 10 17
Fluglehrer; spricht englisch

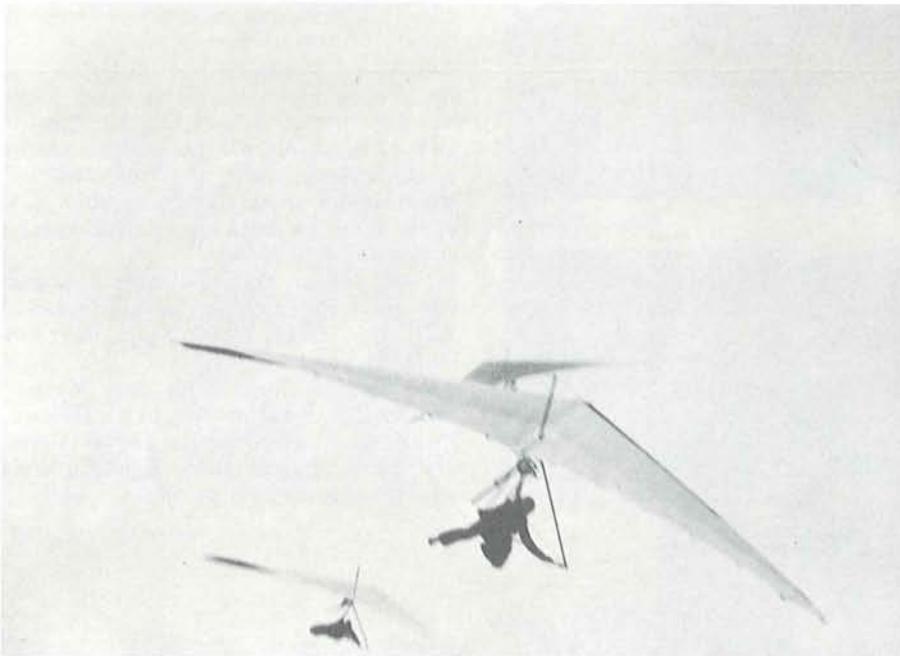
Platon Courouvacalis
Karavia 54
TT 906
Fluglehrer; spricht perfekt deutsch

Peter Melitopulos
Hohenzollernstraße 33
8000 München 40
Telefon (089) 39 14 35

Weitere Informationen
bei DHV-Fluglehrer
Hans Becht
Mozartstraße 4
8071 Lenting
Telefon (08456) 55 41

COMO

In den Augen der Weltbesten gibt es einen Wettbewerb, der noch reizvoller ist als Owens Valley: der alljährliche Wettbewerb in Como. Dort holte sich der gut organisierte heimische Drachenflugclub die 30 international bedeutendsten Piloten als Gäste ins Haus. Unterstützt von Sponsoren zeigt der Club was italienische Gastfreundschaft vermag. Das Motto des Wettbewerbes lautet: „Mit Freunden fliegen“. Die Atmosphäre zwischen den Piloten ist tatsächlich herzlicher, freundlicher und unverkrampfter als auf sonstigen internationalen Wettbewerben. Obwohl es um eine fette Siegpriämie geht. Die Flugaufgabe ist jeden Tag die selbe: Fliegen so weit die Flügel tragen.



In der Vergangenheit hat der Bewerb in Como bereits durch großartige Streckenleistungen von sich reden gemacht. Man konnte also gespannt sein, was sich diesmal tun würde. Unglückseligerweise fanden die 7 Wettkampftage in einer verheerenden Regenperiode statt, die ganz Europa unter Wasser setzte. In der Nähe von Como lösten die anhaltenden Regenfälle einen Erdbeben aus, der zahlreiche Menschenleben forderte. Der Weg durch die Alpen nach Como war durch weitere Erdmasse blockiert und dennoch konnte am Comer See täglich geflogen werden.

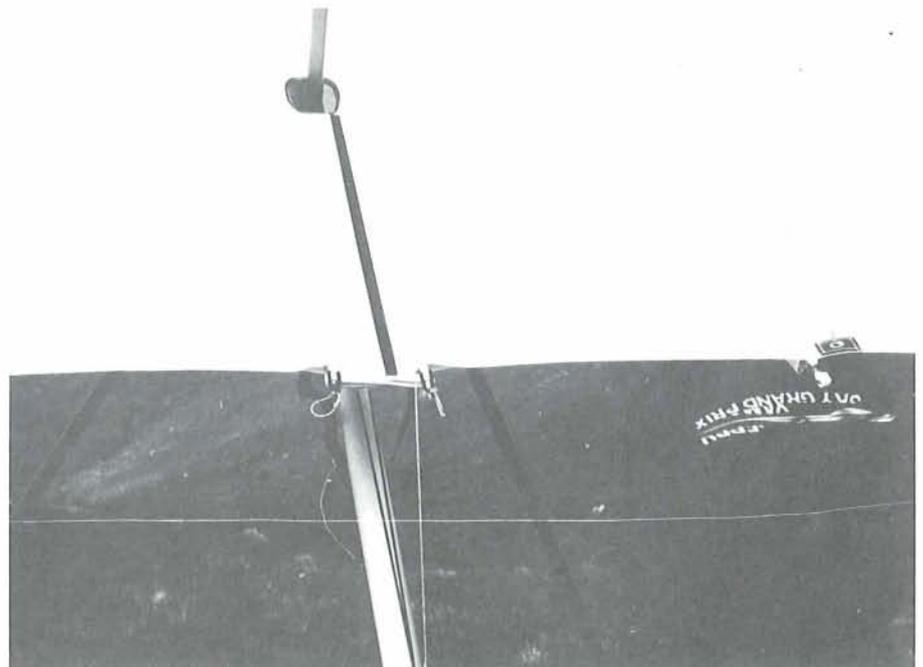
Gewertet wurde ein Durchgang jedoch nur, wenn einer der Piloten über 20 km Distanz hinausflog. Da die Wolkenbasis sehr niedrig hing, war so mancher Wettbewerber versucht innerhalb mehr Höhe zu machen, um die 20 km endlich zu schaffen. Mike de Glanville erzählte, daß er mit einem Briten gemeinsam an die Basis anstieß. Während der Briten ohne zu Zögern in der Wolke entschwand, zog es Mike vor, an der Luvseite der Wolke, außerhalb, zusätzliche Höhe zu machen. Dabei hörte er es drinnen rumoren: Mike, Mike, wo bist Du?

Helmut Denz, der ebenfalls von Wolkenflug nichts hält, beobachtete amüsiert, wie Thevenot im gestreckten Geradeausflug zu ihm eilte. Abends erzählte Thevenot warum er zu Helmut geflogen war: er war in eine Wolke gestiegen, verlor sehr bald jede Orientierung, als er dann endlich aus der Wolke wie-

der herausfand, erkannte Gerard die Landschaft nicht mehr. Schließlich entdeckte er Helmut. Gerard Thevenot trat mit seinem neuen „Profil“ an, welcher Rätsel aufgab. Statt mit einer Kieltasche wird das Segel mittels Bänder mit dem Kielrohr verbunden und — die Segelhinterkante läuft von der ei-

nen Flügelseite zur anderen nicht mehr in einem Stück durch. Das Segel besteht nur bis zum Turm aus einem Stück, ab da ist es zweigeteilt, nur mit einem Gummi zusammengehalten.

Auf die Frage, was das soll, antwortete Thevenot: „Wie soll ich das in 5 Minuten erklären, wenn ich selbst einen Winter gebraucht habe, um es zu verstehen. Es ist eine bekannte Tatsache, daß man einem Gerät entweder gute Kurvenflugeigenschaften oder gute Gleiteigenschaften geben kann. Dazwischen gibt es nur einen Kompromiß. Mit dieser Neuerung ist es aber möglich, einerseits die gute Leistung zu erhalten, andererseits aber auch das handling angenehm zu gestalten. Wir sind dahinter gekommen, daß sich die Segel-Flügelhälften beim Kurven gegeneinander verschieben wollen, bei einem herkömmlichen Drachen ist dies nicht möglich, wir jedoch haben diese Möglichkeit nun eingeräumt. Hat das Segel diese Bewegungsfreiheit, kann es beim Kurven die Tunnelwölbung zur Flächenspitze hin günstig verändern.“ Auf die Frage, ob beim Schnellflug nicht dieser Gummi, der die Segelhinterkante zusammenhält, auseinandergezogen wird, antwortete Thevenot: „Die Segelspannung auf Turmhöhe nimmt den Zug auf. Der Gummi zieht sogar die Segelhinterkante zusammen, wenn die Flügelrohre beim Schnellflug nach innen gebogen werden.“ Diesem Gedankengang wollten zwar nicht alle der interessierten Zuhörer folgen, jedenfalls zeigte Thevenot, wie gewohnt, eine hervorragende Flugleistung. Als am 25.5. ein Durchgang erstmals gewertet werden konnte, lag er auf Platz 4 knapp vor Helmut Denz, vor ihm der Briten Harrison und Bruno Hartmann und gutgelaunt und bestens in



Das Segel des Profile ist nach dem Turm zweigeteilt und mit einem Gummi verbunden.



Startleiter Peter Scarup im Gespräch mit Helmut Denz.

Form, an der Spitze Mike de Glanville. Er flog zur Überraschung der Insider einen Bullet. Zwischen Mike und Bruno Hartmann hatte es einen spannenden Zweikampf gegeben, wobei der Comet OVR, von Bruno (nach eigener Angabe „weichgekocht“) gegenüber dem Bullet gut aussah. Er war schneller, beide landeten aber schließlich auf dem gleichen Feld. Sie hatten damit 21,5 km geschafft. Erst am 27.5. gab es dann endlich passables Streckenflugwetter, allerdings war die Wolkenbasis wieder sehr niedrig. Die dreißig Cracks, entschlossen ihr Bestes zu geben, versammelten sich am Mt. Croce, bisher war am Mt. Boletone gestartet worden. Schon früh am Vormittag schallte der Ruf von Startleiter Peter Scarup über den Startplatz: the window is open! Aber zunächst blieb alles ruhig, man beobachtete den ersten wind-dummy, der mal mehr oder weniger hoch über dem Start herumkrebste. Peter Haltinger fungierte als Winddummy Nr. 2. Dann war Helmut Denz startklar und gleich neben ihm ging Mike de



Gerard Thevenot beim Einstieg in seine hautenge und superglatte Kluft



Hans Olschewsky hat seinen Explorer wieder — aber ohne Segellatten

Glanville raus. Als wäre ein Vogelschwarm aufgescheucht worden, warf sich daraufhin in kürzester Zeit das gesamte Starterfeld in die Luft. Knappe Startmeldungen und das O.K. vom Startleiter kamen schnell aufeinander. Im Nu war der Himmel voller Drachen. Nur kurze Zeit, dann flogen die Piloten gestaffelt übereinander und die ärgste Zusammenstoßgefahr war gebannt. Ebenso schnell wie der Spuk angefangen hatte, war er wieder vorüber. Die Drachen wurden immer kleiner unter der Gipfelwolke, dann verschwanden sie zielstrebig am Horizont. Zunächst wurde ein Tal überquert, das so gut wie keine Landeplätze aufzuweisen hatte. Dann versperrte ein Gebirgszug den Weg. „Ich nahm den kurzen Weg“ sagte später Mike de Glanville. Helmut Denz sah ihn keine 30 Meter hoch über einen Einschnitt im Gebirgszug hinüber schleichen. Kurz zuvor hatte es Helmut probiert, aber plötzliches Sinken bewog ihn, es doch lieber woanders zu versuchen. Mike hatte mehr Glück, sein Überflug fand, wie er sagte, bei gänzlicher Windstille statt. Vielen schien ein Überflie-

gen des Gebirgszuges aussichtslos, da die Basis fast überall auf dem Berggrat auflag. So wählte auch Hans Olschewsky mit seinem Explorer den Weg am See entlang, um den Gebirgszug herum. Hans hatte bei einem früheren Durchgang großes Pech. Als er nach der Landung vom Telefonieren zurückkam, war sein Gerät verschwunden. Nach langem Suchen fand er es in einem Feld versteckt, aber die Segellatten blieben verschwunden. Trotz fehlender Ersatzteile bekam er bis zum nächsten Durchgang seinen Flügel wieder behelfsmäßig startklar, aber ganz wohl war es ihm dann doch nicht mehr. Nach dem Umfliegen des Gebirgszuges saß er jedenfalls am Anfang einer vielversprechenden Rennstrecke im Gras.

Er war aber nicht der einzige, der unten saß. Gemeinsam mit anderen beobachtete er, wie über ihm die Briten das weite Tal querten und sofort am Anfang der nächsten Bergkette Anschluß fanden. Helmut Denz flog nicht den ersten Berg dieser Kette an, er vermutete hinter ihm ein Lee, erzeugt vom star-

ken Wind, der an dieser Stelle vom Comer See ins Tal Richtung Sondrio wehte. Nach weitem Flug schräg über das Tal an einer weiter hinten liegenden Stelle der Kette angekommen, konnte er in einem 4 m-Bart aufatmen. Während dem Hinaufkurbeln fand er seine These bestätigt. Alle Piloten, die am Anfang der Kette hinaufkamen, wurden beim Weiterflug zum nächsten Berg im Lee des ersten wieder hinunter geweht. Aus sicherer Höhe beobachtete Helmut das Pech der anderen. Er wußte noch nicht, daß er soeben einen großen taktischen Fehler gemacht hatte.

Während er über den Südhängen der Nordkette des Tales auf Strecke ging, sah er hinüber zu der Südkette des Tales. „Die Wolken dort sehen gut aus, es wäre interessant zu wissen, wie gut man dort vorangekommen wäre.“ dachte er. Nach dem Durchgang erfuhr er es. Die meisten flogen nämlich dort, weil sie die Nordwindsituation rechtzeitig

erkannt hatten. Auf der Talseite vor Helmut Denz brachte die Thermik große Cumuli hervor, die vom Nordwind über die Entstehungsflächen der Thermik geweht wurden. Ergebnis: riesige Schattenflächen hinderten am Vorankommen. Anders auf der Gegenseite, wo die Sonne besser einstrahlen konnte: Rainer Scholl flog 95 km, Thevenot 93,5 und Mike de Glanville 90,5 km weit. Helmut Denz kam auf seiner Talseite von allen, die es dort versuchten am weitesten, 65,5 km. Mike de Glanville flog seine weite Strecke um 1 Stunde schneller als die anderen. Er sagte: „Ich war so fasziniert von der Schönheit der Landschaft. Die Seen, die grünen Täler und die schneeweißen Berge, dann sah ich auch noch Gamsen herumspringen, ich mußte mich ständig dazu zwingen weiter zu fliegen, aber immer wieder vergaß ich auf eine schnelle Schnittgeschwindigkeit zu achten.“

Nach diesem Flugtag mußte schon die End-

auswertung erfolgen, nach insgesamt nur zwei gewerteten Durchgängen. Das Endergebnis sieht Mike de Glanville und Gerard Thevenot punktgleich an der Spitze, gefolgt von Rainer Scholl, einem ausgezeichnetem Streckenflieger aus Loffenau.

An technischen Neuheiten gab es außer dem Profile und dem Explorer eigentlich nichts zu sehen. Thevenot will zunächst 60 Prototypen bauen und diese überall auf Wettbewerben einsetzen, bevor er endgültig in Serie geht. Die brasilianische Equipe flog bereits solche Prototypen, einschließlich dem amtierenden Weltmeister Pepe Lopez. Einer, P. Linares bekam während des Wettkampfes die Schattenseite des Testpilotendaseins zu spüren. Die french connection seines Profiles klemmte mehrmals im Flug.

Während der eine Sieger, Thevenot, zur Weltmeisterschaft an den Tegelberg kommt, „ich werde gewinnen“, bleibt der andere Sieger Mike de Glanville ostentativ fern, obwohl er qualifiziert ist und im französischen

★★

Überlandkurs in der Drachenflugschule Chiemsee

Termin: 26. 8. 1983 bis 28. 8. 1983

Kosten: DM 100, –

Kontaktadresse: Drachenflugschule Chiemsee,

Telefon (0 86 42) 65 83 oder (0 86 42) 3 83

Schriftliche Anmeldung ist erforderlich.

Drachenflugschule Zugspitze

Die Spezialisten für die Weiterbildung

- laufend Praxisausbildung für A- und B-Schein
- 2 eigene A-Schein-Gelände (0–300 m) ● 2 eigene B-Schein-Gelände (500/900 m)
- 1 x monatlich A-Schein-Theorie-Kurs (2 1/2 Tage) mit anschließender Prüfung
nächste Termine: 16.–18. Juli — 26.–28. August — 23.–25. September
- 1 x monatlich Überlandflug Theoriekurs (2 1/2 Tage) mit anschließender Prüfung
nächste Termine: 22.–24. Juli — 13.–15. August — 16.–18. September
- laufend DHV-Prüfungen: A-Theorie, A-Praxis, B-Praxis, Überland-Theorie
Termine: siehe Prüfungskalender in diesem Heft
- **Neu!** Flugfunkzeugnis-Kurse (BZF I + II) — Termine auf Anfrage

Daß Sie bei uns auch zu extrem **günstigen Preisen** sowohl gebrauchte als auch neue Drachen, Rettungsgeräte, Gurte und Varios bekommen, ist für uns eine Selbstverständlichkeit.

Weitere Informationen über: Auenweg 5 — 8111 Saulgrub — Telefon (0 88 45) 94 01
Peter Kratz — geprüfter Drachenfluglehrer und Ultraleichtflieger im DHV



Thevenot mit dem Profile am Start...



...und im Flug

Fotos: Klaus Tänzler



Mike de Glanville — beinahe wäre ihm sein Bullet davon geflogen. „Paß auf, der ist leicht“ hänselten ihn die anderen

Aufgebot vorgesehen war. Er lehnt das Tegelberger Reglement ab. Zunächst wollte er für einen französischen Boykott eintreten, sah dann aber ein, daß eine Teilnahme Frankreichs für Thevenot wichtig ist.

Mike de Glanville, 37 Jahre alt, ist seit vielen Jahren in der internationalen Wettkampfszene vorn dabei. 1980 wurde er Europameister der Klasse II, achtet aber diesen Titel gering, weil in dieser Klasse nicht so viele Teilnehmer waren. Der 4. Platz in Owens Valley 1981 hat ihn mehr gefreut. Ein Jahr zuvor war er französischer Meister. Schließlich erwischte es ihn bei der letzten Europameisterschaft in Millau. Ein Fehlstart brachte ihm, dem Aussteiger, der seinen hochdotierten Ingenieursposten (Erdöl-suche) an den Nagel gehängt hatte, um sich ganz dem Drachenfliegen zu widmen, einen langen Krankenhausaufenthalt ein. Erst 7 Monate später konnte er wieder fliegen. Der Unfall und die Folgen haben ihn äußerlich und auch innerlich verändert. Er erzählte, daß er heute nicht mehr bereit sei, etwas zu riskieren, um zu gewinnen. Früher habe er gar nicht über Risiken nachgedacht, er hatte nur den Sieg im Kopf. Heute fliegt er Wettbewerbe wie Como und Owens Valley nur mehr mit, um Freunde zu sehen und — zu lernen. „Denn wenn so viele gute Piloten das gleiche Problem auf verschiedene Weise zu lösen trachten, kann man sehen, welcher Weg der richtige ist. Das schönste an Como: man kann mit allen über den Flug diskutieren, keiner hält mit seiner Erfahrung hinter dem Berg.“ Mike de Glanville hat den Bleriot Cup an der La Chens aus demselben Grund organisiert. Jahrelang hatte er allein einen Streckenflugweg von dort nach Norden probiert, nach dem Bleriot Cup wußte er einen besseren. Mike verkörpert den französischen Intellektuellen, den Philosophen, obwohl er in Cyprien geboren, in England erzogen, eigentlich gar kein Franzose ist. Beglückwünscht zum Sieg sagte Mike: „Wir haben alle gewonnen — an Erfahrung und alle verloren — wegen dem Wetter.“

Ergebnisliste:

1. G. Thevenot, Profile Azur (Prototyp), (112.00);
2. M. de Glanville, Bullet, (112.00);
3. R. Scholl, Magic, (110.50);
4. G. Nobre, Sensor, (105.00);
5. B. Hartmann, Comet OVR, (104.50);
6. P. Lopes, Profile Azur (Prototyp), (99.00);
7. W. Schonauer, Saphir, (93.00);
8. M. Bürge, Comet 185, (92.00);
9. W. Hartl, Flash, (91.50);
10. P. Waterworth, Explorer, (91.50);
11. H. Denz, Comet OVR, (83.50);
12. F. Doebeli, Comet OVR, (80.00);
13. B. Harrison, Magic, (74.50);
14. P. Hargreaves, Magic, (71.50);
15. L. Chiodero, Super Sirio 18, (53.00);
16. P. Linares, (47.00);
17. E. Nicoli, (46.00);
18. M. Stubbs, (45.50);
19. M. Cirila, (45.00);
20. S. Font, (43.50);
21. R. Newton, (42.50);
22. R. Cantusio, (40.50);
23. T. Egan, (39.00);
24. J. Marti, (37.00);
25. S. Bricoli, (36.00);
26. A. Crapanzano, (35.00);
27. T. James, (34.00);
28. D. Street, (31.50);
29. H. Olschewsky, (25.00);
30. T. Birbek, (24.00);
31. M. Almeida, (20.50).

Der Pinzgauer Spaziergang

von Klaus Tänzler

Die Segelflieger haben der Strecke, die entlang dem Salzachtal und am Großvenediger, am Großglockner und dem malerischen Zell am See vorführt, diesen Namen gegeben. Dort im Pinzgau ist die beste Zeit für einen Spaziergang Ende Mai, Anfang Juni. Richtig muß es heißen für einen Spazierflug. Aber ganz so einfach wie oft erzählt wird, ist das Drachenfliegen dort auch wieder nicht. Man muß schon gut Thermikfliegen können und einiges über Streckenflugtaktik wissen, will man den Crash hinein in eine Stromleitungswiese vermeiden. Und — das Wetter muß stimmen.

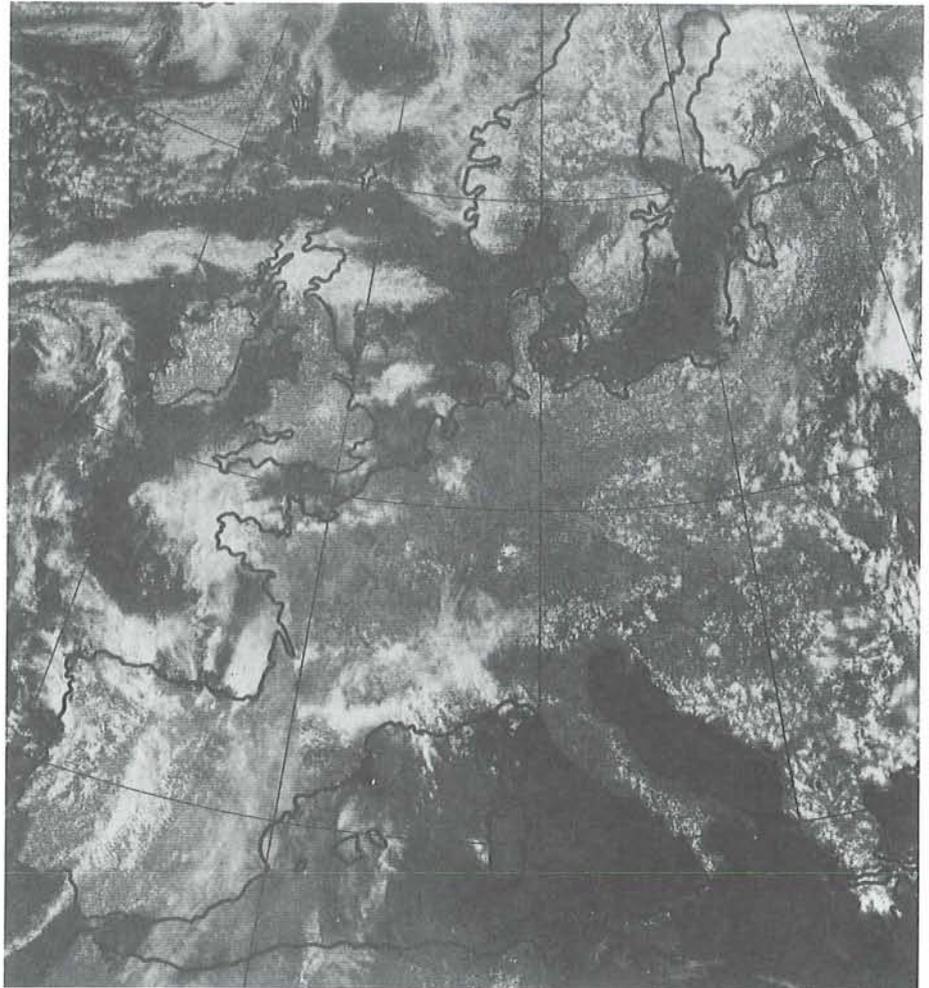
Am 31.5.1983 war dies der Fall. Aber Helmut Denz bekam nicht frei, Kurt Weber hatte eine Pflichtvorlesung zu besuchen und Hans Kober fiel wegen Armbruch aus. Die Favoriten für einen neuen Europarekord waren also nicht am Start. Dies war auch nicht nötig. Mittlerweile gibt es viele gute Piloten, die in der Lage sind weit zu fliegen. Sehr weit.

So Joe Bathmann. Der gebürtige Berliner fliegt seit 5 Jahren in den Alpen, hauptsächlich rund um Kössen. Er arbeitet als Gynäkologe in Traunstein. Drachenfliegen hat er vor 6 Jahren im Harz gelernt, seit 2 Jahren versucht er sich im Streckenfliegen, sein weitester Flug: 65 km von Kössen nach Burg hausen am Inn (!). Seitdem er sich im „Bermudadreieck“ hinter dem Kössener Unterberg einmal nach einem unfreiwilligen Überschlag in den Bäumen gefunden hatte, interessiert sich Joe sehr für Wetterkunde.

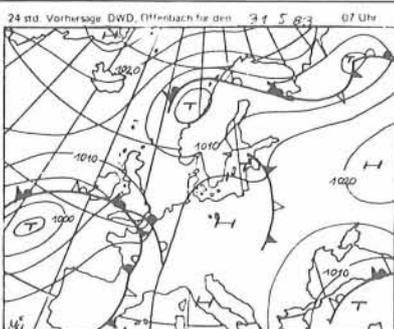
Am 31. Mai 1983 war sein großer Tag: 203 km weit flog er von der Höhenstraße nach Trieben in 7 Stunden und 45 Minuten und stellte damit den neuen inoffiziellen Europarekord auf. Zwei Jahre lang hatte der Rekord von Helmut Denz gehalten. Nun ist er also überboten von Joe Bathmann, der über Helmut sagt: „Er ist mein fliegerisches Vorbild, er ist sicherlich einer der Besten, wenn nicht der Beste. Helmut hätte an diesem Tag bestimmt 250 km geschafft!“ Eric Raymond, mit seinem neuen Comet 2 zu Gast in Europa „spazierte“ auch durchs Pinzgau, er flog wie einst Helmut nach Rottenmann, 191 km weit.

Der 21jährige Salzburger Drachenflieger Markus von Freyberg (gebürtiger Deutscher) bugsierte seinen Hornet sogar noch weiter: 196 km.

Es gab noch mehrere Leistungen über 100 km an diesem sonnigen Dienstag, und nicht nur im Pinzgau. Die Wetterkarte hatte ange-



Der Supertag vom Satellit aus gesehen



Eine Wetterlage nach Wunsch. Das Hochdruckgebiet hielt sich über mehrere Tage und brachte nicht nur dem Pinzgau Streckenwetter. Der Ruhpoldinger Manfred Fließ flog beispielsweise vom Rauschberg nach Innsbruck (115 km) und Peter Wolfensberger — wie zwei Jahre zuvor Helmut Denz — vom Tegelberg nach Kufstein (110 km). Schließlich, am 4.6.1983, gelang Helmut Barth ein 140 km Flug vom Tegelberg nach Bozen!



Flug von Zell am See Richtung Zillertal. Ab Mittersill raten Cirren zur Umkehr.



Eine Wolkenstraße lädt bei Zell am See zum Weiterflug ein.

Fotos: Klaus Tänzler

mittlerweile angereiste Helmut Denz. Einem Kössener Flieger gelang ein 160-km-Flug, weil er rechtzeitig vor der Verschlechterung der Bedingungen den Gerlospaß überquerte, er hatte einen frühen Start gegen halb 11

Uhr riskiert. Am Samstag waren zwar prächtige Thermikwolken am Himmel, aber die Thermik präsentierte sich so saumäßig und zerrissen, daß die meisten der mittlerweile sehr zahlreichen Piloten entnervt

gleich wieder im Zillertal niedergingen. Zum Glück waren die Wiesen gemäht und zum Glück waren ausnahmslos erfahrene Flieger am Werk, wer weiß welcher Ärger sonst wieder entstanden wäre. Denn am Sonntag zeigte der Startberg seine ganze Gefährlichkeit. Ein Pilot überschlug sich mit seinem Cloud III in der Thermik und fiel in die Kehrseite des Flügels, welcher prompt abmontierte. Das Rettungssystem funktionierte ebenso prompt und der Pilot blieb unverletzt. Er weiß bis heute nicht, warum er sich eigentlich überschlagen hat.

Es hatte wieder Nordwestwind eingesetzt, der den meisten Piloten ein Überfliegen des Gerlospaßes auf der Nordseite des Tales nicht erlaubte. Helmut Denz flog die Südseite des Tales an und erwischte auch einen starken Bart. Der weitere Flugweg lag im Schatten, nach kurzer Zeit auch Helmut Denz.

An diesem Tag war Raimund Rud der einzige, der aus der Wetterlage den richtigen Schluß zog. Frühzeitig, bevor es zur Überentwicklung kommen konnte und bevor der Nordwind einsetzte, startete er, während alle anderen noch abwarteten, eine Viertel Stunde später hatte er schon das Zillertal überquert.

Um das Absaufrisiko bei diesem Frühstart zu verringern, hatte er seinen Falken auf den Gipfel des Startberges geschleppt. Ein sehr schöner 160-km-Flug durch das Pinzgau in die Steiermark war der Lohn dafür.



Schwarzwälder Vereinscup 1983:

Neuer Mannschaftswettbewerb im Südwesten

Leute sagen, so fing es an: immer mehr Wettbewerbe, die immer länger dauern, mit weiter Anreise und viel Stress und dann gewinnen doch die Einheimischen, die veranstaltenden Vereine haben viel Arbeit und wenig Ehr', dann das leidige Warten auf besseres Wetter, also nee. Es ging uns so langsam gegen den Strich. Was machen wir nun? Machen wir doch einen Wettbewerb (sportlicher Ehrgeiz ist ja schließlich vorhanden), der als herausragendes Merkmal den geringstmöglichen Aufwand für den Veranstalter und für die Piloten erfordert. Also: kurze Anreise, kurze Wettbewerbe, wenig Stress beim Werten und Auswerten, wenig Gebühren, dafür viel Wettkampf und viel Kameradschaft. Kurz: Fliegen als Hauptsache mit möglichst wenig Ballast.

Im DFC Südschwarzwald rollte Waldemar Wasmer, sportlicher Betreuer der Wettkampfgruppe im DFC, den ersten Stein. Schließlich waren sechs Vereine im Südwesten begeistert von der Idee, einen regional begrenzten Wettbewerb mit Vereismannschaften dezentral auszutragen.

Hauptziel sollte gegenseitiges Kennenlernen der Piloten in sportlichem Vergleich sein. An drei Wettbewerbstagen im April, Juli und September sollen am Kandel, in Blumberg und in Loffenau je ein Durchgang mit Streckenflug/Open Window geflogen werden, unter Wahrung der größtmöglichen Eigenständigkeit jedes Piloten.

Der erste Wettkampftag fand im April am Kandel statt. Schon jetzt kann man sagen, daß diese Art von Wettbewerb von allen Teilnehmern als sehr angenehm empfunden wurde. Das Risiko mit dem Wetter wird durch Telefonkontakte morgens vor der Abfahrt verringert, die Einzeltage des übers ganze Jahr verteilten Wettbewerbs kann sich jeder wie normale Flugtage problemlos freihalten.

Dem Verein mit Heimrecht bleiben aufwendige Vorbereitungen und der Einsatz von Helfern erspart (wer von uns im DFC denkt nicht an die DM '82 am Kandel?), das sollte keinesfalls unterschätzt werden! Der erste Wettkampftag zeigte bereits, daß die Erwartungen nicht umsonst wa-

ren. Bei gutem Wetter gelangen beachtliche Weiten, die sich am Spätnachmittag vor einer Front auf 20 bis 26 km in Richtung Freudenstadt erstreckten. Vielen der gestarteten Piloten reichte es allerdings nicht so weit. Eine Zwischenauswertung des ersten Durchgangs erbrachte folgende Reihenfolge:

1. DFC Südschwarzwald	1845 P.
2. DFC Blumberg-Immendingen	1834 P.
3. DC Fürstenberg	1475 P.
4. Delta Flieger Wehr	1256 P.
5. DC Loffenau	1234 P.
6. DFV Baiersbronn	664 P.

Klar, daß der einzelne Pilot noch Lernerlebnisse zu verarbeiten hat, so beim Ausfüllen des Tagesbriefs oder mit der frühzeitigen Einrichtung eines Rückholdendienstes. Das sind halt Fehler, die man meist nur einmal macht.

Der nächste Wettkampftag findet am 2. Juli (Ausweichtermin 3. Juli) in Blumberg statt. Ein besonderer Dank gilt schon jetzt Wolfgang Benitz, der die sportliche Organisation und die Auswertung besorgt.

DFC Südschwarzwald

Bayerische Meisterschaft 1983

von Klaus Tänzler

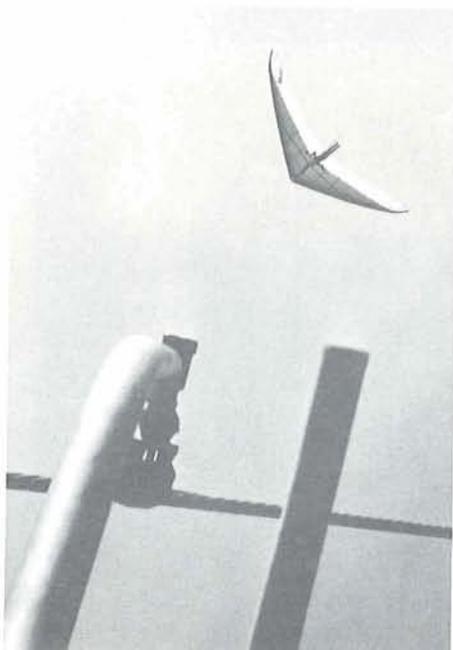
Diese Meisterschaft, an der an die 70 Piloten teilnahmen, begann mit einem furiosen Auftakt. Der erste Wettbewerbstag war zugleich der erste wirklich gute Thermiktag des Jahres. Es war eine wahre Freude zu sehen, wie die Piloten gruppenweise in den Himmel über den Ruhpoldinger Unternberg steigen, um dann schließlich über dem Rauschberg am Horizont zu entschwinden. Die Aufgabe: Hohenstauffen und zurück, etwa 30 km Flugstrecke, war für dieses Wetter zu klein gestellt. Aber was blieb dem Wettbewerbsleiter anderes übrig, er mußte an diesem Tag zwei Durchgänge ansetzen, um den Wettbewerb insgesamt ins Trockene zu bringen. Denn einen Ausweichtermin bis zur Deutschen gab es dummerweise nicht. Es dauerte nicht lang und die ersten grandiosen Endanflüge zum Landeplatz waren zu beobachten. Hoch über dem Rauschberg setzten die Piloten an (die Profis taten es noch früher) und sausten mit hoher Geschwindigkeit über das Rupoldinger Tal hinweg. Oftmals spielten sich spannende Zweikämpfe ab. Ein Bild, das mehr an Segelflugbewerbe als an Micky-Mouse-Treffen erinnerte. Die späten Gruppen durften jetzt erst starten, aber sie hatten auch ihren Spaß, die Thermik blieb verlässlich und bald herrschte reger Gegenverkehr. Man traf so manchen alten Bekannten in der Luft, ein kurzes Winken und jeder eilte seiner Wege. Sich in einer Gruppe voran zu kämpfen ist eine aufregendere Erfahrung als einsame Cross-Country-Abenteuer zu bestehen. Man lernt viel mehr, man sieht, ob die Überlegungen der anderen sich in der Praxis als die besseren erweisen als die eigenen. Und es wird arg spannend, wenn aus dem Ausreißversuch ein Absauffer zu werden droht.



Fliegen allein reicht nicht mehr, auch Navigation will gelernt sein



Auf dem Unternberg war genug Platz für alle



Die Silhouette eines Bullet über dem Sessellift. Erste Wolkenschleier kündigen den Thermiktag an.



Rätselraten an der Karte, Bob Baier, Josef Guggenmos und Rosi Brams.

Am Spätnachmittag wurde der zweite Durchgang mit der gleichen Aufgabenstellung gestartet. Ein einziger schaffte es: Hans Kober aus Bayrischzell. Die anderen schlugen sich teilweise nach Bad Reichenhall durch, die meisten lagen auf dem Weg dorthin in den Wiesen, sehr zum Amüsement der Bauern, es war noch nicht viel Gras gewachsen.

Selbst die letzten Gruppen, die erst abends den Rauschberg anfliegen, fanden noch Aufwind. Hier zeigte sich besonders, wer gut Thermikfliegen konnte. Mittels der Rückholer wieder heimgekehrt, waren alle begeistert, so ein Wettbewerb macht Spaß. Für etliche war die Tagesaufgabe zugleich der erste Streckenflug. „Das sollte man öfter machen“ sagten sie begeistert. Der DHV-Verein Bavaria Ruhpolding hatte über viele Jahre hinweg durch umsichtige Vereinsarbeit und Kontaktpflege mit Seilbahn, Gemeinde und Behörden den Grundstein gelegt, für die freizügige Atmosphäre, in der die Veranstaltung ablief. Wettbewerbsleiter Toni Tehel sorgte durch seine lässige und unkomplizierte Haltung dafür, daß kein Streß aufkam.

Am nächsten Tag war er vielleicht ein bißchen zu unkompliziert. Wetterberater Kreipl sagte über das zu erwartende Wetter morgens am Telefon: gegen 11 Uhr kommt eine Kaltfront zu Euch rein. Die Basis wird unter Gipfelhöhe sinken. Der blaue Himmel zuvor ist bedingt durch einen Lee-Effekt, thermisch ist nicht viel zu erwarten. Toni sah das anders, er schrieb die große Aufgabe „Königssee“ aus und erläuterte bei der Pilotenbesprechung: „Wetter gut, Wind gut, Thermik gut, die Aufgabe ist gut, jetzt müßt nur noch ihr gut fliegen. Etwas ratlos wurde die Karte nach einer Lösung der Aufgabe abgesehen. Es war bitter den Glücklichen zuzusehen, die noch vor der Kaltfront starten durften. Denn die Front kam pünktlich, die restlichen Gruppen saßen im Nebel und Regen und durften anschließend einen Gleitwinkelwettbewerb ausfliegen. Zuvor fiel dem, mit der Kaltfront verbundenen starken Wind, Hans Kober zum Opfer. Die Turbulenzen in einem Taleinschnitt machten seine Außenlandung zum Crash — Armbruch! Der talentierte Streckenflieger aus Bayrischzell war unter den alten Wettbewerbshasen noch unbekannt. Als er am Vorabend nach zwei Durchgängen auf Platz 1 erschien, fragten einige irritiert: „Wer ist denn der Kober?“ Nun hatte er also Pech und konnte nicht weiter vorn mitmischen. Pech gleich in doppelter Hinsicht: Die gerade beginnende Streckenflugsaison ist für ihn schon gelaufen.

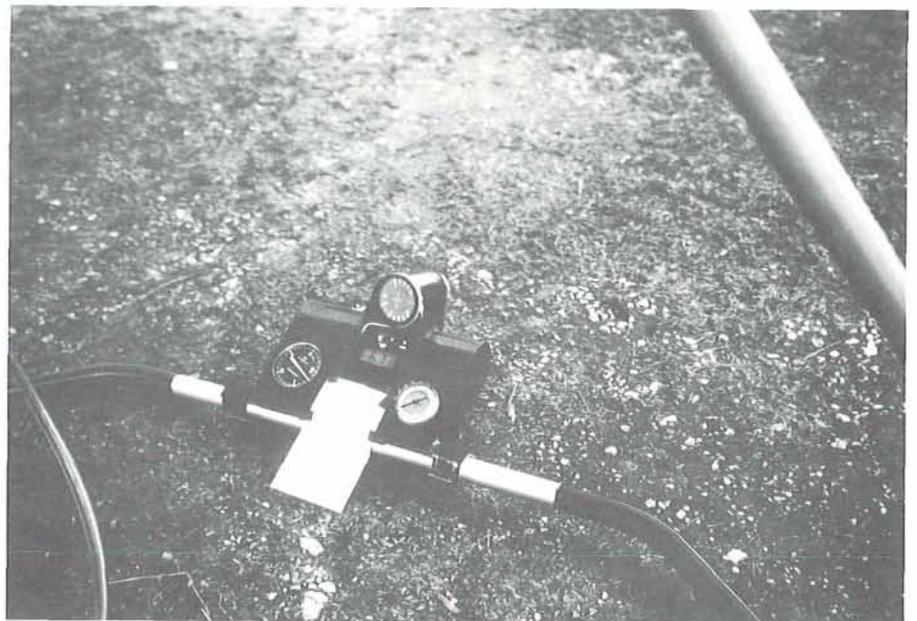
Im Weiteren spielte das Wetter nicht mehr mit. Die Bayerische endete nach vier Durchgängen.

Sie hat die Schattenseiten des herkömmlichen Wettbewerbsfliegens gezeigt: Gleitwinkelfliegen bei schlechtem Wetter offenbart zwar die Leistungsdichte der Geräte, aber weniger das Pilotenkönnen, Start in fester Reihenfolge ist öde, open window wäre für die Wetterkundigen attraktiver.

Andererseits lief der erste Tag traumhaft und es war schön wieder einmal zusammen zu sein.



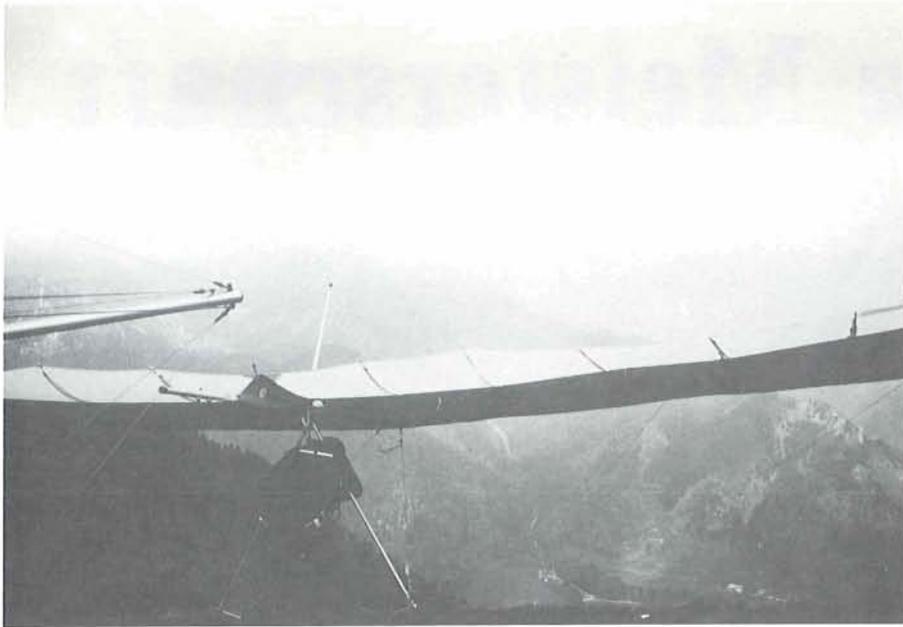
up, up and away



Das Cockpit von Josef Guggenmos



Besorgte Gesichter, mit der Kaltfront an den Königssee?

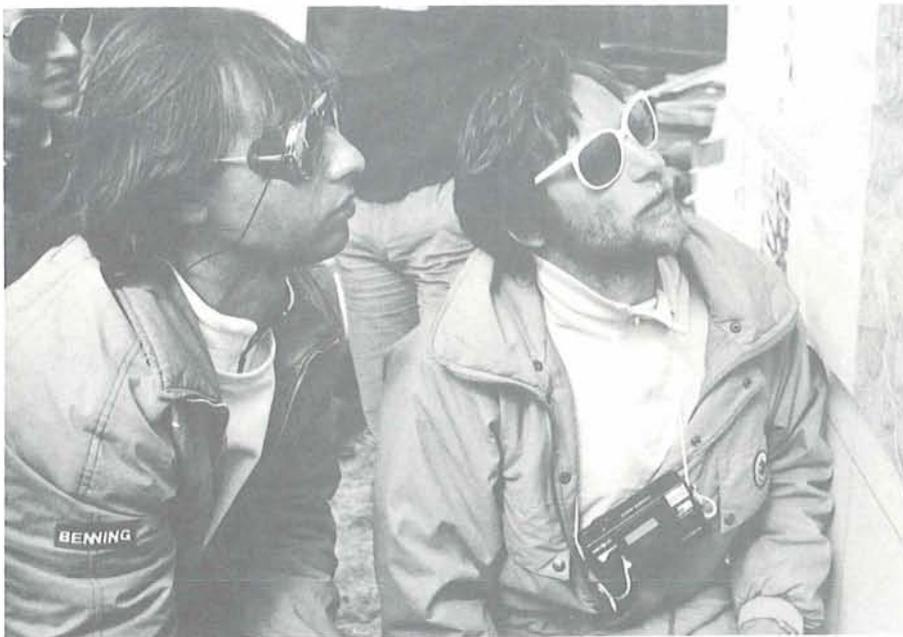


Die Kaltfront naht

Fotos: Klaus Tänzler



Toni Tehel: „Wind gut, Thermik gut, Wetter gut...“



Der neue Bayerische Meister Wolfgang Genghammer, rechts neben ihm Hans Kober.



Otfried Heinelt hat eine neue Speedbar gefunden.

Ergebnisse der Bayerischen Meisterschaft 1983

1. W. Genghammer (4200 Wertungspunkte); 2. O. Heinelt (4198); 3. B. Hartmann (4150); 4. W. König (4144); 5. J. Guggenmos (4110); 6. T. Klafsky (4092); 7. K. Schmaderer (4060); 8. G. Finzel (4048); 9. M. Fliess (3920); 10. S. Singhammer (3880); 11. R. Bär (3850); 12. J. Wünsche (3730); 13. G. Weinzierl (3690); 14. P. Sebralla (3670); 15. C. Scheffs (3670); 16. A. Kummer (3667); 17. H. Prieler (3640); 18. H. Böhm (3610); 19. H. Bausenwein (3536); 20. Cornely Lothar (3494); 21. O. Reigl (3480); 22. B. Baier (3415); 23. F. Rimpfl (3415); 24. F. Bunz (3364); 25. M. Kravanja (3254); 26. M. Krug (3248); 27. F. Brams (3220); 27. J. Rohrmeier (3220); 29. R. Zeininger (3210); 30. P. Raggl (3130); 31. B. Netzer (3090); 32. W. Guggenmos (3060); 33. F. Hagn (3056); 34. R. Pöpl (3030); 34. D. Schweiger (3030); 36. H. Kober (3006); 37. H. Iser (2970); 38. D. Ziege (2960); 39. V. Wischnewski (2960); 40. J. Kirchber (2906); 41. R. Brams (2790); 42. H. Guggenmos (2780); 43. L. Fritz (2670); 43. S. Dandl (2670); 45. H. Hagn (2640); 45. L. Rauch (2640); 47. M. Nitsche (2580); 48. R. Riedmiller (2570); 49. H. Pilz (2530); 50. A. Mayer (2520); 51. D. Scherm (2490); 52. S. Fischer (2440); 53. R. Neumann (2400); 54. K. Drost (2380); 55. H. Schmid (2320); 56. F. Strakeljahn (2310); 57. A. Nertzer (2240); 58. E. Schneider (2210); 59. M. Moos (2170); 60. A. Sperner (2160); 61. J. Kaspeitzer (2050); 61. H. Schaffner (2050); 63. A. Annaberger (2010); 64. W. Feschtschenko (1980); 65. M. Fröhler (1900); 66. W. Oberlechner (1870); 67. K. Ufer (1860); 68. A. Adlbert (1830); 69. H.-P. Kaulfuß (1810); 70. J. Fischer (1780); 71. F. Kranzusch (1710); 72. H. Heindl (1670); 73. J. Drost (1640); 73. W. Müller (1640); 75. A. Klostermair (1610); 76. F. Lotte (1560); 77. T. Gall (1540); 78. M. Weber (1540); 79. S. Hoffmann (1470); 80. K. Bruckschlegl (1410); 81. V. Starek (1370); 82. B. Schäfer-Lenze (1360); 83. P. Wittmann (1070); 84. G. Waller (750); 85. W. Klötzer (240).

Ergebnisse der Deutschen Meisterschaft 1983

1. Guggenmos, Bullet Prototyp (3738); 2. Heinelt, Magic (3691); 3. Zimmer, Saphir Prototyp (3657); 4. Hartmann, Comet OVR (3485); 5. Genghammer, Comet OVR (3365); 6. Raffl (3333); 7. Rippert (3326); 8. Schraudolph (3282); 9. Seibold (3278); 10. Böhm (3170); 11. Brams (3131); 12. Schmid (3108); 13. Cornely (3086); 14. Schwarzkopf (3051); 15. Finzel (3010); 16. Burk (2947); 17. Mayer (2946); 18. Ziege (2889); 19. Schrott (2884); 20. Karcher (2880); 21. Ebnet (2868); 22. Dr. Bülow (2833); 23. Mais (2833); 24. Koch (2800); 25. Schneider (2776); 26. Fließ (2753); 27. Raggl (2746); 28. Rohrmeier (2738); 29. Bunz (2709); 30. König (2553); 31. Wenisch (2541); 32. Kaltenhofer (2532); 33. Wasmer (2483); 34. Moos (2483); 35. Drost (2475); 36. Börsing (2460); 37. Drost (2443); 38. Sebralla (2440); 39. Singhammer (2355); 40. Weinzierl (2329); 41. Klein (2294); 42. Bartholomä (2199); 43. Hackenjos (2192); 44. Bausenwein (2186); 45. Kravanja (2159); 46. Zeininger (2116); 47. Riedmiller (2113); 48. Molitor (2086); 49. Dietrich (2079); 50. Metzger (2058); 51. Schweizer (2030); 52. Reigl (2012); 53. Baumer (1994); 54. Nagel (1962); 55. Guggenmos (1950); 56. Petek (1932); 57. Bär (1864); 58. Haindl (1803); 59. Brams (1780); 60. Seifert (1776); 61. Ersepke (1756); 62. Schäfer-Lenz (1706); 63. Grosche (1681); 64. Schmaderer (1664); 65. Fischer (1656); 66. Trautmann (1638); 67. Hlouschek (1632); 67. Nitsche (1632); 69. Klafsky (1550); 70. Schulte (1449); 71. Fischer (1433); 72. Wolfensberger (1421); 73. Matern (1378); 74. Krätschmer (1343); 75. Wünsche (1337); 76. Iser (1270); 77. Schwörer (1183); 78. Wischnewski (1150); 79. Lotte (1083); 80. Reiß (1073); 81. Hoffmann (1023); 82. Baier (995); 83. Zeyher (990); 84. Seyferle (971); 85. Dr. Briegleb (951); 86. Pfister (930); 87. Fröhler (927); 88. Scheil (800); 89. Scholl (750); 90. Kaspeitzer (727); 91. Netzer (692); 92. Springmann (683); 93. Luz (672); 94. Black (667); 95. Krug (558); 96. Blotz (500); 97. Adelberg (411).

Deutsche Meisterschaft

Vom 11. bis 15.05.1983 fand am Tegelberg bei Schwangau die Deutsche Meisterschaft 1983 statt. Wegen der herrschenden Südwindlage, die zeitweilig noch durch Föhn verstärkt wurde, konnten an den angesetzten fünf Wertungstagen nur vier Durchgänge geflogen werden. Auch war dies nur dadurch möglich, daß die Piloten sich nicht scheuten, ihre Drachen zum Teil über eine halbe Stunde zu den zwei Ausweichstartplätzen zu tragen.

Qualifiziert hatten sich über 100 Piloten sowohl des DHV als auch des DAeC. Obwohl der Favorit des DHV, der Baden-Württembergische Meister 1983 Jürgen Seyferle von DFC Südschwarzwald, durch einen Zusammenstoß in der Luft schon am zweiten Tag aus dem Rennen geworfen wurde, konnten die DHV-Piloten sehr gute Plätze belegen.

Alles in allem zeigte die DM 83 jedem der Wettbewerbspiloten, wo er mit seinen Leistungen innerhalb Deutschlands steht. Der aktuelle Leistungsstand spiegelt sich in der aktuellen Rangliste wieder.

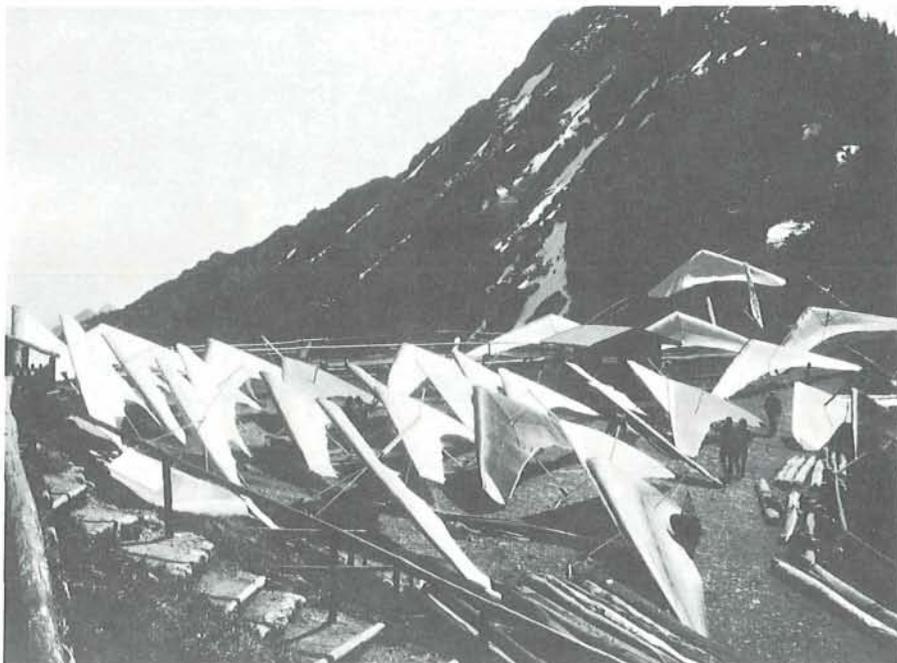


Foto: Wolfgang Gerteisen

Deutsche Meisterschaft – ein Erlebnis?!

Wochenende – Sonnenschein, warum also nicht einmal zur „Deutschen“ fahren?

Also Kind und Kegel in das Auto gepackt und los geht's in Richtung Allgäu.

Schon einige Kilometer vor dem Landeplatz ein großes buntes Hinweisschild auf das Ereignis. Meine Vorfreude steigert sich.

Einige hundert Meter vor dem Landeplatz eine winkende Hand. – Bitte 4 DM! – Eintritt oder Parken? – Ich zahle! –

Am Parkplatz angekommen steige ich aus und schaue mich um.

Eine Würstchenbude, ein paar Bänke – alles! Kein Hinweis darauf, ob geflogen wird, was geflogen wird, so stehen wir nun da ohne jegliche Information.

Nach einer Weile entdeckt mein geübtes Auge ein paar Drachen am Himmel, doch auch jetzt erhält der Zuschauer keine Informationen.

Die Drachen entfernen sich vom Startplatz und streben einem, dem Zuschauer unbekanntem Ziel, entgegen.

Der Nachmittag verstreicht informationslos für die Zuschauer.

Dann – nach einer gewissen Zeit – kommen die Drachen zurück. Sie landen, vielmehr crashen, und ich, selbst ein aktiver Drachensieger, schäme mich ein wenig für Deutschlands „Elite“. Wie dann ein Pilot verletzt am Boden liegt, bricht das organisierte Chaos aus. Keine rote

Fahne zum Abwinken, keine roten Leuchtraketen, um die weiter im Landefeld landenden nachfolgenden Piloten zu warnen. Ich frage mich, was ist das für eine Organisation.

Während noch immer Piloten mit Rückenwind und auch schon einmal bergab versuchen, ihren Drachen in das Landefeld zu setzen, verlasse ich irritiert den Ort des Geschehens.

Hoffentlich sieht der nächste „große“ Wettkampf nicht auch so aus wie die „Deutsche“. Dann gute Nacht.

Wolfgang Krüger

Unfälle bei der Deutschen Meisterschaft

Während der Deutschen Meisterschaft am Tegelberg kam es leider auch zu mehreren Unfällen.

Am 11.05.1983, dem ersten Wettkampftag, flog ein Pilot in eine Stromleitung und zog sich Verletzungen durch Verbrennungen am Bein zu.

Am zweiten Wettbewerbstag stießen zwei Piloten in der Luft zusammen. Dabei wurde an einem Drachen die Turmverspannung zerrissen, der Pilot konnte den Flug jedoch bis zur Landung fortsetzen. Beim zweiten Piloten brach das Seitenrohr und er mußte den Fallschirm ziehen. Auch er landete unverletzt.

Am 14.05.1983 crashte ein Pilot bei der Landung und zog sich eine leichte Gehirnerschütterung zu.

Bemerkungen eines DHV-Piloten zur Deutschen Meisterschaft 1983 am Tegelberg

Nach „Einigung“ des DAeC mit dem DHV hinsichtlich der Durchführung einer „gemeinsamen“ Deutschen Meisterschaft führen aus unserem Club nach jahrelangem Wettbewerbsverzicht wieder zahlreiche Piloten zur Qualifikation nach Loffenau. Bereits dort wurde deutlich, was eine Teilnahme an der DM für seltsame Wege notwendig macht. Der DAeC ließ durch einen Vertreter während des Wettbewerbs in Loffenau bereits Aufnahmeformulare und Anträge für DAeC-Mitgliedschaft sowie DAeC-Leistungsabzeichen verteilen, damit DHV-Piloten an die FAI-Lizenz kommen. Ohne diese Lizenz gab es natürlich keine Möglichkeit, an der DM teilzunehmen. Also ging die Formularausfüllerei, verbunden mit Zahlungen für Lizenz, Mitgliedschaft sowie Delta-Abzeichen in Bronze, los. Allen Interessenten wurde zudem versichert, daß sie schriftlich eine Bestätigung zur Teilnahme an der DM bekommen. Aufgrund der Tatsache, daß von unseren Piloten einigen teilweise die notwendigen Papiere erst wenige Tage vor der DM geschickt wurden und niemand eine Bestätigung der Teilnahme bekam, blieben nur noch zwei Piloten übrig. Nach meiner telefonischen Rückfrage wurde bedauert, daß überhaupt Zusagen für schriftliche Benachrichtigung gemacht worden seien. Außerdem war ich etwas überrascht über den Hinweis, daß dieses Mal keinerlei Pro-

gramm geboten würde — die Durchführung sei für den Veranstalter ein Test für die WM. Daß die Deutsche Meisterschaft zum Test benutzt wird, merkte man bereits bei der Verteilung der Wettbewerbsregeln: „Maßgeblichen Einfluß auf die bei dieser Weltmeisterschaft geflogenen Wettbewerbsaufgaben . . .“ hieß es da. Die Piloten des DHV, die vordere Plätze in der DHV-Rangliste haben, machten während der Durchgänge auch keine besonderen Mienen — immerhin haben die Elite-Piloten des DAeC bereits Ranglistenpunkte aus 1982 als Vorgabe. „Man darf halt mitfliegen“ hörte man hier und dort zwischen Lande- und Startplatz, oderr auch „nach dem vielen Theater eures Vereins seid Ihr ja doch angebrochen gekommen“. Jeder mag sich so seine Vorstellungen über Kameradschaft zwischen Drachenfliegern machen . . .

Kurioserweise „befahl“ die Wettbewerbsleitung während eines starken Föhntages, daß geflogen werden muß! Aber selbst Aussagen wie „wer jetzt hier nicht fliegt, hat auf einer solchen Meisterschaft überhaupt nichts verloren“, regte weder einen DHV- noch DAeC-Piloten an den Start.

Vielfach bedauert wurden die teilweise spontan gefällten Wettbewerbsaufgaben. Bis zum Samstag fiel den Organisatoren keine interessantere Sache ein als: Zeitflug (1 Std.) mit Ziellandung und Bojenflug mit Zielrückkehr. Sicher haben viele Piloten einen Durchgang vermißt, der nach Cross Country gewertet wurde. Hierbei waren dann auch solche Ergebnisse vermieden worden, wie sie am ersten Tage vorkamen — fast die Hälfte der Piloten hatte 0 Punkte, weil nach Erreichen von mehr als 1 Boje das Hauptlandefeld nicht mehr angefliegen werden konnte. Sicher keine Auslese schlechter von guten Piloten — namhafte Piloten mußten sich 0 Punkte eintragen lassen.

Es ist natürlich einfach, sich nach Abschluß einer solchen Meisterschaft hinzusetzen und nur Kritik zu üben. Natürlich wäre auch sicher der Einsatz sehr vieler Organisatoren zu erwähnen, die z.B. immer zur Stelle waren. Es bleibt jedoch das unangenehme Gefühl, nur benutzt worden zu sein, um die Organisation für die WM zu testen. Eine Bedeutung hinsichtlich weiterer Qualifikation für die WM hatte die Sache sowieso nicht — die Piloten dafür machten teilweise aus persönlichen Testgründen mit . . .

Erwähnen möchte ich allerdings auch, daß während der Tage kein Vertreter des DHV am Tegelberg zu sehen war, am Samstag kam lediglich Wolfgang Gerteisen als Zuschauer. Unser Sportreferent Charly Jöst machte bei einer Schule A-Theorie, Peter Janssen befindet sich auf Auslands-Urlaub und weitere DHV-Offizielle hielten sich ebenfalls fern. „Warum dieses so war“ fragten einige aus dem Kreis der DHV-Piloten . . .

Insgesamt fördert man sicher nicht die sportliche Begegnung von Piloten. Meinungen wie „Nie wieder“ und „Wir sind doch keine Versuchskaninchen“ haben dieser Deutschen Meisterschaft den Stellenwert gegeben. Hoffentlich wird's besser, vor allem zwischen den Funktionären der Verbände. Als Pilot gerät man sonst immer wieder in diese Zwistigkeiten.

Abschließend hoffe ich möglichst viele Betroffene angegriffen zu haben. Wer sich richtig ärgert, der muß zwangsläufig Korrekturen vornehmen und Kritik sollte natürlich immer unpersönlich der Sache dienen.

In diesem Sinne
Burkhard Schulte
Drachenfliegerclub Elpe e.V.
Vorstand

Anmerkung der Redaktion:

Wolfgang Gerteisen kam nicht nur als Zuschauer (er fliegt lieber selbst, als daß er zuschaut), sondern primär um entstandene Unklarheiten bezüglich Geräten zu klären und auch als DHV-Vertreter, um den Piloten ein Ansprechpartner zu sein.



Die Sieger der Deutschen Meisterschaft: (von rechts): Josef Guggenmos (1. Platz), Otfried Heinelt (2.), Harald Zimmer (3.), Rosi Brams (beste weibliche Teilnehmerin), Bruno Hartmann (4.) und Wolfgang Genghammer (5.).
Foto: Teichmann

FAI-Rangliste

(Stand nach der Deutschen Meisterschaft 1983)

Platz	Name	LM 82	DM 82	50 %	LM83	DM 83	Gesamt
1	Guggenmos, Josef	3,8	10,0	6,90	4,5	10,0	21,40
2	Zimmer, Harald	4,4	9,6	7,00	4,4	9,6	21,00
3	Hartmann, Bruno	3,7	9,0	6,35	4,7	9,4	20,45
4	Heinelt, Otfried	2,3	8,8	5,55	4,9	9,8	20,25
5	Schott, Wolfgang	4,3	6,8	5,55	4,1	6,4	16,05
6	Böhm, Heino	2,6	4,8	3,70	3,9	8,2	15,80
7	Genghammer, Wolfgang	3,0		1,50	5,0	9,2	15,70
8	Ziege, Detlef	3,4	9,4	6,40	0,6	6,6	13,60
9	Brams, Franz		4,2	2,10	1,9	8,6	12,00
10	Sebralla, Peter	4,2	7,4	5,80		2,6	11,90
11	Burk, Hans				4,8	7,0	11,80
12	Finzel, Günter				4,2	7,2	11,40
13	Grosche, Georg	4,6	7,0	5,80	4,9		10,70
14	Cornely, Lothar	0,6		0,30	2,7	7,6	10,60
15	Klafsky, Theo	3,9	8,2	6,05	4,4		10,45
15	Schraudolf, Max				1,8	8,6	10,40
17	Rohrmeier, Jürgen	3,2	4,4	3,80	1,9	4,6	10,30
18	Raggl, Paul	2,0	5,8	3,90	1,6	4,8	10,30
19	König, Wolfgang	1,8	1,0	1,40	4,6	4,2	10,20
20	Schwarzkopf, Heinerich		2,0	1,00	1,7	7,4	10,10
21	Kercher, Wolfgang				3,5	6,2	9,70
22	Raffel, Ulrich				0,1	9,0	9,10
23	Kaltenhofer, Peter	2,1		1,05	4,2	3,8	9,05
24	Fließ, Manfred				4,0	5,0	9,00
25	Rippert, Wigbert					8,8	8,80

Die WM und die Schafskälte

Flugmeteorologe Kreipl, derzeit mit der deutschen Segelfluggernationalmannschaft bei der WM in USA, hätte es vorher sagen können, wäre er gefragt worden: Die WM am Tegelberg lag terminlich so, daß die zweite Veranstaltungswoche in eine kalte regnerische Wetterperiode fiel, vom Volksmund die „Schafskälte“ genannt. Diese Wettererscheinung tritt jedes Jahr mit einer Wahrscheinlichkeit von 80 % ein. So war kaum der Cut geflogen, saßen auch schon die besten 50 Piloten, die es nun unter sich austragen sollten, genervt im Regen und das tagelang.

Herr Hirnbeiß



Zeichnung: Fr. Bilek

„Schafskopfn huift gegen d' Schafskält'n...“

Kommentar der Münchner Abendzeitung

Die Woche zuvor war gut gelaufen. Willi, der Bruder von Josef Guggenmos, erntete großes Lob für die Auswahl der Aufgaben und des Startzeitpunktes. Er hat aus dem Wetter bei dem riesigen Teilnehmerfeld das Beste gemacht. Am Sonntag setzte er die Aufgabe Grünen und retour und machte damit den Streckenflugbegeisterten unter den Piloten eine Freude, sie konnten bei diesem 75 km Flug mehr zeigen als zuvor. Weniger Freude an diesem 5. Durchgang hatten all jene, die auf der Strecke blieben. Wolfgang Genghammer, der Bayrische Meister, lag zuvor noch auf dem 8. Rang, weil er es nicht bis zum Grünen und zurück schaff-



Die Einzelsieger (von links): Smith, USA (3. Platz), Steve Moyes, AUS, (Weltmeister) und Hobson, GB (2. Platz).

Fotos: Edeltraud Erl



Die amerikanische Mannschaft mit Smith, Pfeiffer, Bennett, Bulger und Blythe belegte den 3. Platz.

Das superschnelle.
Gerät für die Streckenrekorde
von morgen

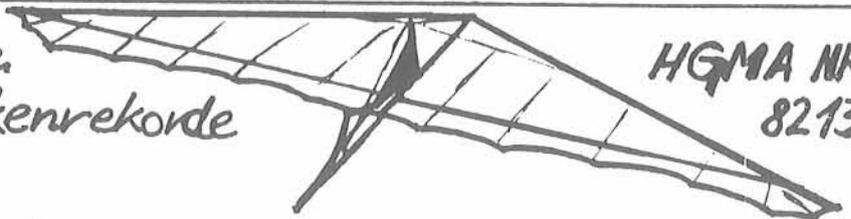
Moyes Missile 170

zum Preis von ^{DM}4750.- incl. ^{Mont.}

Fordern Sie kostenloses Prospektmaterial an bei:

Moyes Europe
äußere Feldstr. 2 08251/
8890 Aichach Tel. 3831

HGMA NR.
8213



te, fiel er hinter den 50. Rang und war damit draußen. Gestartet wurde in Gruppen. Die erste Gruppe wurde von Willi Guggenmos immer erst dann losgeschickt, wenn die Thermik ausreichend gut entwickelt war. In der zweiten Woche rührte sich bis Donnerstag erstmal nichts mehr, dann machte der Berg auf und präsentierte sich in weißer Schneepacht. Obwohl bereits die nächste schwarze Regenwand auf den Tegelberg zu eilte, wurde das gesamte Feld gestartet, mit der Aufgabe möglichst lange in der Luft zu bleiben. Eine Gruppe nahm sich die Aufgabe zu Herzen und blieb tatsächlich oben. Die weiteren Gruppen wurden daraufhin der Regenwand entgegengeschickt, eine Boje umrunden, auf daß sie tunlichst keinen Aufwind fänden. Die letzte Gruppe geriet dabei ins Unwetter, ebenso jene Gruppe, die immer noch am Kämpfen war. Nun mußten die Piloten ihr Bestes geben — um heil runter zu kommen. Und sie zeigten, was sie an fliegerischer Virtuosität zu bieten hatten. Bei starken Böen und prasselndem Regen sah man sie über dem Landeplatz stehen. Bange Minuten vergingen, bis sie die Böen überlistet hatten. Pepe Lopez wurde von zwei Helfern gestützt zu den Sanitätern gebracht, weil er völlig durchgefroren im Landefeld ankam. Viele blieben draußen, so auch Klaus Köhmstedt. „Ich sah den Landeplatz nicht mehr, alles war in Wolken“ erzählte er Sepp Himberger und meldete Protest an. Himbergers Antwort: „Aber g'schaugt hast scho?“ „Klar“ entgegnete Klaus „ich bin nach Kompaß-Nord geflogen, weil ich dachte der Landeplatz sei im Norden, aber da war er nicht.“ Dieser Durchgang wurde nicht gewertet, das Wetter aber ließ am Ende der Meisterschaft noch weitere Wertungsflüge zu, mit Flügen bis zu 30 km. Steve Moyes blieb unangefochten vorn. Er leistete sich keinen Fehler, während die anderen Cracks, vor allem bei den kleinen Aufgaben, einen Nuller reinhauten (Rich Pfeiffer, von dessen hartgespannten Streak erzählt wurde, daß er besser im Gleiten als andere war, aber dafür eigentlich nicht zu lenken sei; Thevenot, der sich von weit hinten wieder halbwegs vor kämpfte; aber auch der Tegelberg-Kenner Heinelt). Einhellige Meinung der interessierten Beobachter war, daß nie zuvor die Geräte so gleich auf der Leistung lagen, daß es noch nie zuvor so bei einer WM auf die Pilotenleistung angekommen sei. Von dem neuen Moyes-Drachen war zu sehen, daß er in geringer Thermik gut klettern kann. Daß die Australier deshalb die Goldmedaille in der Mannschaftswertung bekamen, wollte jedoch niemand behaupten. Nein, sie flogen einfach gut. Auf einem enttäuschenden 5. Rang fand sich die deutsche Nationalmannschaft wieder, der man den Heimvorteil anrechnen muß. Hier könnte eine intelligente Nachwuchsförderung und gemeinsame Anstrengung beider Sportverbände DHV und DAeC helfen die Chancen für die Zukunft zu bessern. Wir werden sehen, wie es der DAeC mit einer Gemeinsamkeit im Sport künftig halten will.

Als einziger deutscher Pilot konnte sich Josef Guggenmos Hoffnungen auf den Titel machen. Tagelang hielt er sich auf dem 4. Rang. Beim letzten Durchgang setzte er nochmal alles auf eine Karte und verlor: Null Punkte.

Die Ergebnisse — Nationenwertung

1. Australien	(Duncan, Jarman, Mathewson, Moyes)	51.071 Pkt.
2. Großbritannien	(Bailey, Carr, Hobson, Slater)	49.147 Pkt.
3. USA	(Bennett, Bulger, Pfeiffer, Smith)	47.933 Pkt.
4. Kanada	(Kupchanko, Luke, Miller, Vandall)	42.118 Pkt.
5. Deutschland	(Guggenmos, Hartmann, Heinelt, Zimmer)	38.797 Pkt.
6. Frankreich		34.987 Pkt.
7. Brasilien		34.686 Pkt.
8. Norwegen		31.424 Pkt.
9. Südafrika		31.345 Pkt.
10. Österreich		30.693 Pkt.

Einzelwertung

Rang	Name	Nation	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	D10	Ges.
1	Moyes	AUS	1000	893	1000	2500	2382	857	1000	942	2500	1000	14074
2	Smith	USA	550	1000	1000	2500	2468	845	969	800	2200	982	13315
3	Hobson	GB	1000	1000	1000	2500	2103	836	954	935	2438	369	13136
4	Duncan	AUS	507	1000	819	2500	2500	750	1000	961	2200	667	12905
5	Pfeiffer	USA	0	1000	981	2355	2500	669	1000	1000	2348	968	12821
6	Bailey	GB	0	1000	985	2500	2500	612	831	924	2500	969	12820
7	Mathewson	AUS	800	800	913	2210	2500	750	417	1000	2500	340	12230
8	Guggenmos	D	1000	1000	1000	1891	2500	725	892	806	2200	0	12014
9	Thevenot	F	1000	800	0	2324	2481	550	818	800	2455	639	11867
10	Jarman	AUS	1000	968	924	1924	2265	84	877	800	2429	593	11862
11	Carr	GB	1000	1000	1000	1833	2255	495	417	970	2481	400	11850
12	Streat	NZ	1000	571	1000	1591	2288	855	800	959	2430	320	11815
13	Luke	CDN	556	114	1000	2475	2460	750	1000	993	2262	0	11609
14	Slater	GB	0	1000	1000	1842	2500	886	937	977	2200	0	11341
15	Kupchanko	CDN	800	238	417	2308	2500	812	807	1000	2379	0	11260
16	Heinelt	D	0	1000	1000	2500	2000	750	970	830	2200	0	11251
17	Obleitner	A	800	816	800	1967	2200	611	800	800	2200	0	10994
18	Bennett	USA	0	991	0	2200	2500	820	974	939	2497	0	10920
19	Bulger	USA	981	1000	556	2200	1603	666	371	1000	2500	0	10877
20	Köhmstedt	MC	556	126	94	2379	2453	852	278	800	2209	0	10597
21	Dourado	BR	750	995	917	2500	1190	726	0	1000	2480	0	10557
22	Lopes	BR	750	800	0	1633	2405	792	1000	869	2200	0	10450
23	Calvert	GB	1000	1000	1000	1591	1483	174	856	800	2487	0	10391
24	Hartmann	D	1000	224	985	2500	1834	412	278	800	2200	0	10233
25	Font	E	1000	48	1000	2475	2500	62	1000	800	1300	0	10184
26	Stubbs	ZA	0	196	1000	2200	2500	474	813	800	2200	0	10184
27	Hughes	GB	533	960	0	1891	2500	518	417	827	2500	0	10147
28	Vieilledent	F	533	1000	811	2000	1603	835	0	800	2373	0	9955
29	Borgström	S	0	860	380	2381	2349	750	0	882	2270	0	9873
30	Fauchier	F	1000	800	811	1567	1603	0	800	800	2446	0	9827
31	Vandall	CDN	167	912	970	2000	1793	656	0	800	2484	0	9781
32	Alvik	N	741	238	899	1543	2306	869	0	984	2200	0	9780
33	Niemeyer	BR	1000	223	867	867	2500	774	556	556	2200	0	9542
34	Müller	CH	417	413	229	2352	2500	577	800	0	2200	0	9487
35	Miller	CDN	920	1000	0	2486	2395	0	167	300	2200	0	9468
36	Gutierrez	MEX	0	987	918	2391	2134	0	167	0	2500	0	9097
37	Vikberg	S	750	917	827	2493	407	0	417	750	2467	0	9027
38	Lothe	N	750	1000	1000	1891	897	456	0	800	2200	0	8994
39	Daxer	A	1000	238	0	2500	1788	15	892	806	1650	0	8889
40	Lothe	N	0	939	800	2500	1190	119	278	400	2493	0	8719
41	Lippstreu	ZA	500	571	800	1267	2410	51	556	0	2200	0	8354
42	Anderson	NZ	640	238	898	2200	1793	0	0	0	2200	0	7970
43	Egan	ZA	750	977	278	1591	1983	232	149	0	2000	0	7961
44	Villinger	A	0	800	866	2000	2500	44	556	395	750	0	7911
45	Mandel	ZA	904	978	0	2495	2103	87	278	1000	0	0	7846
46	Accusani	I	1000	960	222	2500	657	746	0	800	750	0	7635
47	Blythe	USA	0	920	853	2488	2500	0	0	800	0	0	7561
48	Bürge	CH	860	1000	388	856	2493	392	0	0	0	0	5989
49	Hegti	H	0	457	355	2000	2500	0	0	0	0	0	5312
50	Zimmer	D	0	429	1000	2387	1483	0	0	0	0	0	5299
51	De Aydla	E	0	235	400	2500	2103	0	0	0	0	0	5238
52	Schmidt	CDN	1000	457	667	2500	458	0	0	0	0	0	5082
53	Genghammer	D	750	983	600	2496	231	0	0	0	0	0	5060
54	Hoch	FL	0	1000	878	2485	695	0	0	0	0	0	5057
55	Oka	J	0	238	800	1891	2103	0	0	0	0	0	5033
56	Borreman	B	800	114	800	1000	2200	0	0	0	0	0	4914
57	Manna	I	0	874	400	1125	2500	0	0	0	0	0	4899
58	Grenion	MEX	0	238	0	2500	2134	0	0	0	0	0	4873

PRITZEL electronic



Um
Längen voraus...
600 g – hoch ent-
wickelte und zuverlässige
Flug-Elektronik, die allen
Ansprüchen an Ausstattung, Qualität
und Sicherheit gerecht wird.

Elektronische Speedkompensation – Sollfahrtgeber
nach MC-CREADY mit der individuellen Polare Ihres Flug-
gerätes – Höhenmesser bis 6000 m mit 1 m Auflösung ohne Um-
schaltung – Höhenmesser mit meter-, mbar- und feet-Anzeige, umschaltbar
– Elektronischer Kompaß und Barografenspeicher.

NEU: Barographen auch als Einzelgerät – jetzt mit FAI-Zulassung! Bitte Sonderliste anfordern.
Spezialcockpit für Speedbar in Vorbereitung.

Pritzel electronic — Wirtstraße 34 — 8200 Rosenheim — Telefon (0 80 31) 6 43 48

nymphenburger Sportbücher



Das Grundlagenbuch

mit dem offiziellen Lehrplan der Sportfach-
gruppe Hängegleiten im Deutschen Aero-
Club e.V. (DAeC), des Deutschen Hängegleiter-
verbandes im DAeC (DHV) und des Verbandes
Deutscher Drachenflieger e.V. (VDDL).

Hocke/Janssen/Seidenather

Drachenfliegen

für Anfänger und Fortgeschrittene

128 Seiten mit zahlr. Abb., z.T. in Farbe, DM 28,-



Und dazu als Weiterführung:

Der hier ausgebreitete Stoff wird ergänzt,
neue Fächer, z.B. Navigation, kommen hinzu.
Auch die Fragen des Luftrechts sind vom
neuesten Stand her beantwortet.

Peter Janssen/Klaus Tänzler

Drachenfliegen für Meister

198 Seiten mit zahlr. Abb., z.T. in Farbe, DM 32,-

Nymphenburger Verlagshandlung · Romanstraße 16 · 8000 München 19