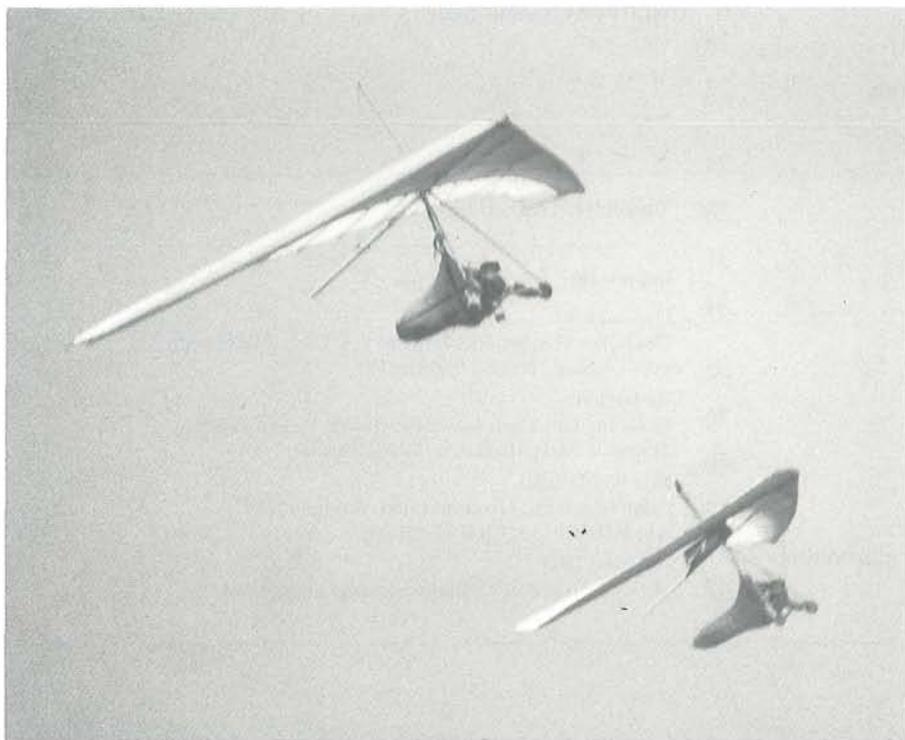


DHV-info Nr. 36

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

B 5591 F

August 1986



XC Gold

Erstmals seit der Ausschreibung für XC Gold, XC Silber und XC Bronze vor zwei Jahren wird der DHV Gold verliehen, an Franz Schüller und Klaus Tänzler.

Beide Piloten hatten am 13. Mai den Grundstein gelegt mit ihrem 202-km-Flug vom Zillertal nach Trieben. Von diesem Moment an lauerten die beiden auf geeignetes Wetter um die zweite Bedingung für XC Gold zu erfüllen: ein Zielrückkehrflug mit mindestens 120 km oder ein 100-km-Dreieck.

Als am Freitag, den 23. Mai, leichter Hochdruckeinfluß über Mitteleuropa Streckenflugwetter versprach, gingen sie getrennt, ohne voneinander zu wissen, an den Start. Franz Schüller baute seinen Drachen mit Clubkamerad Hans Kober und vielen anderen Piloten wieder an der Höhenstraße Hippach auf, während Klaus Tänzler als einziger Drachenflieger auf der Schmittenhöhe erschien, um den Zielrückkehrflug aus entgegengesetzter Richtung anzugehen.

Bis zuletzt hatten die Meteorologen Südwest-Wind angesagt, daher planten viele, mit Rückenwind das Pinzgau entlang zu fliegen, falls zu starker Wind eine Rückkehraufgabe nicht zulassen würde. Klaus Tänzler setzte auf die bei flacher Druckverteilung üblichen geringen Windstärken. Da eine Labilisierung von Südwest erwartet wurde, wollte er frühzeitig nach Westen fliegen und dann rechtzeitig vor der Überentwicklung wenden und wieder heimfliegen. Dann aber lag er im Liegestuhl auf der Schmittenhöhe und baute seinen Drachen gar nicht erst auf, weil niedrige Wölkchen knapp 200 Meter über dem Gipfel keine Streckenflugmöglichkeit versprachen.

DHV-Mitglied 6000

In der DHV-Geschäftsstelle gehen pro Tag durchschnittlich 3 Beitrittserklärungen ein. Also Routinearbeit im Büro, als am 3. Juli 1986 wieder ein Schwung Beitrittsformulare zu bearbeiten ist? Nicht ganz. Denn die Mitgliedsnummer 6000 wurde vergeben, der DHV hat eine neue Schallgrenze durchbrochen.

Als 6000stes DHV-Mitglied heißen wir Carolin Rochelt herzlich willkommen, eine 18jährige Drachenfliegerin. Sie stammt aus einer berühmten Familie. Ihr Vater Günter Rochelt und ihr Bruder Holger brachen gleich mehrere Weltrekorde, der eine als Konstrukteur, der andere als Pilot von muskelkraftbetriebenen Flügeln. Nur zwangsläufig, daß auch die damals 16jährige Tochter einen Grundkurs im Drachenfliegen belegt?



»Sicher, ich wäre vielleicht nicht zur Fliegerei gekommen, wenn ich zu Hause nicht so viel damit zu tun gehabt hätte. Aber das Drachenfliegen hat mir von Anfang an sehr viel Spaß gemacht und sehr viel gegeben.«

Fortsetzung auf Seite 7

Fortsetzung auf Seite 6

Aus dem Inhalt

Wichtig – neu – kurz	3	Baden-Württembergische Meisterschaft	46
XC-Gold	6	Der Wettbewerbssport: Interview mit DAeC-Sportreferent Hans Olschewski	50
DHV-Mitglied 6000	7	Deutscher Streckenflugpokal: Zwischenstand	53
Schneid Air Ulm	8	Wettbewerbskalender	60
Einladung zur Deutschen Hängegleitertagung	16		
Sicherheitsjournal	18		
124-km-Streckenflug in Norddeutschland	22		
Wie wird man eigentlich Drachenflieger- Filmemacher?	24		
Meteo für Streckenpiloten	26	Titelbilder: Charlie Jöst	
Kennzeichenstatistik für Hängegleiter	31		
Vereinsnachrichten	34	Impressum	
DHV bietet an	35	Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V., Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund, Telefon 08021/8181	
Gebrauchtmarkt	36	Redaktion: Wolfgang Gerteisen (verantwortlich), Peter Janssen, Tilman v. Mengershausen, Klaus Tänzler.	
Deutsche Meisterschaft am Tegelberg	40	Satz und Druck: Mayr Miesbach, Druckerei und Verlag GmbH, Am Windfeld 15, 8160 Miesbach	
DHV-Filmverleih	42	Auflage: 7000	
PIRS-Vorschlag für ein ständiges internationales Pilotenranglistensystem	43	Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.	

Lambos Delta-Shop Generalvertrieb PACIFIC WINGS Deutschland

Jürgen Seyferle, Deutscher Meister 1985
Sagt zum Express: „Ich müßte, um hier treffende Angaben zum Express machen zu können, eine ganze Reihe von abgegriffenen Superlativen aufzählen - das widerstrebt mir. Dafür rate ich jedem, der für dieses phantastische Gerät Interesse zeigt, es einfach probezufliegen. Leichter Start, herrlicher Flug, leichtes Landen. Die trommelfellartige Segelspannung z. B. läßt zunächst nicht vermuten, daß der Express bei allen Flugmanövern ausgezeichnet zu handhaben ist. Gerade die Kombination zwischen leichter Handhabung und aerodynamischer Höchstleistung war es aber, was meine Wettbewerbsfolge entscheidend mitgetragen hat.“

Jürgen Seyferle

Auszug unserer Gerätepalette 1986:

EXPRESS	DM 5200.-
EXPRESS	DM 4650.-
EXPRESS SENIOR	DM 4750.-
FEDER 16	DM 3250.-
FEDER MOT.	DM 3980.-
VAMPIR II MOT.	DM 4850.-
VAMPIR BIPLACE / MOT.	DM 5600.-

Zentralhandel Baden-Württemberg:

La Mouette: ATLAS · PROFIL · HERMES
Sky Wings: VEGA '85 und '86
Rademacher / Parasail / Flytec /
ICOM Flugfunk / AFRO / WASMER / UVEX
Sajewa / van De

7808 Waldkirch / Südschwarzwald · Papieryasse 6 · Tel. 07081-35 35 (Halle) Privat 07681-6172



... auf 240 Quadratmeter dreht sich hier alles um den Drachenflugsport. Wir sind in der angenehmen Lage, jedem unserer Kunden optimalen, kostengünstigen Service zu garantieren (geräum. Werkstatt und beispielhaft sortiertes Ersatzteillager). Natürlich stets zuverlässig und pünktlich.
Versandtage:
Dienstag + Donnerstag.

Gebietsvertretungen Pacific-Wings:

Drachenflugschule J. Klose · 741 Sonnenbühl
Telefon 07128/463 • Drachenflugschule Reinhold Speidel, 8201 Nussdorf, Tel. 08031/32001
• Ludwig Behlen, 6749 Gönheim, Telefon 06354/41100 • Flugsport Haselmann, 8650 Kulmbach, Tel. 09221/75166 • Drachenflugschule Jürgen Rohmeier, 8972 Sonthofen, Tel. 08321/9328 • Drachenflugschule Heinz Schleppe, 7030 Böblingen, Tel. 07031/71880
• Wigbert Rippert, 8542 Rot, Telefon 09171/7841 • Hans-Peter Seibold, 7067 Glüderhausen, Tel. 07181/84625
• Peter Huber, 72041 Emmingen-Liptingen 1, Tel. 07465/14633 • Bernd Weber, 7440 Nürtingen, Tel. 07022/34865
• Arno Burger, 7816 Müstertal, Tel. 07633/82175 • A. Jeleo, 7816 Müstertal, Tel. 07633/7072

Drachenflugschule Dreyeckland

Anmeldung:
7800 Freiburg
Hauptstraße 106
Tel. 0761/55 12 04

Vorteile für Sie durch unsere Schulung: L-Schein = 7eff. Kurstage incl. Ausrüstung etc., verschiedene Unterbringungsmöglichkeiten. A-Schein = 14eff. Kurstage incl. Transport in die Fluggebiete bis 1000 Meter Höhenunterschied

Top-Angebot A-Schein 86
1 Woche Schwarzwald und
1 Woche Millau, Südfrankreich, alle

Leistungen incl. Fahrt DM **840.-**
(Ausrüstung - nicht älter als 1/2 Jahr, Kann gemietet werden)

Termine L-Schein:

Wöchentlich bis November

Termine A-Schein:

Top-Angebot Millau:	
09. 03. - 22. 03. '86 (1)	
27. 04. - 10. 05. '86 (2)	
18. 05. - 31. 05. '86 (3)	

A-Schein normal:

01. 06. - 14. 06. '86 (4)
20. 07. - 02. 08. '86 (5)
10. 08. - 23. 08. '86 (6)
31. 08. - 13. 09. '86 (7)
21. 09. - 04. 10. '86 (8)

Gepflegte Gebrauchtgeräte:

Atlas 14, 16, ab DM 1600.-	AZUR 17... DM 1800.-
Cloud II DM 2000.-	AZUR 17... DM 2300.-
Cloud III neu... DM 2300.-	VEGA '85... DM 3500.-
Polaris DM 2200.-	VEGA '85... DM 3999.-
Express II DM 3700.-	
Express Racing... DM 4500.-	

Randy Haney fliegt 325 km

Laut Angabe der Firma Airwave Gliders hat der kanadische Pilot Randy Haney am 2. Juni einen neuen Streckenflugweltrekord aufgestellt. Randy Haney flog mit seinem Magic IV in 9½ Stunden 202 Meilen (= 325 Kilometer). Gestartet war Randy Haney in Golden, Vancouver, gelandet in Montana. Randy Haney ist der Meinung, daß es durchaus möglich sein müßte, mit einem Hängegleiter 250 Meilen (ca. 400 Kilometer) weit zu fliegen.

Neuer Computer in der Geschäftsstelle

Mit 6000 Mitgliedern und der vielfachen Zahl an Versicherungen, Befähigungsnachweisen, Gerätekennezeichen, Gütesiegelverfahren usw. war der frühere Computer, der vier Jahre das Wachstum des DHV treu mitgemacht hat, überfordert. Ein neues System wurde jetzt eingeführt. Die Software hat sich für mehrere Jahre beim Schweizerischen Hängegleiterverband bewährt und wurde für unsere Ansprüche modifiziert und maßgeschneidert. Die Einführung des neuen Mehrplatzsystems lief glatt und hat kein Chaos ausgelöst.

Preisgeldzuschuß für regionale XC-Wettbewerbe

Die norddeutschen Vereine haben das Beispiel gegeben und mit Beteiligung von sechs Vereinen einen regionalen XC-Cup ausgeschrieben, vgl. Protokoll über das Treffen der norddeutschen Drachenflugvereine am 23.05.1986.

Der DHV unterstützt solche regionalen XC-Veranstaltungen durch Aufstockung des Preisgeldes. Die Ausschreibung für regionale XC-Cups soll der des Deutschen Streckenflugpokals entsprechen.

XC-Leistungsabzeichen

Zwischenstand: 30.06.1986

Folgenden Piloten wurde auf Antrag und nach Erfüllung der Bedingungen ein XC-Abzeichen zuerkannt:

XC-Silber

Nr. 6 Bernd Gassner

13.08.85	Streckenflug	121 km
26.05.86	Zielrückkehr	132 km

Nr. 7 Klaus Tänzler

02.08.85	Streckenflug	177 km
19.05.86	Zielrückkehr	64 km

XC-Gold

Nr. 1 Franz Schüller

13.05.86	Streckenflug	202 km
23.05.86	Zielrückkehr	134 km

Nr. 2 Klaus Tänzler

13.05.86	Streckenflug	202 km
23.05.86	Zielrückkehr	124 km



Und so sehen die XC-Leistungsabzeichen aus.

Foto: Charlie Jöst

Olympi...adè!

Das war ein schöner Traum, Drachenfliegen bei der Olympiade. Dädalus und Ikarus schweben hinauf zu den

olympischen Göttern. Und der Wunschtraum war so schön, daß er mancherorts schon als Tatsache gehandelt wurde.

Tatsächlich hatten sich die olympischen Götter, angeführt von IOC-Präsident Juan Samaranch, huldvoll bereiterklärt, ein paar Luftsportler im Vorführprogramm (nicht Wettkampfsport) der olympischen Spiele auftreten zu lassen. Zur Auswahl standen auch die Drachenflieger.

Aber da gab es noch einen Halbgott, den Präsidenten der FAI, Dr. Cenek Kepak. Dessen Gunst gehörte den Fallschirmspringern, die 1992 die Ehre haben sollen, in das olympische Stadion fallen zu dürfen. Verbandsgötter sind für alle ihre Kinder da, für die einen mehr, für die anderen weniger.

DHV-Assistenten- und Fluglehrer-Lehrgänge

Assistentenlehrgang

Der Assistentenlehrgang findet vom 11. bis 17. Oktober 1986 in Ruhpolding statt. Teilnahmevoraussetzung ist der B-Schein mit Überflugberechtigung und das Bestehen des Auswahltests am 27. und 28. September 1986 in Ruhpolding. Die Lehrgangsgebühr beträgt DM 450,-.

Fluglehrerlehrgang

Der DHV-Fluglehrerlehrgang findet vom 18. bis 24. Oktober 1986 in Ruhpolding statt. Auch hier beträgt die Lehrgangsgebühr DM 450,-. Anfragen wegen der einzureichenden Unterlagen und Anmeldungen an die DHV-Geschäftsstelle, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund.

Fluglehrerfortbildung

Die turnusmäßige Fluglehrerfortbildung findet am 26. 10. 1986 in Winterberg (Hochsauerland) statt. Anmeldungen hierzu an die DHV-Geschäftsstelle, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund.

... wichtig ... neu ... kurz ...



Bild links: Der neue DHV-Testwagen in Aktion. Bild rechts: Das Innenleben des Testwagens mit Klaus Rostan an den Geräten für die Datenaufnahme und Sofortauswertung.

Fotos: Meike Steckmeier und Klaus Rostan

Michael Schönherr als Technikreferent zurückgetreten

Als Nachfolger von Ali Schmid, der 1982 mit einem UL tödlich verunglückt ist, wurde Michael Schönherr bei der DHV-Hängegleitertagung im Herbst 1982 zum Technikreferenten gewählt.

Bereits seit über 10 Jahren hatte Michael Schönherr sich richtungsweisend in der Sicherheitstechnik für Hängegleiter engagiert. Wir Drachenflieger verdanken ihm die wissenschaftliche Erforschung und prüftechnische Bewältigung des Flattersturz-Problems, aber auch konstruktive Impulse, wie den Swiveltip.

In jüngerer Zeit hat Michael Schönherr sich besonders um die Erforschung des Überschlag-Problems bemüht und in dieser Richtung die Sicherheit der Hängegleiter vorangetrieben.

Nebenbei war Michael Schönherr auch zu anderen Experimenten aufgelegt. So initiierte und konstruierte er das Schlagflügelgerät, mit dem Axel Griebelheimer beim Berblinger-Flugwettbewerb vor wenigen Wochen in Ulm an den Start ging.

Seine Hauptaufgabe, die Auswertung der Flugmechanikmeßfahrten, führte

nach der letzten Kommissionssitzung zu seinem Rücktritt. Die anderen Kommissionsmitglieder wollten zusätzlich zur Vollausswertung durch Michael Schönherr noch als »Zweites Bein« die Sofortauswertung am Meßwagen alsbald fertiggestellt sehen. Michael Schönherr war damit nicht einverstanden.

Als Technikreferent hat Michael Schönherr sein Amt niedergelegt. Als Gutachter für die Flugmechanikprüfungen wird er voraussichtlich auch künftig zur Verfügung stehen.

Packerkurse für Selbst- und Drittpacker

Wegen der großen Nachfrage wurden zwei weitere eintägige Kurse für Selbstpacker organisiert: Am 4. und 5. Oktober in Altenstadt bei Schongau. Zur Erinnerung für Drittpacker: Zweitägiger Prüfungslehrgang am 13./14. 9. 86 in Altenstadt. Anmeldung und Information für alle Lehrgänge bei der DHV-Geschäftsstelle.

Neue Hängegleiter mit HGMA-Airworthiness Certification

Stand: 8. 7. 1986.

Das spezielle Typenschild »HGMA (DHV)« ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt. Zur Klarstellung: Geräte ohne die spezielle Kennzeichnung – auch wenn sie typengleich erscheinen – besitzen keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller	Klasse
8601	Sport 167	Fa. Wills Wing	3

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 02. 07. 1986

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-131-86	Top-Swing	Thalhofer	2-3
01-132-86	Swing	Thalhofer	1-2
01-133-86	Sirius 15	AFRO-Sirio	3

Klassifikation

- 1 für Drachenfluganfänger und für Drachenflieger, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.
- 2 für Durchschnittspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und das genüßvolle Fliegen dem leistungsorientierten Fliegen vorziehen.
- 3 für Leistungspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben, regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen sowie fliegerisch talentiert und leistungsorientiert sind.
- 4 für Leistungspiloten mit spezieller Einweisung, z. B. wegen aerodynamischer Steuerung.

Amateurfunk im Hängegleiter

Amateurfunker, die die entsprechenden Genehmigungen besitzen, dürfen ihre Amateurfunkstellen auch in Hängegleitern, Gleitflugzeugen und Ultraleichtflugzeugen betreiben.

Allerdings bedarf das Errichten und Betreiben einer Amateurfunkstelle in einem Luftfahrzeug einer Sondergenehmigung. Anträge auf Erteilung einer derartigen Sondergenehmigung sind an die Oberpostdirektion zu richten, in deren Bereich der Antragsteller seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

Näheres zum Betreiben von Amateurfunkstellen in Hängegleitern ist den Bestimmungen über den Amateurfunkdienst, herausgegeben vom Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen, 5300 Bonn 1, zu entnehmen. Die Bestimmungen über den Amateurfunkdienst können unter der Bestellnummer KNr 651447100/9 beim Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen angefordert werden.

Anhang 1 zur Anerkennungsordnung des DHV und DAeC für Drachenflugausbildungsstätten

Deutsche Ausbildungsstätten im Ausland können anerkannt werden, wenn

- die Ausbildungstätigkeit in einem anderen europäischen Land ausgeübt wird;
- sämtliche Bedingungen der deutschen Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Hängegleiterpiloten, der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Drachenfluglehrer und der Anerkennungsordnung für Drachenflugausbildungsstätten erfüllt sind;
- die Ausbildungsstätte und deren Ausbildungsleiter sich verpflichten, sämtliche im Rahmen der Überwachung und der Pilotenprüfung erforderlichen Reisekosten ab deutscher Landesgrenze zu tragen, wobei die Entscheidung über das Erfordernis und das Reisemittel einer solchen

Reise allein von der anerkannten Stelle zu treffen ist;

- die Ausbildungsstätte für die Reisekosten eine angemessene Kautions bei der anerkennenden Stelle hinterlegt;
- die zuständige ausländische Behörde der Tätigkeit der Ausbildungsstätte und deren Personal auf der Basis der in Deutschland geltenden Ausbildungsvorschriften zustimmt und die Zustimmung durch schriftlichen Bescheid nachgewiesen ist.

Dieser Anhang tritt am 21.6.1986 in Kraft.

DHV/DAeC

Hans Kober neuer Sportbeirat

Der Sportreferent Charlie Jöst will kürzer treten. Als zweiten Mann des Sportreferats hat die DHV-Kommission den Bayrischzeller Vereinsvorsitzenden Hans Kober zum Fachbeirat für Sport berufen.

Hans hat 1975 mit selbstgebauten Geräten unter Anleitung des ersten deutschen Drachenfliegers Wolfgang Schwarzbauer das Drachenfliegen gelernt. Seither gehört er mit beständiger Leistung zu den besten deutschen Streckenfliegern: Schon 1982 flog er mit seinem damaligen Fledgling über 170 km und bis heute gehören die »Hunderter« zu seinem jährlichen Pensum.



Neuer DHV-Sportbeirat Hans Kober

Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.1986 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, insbesondere also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer beim DHV Mitglied bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies auch getrennt tun, umgekehrt erlischt jedoch bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch die Versicherung zum Jahresende.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich die Rückfrage bei der Geschäftsstelle. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 1987 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 1987 in voller Höhe zu bezahlen sind. Dabei bleiben jedoch auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten.

Neue Firmenzeitschrift von Airwave

Der Magic-Hersteller hat Nummer 1 seiner Firmenzeitschrift AIRWAVES herausgebracht, in englischer und freundlicherweise auch in deutscher Sprache.

Neben den üblichen Firmeninternas und Werbeartikeln werden auf zwei Seiten auch »technische Tips« veröffentlicht, mit denen die Firma ihre »offene Sicherheitspolitik« fortsetzt und mögliche Schwachpunkte an den Geräten frühzeitig und ohne Scheu offenlegt.

Bestellformulare können über Aero-sport International, Hans Bausenwein, Heidelberger Straße 48a, 6144 Zwingenberg, Telefon 06251/73008, angefordert werden.

XC-Gold

Fortsetzung von Seite 1

Bis ihn plötzlich ein Funkspruch um seine Ruhe brachte. Helmut Denz, der soeben am Brenner gestartet war, meldete sich von dort mit 1000 m Startüberhöhung. Und schon stieg auch die Wolkenbasis über der Schmittenhöhe zusehends an.

Beinahe hätte Klaus dennoch nicht zum Wettkampfflug starten können. Es fehlten entsprechend qualifizierte Startzeugen. Erst als mittags österreichische Drachenflieger zum Start kamen, konnte er die vollständige Startmeldung fotografieren. »Wen hast du da im Funk?«, fragten sie. »Einen Freund«, sagte Klaus, »der hat soeben vom Brenner kommend das Zillertal erreicht. Dem flieg ich jetzt entgegen und dann wieder zurück.« »Sachen gibts...«, wurde ihm kopfschüttelnd erwidert.

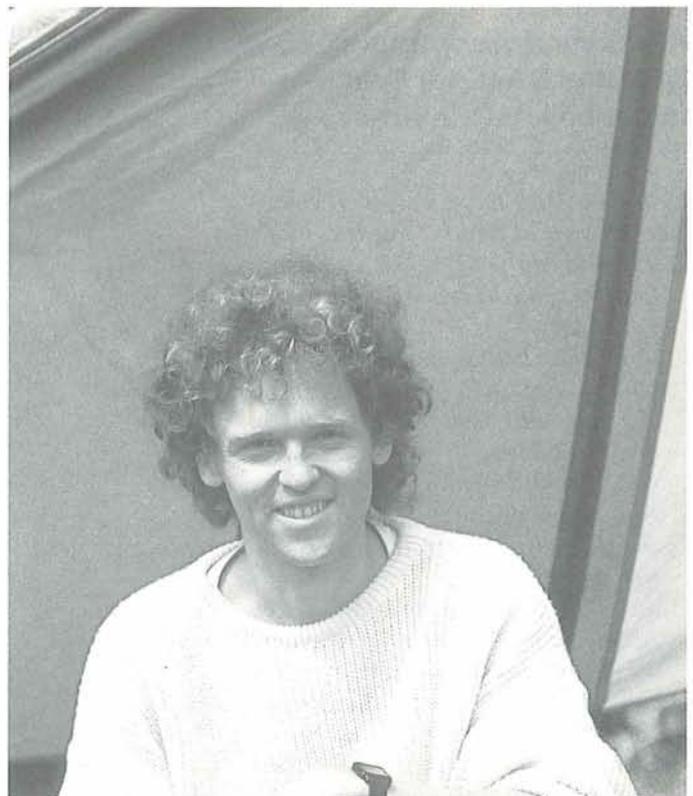
Franz Schüller war etwa zur selben Zeit gestartet und kam bald mit einem ganzen Pulk Streckenflieger über den Gerlospaß geflügelt, während sich Klaus Tänzler zunächst mühsam vor-

wärts kämpfte. Die thermischen Verhältnisse wurden aber immer besser, je weiter er nach Westen vordrang, Franz Schüller entgegen. Die Basis war schon in einer Höhe von über 3000 m, als Klaus den Paß Thurn überflog. Dabei kam er sich vor wie ein Geisterfahrer. Auf dem Weg zum Gerlospaß flogen ihm die entgegenkommenden Piloten nur so um die Ohren. Etliche Freunde traf er im Vorbeieilen. Kurz nach dem Wildkogel sah er Helmut Denz im selben Bart mit Michael Weingartner kreisen. Klaus Tänzler gesellte sich zu ihnen. Viel Zeit blieb nicht für diese Zusammenkunft, denn schon entwickelten sich die Thermikwolken zu mächtigen Cumulanten. Klaus war froh, als er nach Umrundung seines Wendepunktes am Kellerjoch eilig das Gerlosgebiet wieder verlassen konnte, denn schon sah es nach Gewitter aus.

Als ihm dann nach dem abermaligen Passieren von Mittersill wieder Drachenflieger entgegenkamen – Franz

Schüller zog 100 m über ihn hinweg –, war sich Klaus Tänzler sicher: »Heute bin ich der einzige, der hier einen Zielrückkehrflug schafft. Von denen kommt keiner zurück ins Zillertal, eine Gewitterfront riegelt den Weg ab.«

Aber da hatte Klaus die Rechnung ohne Franz Schüller, Hans Kober und Michael Black gemacht. Sie überflogen bei heftigem Gegenwind in letzter Minute den Gerlospaß, nachdem sie sich unter den überentwickelnden Wolken durchgemogelt hatten. Franz sagte später: »Kaum waren wir gelandet, ist hinter uns die Welt zusammengebrochen.« Ein Gewitter tobte los und alle anderen mußten vor Vollendung ihrer Zielrück-Aufgabe zu Boden. Eine halbe Stunde nach Franz Schüller landete Klaus Tänzler an seinem Zielpunkt bei Zell am See. Daher: Das Goldene XC mit der Nr. 1 für Franz Schüller, das Goldene XC mit der Nr. 2 für Klaus Tänzler.



Franz Schüller (links) und Klaus Tänzler (rechts), die ersten mit XC-Gold ausgezeichneten Streckenflieger.

DHV-Mitglied 6000

Fortsetzung von Seite 1

Die Einwilligung des Vaters war kein Problem »er hat sich gefreut«. Günter Rochelt hält das Risiko beim Drachenfliegen für kleiner, als wenn seine Tochter mit dem Fahrrad unterwegs ist, und er hat Vertrauen zu Carolin. Er, der seit 30 Jahren Segelflieger und seit 2 Jahren Drachenflieger ist, hatte schon zuvor nichts dagegen einzuwenden, als sein Sohn Holger mit dem Drachenfliegen anfing.

Den Atlas 14 ihres Bruders hat Carolin zwar mal probiert, aber er war ihr zu schwer und für sie kaum zu kontrollieren. Kein Wunder, mit ihren 50 kg ist sie nun froh um den Uno Piccolo, der ihr beim Boden-handling ebenso wie in der Luft leichter fällt. Ihre Ausbildung bis zur erfolgreichen A-Schein-Prüfung hat Carolin Rochelt bei der Flugschule Christa Vogel absolviert. Der Schulungsdrachen Worldcup stellte sie mit seinen 18 m² vor arge Probleme. Sie durfte nur fliegen, wenn es ganz ruhig war – aber sie hat es geschafft. Ihr damaliger Fluglehrer Achim Engel sagt über Carolin: Sie wirkt sanft und ruhig, als könnte sie kein Wässerchen trüben. In Wirklichkeit ist sie wahnsinnig zäh und leistungsfähig.

Sogar den »Schneider-von-Ulm«-Flügel, mit dem Holger Rochelt den Berblinger-Wettbewerb gewann, hat Carolin in der Erprobungsphase am Übungshang geflogen. Und wenn es nach ihrem Vater geht, wird Carolin damit vom Tegelberg fliegen und Schloß Neuschwanstein umrunden. Zunächst will er eine Prototypen-Genehmigung beim DHV beantragen. Der in seinen Dimensionen historische Flügel hat bei einer Streckung von nur 2,8 den sensationellen Gleitwinkel von 1:20 erreicht. Wird Günter Rochelt seinen Kindern und der Drachenfliegerei bald einen ähnlich leistungsstarken Hängegleiter entwickeln?

»Klar«, sagt er, »der Anforderungskatalog steht schon: Gleitwinkel 1:16 bis 1:18, in einer Minute aufzubauen, und – weil ich ihn auch bequem starten können will, eine Startgeschwindigkeit von möglichst Null. Packmaß



Carolin fliegt das Schneider-von-Ulm-Gerät während der Erprobungsphase.

5 m Länge bei einem Umfang, der doppelt so groß ist wie gewöhnlich. Gewicht unter 30 kg. Bei 80 km/h, wo die besten heutigen Drachen ein Sinken von 3–4 m haben, wird die Sinkgeschwindigkeit um 1–1,5 m/s liegen. Gesteuert wird die starre Fläche um die Querachse mit Gewichtskraft, um die anderen Achsen mittels einer Intuitivsteuerung. Verspannung, Turm und Trapez wird es nicht mehr geben.« Hätte sich Günter Rochelt nicht den Ruf erworben, der McCready Europas zu sein, würde man derlei Ankündigung sicher nicht ernst nehmen. Aber so?

1973 legte Günter Rochelt einen Hebel um und sein Solair 1 Segelflugzeug hob sanft mit Sonnenenergie ab. Er flog es, in Unterwössen gestartet, 6 Stunden lang. 1984 erflog sein Sohn Holger zwei Kremer-Preise. Mit dem vom Vater konstruierten Musculair 1 flog Holger die liegende Acht, es zeigte sich, daß Rochelts Flügel dem Muskelkraft-Flugzeug von McCready aerodynamisch weit überlegen war.

Diesen Vorsprung baute Günter Rochelt 1985 mit dem Musculair 2 noch weiter aus. Holger Rochelt erreichte damit eine Geschwindigkeit von 50 km/h durch Pedalantrieb und flog ein 1500 m Dreieck in nur drei Minuten. Mit dem jüngsten sensationellen Erfolg beim Schneider-von-Ulm-Wettbewerb hat nun Günter Rochelt erstmals Zeichen für die Hängegleiter-Entwicklung gesetzt. Sein Sohn Holger führte den historischen Flug über die Donau durch und gewann damit den mit DM 50000 dotierten Wettbewerb. In dem alles entscheidenden Moment war ein besonders kräftiger Anlauf gefragt. Deshalb ging nicht Carolin an den Start, die zunächst als Pilotin vorgesehen war.

Carolin Rochelt besucht das Gymnasium und hat dort keine Probleme, obwohl sie viel Zeit für das Drachenfliegen aufwendet, das ihr sehr wichtig geworden ist. Sie hatte eh noch nie Schwierigkeiten, den Schulstoff zu bewältigen. Der Freundeskreis von Carolin findet es zum Teil toll, daß sie fliegt, aber die meisten hätten Angst, es ihr nachzutun. In ihrer Freizeit fährt Carolin nun fast immer weg – zum Fliegen an den Tegelberg und dann heißt es manchmal: »Fährst Du schon wieder zu den Verrückten?« Ihre Freunde können ja nicht wissen, wie es ist, wenn man drachenfliegt – wie letztes in Italien zum Beispiel, als Carolin zu einem Abendflug gestartet ist. »Es war ein wunderschön ruhiger Flug kurz nach Sonnenuntergang, im Abendrot, die ersten Sterne glitzerten schon.«

Carolin könnte es sich nicht mehr vorstellen, einen Freund zu haben, der nicht fliegt. »Mit so einem könnte ich gar nicht über meine Flüge reden. Man ist so voll davon und muß ja mit jemanden reden. Wenn der dann gar nicht verstehen kann, was ich erlebe...« Seit kurzem ist sie mit Achim zusammen, ihrem ehemaligen Fluglehrer. »Es ist ganz gut«, meint sie, »daß wir uns erst jetzt ineinander verliebt haben. Früher hätte es bloß geheißen, Du fliegst ja nur, weil Dein Freund auch fliegt.«



Schneid

Ein Bericht von

Wem dieses Wortspiel nichts sagt, der wird vielleicht mit den Begriffen »Solair« und »Musculair« auf die richtige Fährte gebracht. Günter Rochelt und sein Sohn Holger haben auch beim diesjährigen »Schneider von Ulm Spectaculum« Geschichte geschrieben.

Das hätten sich die Ulmer Stadtväter nicht träumen lassen: Nicht weniger als 46 Teilnehmer waren mit ihren Flugmaschinen angereist, um beim Flugwettbewerb um den Preis des Schneiders von Ulm für Geld und Ehre zu streiten.

Bei den einen ging es mehr ums Geld, bei den anderen mehr um Ehre, dabei gewesen zu sein.

Ein Erfolg war es allemal, denn allein diese Fülle von Ideen, Kreativität, Ästhetik, Humor und Schalk hatten den Besuch dieser Veranstaltung lohnend gemacht.

Jedem echten Flieger hüpfte das Herz vor Freude und Begeisterung beim Anblick der ausgestellten Flugmaschinen. Wieviel Arbeit, wieviel Schweiß

stecken in diesen originellen Flugmaschinen.

Wahrscheinlich könnte man über jede dieser Konstruktionen ein Buch schreiben.

Weder Kosten noch Mühen hatte die Stadt Ulm gescheut, es den Teilnehmern und ihren Helfern so angenehm wie möglich zu machen.

Hätten die Veranstalter beim Erstellen der Ausschreibung ebenso viel Sorgfalt aufgebracht, wäre mancher Unmut unter den Teilnehmern zu vermeiden gewesen.

Es wäre jedoch müßig, sich hier über die einzelnen Schwachpunkte auszulassen.

Wollen wir Ulm und seinen Vertretern zugute halten, daß es die erste Veranstaltung dieser Art war und so gut wie keine Erfahrungen vorlagen. Beim nächsten Mal hat man bestimmt daraus gelernt.

Wie schwierig es ist, allen recht zu tun, mag das Beispiel Startrampe zeigen: Die mit 30 Grad recht steile Rampe – nach der sich jeder Drachenfliegerclub sehnen dürfte – war für die Dra-

chenflieger unter den Teilnehmern – das war gut die Hälfte – ein idealer Startplatz.

Für die Teilnehmer, die über wenig oder gar keine Flugerfahrung verfügten – das waren einige – war die Rampe der erste Stein des Anstoßes. Sie hätten sich lieber einen geraden Laufsteg gewünscht. Tatsächlich konnte auch einem Drachenflieger das Herz in die Hosentasche rutschen, wenn er von der Plattform der Rampe in die reißende, Hochwasser führende Donau blickte.

Das Hochwasser war auch das größte Problem dieses Wettbewerbs gewesen, und wäre es nicht pünktlich bis



Holger Rochelt in voller Fahrt bei seinem Siegesflug. Eine Sekunde später knallt er mit 42 km/h in die Uferböschung.

Air Ulm

Charlie Jöst

zum Sonntag gefallen, hätte die Veranstaltung abgesagt werden müssen. In puncto Sicherheit – das muß lobend erwähnt werden – geizte die Stadt nicht und hatte alles aufgeboten, um die Piloten so schnell wie möglich aus der Donau zu bergen. Ein dickes Lob an Wasserwacht, DLRG, Feuerwehr, Rotes Kreuz und sonstige Helfer. So war z. B. auch jeder Pilot verpflichtet, an der Rettungsübung im Schwimmbad teilzunehmen. Streng wurde darauf geachtet, daß die Fluggeräte schwimmfähig gemacht und mit Halteschlaufen versehen wurden.

Am Startplatz wurden die Piloten fachmännisch von den Drachenfluglehrern Peter Rieger und Wolfgang Gerteisen betreut.

Doch noch war es nicht so weit mit dem Fliegen.

Zuerst einmal wurden die Fluggeräte vermessen, fotografiert und auf ihre Originaltreue beurteilt.

Nach langen Diskussionen um die Punktevergabe kehrte endlich wieder Ruhe zwischen Jury und Teilnehmern ein. Ein Rest von Unzufriedenheit war jedoch bei dem einen oder anderen Teilnehmer geblieben.

Einige Fluggeräte erfüllten nicht das geforderte Seitenverhältnis von 1,2:1. Dazu gehörten auch Günter Rochelt und Fritz Sperling. Der gewiefte Konstrukteur und Designer Rochelt, der, wie er selbst sagte, angetreten war, um zu siegen, verlängerte einfach seine ohnehin nur als Attrappe befestigte Hinterkante mit Karton um einige Zentimeter – und schon war er wieder im Rennen. Fritz Sperling reagierte noch schneller. Er bog vor den Augen der Jury seine Flügellenden als Wing-

lets nach unten und war auch wieder dabei.

Während einige Maschinen bereits erfolgreich getestet und probegeflogen waren, legten andere Teilnehmer in der Halle letzte Hand an ihre Flugapparate.

Immanuel Espenlaub, ein bekannter Fluggpionier und ältester Teilnehmer des Wettbewerbs, fühlte sich an alte Zeiten erinnert.

Überall wurde gebastelt, gewerkelt, und in der Luft hing eine unnachahmliche Duftmischung aus Leim, Farbe und frisch bearbeitetem Holz. Manche Teilnehmer übernachteten sogar in der Halle bei ihren geliebten Vögeln. Kam da nicht der totgeglaubte Rhönggeist wieder zum Vorschein?

Auch Michael Schönherr und Axel Griesheimer, die als einzige mit einem funktionsfähigen Schlagflügelapparat angereist waren – Berblinger hatte auch mit Schlagflügeln experimentiert – hatten noch Probleme. In der Sonne waren ihnen die Kohlefaserflügel angeschmolzen und hatten sich verformt.



Typische Flugbahn der meisten Geräte: Im selben Winkel wie die Neigung der Rampe.



Schlagflügelapparat von Prof. Michael Schönherr (Mitte). Antrieb mit Armen und Beinen. Vorne erkennt man die Ausgleichsfedern.



Der Schlagflügler am Übungshang: Noch Probleme mit dem Einstieg in den Schlagantrieb.



Ein echter Pionier schläft bei seiner Maschine: Stuttgarter Luft- und Raumfahrtstudenten.

Schrieb da nicht jemand vor einigen tausend Jahren über ein ähnliches Problem?

Auch mit dem Einstieg in den Schlagmechanismus klappte es noch nicht so recht. Viel Zeit würden sie dazu nach dem Start ja nicht haben.

So strömte während der letzten beiden Tage vor dem Wettbewerb eine größere Schar von Fliegern und Neugierigen zum Übungshang, um den einen oder anderen Apparat doch noch zum Fliegen zu bringen, bzw. fliegen zu sehen. Franz Deininger, Drachenflugehrer und guter Geist der Ulmer Drachenflieger, nahm sich besonders der Teilnehmer an, die noch nie mit einem Drachen oder ähnlichen Apparat geflogen waren.

Er erteilte Drachenflugunterricht im Schnellverfahren, und häufig sah man ihn mit einem der Geräte den Hang hinunterflitzen, um anschließend dem Konstrukteur zu raten, seine wunderschöne, aber leider flugunfähige Maschine lieber nicht in der Donau zu zerschmettern.

Dennoch ließen sich einige, des Fliegens unkundige Konstrukteure davon nicht schrecken und versuchten, unter den anwesenden Drachenfliegern einen Piloten für ihre Flugmaschine zu finden.

Manche hatten sogar Glück damit. Ernst Unfried, Drachenflugehrer und Fluggpionier, wurde ein solches »Opfer«.

Am Sonntag wurde es dann ernst.

Immerhin hatten diese Tage am Übungshang bewirkt, daß einige Konstrukteure doch ins Grübeln kamen und sich überlegten, ob sie an den Start gehen sollten.

Außerdem hatte ein Teil der Geräte bereits erste Käufer gefunden – und die wollten natürlich nicht ihr soeben erworbenes Kunstwerk in der Donau versinken sehen.

So kam es, daß die Anzahl der Flugwilligen auf ca. 30 Piloten zurückging – immer noch genug für ein interessantes Spektakel.

Lob für die Truppe um Helmut Renner, die trotz des ersten Preises in der Baubewertung (37 Punkte von 40 möglichen) sich nicht beirren ließ und trotz augenscheinlich flugdynamischer Probleme nicht auf einen Start verzichten wollte.

Die Stadt Ulm machte derweilen mobil. Das überraschend schöne Wetter tat sein übriges, um durch die Menschenmassen, die sich jetzt in Bewegung setzten, das Chaos perfekt zu machen.

Die Ausstellung der Fluggeräte auf dem Münsterplatz wurde zum Spießrutenlaufen für die Teilnehmer.

Hatten manche Geräte sogar den Übungshang unbeschadet überstanden, auf dem Münsterplatz kam der technische K.o.

Manche der filigranen Gebilde wurden einfach von den Menschenmassen zerdrückt.

Glücklich die, die rechtzeitig gewarnt werden konnten und ihre Fluggeräte gleich zum abgesperrten Aufbauplatz hinter der Rampe brachten.

Aber auch sie blieben nicht vom Andrang verschont. Der bunte Korso der im Gänsemarsch einlaufenden »Münsterplatz-Geräte« brachte gleich den nötigen Schwung Schaulustiger mit.

Die Ordner waren machtlos, die Erfrischungsbuden im Nu leergekauft und das Rote Kreuz hatte Hochkonjunktur. Alle paar Minuten kippte irgendjemand wegen des überforderten Kreislaufes um, nicht nur auf dem Ulmer, sondern auch auf dem Neuulmer Ufer.

Für einen guten Platz mit Blick auf das Geschehen wurden keine Mühen gescheut. Alles, was einen erhöhten Standplatz versprach, wurde erklimmen.

Beängstigend auch die Invasion von Fotografen, Filmern und sonstige Medienleuten.

Als sich vor mir einige Fotografen und Filmern um die besten Plätze prügeln, schämte ich mich zum ersten Mal, daß auch ich eine Kamera in der Hand hatte.

Entnervt verließen einige Ehrengäste ihre bereitgestellten Stühle, als die Fotografen das Gelände überkletterten und die Sicht versperren.

Johlend wurde der Sieg über die Privilegierten gefeiert und die Stühle unter das Volk verteilt.

Jetzt konnte es losgehen.

Auf der Rampe machten sich die ersten Vorflieger bereit. Franz Deininger hängte sich unter einen »Bergfalken« und wartete auf gute Startbedingungen.

Der Wind kam von links und war sehr böig.

Auf der Neu-Ulmer Seite wurden die Unmutsrufe immer häufiger. So muß es damals vor 175 Jahren gewesen sein, als die Massen und die Obrigkeit den armen Schneider in die Donau schickten.

Hatten die Ulmer Stadtväter nicht geschrieben, daß sie das Spektakel möglichst originalgetreu wiederholen wollten, und saß unter den Ehrengä-



Wie Schmetterlinge unter Ameisen: Blick vom Ulmer Münster.



Briefing der Teilnehmer.



Die 10 Meter hohe Startrampe.

sten nicht ein direkter Nachfahre des Herzogs Heinrich von Wiblingen, der damals den Schneider rauh aufforderte, »in Bälde seine Kunst zu zeigen«? Doch so schlimm kam es diesmal nicht. Die Startleiter auf der Rampe, allesamt erfahrene Drachenflieger, warteten einen günstigen Moment ab – und der Franz flog in die Donau. Viele Teilnehmer atmeten auf. Die Sache war ja viel harmloser, als man dachte und die Rettungsmannschaften waren in Topform.

Beruhigend auch für viele die Regelung, daß jeder Pilot seinen Start verschieben konnte, um sich hinten wieder anzustellen. Peter Janssen, Vorsitzender des DHV und kurzfristig in die Jury berufen, hatte diese Regelung, die sich auch im Drachenflugsport bewährt hat, vorgeschlagen und eine Mehrheit dafür gefunden.

Noch einmal wurde wegen böiger Windverhältnisse der Beginn des Wettbewerbs zurückverlegt und andere Luftsportler wie Fallschirmspringer, Motor- und Segelflieger sowie die Ultraleichten sorgten mit ihren Darbietungen dafür, daß es dem Volk nicht zu langweilig wurde.

Und dann war es endlich soweit.

Ernst Unfried signalisierte als weiterer Vorflieger – er flog einen Cloud und erreichte fast das andere Ufer – akzeptable Bedingungen und schon hievt der Gabelstapler den ersten Teilnehmer auf die Rampe.

Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, wenn man alle Flüge einzeln beschreiben wollte.

Da die meisten Fluggeräte ohnehin einen ähnlichen Flugwinkel hatten wie die Neigung der Rampe, soll folgende Beschreibung genügen:

Der Pilot meldet sich startklar. Die Helfer kontrollieren die Sicherheitsausrüstung und Franz Deininger und Wolfgang Gerteisen jagen zum wiederholten Male einige vorwitzige Kameramänner und Fotografen von der Rampe. Die Menge wird still, Peter Rieger meldet vom unteren Ende der Rampe – er ist dort mit einem Seil gesichert – gute Flugbedingungen und der Pilot rennt los.

Die Menge jöhlt, der Apparat scheint zu fliegen, der Pilot strampelt noch einmal in der Luft, der Apparat fliegt doch nicht, und dann kommt der Aufschlag in die Donau, begleitet von einem tosenden Applaus.

Die Retter sausen in Windeseile herbei, heben kurz den Apparat an und befreien den Piloten, falls dieser sich nicht schon selbst befreit hat.



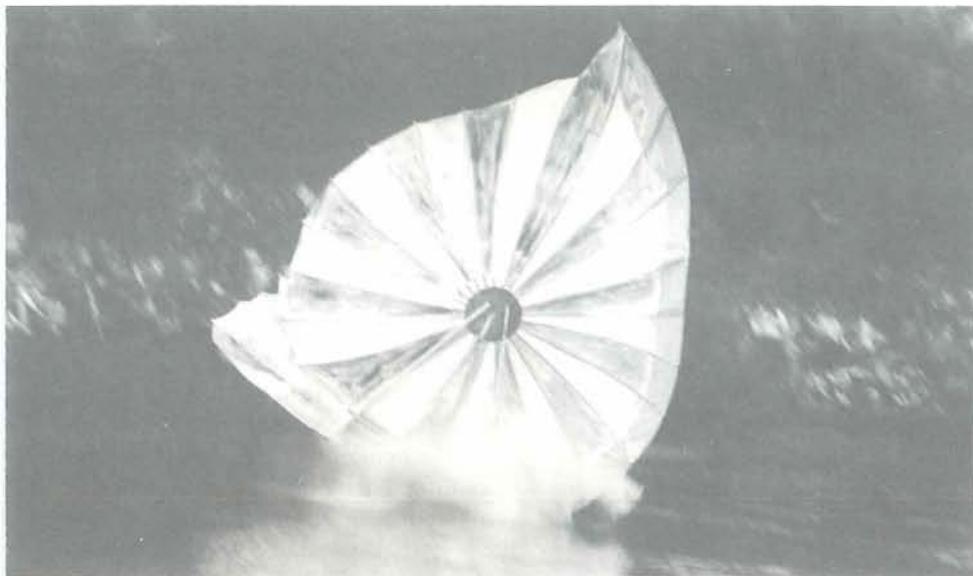
Nikolaus Eisel aus Österreich: Der »Eiserne Klaus« hat versäumt, seine Konstruktion auf wenigstens 1g auszulegen – dafür gehört er beim Drachenfliegen zu den Besten.



Eines der fliegenden »Bettücher«. Rechts unten an der Rampe: Peter Rieger am Seil.



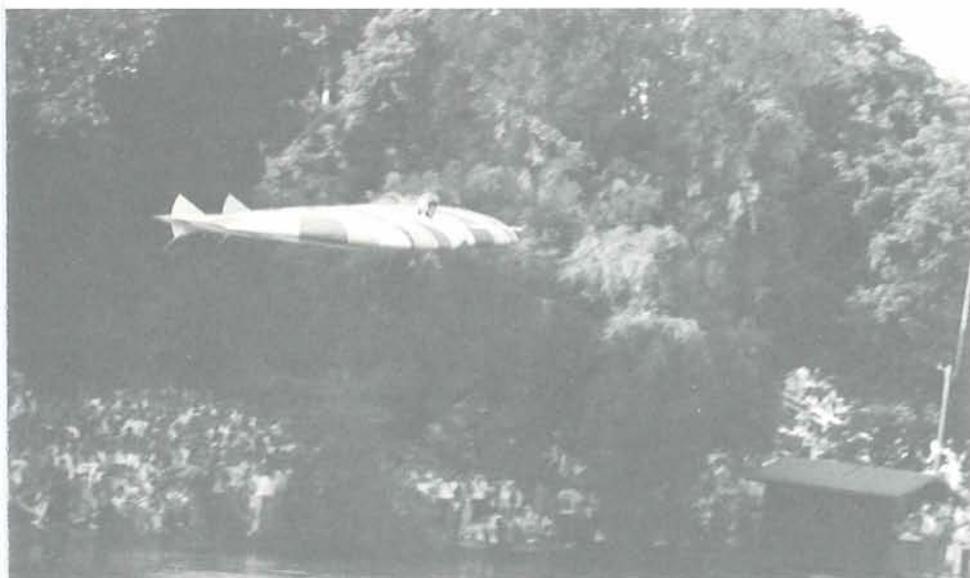
Jürgen Lutz ist gestartet. Eine Böe zwingt ihn zur Korrektur nach links – vgl. Ruderausschlag. Das kostet Leistung – vielleicht sogar den Sieg.



»Einschlag« in die Donau.



Keine Übung mit dem Röhnrade, sondern eine gekonnte Wasserskilandung.



Jürgen landet kurz vor dem Neu-Ulmer Ufer. 2. Platz in der Gesamtwertung.

Als Variationen gibt es zu sehen: Der Apparat schmiert kurz nach dem Abheben über eine Fläche ab, oder er bricht, wie bei Nikolaus Eisl, einfach in der Luft auseinander, oder die leichten Styroporflieger zerplatzen mit lautem Knall auf der Wasseroberfläche.

Großes Publikum liebende Piloten, wie z.B. Fritz Sperling, treiben, in ihrem Apparat stehend, winkend die Donau hinab und nehmen ein Bad nicht nur in derselben, sondern auch in der Menge.

Spannend wird es, als Jochen Zeyher am Start steht. Er gehört als erfolgreicher Drachenflieger zu den Favoriten und legt tatsächlich einen beachtlichen Flug von der 10 Meter hohen Rampe vor. Mit 43 Metern Weite und 28 Punkten aus der Baubewertung führt er jetzt das Feld an.

Mit Jürgen Lutz, einem gelernten Flugzeugbauer aus Dettingen, steht ein weiterer Favorit auf der Rampe. Bis zur letzten Minute hatten er und seine Truppe liebevoll ihre beim Transport beschädigte Flugmaschine repariert. Trotz der 25 qm Fläche ist der Apparat unglaublich leicht. Das bespannte Holzgerippe besteht fast ausschließlich aus Balsaholz!

Gleich nach dem Start erwischt ihn eine Böe von links. Mit großem Ruderausschlag bringt er seine Maschine wieder in die Horizontale. Für einen Moment läßt er seine Maschine zu hoch steigen und verliert den wertvollen Bodeneffekt – das kostet ihn Flugstrecke. Beim Abfangen streifen seine Füße im Wasser, bremsen den Flug und Jürgen Lutz steht nur 7 Meter vom Neu-Ulmer Ufer entfernt im seichten Wasser.

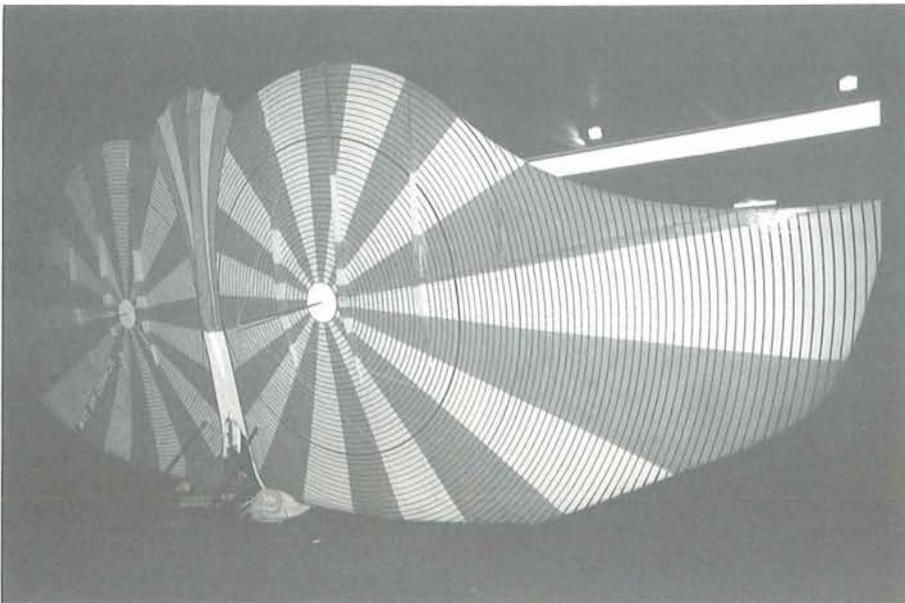
Wäre die Böe nicht gewesen.. wäre das Überziehen nicht gewesen.. wäre er liegend geflogen.. ja, er hätte mit Leichtigkeit das Ufer erreicht. So sind es immer noch beachtliche 63 Meter Flugstrecke und Lutz führt die Wertung an.

Aber noch ist der Top-Favorit nicht gestartet.

Die Rochelts pokern mit der untergehenden Sonne und verschieben ihren Start immer weiter nach hinten. Das ist erlaubt, birgt aber auch das Risiko, Rückenwind zu bekommen.

Vor dem Pokern hatte Günter Rochelt erst einmal Krach geschlagen.

Er protestierte gegen seine Baubewertung (23 Punkte), dann beschwerte er sich lauthals über die Zuschauer im abgesperrten Aufbauareal und drohte schließlich gar mit Abreise. Ob die



Schneid Air Ulm von Günter Rochelt: Vorne Tragfläche, hinten Attrappe.



Immanuel Espenlaub, bekannter Fluggpionier und ältester Teilnehmer: »Hier spürt man den alten Oskar-Ursinus-Geist«.



Eines der schönsten Fluggeräte. Hatte bereits vor dem Wettbewerb einen neuen Besitzer: Die Flughafen AG Frankfurt.

Aussicht auf 50000,- DM Siegesprämie letzteres verhindert hat?

Der Gabelstapler hebt den Rochelt'schen Flugapparat auf die Rampe. Mit dieser Maschine hat Günter Rochelt mal wieder seine Genialität unter Beweis gestellt und alle Kritiker geblüfft. Von den 20 Quadratmetern Fläche dienen nur 12 dem Auftrieb. Der Rest ist Optik und liegt im nahezu wirkungs- und bedeutungslosen Bereich dahinter – im sog. Totwasser.

Das ergibt bei rund 8 m Spannweite eine Streckung von über 1:5 und mit entsprechendem Profil eine sehr gute Leistung. Nicht umsonst hatte Rochelt vor wenigen Jahren mit seiner »Solaire« und »Musculaire« Preise für Elektro- bzw. Muskelkraftflug gewonnen.

12 qm Fläche sind natürlich relativ wenig für einen fußstartfähigen Flugapparat. Dafür braucht man einen leichten, schnellfüßigen Piloten.

In Sohn Holger, im Drachenflug erfahren und im Muskelkraftflug erprobt, hat er den richtigen Partner.

Nach dem Motto »Alles oder Nichts« wird eine Videokamera der Sponsor-Firma in den Rumpf über dem Piloten eingebaut und bei einsetzender Dämmerung stürzt sich Holger Rochelt von der Rampe. Er läuft bis zum Ende, zieht die Maschine dicht übers Wasser und schießt kerzengerade in Liegeposition zum gegenüberliegenden Ufer.

Ungefähr 1 Meter über der Wasseroberfläche prallen er und seine Maschine ziemlich hart auf die gepolsterte Uferböschung. Holger renkt sich dabei den linken Ellbogen aus und wird sofort von den Sanitätern ins Krankenhaus gebracht.

Den Arm in Gips, darf er am nächsten Tag das Krankenhaus schon wieder verlassen.

Er hat als einziger das Neu-Ulmer Ufer erreicht und diese 70 Flugpunkte bringen letztendlich den Sieg.

In der späteren Filmauswertung ist deutlich zu sehen, daß Holger fast gleichbleibend in ca. 1,5 m Höhe im Bodeneffekt über das Wasser gleitet. Seine Fluggeschwindigkeit beträgt dabei 42 km/Std.

Nach dem Jubel der Zuschauer zunächst Bestürzung, als die Sanitäter zu dem verletzten Piloten eilen. Doch schon nach wenigen Minuten verkündet Wettbewerbsleiter Walter Barth, daß Holger wohlauf ist.

Die Donau ist überflogen, die größte Spannung hat sich gelegt. Ein Teilnehmer steht noch auf der Rampe.

Michael Schönherr hofft, daß sein Pilot Axel Griebzheimer wenigstens ein-

oder zweimal den Schlagantrieb seines Schlagflügelapparates betätigen kann, um dessen Wirksamkeit zu demonstrieren. Noch ist das Problem des Einstiegs in den Antrieb nicht optimal gelöst.

Axel läuft an, läuft sehr lange, hebt ab, fliegt, versucht sofort ins Antriebsseil zu steigen, tritt daneben, erwischt das Seil beim zweiten Versuch – aber da hat ihn schon die Donau. Schade. Viele waren gespannt auf den Schlagflügelapparat. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Michael Schönherr und Axel Griebel werden weitermachen.

In der Donauhalle stehen die von der Wasserwacht aus der Donau geborgenen Geräte friedlich nebeneinander. Hin und wieder kullert ein Wassertropfen wie eine Träne aus der nassen Bespannung.

Tränen der Enttäuschung bei der Mannschaft von Jürgen Lutz.

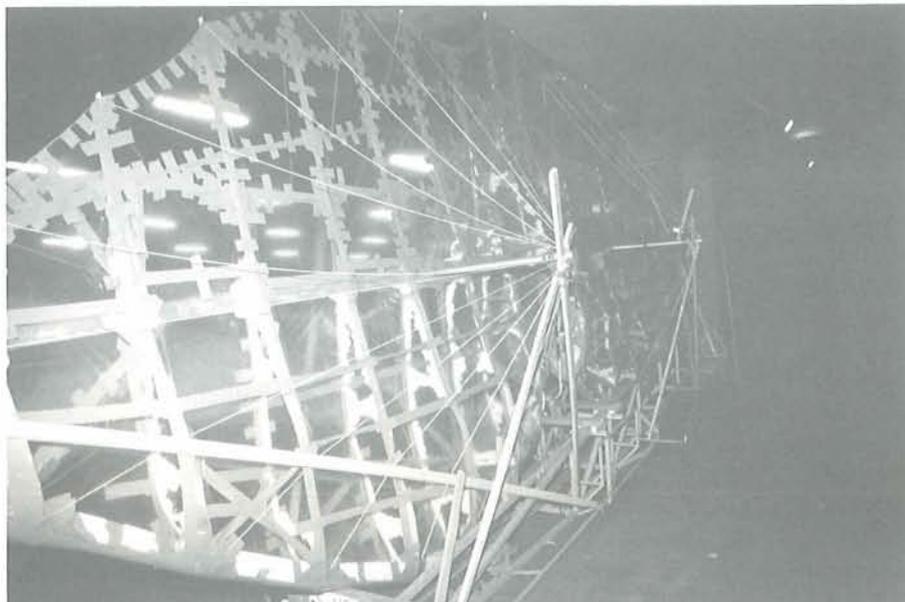
So knapp am Sieg vorbei.

Eigentlich hätten auch sie es verdient gehabt, erster zu werden. Der erste bekommt alles, der zweite nichts. Ob diese Entscheidung klug war?

Auf der improvisiert wirkenden Siegerehrung nimmt Günter Rochelt zu nächstlicher Stunde den ersten Preis entgegen. Die Stadt Ulm hat schnell noch für alle Teilnehmer ein Trostpflasterchen in Höhe von 150,- DM lockergemacht.

Deckt das die Unkosten?

»An Kosten und Arbeitszeit darf man in so einem Fall nicht denken,« sagt Jochen Zeyher, der Drittplazierte, »das Wichtigste, man war dabei und hat diese tolle Atmosphäre genießen dürfen.«



Billigste Lösung: Baufolie und Packband. Flog sogar!



Blick in die Tragfläche der Maschine von Jürgen Lutz: Gerippe aus feinstem Balsaholz.



Jochen Zeyher, 3. Platz in der Endwertung: »Hauptsache, man hat mitgemacht.«

Die Fotos zu diesem Bericht wurden von Charlie Jöst, Angelika Kopp, Wolfgang Rost und Hans Wiegandt aufgenommen.

Einladung zur Deutschen Hängegleitertagung 1986 des DHV

Termin: Samstag, 25. 10. 1986, 14 Uhr

Ort: 5788 Winterberg, Stadthalle

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Genehmigung des Protokolls der Deutschen Hängegleitertagung 1985 (veröffentlicht im DHV-Info Nr. 37)
4. Bericht der Hängegleiterkommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung der Hängegleiterkommission
7. Neuwahl der Hängegleiterkommission
8. Neuwahl der Kassenprüfer
9. Anträge
10. Ort und Termin der Deutschen Hängegleitertagung 1987
11. Wünsche und Anregungen

Antrags- und stimmberechtigt sind alle Verbandsmitglieder persönlich. Eine Übertragung des Stimmrechts kann durch schriftliche Vollmacht erfolgen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 19 fremde Stimmen vertreten. Zum Zwecke der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muß. Einzelheiten ergeben sich aus der Satzung, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern kann.

Für die Hängegleiterkommission

Peter Janssen
Vorsitzender

.....
hier abtrennen und an den DHV, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund, schicken

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben!

Name des Vollmachtgebers _____

Anschrift _____

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der Deutschen Hängegleitertagung 1986 auf den in Winterberg anwesenden

_____ (Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum _____

Unterschrift des Vollmachtgebers _____



**25.-26.
OKTOBER 1986
IN WINTERBERG**

Drachenflieger Deutschland-Treffen

mit Jahrestagung Deutscher Hängegleiterverband DHV

Programm

Samstag, 25. Oktober 1986

- ab 9.00 Uhr** Treffen Stadthalle
- 1. Deutsche Windschleppmeisterschaft im Drachenfliegen DAEC/DHV**
- Gleitwinkel-Wettbewerb der Hersteller**
- Cross-Country-Symposium,**
Veranstalter:
„Drachenflieger-Magazin“
- 14.00 Uhr** **DHV-Jahrestagung**
Stadthalle (großer Saal)
- 20.00 Uhr** **Drachenflieger-Ball**
Stadthalle (großer Saal)
mit Super-Bands

Sonntag, 26. Oktober 1986

- ab 9.00 Uhr** Treffen Stadthalle
- Windschlepp-Meisterschaft DAEC/DHV**
- 1000 DM**
- Ziel-Lande-Wettbewerb der Veltins-Brauerei**
(... wie in alten Tagen)



**Ständige Vorführung
neuer Geräte,
Gebrauchtgeräte,
Zubehör,
Ultraleicht,
Filmsaal,
Infostände**

Sicherheitsjournal

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 nicht erwähnt sind.

Überschlag Bullet C am Tegelberg

Füssen – Am 29. 6. 1986 war der Pilot Otto Gewinner unterwegs zwischen Buchenberg und Tegelberg. In einer Höhe von ca. 3000 Meter NN ist er in sehr starke Turbulenzen gekommen und im Ergebnis in Rückenlage geraten. Das Gerät ist zerbrochen und der Pilot kann heute nicht mehr sagen, ob der Bruch vor oder nach dem Überschlag erfolgt ist.

Nach Auslösung seines Rettungssystems erfolgte die Landung am Fuß einer Felswand und der Pilot hat sich leichte Verletzungen zugezogen.

Die Gerätuntersuchung ergab, daß u. a. das vordere Drittel des linken Flügelrohrs gebrochen und aus der Nasenplatte herausgerissen war. Dieses Rohr war ca. 400 Meter von der späteren Aufschlagstelle gefunden worden. Drei Abspannleinen – nicht fest mit dem Segel verbunden – waren gelöst.

Sicherheitsmitteilung der Firma Firebird

Betrifft die Hängegleiter Spirit, Sierra 175/2, Quattro-S, Quattro, Uno und Uno piccolo ab Baujahr 1/86 bis 5/86. Bei oben genannten Geräten sollten die Schraubverbindungen Nasenplatte – Flugrohr kontrolliert werden. Es handelt sich jeweils (links und rechts) um eine Senkkopfschraube DIN 7991 M 6 × 70, die eine Gewindelänge von 20 mm haben sollte.

Es wurden jedoch vereinzelt Schrauben auf Grund einer Falschlieferung des Herstellers mit einer Gewindelänge von 45 mm und einer geringeren Festigkeit eingebaut. Diese Schrauben müssen ausgetauscht werden. Firebird liefert diese Schrauben kostenlos.

Überschlag Cloud III am Rauschberg

Ruhpolding – Am 26. 6. 1986 geriet der Pilot Klaus Reger ca. 500 Meter über dem westlichen Grat an der Südseite des Rauschbergs in bockige Thermik und sein Gerät überschlug sich zweimal nach vorne.

Nach dem zweiten Überschlag beobachtete der Pilot den Bruch des rechten Swifel-Tips und er löste daraufhin sein Rettungssystem Kosteletzky, umgerüstet als Wurfcontainer, aus. Nach der Schirmauslösung nimmt das Gerät wieder stabile Fluglage an, bis der Schirm wirksam wird. Anschließend erfolgt »butterweiche Landung« (Bericht des Piloten).

Während des Überschlags hat der Pilot sich eine leichte Schienbeinverletzung durch Steuerbügelschlag zugezogen.

Am Unfallgerät sind die aufgehängten Segellatten nach oben verformt, vermutlich durch die Negativbelastung beim Überschlag. Eine der Abspannleinen – nicht am Segel befestigt – ist mit dem Lattenspanngummi ausgerissen.

Absturz am Unternberg

Unternberg/Ruhpolding – Am 23. 06. 1986 verunglückte der Flugschüler Otto Hilsenbek mit seinem Atlas 16 am Unternberg. Der Pilot flog nach dem Start von der 2. Stufe (ca. 100 m Höhendifferenz) ohne Korrekturen geradeaus und prallte gegen einen ca. 10 m hohen Baum. Beim Aufprall auf den Boden zog sich der Verunglückte schwere Wirbelverletzungen zu und verstarb am 05. 07. 1986.

Überschläge Magic und Polaris im Pinzgau

Zell am See – Während des internationalen Wettbewerbs Tyrolian Masters hat sich der österreichische Pilot Erich Burghauser bei 800 Meter über der Schmittenhöhe mit seinem Magic IV 166 überschlagen. Auf der Pinzgauer Route herrschten nach Pilotenberichten an diesem Tag turbulente Bedingungen.

Beim Überschlag blieb das Gerät unbeschädigt, es geriet jedoch in Rückenlage. Der Pilot mußte daher sein Stöllinger-Rettungsgerät auslösen und landete unverletzt auf der Schmittenhöhe.

Am selben Tag soll sich ein weiterer österreichischer Pilot mit einem Hängegleiter Polaris GZ im Pinzgau überschlagen haben. Nach anderen Darstellungen sei das Gerät in den Sturzflug geraten und beim Abfangen gebrochen.

Absturz an der Hornisgrinde

Breitenbrunn/Sasbachwalden – Am 1. 6. 1986 verunglückte Peter Schnetzer mit seinem Vampir II an der Hornisgrinde. Der Pilot hatte nach seinem Start von der Hornisgrinde versucht, in einer Waldschneise notzulanden. Dabei prallte er gegen einen Viehunterstand und zog sich tödliche Verletzungen zu.

Absturz am Brauenberg

Brauenberg/Aalen – Am 8. 5. 1986 startete Gerald Franke mit seinem Streak. Nach 10 Minuten Flugzeit streifte der Pilot mit seinem Hängegleiter einen Baum und stürzte ab. Der Pilot zog sich beim Aufprall schwere Verletzungen zu.

Allgemeine Sicherheitsmitteilung

Erfahrungen haben gezeigt, daß Segelabspannleinen, die nur über die hinteren Enden der Segellatten gestreift sind und/oder an den Segelspanngummis hängen, bei Negativbelastung, besonders unter Turbulenzeinwirkung, sich lösen können. Das Segel büßt seine Höhenruderwirkung ein, das Aufrichtemoment (pitch up) geht verloren und es besteht die akute Gefahr eines Überschlags.

Für alle Geräte, bei denen die Abspannleinen in der beschriebenen Weise montiert sind, wird dringend empfohlen und ab 01. 01. 1987 verbindlich bestimmt, daß die Abspannleinen mit dem Segel fest verbunden sein müssen, mit einer Mindestbelastbarkeit von 100 kp. Den Haltern der betroffenen Geräte wird empfohlen, wegen der Umrüstung, die im Regelfall zu Hause vorgenommen werden kann, mit den Geräteherstellern Verbindung aufzunehmen.

Airwave Gliders Sicherheitsmitteilung

Achtung! Alle Besitzer von Magic IV, die in der Zeit zwischen 17. Oktober 1985 und 28. April 1986 gebaut wurden.

Durch Irrtum einer Zulieferfirma von Airwave Gliders ist es möglich, daß an Magic IV, die im oben genannten Zeitraum gebaut wurden, Stahlsplinte anstelle von rostfreien Stahlsplinten eingebaut wurden. Diese Splinte können sich am Nasenspannhaken, am Spannhaken der Querrohrspannseile und am Feineinstellbeschlag für die Querrohrspannseile befinden.

Bitte überprüfen Sie die Splinte Ihres Magic 4 an diesen Stellen. Stahlsplinte können rosten und ihre Haltbarkeit ist dadurch in Frage gestellt.

Im Zweifelsfall lassen sich mit der Verwendung eines kleinen Magneten Stahlsplinte von rostfreien Stahlsplinten leicht unterscheiden, da letztere antimagnetisch sind. Wenn der Splint magnetisch ist, muß er ausgetauscht werden.

Tod beim Autoschlepp

Kornwestheim – Am 1. 6. 1986 stürzte Wolfgang Mehling beim Versuch, einen Autoschlepp durchzuführen mit seinem Cloud II tödlich ab. Der Pilot hatte seinen Hängegleiter an die Anhängerkupplung eines Pkw gebunden. Nach dem Abheben geriet das Gerät in den Lockout und stürzte auf die Fahrbahn. Der Pilot erlitt beim Aufprall tödliche Verletzungen.

Überschlag Cloud III am Neunerköpfl

Thalheimetal – Am 22. 06. 1986 flog der Pilot Dipl. Ing. Karl Wiedemann mit wechselnden Höhen am Neunerköpfl. »Wind aus West, zeitweise auf Süd drehend, böig, 10–20 km/h (geschätzt). Thermik gut bis sehr gut.«

Nochmal zu Cloud III:

Im Monat Juni haben sich zwei weitere Hängegleiter vom Typ Cloud III überschlagen. An beiden Geräten entsprachen die Einstellhöhen der Gütesiegelversion, an einem der Geräte waren die Segelabspannleinen nicht – wie in der früheren Sicherheitsmitteilung Nr. 2 vorgeschrieben – fest mit dem Segel verbunden. Beide Geräte waren mit Aluminiumlatten bestückt. Neuaufgabe der Cloud-III-Affäre? – Nein – Beide Piloten berichten über starke Turbulenzen, in denen ihr Gerät sich nach vorn überschlagen habe und dann gebrochen sei. Darin unterscheiden diese Unfälle sich von früheren, bei denen außergewöhnliche Witterungseinflüsse nicht bestanden, und sie ähneln anderen Thermik-Überschlägen der letzten Wochen.

Also keine Konsequenzen? – Doch – Die beiden Unfälle sind zwar kein Beleg für Instabilität des Cloud III in Gütesiegelversion, denn kein Gerät ist überschlaggsicher in allen Turbulenzbedingungen. Aber der Cloud III ist ein weiteres Mal auf-

Weiter sein Unfallbericht: »Gegen 14 Uhr geriet ich in ca. 200 Meter über der Grundhütte in sehr starke Turbulenzen. Bei dem Versuch diese kritische Zone zu verlassen (geradliniger Horizontalflug), überschlug sich mein Cloud III ruckartig über die Querachse nach vorne, stürzte ca. 10 Meter senkrecht nach unten und ging dann abrupt in Rückenflug über. In dieser Phase zerbrach das Gerät, klappte zusammen und fiel in einer Rotationsbewegung um die Hochachse mit hoher Geschwindigkeit nach unten.«

Dem Piloten gelang es, den Innencontainer seines Rettungssystems Kostelzky HGF 1/2 »kontrolliert nach außen« zu werfen und »die Landung verlief weich und problemlos«.

Sein Gerät Cloud III Baujahr 1983, war gemäß DHV-Sicherheitsmitteilungen 1 und 2 umgerüstet und überprüft. Die Nachvermessung am Unfallgerät ergab ebenfalls keine Abweichungen.

gefallen und der DHV prüft daher die Möglichkeit stabilitätserhöhender Maßnahmen.

Schon jetzt wird den Cloud-III-Besitzern empfohlen, die vier mittleren Segellatten in der Kunststoffversion zu verwenden. Durch die Biegsamkeit des Kunststoffs verstärkt sich bei Negativbelastung die Höhenruderwirkung des Segels und damit das Aufrichtemoment. Unbedingt durchzuführen ist die Befestigung der Abspannleinen am Segel mittels einer reißfesten Schnur, vgl. zweite Sicherheitsmitteilung, DHV-Info Nr. 32, und nochmals Allgemeine Sicherheitsmitteilung im heutigen Info.

Für alle Geräte, gleich welchen Fabrikats, gilt: Die verbesserte Gerätetechnik und das gesteigerte fliegerische Können der Piloten ermöglichen heute Thermikflüge, die vor Jahren noch Utopie waren. Die dabei auftretenden Flugzustände sind so vielfältig und so »wichtig«, daß sie prüftechnisch niemals zu 100 Prozent vorhergesehen und abgedeckt werden können, trotz steter Weiterentwicklung der Prüftechnik.

Meldepflicht für Hängegleiterunfälle vereinfacht

Die bisherige Meldepflicht, die für Hängegleiter ebenso galt wie für Flugzeuge, war praxisfremd. In einer gemeinsamen Besprechung in Bonn haben die Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, des Luftfahrtbundesamts und der Verbände DHV, DAeC und DULV sich auf eine praxisgerechte Verfahrensweise geeinigt. Das Bundesverkehrsministerium hat in der nachstehend abgedruckten Bekanntmachung das Verfahren für die Unfallanzeige zum Luftfahrtbundesamt vereinfacht und neu geregelt.

Bekanntmachung

Zu § 5 Absatz 1 Satz 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. November 1969 (BGBl. I. S. 2117) über die Anzeige von Flugunfällen und Störungen bei dem Betrieb von Hängegleitern, Gleitflugzeugen und Ultraleichtflugzeugen.

Flugunfälle und Störungen bei dem Flugbetrieb mit Hängegleitern, Gleitflugzeugen und Ultraleichtflugzeugen sind der Flugunfalluntersuchungsstelle bei dem Luftfahrt-Bundesamt nur anzuzeigen, wenn

- eine Person getötet oder schwer verletzt worden ist
- ein Luftfahrzeug einen schweren Schaden (Totalschaden) erlitten oder einen schweren Drittschaden verursacht hat
- sich eine gefährliche Begegnung zwischen Luftfahrzeugen ereignet hat.

Die Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr vom 7. September 1971 zu § 5 LuftVO über die Anzeige von Flugunfällen und sonstigen Störungen bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen (Nachrichten für Luftfahrer – NfL – Teil I-268/71), geändert durch die Bekanntmachungen vom 13. Januar 1972 (NfL I-19/72) und vom 17. Dezember 1976 (NfL I-1/77) bleibt im übrigen unberührt.

Nachgemachte Gütesiegelplaketten gefährden das Gütesiegelsystem

Wir Drachenflieger haben Glück. Statt aufwendigem Testungsverfahren durch das Luftfahrtbundesamt ist für unser Sportgerät einschließlich Rettungssystem lediglich vorgeschrieben, daß eine anerkannte Stelle den Betriebstüchtigkeitsnachweis erteilt und daß dieser Betriebstüchtigkeitsnachweis beim Drachenfliegen mitgeführt wird.

Im Sinne dieser Vereinfachung hat der DHV als anerkannte Stelle unter mehreren Möglichkeiten des Betriebstüchtigkeitsnachweises wiederum die einfachste ausgewählt: Statt »Luftfahrzeugpapieren«, die im Regen aufweichen, in der Hosentasche zerknittern oder verlorengehen, gibt es die einheitliche und mit dem Gerät fest verbundene Gütesiegelplakette.

Der Gerätebenutzer vertraut darauf, daß ein mit der Gütesiegelplakette des DHV gekennzeichnetes Gerät in Ordnung ist und daß der DHV – falls nachhaltige Mängel auftreten – dem Hersteller keine weiteren Plaketten gibt (vgl. Rettungssysteme Paramat in DHV-Info Nr. 17 und Rettungssystem LeBe im DHV-Info Nr. 34). Kurzum, mit der Plakette verbürgt sich der DHV.

Dieses bewährte System ist gestört. Nachgemachte Gütesiegelplaketten, wie sie die Firma Parasail an ihren Rettungssystemen und Gurtzeugen anbringt und an Außenstehende verkauft, tragen den Namen des DHV,

das DHV-Verbandseblem und sind in ihrer Größe und Aufmachung täuschend ähnlich.

Folgen für die Gerätebenutzer?

Das Gerät trägt keinen gültigen Betriebstüchtigkeitsnachweis und es fehlt damit an einer vorgeschriebenen Betriebsvoraussetzung, eventuell mit versicherungsrechtlichen Folgen. Die Sicherheit solcher Geräte ist zweifelhaft und der DHV übernimmt keine Verantwortung.

Den Packern von Hängegleiterrettungssystemen ist aus Haftungsgründen nicht zuzumuten, Schirme ohne gültige Gütesiegelplakette zu packen und damit für deren Betriebstüchtigkeit geradzustehen. Ihnen wird vom DHV empfohlen und sie sind dazu berechtigt, das Packen solcher Schirme abzulehnen.

Irritierend die Wirkung auch im Ausland, wo die feinen Unterschiedsmerkmale nicht geläufig sind und der mühsam aufgebaute good will des Deutschen Gütesiegels rasch verfallen kann.

Die Unterscheidung

Gültige Gütesiegelplaketten sind seit dem Ausgabejahr 1985 ausnahmslos mit der durchlaufenden und maschinell aufgedruckten Plakettennummer versehen. Zusätzlich sind die Plaketten seit 1. 2. 1985 – also komplett seit 1986 – von der DHV-Geschäftsstelle mit den Namenszügen »Fürst« oder »Sträche« unterschrieben (vgl. Abbildung).

Bei Zweifeln an der Echtheit der Plaketten sollten die Gerätehalter sich an ihre Geräteverkäufer wenden und – wenn der Verkäufer keine befriedigende Erklärung abgibt – den DHV einschalten.

Nachgemachte Plaketten müssen schleunigst verschwinden. Das Gütesiegelsystem gerät sonst in Gefahr – und damit ein gutes Stück drachenfliegerischer Sicherheit und Freiheit.



Drachenflugunfälle bleiben AOK-versichert

Fortsetzung zu DHV-Info Nr. 35, Seite 36

Schreiben an die AOK

Sehr geehrter Herr Dr. Balzer, sehr geehrte Damen und Herren,

vorab erlauben wir uns als Fachverband der Drachensflieger in der Bundesrepublik Deutschland Ihnen, ein dickes Dankeschön für Ihre mutige Veröffentlichung zu übermitteln.

Auf eine derartige unabhängige Stellungnahme haben wir schon lange gewartet. Wir vertreten ca. 6000 Drachensflieger und sind seit unserer Gründung um die Sicherheit des Drachensfliegens bemüht. Dieses Bemühen um die Ausbildung der Piloten, um die sicherheitsgeprüften Geräte und der Ausrüstungen, die genutzt werden, und das permanente Anhalten der Piloten zur Umsicht vor und während der Ausübung des Drachenflugsports hat uns als Verband zwar die Anerkennung der Fachleute eingebracht, wie z.B. die des BMV, der uns als die beauftragte Stelle mit der Wahrnehmung der öffentlichen Aufgaben beauftragte, andererseits haben wir es aber bis zum heutigen Tag nicht vermocht, das Drachensfliegen aus der öffentlichen Diskussion herauszuhalten in bezug auf risikoträchtige Sportart. Unser Sport scheint zum Glaubensbekenntnis für Politiker geworden zu sein.

Da macht sich ein Artikel wie Ihrer, der von Vernunft und Übersicht geprägt ist, ohne mögliche Einzelkenntnisse über unseren Sport wohlthuend in der Landschaft aus.

Sollten Sie allerdings Erhebungen in Ihrem Haus über Unfälle bzw. Unfallrisiken des Drachensfliegens gemacht haben oder über solche verfügen, bitten wir Sie um Übersendung dieser Unterlagen damit auch wir zur weiteren Sicherheit in unserem Sport beitragen können.

Einem Menschen wie Ihnen würden wir gerne mehr über unsere Sportart vermitteln und auch im einzelnen die Sicherheitsbemühungen vorstellen sowohl vor Ort oder auch in schriftlicher Form. Teilen Sie uns Ihren Besuchs-

termin oder Ihre Vorstellung mit, wir freuen uns schon jetzt darauf und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
L. Stäpgens
DHV-Finanzreferent

Antwort der AOK

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir freuen uns, daß Ihnen unser Artikel in bleib gesund zum Thema Sportunfälle wohlthuend aufgefallen ist. Wir dürfen Ihnen versichern, daß es durchaus in unserem Interesse liegt, über die Formen moderner Freizeitgestaltung objektiv und fair zu informieren. Als wichtig dabei erscheint uns, die individuelle Freizeitgestaltung als notwendigen Regenerationsprozeß zu begreifen und darzustellen. Eventuelle Gefahren für die Gesundheit müssen sorgsam abgewogen werden und ggf. in der ihnen gebührenden Weise angesprochen werden. Jedoch meinen wir, daß es nicht Aufgabe der AOK sein kann, individuelle Entscheidungen zur Lebensgestaltung pauschal zu kritisieren.

In der immer wieder aufkommenden Diskussion, die Höhe der Krankenversicherungsbeiträge auch von dem zu versichernden Risiko abhängig zu machen, vertreten wir nach wie vor die Auffassung, daß die Beitragsbemessung nicht von den im Freizeitbereich ausgeübten Sportarten abhängig sein kann. Entsprechende Erhebungen über Unfälle bzw. Unfallkriterien werden demzufolge in unserem Hause nicht angestellt.

Unabhängig davon halten wir das Thema »Drachensfliegen« unter dem Aspekt der vernünftigen und erholsamen Freizeitgestaltung für sehr interessant und haben daher die Redaktion unserer Mitgliederzeitschrift gebeten, für eine eventuelle Berichterstattung mit Ihnen in Kontakt zu treten.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Kuhnig
Geschäftsführer

Natürlich auch
in der deutschen
Nationalmannschaft:



WR. 1

im Verhältnis
Leistung — Qualität — Preis

Wir bauen keine überteuerten Varios für wenige, sondern qualitativ hochwertige und robuste Geräte zu erschwinglichen Preisen für viele.



WVc Das Cockpit mit optimaler Instrumentierung auf Wunsch mit TEK oder Speedbargehäuse ab 1280,— DM



WVk Das kleine Variometer mit großer Anzeige 335,— DM



WHd Höhenmesser mit Varioakkustik 498,— DM



WV Variometer mit Akkustik, lieferbar mit analogem Höhenmesser und Kugelkopfhalterung 360,— DM



WVd Das Kombi-Instr. Variometer und Höhenmesser. Auf Wunsch: Geschwindigkeitsanzeige und TEK. Auch mit Kugelkopfhalterung lieferbar (s. Abb.) ab 760,— DM
Kugelkopfhalterung 38,— DM

Fragen Sie Ihren Fachhändler oder fordern Sie Informationsmaterial an.

7808 Waldkirch
Lärchenweg 10
Tel. 0 76 81/81 87

**DELTA
INSTRUMENTS**

WESMAYER

124-km-Streckenflug in Norddeutschland

Gerd Langwald flog 88 km-/92 km-/124 km-Strecke per Windenstart

Es begann, als Friedrich Lührs, ein Drachenflieger aus Rehden (Landkreis Diepholz) mich vor circa drei Monaten anrief und von seiner selbst konstruierten Winde mit Gütesiegel berichtete. Wir Drachenflieger in diesem Raum waren bisher von südlichen Winden abhängig, um von der Rampe an der Wittekindsburg (Porta Westfalica) im Wiehengebirge starten zu können. »Per Windenstart hätten wir vielleicht endlich die Gelegenheit die Supermöglichkeiten der Ost- bis Nordwest-Wetterlagen auszunutzen, ohne weite Anfahrtswege in Kauf nehmen zu müssen,« ging es mir durch den Kopf.

Ich benachrichtigte meinen Freund Olli, mit dem ich in den letzten sechs Jahren so manchen Flug von der »Porta« (200-m-Hügel) aus unternommen habe. Dabei sind wir des öfteren auch »freie Strecke« geflogen, jedoch über die 40-km-Grenze nicht hinausgekommen.

Am nächsten Sonntag verabredeten wir uns mit Friedrich, der nur 30 km von mir entfernt wohnt. Zwei Drachenflieger aus Bremen, Günter und Werner, Friedrich und sein Vater Georg, der maßgeblich am Bau der Winde beteiligt war und ebenfalls sehr flugbegeistert ist, waren bereits auf dem landwirtschaftlichen Anwesen Lührs versammelt. Als Schleppgelände benutzten wir ein ca. 800 m langes Grundstück bei Friedrich. Nachdem dieser uns entsprechend gründlich eingewiesen hatte, machten wir uns startklar. Nach mehreren Starts bekamen wir erstaunlicherweise schon einige Male Thermikanschluß – beeindruckend! Bei der Windenerprobung im letzten Jahr hatte Friedrich auch schon einmal 1200 Höhenmeter herausgeflogen, berichtete uns Georg.

Bei unserem nächsten Zusammentreffen an einem der ersten richtig schönen Tage in diesem Jahr gelang es gleich beim ersten Start, mich eine halbe Stunde in der Luft zu halten. Beim nächsten Start sollte ich die Winde bedienen. Da die Schulung durch Horst Bartelmess bereits drei



Immer mehr Flachlandpiloten gehen nach dem Windenstart auf Strecke.

Jahre zurücklag, ging zunächst eine ausführliche Erklärung und Bedienungsanleitung durch Friedrich voraus. Olli erreichte dann bei seinem Start bereits 1700 m Höhe und konnte sich circa zwei Stunden oben halten. Friedrich, der danach gestartet war, schaffte die 900-m-Grenze und kreiste etwa eine Stunde in der warmen Abendluft. Wir waren alle begeistert. So oft wir Zeit hatten und das Wetter mitspielte, nutzten wir unsere neue Startmöglichkeit. An einem guten Thermiktag hatten wir sogar zu dritt jeweils nur einen Schleppstart nötig, um alle drei auf Strecke zu gehen. Noch im letzten Jahr hätten wir das nicht für möglich gehalten.

Bei guter Nordwestwetterlage am 30. Mai gelang es mir eine Strecke von 92 km zu bewältigen. Bei einer Basis zwischen 1200 und 1500 m landete ich gegen abend am Köterberg – 15 km vor Hörter.

Der nächste längere Streckenflug (Basis 1400–1500 m/Ostlage) führte mich am 22. Juni nach Lohne im Kreis Wittmarschen (88 km).

Kreipel's Prognosen für das Flachland treffen also zu. Für uns ist durch den Schleppstart endlich ein Ausnutzen der guten Ost- bis Nordwestwetterlagen möglich.

Nachdem wir dann am nächsten Sonntag, 29. 6. 1986, einen echten Thermiktag wegen mangelnder Einschätzung versäumt hatten, beschlossen wir am nächsten Tag frühzeitig aufzubrechen. Gegen 12 Uhr bildeten sich – wie vom Segelflugwetterbericht angesagt – bereits die ersten Cumuli. Nach dem ersten Schleppstart gegen 12.30 Uhr war ich jedoch bereits nach vier Minuten auf dem Boden der Tatsachen (Startplatz) zurück. Da Friedrich und Olli ihr Gerät noch nicht vollständig aufgebaut hatten, konnte ich, nachdem das Seil eingeholt war, gleich noch einmal starten. Nach dem Ausklinken bekam ich diesmal sofort Anschluß. Bei der Beurkundung meiner bisherigen Streckenflüge war auf dem Luftbild des Startpunktes weder die Winde noch ein Drachen deutlich zu erkennen. Also beschloß ich, das Photo diesmal bereits in 800 m Höhe zu machen, konzentrierte mich wohl zu sehr auf eine gute Aufnahme und verlor infolgedessen den Aufwind. Enttäuscht sank ich auf 250 Höhenmeter. Fiddi, der zwischenzeitlich auch gestartet war, hatte einen anderen Thermikbart ausfindig gemacht und zeigte mir, wo es hochging. Bis zur Basis von 1400 m zeigte mein Vario Steigen an; dann verließ ich den

Bart und flog mit leichtem Rückenwind Richtung Südwesten. Mit 800 m über Grund am Steweder Berg angekommen, nutzte ich für mein Fortkommen eine Wolkenstraße Richtung Bohnte.

Ich glaubte am Wiehengebirge, an dem sich einige Cumuli reihten, wieder Höhe machen zu können und wagte die ca. 5 km unter blauem Himmel. Mit nur 500 m kam ich an der Abrißkante an. Zunächst versuchte ich vergeblich Anschluß an die Wolken zu bekommen. Nach einigen Nullschiebern machte sich mein Variometer in ca. 400 m wieder bemerkbar. Schließlich erreichte ich mit 5 m/sec 1500 Höhenmeter. 50 Minuten später sah ich Osnabrück unter mir, das ich rechts liegen lassen mußte, um nicht in die Kontrollzone Greven zu kommen. Als ich diesen Eindruck mit meiner Kamera festhalten wollte, streikte der Apparat. Ärgerlicherweise hatte ich nun keine Möglichkeit mehr, meinen Flug weiter fotografisch zu dokumentieren. Mit nur 500 m über Georgsmarienhütte angekommen, erreichte ich dort innerhalb kurzer Zeit



wieder 1500 m. Jetzt bekam ich Gesellschaft – unter mir näherten sich zwei Segelflieger, die sich wohl wunderten, hier einen Drachenflieger zu treffen. Sie kreisten in den gleichen Aufwind ein, und an der Basis in 1600 m Höhe angelangt, winkten wir uns zu. Zur späteren Dokumentation meines Fluges prägte ich mir die Nummer eines Seglers ein: D 9989.

Es war jetzt keine Wolke mehr zu sehen, so blieb mir nichts weiter übrig, als auf Blauthermik zu hoffen. Tatsächlich gelang es mir auf diesem Wege, 30 km weiterzukommen.

Kreisende Bussarde zeigten mir vor Ostbevern dann in 400 m Höhe einen weiteren Bart, der mich erneut auf 1400 m steigen ließ. Als ich in nur 250 m Höhe über der Bundeswehrkaserne von Handorf (vor Münster) angekommen war, schien der Flug

dem Ende zuzugehen, und ich hielt nach einem geeigneten Landeplatz Ausschau. Unerwarteterweise fing das Vario dann jedoch wieder leicht an zu piepen. Mit allergrößter Konzentration gelang es mir in niedriger Höhe, den leichten warmen Aufwind zu zentrieren. Über Münster kreisend erreichte ich nach ca. 20 Minuten 1600 m. Aus dieser Perspektive war die Münsteraner Altstadt, die durch eine Baumreihe (Stadtmauer) eingegrenzt ist, gut zu erkennen. Auch ein großes Volksfest in der Nähe eines Schloßparkes war von oben zu sehen. Aus dieser Höhe wirkte die ganze Stadt wie die Anlage einer Modelleisenbahn.

Mit ruhiger Abendthermik kam ich noch 40 km weiter. Gegen 18.40 Uhr landete ich schließlich in Merfeld bei Dülmen. Einige Anwohner, die sich an diesem herrlichen Abend im Garten aufhielten und die Landung beobachtet hatten, waren schnell zur Stelle. Man hatte dort noch nie einen Drachenflieger gesehen und konnte kaum begreifen, daß solch eine Strecke ohne Motor mit dem Drachen zu

bewältigen sei. Mit dem seltenen Vogel als Hintergrund machte man einige Familienaufnahmen und organisierte sogar bereitwillig die Rückfahrt für mich. Unterdessen hatte ich Fiddi telefonisch informiert und stolz von meinem Standort berichtet. Um 22.15 Uhr war ich wieder in Rehden; dort hatte Friedrich schon die Strecke ausgemessen: 124 km.

Daß sich solche Möglichkeiten per Windenschlepp eröffnen könnten, hätten wir uns noch vor ein paar Wochen nicht träumen lassen. Diese für uns neue Startmöglichkeit, die gleichmäßigen Bärte über dem Flachland und nicht zuletzt die familiäre Atmosphäre in unserer Windengemeinschaft möchte ich nicht mehr missen.

Gerd Langwald

Waves

DIE NEUEN, FARBENFROHEN WAVE-DESIGNS ZUM ANZIEHEN SIND DA!
EXKLUSIV FÜR DRACHENFLIEGER AUF ORIGINAL HANES-BEEFY T-SHIRTS AUS USA.

EVOLUTION
 In den Farben:
 - Azurblau
 - Pink
 - Weiß

CONNECTIONS
 In den Farben:
 - Zitronengelb
 - Hellblau
 - Weiß
 (Rückenaufdruck)

3 MILES HIGH
 In den Farben:
 - Weiß
 - Hellgrau
 - Zitronengelb
 (Rückenaufdruck)

T-SHIRTS
100% BAUMWOLLE
GRÖSSEN: M – L – XL
PREIS: DM 39,-

Zu beziehen bei:
WAVE TEXTIL-DESIGN
 T. v. Mengershausen
 Tannerhofstraße 34
 8163 Bayrischzell
 Tel. 08023/81112

Bitte senden Sie mir per Nachnahme:
 oder Ihrem Händler

STÜCK	DESIGN	GRÖSSE	FARBE

Wir liefern und bedrucken auch T-Shirts und Sweat-shirts für Clubs, Flugschulen etc.
 Preisliste anfordern.

Wie wird man eigentlich »Drachenflieger-Filmmacher«

Ein Erfahrungsbericht von Charlie Jöst

3. Fortsetzung

Die von Michael beim Zusammenstoß mit der Stromleitung abgerissenen, fingerdicken Drähte lagen nicht nur auf dem zerstörten Drachen, sondern hingen auch über einen Weidezaun.

Durch den erneuten Stromstoß glühten alle angeschlossenen Weidezäune kurz auf und die Isolatoren schmolzen durch. Das also waren die vielen kleinen, braunen Rauchwölkchen. Damit war aber das Feuerwerk noch nicht zu Ende. Der Drachen stand jetzt in hellen Flammen und ich dachte immer, daß unsere Kisten nicht brennen würden.

Zögernd tasteten ein paar Kameraden und ich uns erneut an die Unfallstelle heran. Bei dem vorhergegangenen Feuerwerk waren wir wild auseinandergestoben.

Mir wurde schlagartig bewußt, in welcher Gefahr wir alle geschwebt hatten. Hätten wir vorhin versucht, den Drachen zu bergen, wären wir wahrscheinlich jetzt alle schwer verletzt oder tot.

Wie konnte ich nur so naiv sein anzunehmen, daß bei einer abgerissenen Stromleitung der Strom nicht wieder angeschaltet werden würde?

Wir schickten einen Helfer los, sofort die Isar-Amper-Werke zu verständigen.

Vom Drachen stiegen jetzt schwarze Qualmwolken nach oben, als ob man alte Autoreifen verbrennen würde. Der Drachen war nicht mehr zu retten, das war klar.

Michael schaute fassungslos auf seinen nagelneuen, sich in Rauch auflösenden Moyes.

Noch war die Kamera nicht von den Flammen erfaßt. Sie lief immer noch. Ich überlegte, ob es riskant wäre, sie zu bergen.

Wußten sie im Stromwerk bereits Bescheid? Langsam tastete ich mich vorwärts.

Die Entscheidung wurde mir durch ein lautes Hubschraubergeräusch abgenommen. Eine rote Bo 105 hielt genau auf mich zu. Sie hielten mich für den Piloten. Ich rannte zu dem

gerade landenden Hubschrauber und schrie dem Copiloten das Wichtigste ins Ohr. Er forderte mich auf, sofort diesen Bereich zu verlassen, da Kriechströme im Boden noch tödliche, zumindest aber lähmende Wirkung haben könnten. Auch daran hatte keiner von uns gedacht.

Kurz darauf traf der erste Krankenwagen zusammen mit der Polizei ein. Die Sensation war also perfekt. Erst Lightshow, dann Flugshow, und jetzt auch noch Sirenengeheul.

Dabei hatten wir dem Steffel-Schorsch versprochen, mit unseren Filmaufnahmen kein unnötiges Aufsehen zu machen.

Die Polizei sperrte den Unfallort ab, die Schar der Schaulustigen wurde immer größer.

Dann begann der übliche Papierkram mit Personalien, Unfallhergang etc.

Michael klagte über Schmerzen im Rücken. Die Sanitäter legten ihn auf eine Bahre und ließen ihn nicht mehr aufstehen. So entkam er ins Krankenhaus.

Der Reporter von der Bild-Zeitung war der erste. Ich glaube, die Jungs hören heimlich Polizeifunk. Als er vom Polizisten etwas von Dreharbeiten hörte, versteckte Caspar schnell die Filmausrüstung.

Ein Bericht in der Bild-Zeitung hatte uns gerade noch gefehlt.

Noch durfte niemand an das qualmende Wrack heran.

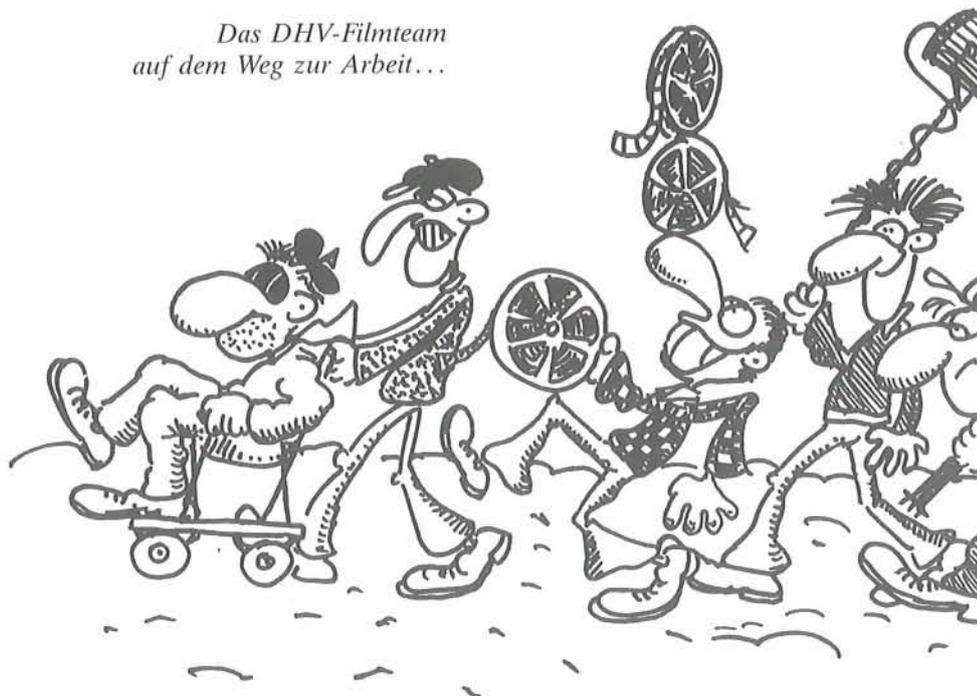
Die Monteure erdeten gerade an einem Verteilerhäuschen die abgerissenen Leitungen, um Kriechströme zu verhindern. Michael hatte Reit im Winkel lahmgelegt.

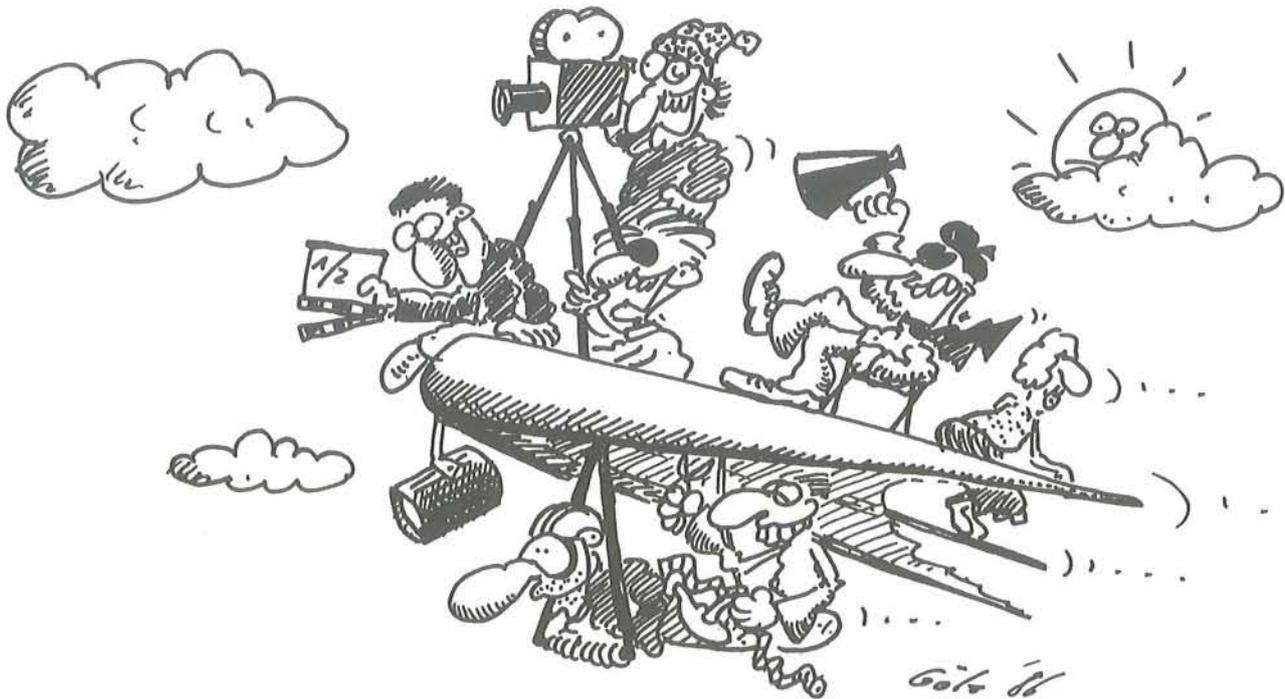
Endlich durften wir an den ausgebrannten Drachen. Unauffällig bargen wir die Kamera. Wir hatten Glück. Sie war nur am Kompendium (= eine Art variable Sonnenblende) angekockelt. Hoffentlich hatte der Film unter der Hitze nicht gelitten. Ich war gespannt auf die Aufnahmen.

Die Polizei stellte alle Schäden fest. Sie waren beachtlich.

Abends fuhren wir zu Michael ins Krankenhaus.

*Das DHV-Filmteam
auf dem Weg zur Arbeit...*





... und bei der Arbeit. Beobachtet von Thomas Götz.

Die Bild-Zeitung und ein weiteres Blatt waren schon dagewesen. Michael konnte sie abwimmeln.

Da lag also nun unser Redakteur und Hauptdarsteller und durfte nicht das Krankenhaus verlassen, weil der Arzt beim Röntgen einen Haarriß in einem Rückenwirbel entdeckt hatte. Damit war nicht zu spaßen.

Wir überlegten, wie wenigstens die Flugaufnahmen zu Ende gebracht werden könnten. Es fehlten eine Aufnahme von der Landung und Michaels

Schlußworte. Kurzerhand wurde das Drehbuch geändert.

Nun sollte meine Ladung gefilmt werden und ich sollte den Schlußsatz sprechen.

So könnte es gehen.

Wir haben Glück. Am nächsten Tag ist das gleiche Wetter, das gleiche Licht wie am Tag zuvor. Nichts erinnert mehr an den Unfall.

Wir suchen eine Kameraposition am Landeplatz, die mich möglichst gegen

den Wind und leicht gegen die Sonne fliegen lassen kann.

Das Team hält sich bereit. Ich fliege die vereinbarte Route, gehe in den Landeanflug und lande wie geplant.

Die Kamera wird umgebaut und steht jetzt direkt vor mir. Ich nehme den Helm ab, lächle in die Kamera und heuchle den Satz: »Die Aufwinde sind heute so gut, daß der Michael wohl nicht so schnell runterkommen will.«

Tja, sowas geht halt nur im Film. Hat da nicht mal jemand geschrieben, die Kamera lügt nicht?

Mir fällt dazu ein anderer Satz ein. Der berühmte Filmemacher und Filmtheoretiker Béla Balázs hat einmal geschrieben: »Jede Anschauung der Welt enthält eine Weltanschauung.

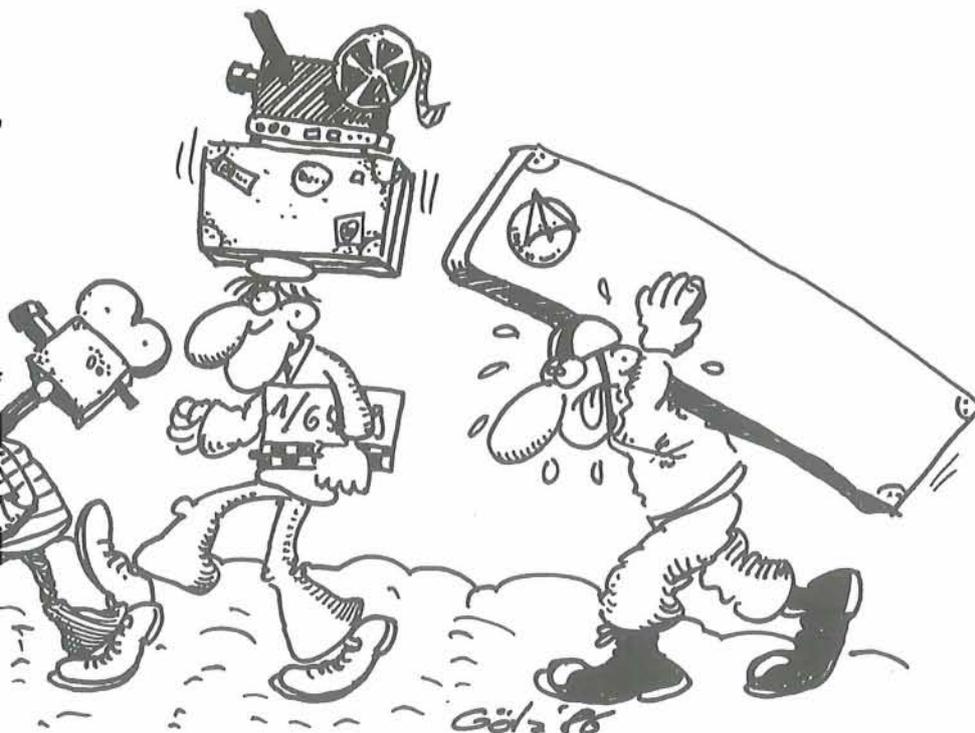
Darum bedeutet jede Einstellung der Kamera eine innere Einstellung des Menschen. Denn es gibt nichts subjektiveres als das Objektiv.«

Übrigens:

Michael hatte den Zusammenstoß mit der 30-KV-Leitung nicht gefilmt, leider.

Beim Herunterfallen hatte sich die Kamera von selbst eingeschaltet und nur den Boden gefilmt.

6 Wochen nach diesen dramatischen Ereignissen wurden die Dreharbeiten zu diesem Film dann doch noch zu Ende gebracht. Es wurde ein schöner Beitrag über das Drachenfliegen. ▽



Meteo für Streckenpiloten

von Heinrich Rotach

Das Thermik-Grundmodell

Leider ist eine Thermikblase praktisch nie symmetrisch aufgebaut, weshalb eigentlich gar kein einheitliches Strukturmodell erstellbar wäre. Damit wir uns dennoch ein Bild von den Abläufen im Bart beschaffen können, ist es notwendig, ein vereinfachtes Gedankenmodell zu konstruieren. Wir werden insbesondere im nächsten Kapitel noch sehen, wie zweckdienlich diese vereinfachte Struktur sein kann.

Gehen wir einmal von der Annahme aus, die Thermikblase sei ein symmetrisches Gebilde. Sie läßt sich dann am besten als eine Art Ringwirbel beschreiben. Mathematisch gesehen liegt also ein sog. Torus vor. Perspektivisch betrachtet sieht das Ding ungefähr wie in Abb. 1 aus.

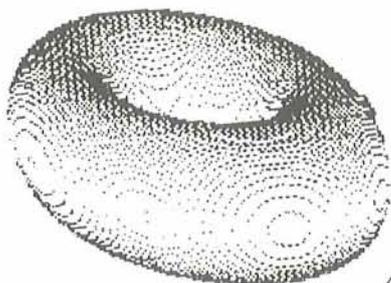


Abb. 1

Wie wir wissen, bewegt sich die Blase als ganzes nach oben. Andererseits finden wir im kreisförmigen Querschnitt der Ringperipherie eine Zirkulationsströmung vor, d.h. die Blase stülpt quasi ihr Innerstes nach außen. Das bedeutet absolut betrachtet, daß im Blasenkernel die Aufwindgeschwindigkeit größer als das Steigen der gesamten Blase ist (Steigen der Blase und Zirkulation addieren sich).

Wegen der Durchmischung im Randbereich wird Umgebungsluft in die Zirkulation einbezogen. Der Wirbel verbreitet sich allmählich, Dichteunterschied zur Umgebung und damit Auftrieb nehmen ab. Das ganze Bewegungssystem stabilisiert sich schließlich zu gleichförmigem, vertikalem Aufsteigen. Das Steigen der Blase insgesamt ist etwa halb so groß wie die Aufwindstärke im Zentrum. Die Aufwindstärke an der Blasenperipherie wird also Null, evtl. sogar negative Werte erreichen. Um das ganze zu veranschaulichen, legen wir eine vertikale Bildebene durch das System. Dabei entsteht ein Querschnitt wie in Abb. 2 dargestellt.

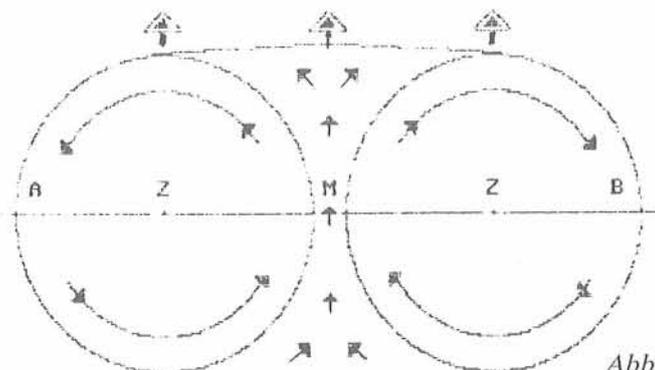


Abb. 2

Eng Kurbeln oder nicht? ... das ist hier die Frage

Wie in der Einleitung erwähnt, konnte ich des öfteren feststellen, daß in der Thermik meistens viel zu flach gekurbelt wird. Das bewog mich, die Angelegenheit qualitativ etwas näher zu betrachten. Hierzu leistet uns jetzt das vereinfachte Thermikmodell hervorragende Dienste.

Wir wollen untersuchen, wie sich verschiedene Parameter auf unser oberstes Ziel auswirken, nämlich in der Thermik optimal zu steigen. Wir wollen versuchen, Dinge wie Kurvenradius, Thermikdurchmesser, Schräglage, Steigen und Sinken der Luft und des Drachens usw. zueinander in Beziehung zu setzen und wenn möglich rechnerisch zu erfassen.

Wir müssen dazu als erstes die Zirkulation in der Blase in den Griff bekommen. Betrachten wir noch einmal Abb. 2 im ersten Abschnitt. Da der Torus ein zentralsymmetrisches Gebilde darstellt, können wir uns auf die eine Hälfte des Querschnitts beschränken – z.B. die rechte. Vorerst lassen wir aber die Zirkulationskreise ins Zentrum rücken, bis sie einander berühren. Das heißt, der Durchmesser des Zirkulationskreises entspricht dem Radius der Thermikblase. Alle weiteren Untersuchungen, welche wir an der Hälfte der Blase gemäß Abb. 3 durchführen, gelten wegen der Zentralsymmetrie an jeder Stelle des Bartes im Umkreis des Zentrums M.

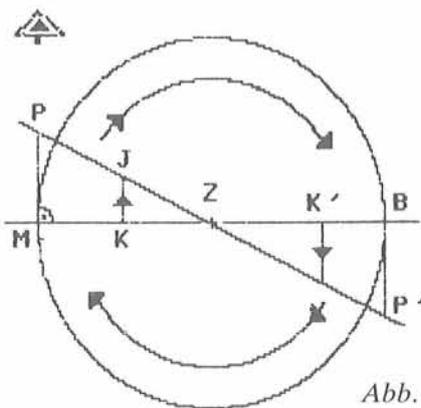


Abb. 3

Nun überlegen wir, ob der zu untersuchende Bereich der Thermik noch weiter einzuschränken ist. Betrachten wir einmal die rechte Hälfte des Zirkulationskreises, also die Menge der Punkte, welche rechts der Vertikalen durch das Zentrum Z liegen. All diesen Punkten ist eine Eigenschaft gemeinsam: Die Zirkulationsströmung enthält immer eine vertikal nach unten gerichtete Komponente. Das bedeutet aber mit anderen Worten, daß wir uns mit dem Drachen nie stationär in diesem Bereich aufhalten können! Wegen des Eigensinkens kann die negative Vertikalkomponente nicht ausgeglichen werden. Nach kurzer Zeit würden wir unten aus der Blase rausfallen! Damit ist die äußere Hälfte der Zirkulation gestorben.

Ab jetzt beschränken wir uns auf die linke, innere Hälfte der Zirkulation. Wir legen als erstes einen Horizont durch das Zentrum Z und setzen voraus, daß wir uns mit dem Drachen immer auf dieser Ebene bewegen (unter welchen

Bedingungen das überhaupt möglich ist, untersuchen wir später). Alle Aufwindkomponenten verlaufen dort nämlich genau vertikal, was uns die Rechnerei außerordentlich vereinfacht. Befänden wir uns über oder unter dieser Achse, müßten wir durch Verändern der Schräglage die jeweilige Horizontalkomponente ausgleichen, und die Rechnerei würde äußerst komplex. Wenn ich mal Zeit habe, werde ich diesen Fall vielleicht noch untersuchen.

Setzen wir weiter voraus, daß die Thermikblase insgesamt mit 2 m/s steigt und eine gleichmäßige Zirkulation vorliegt. Wir kennen also die Zirkulationsgeschwindigkeit an der Peripherie des Kreises (ebenfalls 2 m/s, vgl. Abschnitt 1). Zeichnen wir die Menge der vertikalen Komponenten von M bis Z als Vektoren ein, erhalten wir das Dreieck MPZ. Auf Grund der Ähnlichkeitsgesetze sind wir in der Lage, für jede Stelle K die örtliche Aufwindkomponente zu berechnen. Also z.B. den Betrag des Aufwindes an der Stelle K, welcher der Länge des Vektors KJ entspricht. Wenn wir also eine Kurve mit dem Radius MK um das Blasenzentrum M fliegen, können wir das Gesamtsteigen (oder Sinken, je nach Situation) des Drachens berechnen, nämlich als Summe von Steigen der Blase, Zirkulationskomponente und Eigensinken des Drachens. Zwei der Summanden sind uns bekannt; der dritte gibt allerdings noch zu denken: das Eigensinken des Drachens.

Dieses hängt im wesentlichen von zwei Faktoren direkt ab – der Fluggeschwindigkeit und der Schräglage des Flügels. Weitere wie Luftdichte und Turbulenz vernachlässigen wir bewußt. Das ganze wird auch so noch kompliziert genug. Als weitere Vereinfachung halten wir die Fluggeschwindigkeit konstant – egal welche Schräglage und damit welchen Kurvenradius wir fliegen. Damit können wir das Eigensinken als direkte Funktion der Schräglage behandeln. Wie soll diese Funktion nun hergeleitet werden? Ein kurzer Exkurs in die Flugmechanik, insbesondere die Theorie des Kurvenfluges, läßt sich leider nicht vermeiden. Aus Zeit- und Platzmangel muß ich diesen allerdings sehr knapp halten.

Wir betrachten zunächst den stationären Kurvenflug, d.h. wir halten Fluggeschwindigkeit, Kurvenradius und Höhe konstant. Selbstverständlich ist das nur für ein angetriebenes Flugzeug möglich (für ein Gleitvehikel wie unser Drachen nur sehr kurzfristig). Der Skizze in Abb. 4 können wir entnehmen, daß mit zunehmender Schräglage, also kleinerem Kurvenradius, eine zunehmende Zentrifugalkraft auftritt, die das Flugzeug aus der Kreisbahn ziehen will. Deshalb ist ja eine stationäre Kurve ohne Schräglage und erhöhten Auftrieb durch Ziehen (oder im Falle eines Drachens durch Stoßen) nicht möglich. Zum Erreichen des Kräftegleichgewichtes muß das Flugzeug soweit geneigt sein, daß der erhöhte Auftrieb R entgegengesetzt gleich der resultierenden Kraft K aus Gewicht G und Zentrifugalkraft Z wird (die Schräglage, also der Winkel W wird übrigens mit dem englischen Fachausdruck Banking bezeichnet). Der Skizze können wir weiter entnehmen, daß mit zunehmendem Banking die Kraft K größer wird. Wir erhalten ein zunehmendes Lastvielfaches. Mit Hilfe der Trigonometrie ist erkennbar, daß das Lastvielfache um den Faktor $1/\cos W$ wächst. In der Kurve neben der Skizze ist dieser Faktor als Funktion der Schräglage (in Grad) aufgezeichnet. Er nimmt bei größeren Banking-Raten ziemlich rabiät zu! Bei 60 Grad Banking beträgt das Lastvielfache 2 g, bei 70,5 Grad sogar bereits 3 g!

Wenn wir den Auftrieb des Drachenflügels nicht durch Stoßen erhöhen, stabilisiert sich das Kräftesystem von

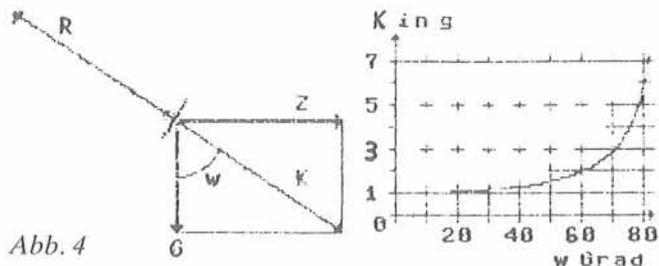


Abb. 4

selbst, indem der Drachen auf die Nase geht und Fahrt aufnimmt. Dadurch erhöht sich wiederum der Auftrieb des Flügels. Schließlich erreicht das Ganze ein neues Gleichgewicht – allerdings bei größerem Sinken! Frech wie ich bin, habe ich einfach mal angenommen, das Sinken erhöhe sich in diesem Fall um den selben Faktor wie das Lastvielfache. Das ist durchaus statthaft. Wir haben ja zuvor konstante Fluggeschwindigkeit vorausgesetzt. Dazu müssen wir aber eben doch ein wenig drücken, und damit verringert sich das Sinken wieder. Wenn ich also mit dem Faktor $1/\cos W$ rechne, liege ich für meine Beweisführung sicher auf der guten Seite. Bei der Besprechung der Abb. 6 werde ich das nochmal kurz beleuchten. Damit ist das Problem Eigensinken in der Kurve für die Rechnung mindestens der Größenordnung nach bereitgestellt.

Leider sind wir immer noch nicht ganz fertig. Was uns noch fehlt, ist die Beziehung Banking zu Kurvenradius. Aber auch hierzu gibt es eine Formel aus der Flugmechanik. Sie lautet:

$$\tan w = \frac{V \times V}{R \times g}$$

Hier bedeutet: V Fluggeschwindigkeit in m/s
R Kurvenradius in m
g Erdbeschleunigung

Diese Formel gilt wiederum für den stationären Kurvenflug, d.h. wir erhalten in unserem Fall etwas zu große Banking-Werte (für die Beweisführung nicht relevant).

Jetzt sind wir eigentlich soweit, daß wir mit der Rechnerei beginnen können. Für die Fluggeschwindigkeit gehe ich von 40 km/h (11.11 m/s) aus. Heutige Hochleistungsdrachen sinken dabei (im Geradeaus-Flug) mit etwa 1,3 m/s. Pro Rechnungsgang wird der Thermikradius und die Thermikstärke konstant gehalten, dafür der Kurvenradius variiert. Als Thermikradius bezeichnen wir ab jetzt nur noch den Teil des für uns nutzbaren Bereiches, also zwischen Blasen- und Zirkulationszentrum! Alle weiteren Grundwerte sind uns bekannt. Wir können also für jeden Kurvenradius das entsprechende Banking, sowie das zugehörige, resultierende Steigen bzw. Sinken berechnen! Aus diesem iterativen Prozeß pflücken wir uns genau die Werte des Radius mit dem besten totalen Steigen heraus (bzw. dem geringstmöglichen Sinken). Wie finden wir aber diesen Radius? Das ist leider nicht ohne weiteres machbar. Wir haben vorher festgelegt, daß wir uns immer auf der Höhe des Zirkulationszentrums aufhalten wollen. Dann müssen sich Aufwindkomponente der Zirkulation und Eigensinken des Drachens an entsprechender Stelle K gegenseitig aufheben! Die Betragsdifferenz dieser Größen muß also Null werden. Dies ist höchstens an zwei Stellen K zwischen M und Z der Fall, weil das Eigensinken keine lineare Funktion ist. Mathematisch müssen wir also die Nullstelle der Differenzfunktion dieser Beträge im Intervall MZ bestimmen. Eventuell finden wir aber gar keine

Nullstelle. Dann gibt es für die momentan gewählten Parameter keine Lösung unseres Ansatzes. Vielleicht fänden wir sie über bzw. unter dem Horizont MZ. Wie erwähnt habe ich diese Möglichkeit noch nicht geprüft. Im Moment verzichte ich darauf, denn die entsprechenden Banking-Werte dürften nur unwesentlich aus dem Rahmen unseres Ansatzes fallen.

Wir wollen jetzt noch abklären, unter welchen Voraussetzungen der Punkt des optimalen Steigens verwendbar ist. Wir wissen, daß unser Thermikgrundmodell in der entsprechende Reinkultur eigentlich gar nicht existiert. Es stellt gewissermaßen einen Extremfall dar. Wir alle wissen ja, daß ein Thermikschlauch ein pulsierendes Gebilde ist. Auf eine Ablösung folgt die nächste. Treiben wir das ganze nun bis zum anderen Extrem. Wir spalten unsere Blase entlang der Achse MZ in zwei Hälften und rücken diese auseinander. Wir machen aus der Blase einen Zylinder von z.B. 1 km Höhe. Es entsteht gewissermaßen ein Kamin, in dem über die ganze Höhe gleichmäßiges vertikales Steigen vorliegt. So fallen die Zirkulation und damit alle horizontalen Komponenten weg. Jetzt können wir aber genau mit dem Radius des optimalen Steigens fliegen. Theoretisch wäre nun wieder der ganze Thermikdurchmesser nutzbar. Wir beschränken uns aber immer noch auf die innere Hälfte, denn wir werden gleich noch sehen, daß die optimalen Kurvenradien immer in diesem Bereich liegen. Abb. 5 soll das ganze veranschaulichen.

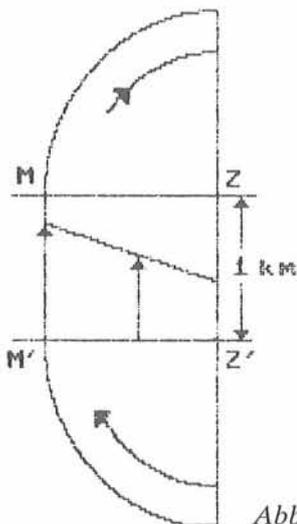


Abb. 5

Bis jetzt haben wir zwei konträre Extreme vorliegen, wie sie allerdings in der Natur kaum vorkommen dürften. Was soll also das alles? Nun, die Struktur der realen Thermik wird immer einer Mischform dieser beiden Extreme entsprechen, wenn wir mal von weiteren Einflüssen wie Asymmetrie, Windsicherung u. a. absehen. Wenn wir die optimalen Kurvenradien für die beiden besonders leicht faßlichen Extremfälle berechnen, können wir davon ausgehen, daß der optimale Wert im Realfall irgendwo dazwischen liegen muß! Damit wissen wir zwar nichts über den genauen Wert je nach realer Situation, aber wir können uns zumindest eine Vorstellung über die Größenordnung bilden. Und das genügt weitgehend.

Ich will die Verhältnisse anhand des Diagramms in Abb. 6 noch etwas veranschaulichen. Es ist gemäß den hergeleiteten Rechenvorschriften entstanden.

Ich habe einfach einen Bart mit einem Radius des nutzbaren Kerns von 40 m und einem maximalen Aufwind im Kern von 7 m/s angenommen. Die erste (oberste) Funktion

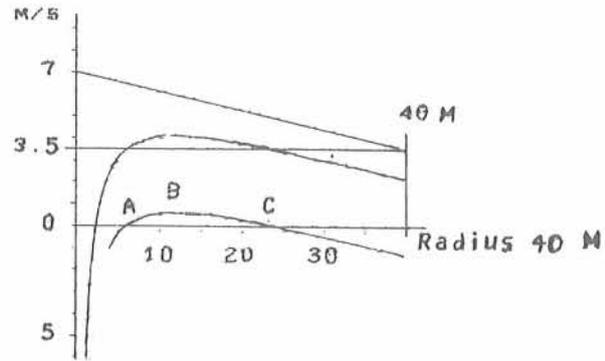


Abb. 6

stellt das Aufwindprofil über dem nutzbaren Radius, also von M bis Z dar, wobei das sowohl für den Blasen- wie den Kamin-Fall gilt. Die mittlere Kurve entspricht dem resultierenden Steigen des Drachens in Abhängigkeit vom Kurvenradius. Entsprechende Werte würde also das Variometer anzeigen. Die letzte (unterste) Kurve entspricht der früher erwähnten Differenzfunktion aus Eigensinken und Vertikalkomponente der Zirkulation und ist ein um den Betrag des Steigens der Blase (hier 3,5 m/s) vermindertes Abbild der mittleren Kurve. Auf dieser sehen wir unsere drei ausgezeichneten Punkte, nämlich die beiden Nullstellen A und C, sowie die Stelle des besten Steigens B (bzw. geringsten Sinkens je nach Situation). So können wir uns auch die weiteren zwei Fälle direkt vorstellen. Wenn diese Kurve nach unten rutscht, rücken die Nullstellen immer näher an B heran, bis sie dort zusammenfallen. Dann liegt der Fall mit nur einer Nullstelle vor. Sie ist dann mit dem Punkt des besten Steigens identisch. Rutscht die Kurve unter die Abszisse, gibt es keine Nullstelle mehr. Das bedeutet für den Blasenfall, daß wir uns nicht mehr auf der Höhe des Zirkulationszentrums aufhalten können. Wir würden sogar nach kurzer Zeit unten aus der Blase rausfallen, weil unterhalb MZ die Vertikalkomponente kleiner als das Eigensinken wird, wie wir gesehen haben. Wenn der Bart genügend rasch pulsiert, also eine Blase der nächsten genügend rasch folgt, kann das immer noch Steigen bedeuten. Wir fallen dann quasi entlang einer Perlschnur von Blase zu Blase. Für den Kaminfall wäre der Punkt B aber immer noch das Heilmittel, denn die Gesamtresultierende (mittlere Kurve) kann nach wie vor positive Werte, also Steigen aufweisen.

Quintessenz: Beim Fall Blase gibt es evtl. zwei Möglichkeiten optimal zu fliegen, nämlich mit den Banking-Raten an den Stellen A und C. Der Effekt wäre derselbe. Es gibt aber doch einige Gesichtspunkte, welche wesentlich für Stelle A sprechen. Da erstens die reale Thermik nie symmetrisch ist und zweitens der reine Blasenfall praktisch nicht vorkommt, besteht am Punkt C ein erheblich größeres Risiko, den Bart zu verlieren und aus der Thermik rauszufallen. Ferner ist ein sauberes Zentrieren im Punkt A wesentlich leichter zu bewerkstelligen. Weiter liegen A und B, also die Punkte, die wir je nachdem, zu welchem Extrem der Bart eher neigt, auswählen müssen, näher beisammen. Dies erlaubt ein schnelleres Anpassen an sich ändernde Verhältnisse. Für mich ist die Stelle C – obwohl gemüthlicher zu fliegen – damit gestorben! Wie versprochen noch ein Wort zur Festlegung des Eigensinkfaktors in der Kurve, welchen ich einfach mit $1/\cos W$ angenommen habe. Wenn wir so zu hohe Sinkwerte erhalten, heißt das mit anderen Worten, daß in Abb. 6 die unteren beiden Kurven etwas in die Höhe rücken müßten. Damit verschieben sich aber die Stellen A und C weiter

nach innen bzw. nach außen. Wir müßten für Stelle A also größere Banking-Raten fliegen, und Stelle C wird noch kritischer bezüglich Rausfallens aus der Thermik oder sogar unbrauchbar, falls sie in den Bereich abwärtsgerichteter Zirkulationskomponenten rutscht. Die am Schluß aufgeführte Wertetabelle ist somit zwar fehlerbehaftet, dürfte aber der Größenordnung nach brauchbar sein.

So, jetzt beginnen wir aber endgültig zu rechnen. Wir wiederholen das ganze jeweils für andere Thermikradien und schließlich sogar noch für verschiedene Thermikstärken. Da mir soviel Rechnen zu dumm ist, habe ich ein entsprechendes Computer-Programm geschrieben, welches mir diese Fleißarbeit wieder einmal abnimmt. So ist die nachstehend aufgeführte Wertetabelle entstanden. Darin wurde sowohl der Blasen-, als auch der Kamin-Fall berücksichtigt. Die erste Spalte gibt das Steigen der Blase (oder mittleres Steigen beim Kaminfall) an. Es entspricht der Varioanzeige, wenn wir an der Stelle A fliegen. Im Thermikkern liegt also die doppelte Aufwindstärke vor. Dann folgen Radius der nutzbaren Thermik, sowie der Kurve, wobei der Kurvenradius für die Stelle B ausgewiesen ist (jeweils in Metern). Als nächstes finden wir die Banking-Raten in Grad, getrennt für die Stellen A und B. Diese Spalten sind entsprechend bezeichnet. Die letzte Spalte gibt noch das totale Steigen (= Varioanzeige) für die Stelle B an (also Kaminfall), da dieser Wert vom mittleren Steigen abweichen wird. Negative Werte bedeuten, daß gar kein Steigen zu erzielen ist, sondern nur minimiertes Sinken. Fehlen Werte in Spalte A, heißt das, es gibt keine Nullstelle unter den gegebenen Verhältnissen. Was das bedeutet, haben wir früher besprochen.

Obschon ich diese Banking-Raten in etwa erwartet hatte, muß ich gestehen, daß sie auch mich noch gelinde verblüfften. Es ist schon erstaunlich! Wenn wir von den weitaus häufigsten nutzbaren Thermikradien im Bereich von 20 bis 70 Metern, sowie entsprechenden Thermikstärken von 2 bis 4 m/s (mittleres Steigen der Blase!) ausgehen, erhalten wir optimale Banking-Raten im Bereich von ca. 34 bis 69 Grad! Wobei für sehr starke Thermik mit Mittelwerten von 38 bis 50 Grad zu rechnen ist, denn starke Thermik liegt wahrscheinlich näher am Kaminfall, so daß die Werte in Kolonne B das Richtige sind. Was das bedeutet, kann sich jeder selbst vor Augen führen, indem er einen aus dem Geometrie-Unterricht übriggebliebenen Transporteur zu Hilfe nimmt und sich diese Schräglagen plastisch vor Augen führt.

Oft hört man noch Kommentare wie »Rausdrücken bis zum geht nicht mehr«. Also Entschuldigung, das ist nun wirklich absoluter Schwachsinn! Bei den oft auftretenden thermischen Turbulenzen ist es unmöglich, die Minimalgeschwindigkeit präzise einzuhalten. Vielmehr pendelt man ständig zwischen zwei kontraproduktiven Extremen hin und her, nämlich Kurven-Sackflug und Auf-den-Kopf-Gehen. Dabei verschenkt man schlicht und einfach Steigeleistung! Rein interessehalber habe ich die Geschichte auch für $V = 30$ und 35 km/h durchgerechnet. Die optimalen Banking-Raten weichen höchstens einige Grade ab, die erzielten vertikalen Raten noch um wesentlich irrelevantere Werte. Es lohnt sich nicht, deswegen auf mehr Sicherheit und besseres Handling (nota bene: kraftsparendes Fliegen) zu verzichten.

Fazit der gesamten Litanei und von mir schon oft entsprechend erfolgen: Theorien wie »möglichst flach drehen« oder »rausdrücken« und ähnliches gehören endgültig ins Reich der Fabeln! Die neue Devise lautet:

Steigen Blase	V-Flug = 40 km/h		V-Sink. = 1.3 m/s		V-Vert.
	Thermik	Radius	A	B	
1 m/s	10	10		50.16041	-1.07921
	20	15		39.99617	-.44693
	30	17		35.72107	-.18457
	40	19		33.49863	-.03430
	50	21		30.93323	.06443
	60	22		29.64543	.13566
	70	24		26.96210	.18804
	80	25		26.72029	.23207
	90	27		24.38955	.26421
	100	27		24.99019	.29572
	110	28		23.82489	.31980
	120	31		22.09523	.33862
2 m/s	10	8		55.96418	-.02262
	20	11		48.42733	.92464
	30	13		43.84415	1.32397
	40	15		39.99617	1.55306
	50	16		38.18679	1.70605
	60	18		34.63730	1.81272
	70	18		34.22584	1.89915
	80	21		30.93323	1.95943
	90	20	37.13632	31.23341	2.01847
	100	21	40.20902	30.93323	2.06443
	110	23	41.81235	28.68592	2.09993
	120	25	42.88288	26.72029	2.12791
3 m/s	10	7		60.91600	1.22560
	20	9		52.30073	2.41518
	30	11		47.57888	2.92285
	40	13	57.00348	44.07024	3.21564
	50	13	59.39337	42.54051	3.41274
	60	16	60.55936	38.18679	3.54605
	70	16	61.26805	38.12071	3.66020
	80	17	61.74815	36.51187	3.74504
	90	19	62.09617	33.51879	3.80736
	100	19	62.36053	32.51328	3.86605
	110	19	62.56825	33.02710	3.92148
	120	19	62.73595	33.49864	3.96569
4 m/s	10	6		63.99280	2.57925
	20	8		55.82035	3.97674
	30	10	66.60547	51.52899	4.57703
	40	11	68.16905	48.42733	4.92464
	50	13	68.90256	43.21189	5.14464
	60	13	69.33386	43.84415	5.32397
	70	15	69.61894	39.99617	5.44592
	80	16	69.82175	37.41011	5.54064
	90	16	69.97351	37.94950	5.63420
	100	16	70.09143	38.18679	5.70605
	110	17	70.18563	35.72107	5.76239
	120	19	70.26276	33.51879	5.80736

All Copyrights by Heinrich Rotach, 26. 1. 1986, Schönbühl, Switzerland

Eng Kurbeln, Jungs! (Pardon – und Girls natürlich)

Quod erat demonstrandum. Ausnahmen bestätigen auch hier die Regel, wie wir später noch sehen werden. Abschließend ein Wort an die Cracks. Ihr braucht jetzt noch lange nicht zu befürchten, daß Euch die Sonntagsflieger ständig vor der Nase herumkurven. Das Abschätzen der Banking-Rate im Flug ist noch schwierig genug (ganz zu schweigen von der optimalen). Zumindest solange es noch keinen künstlichen Horizont für Drachen gibt. Und dann wäre da noch das saubere Zentrieren und... und... und. Es ist wie gehabt, ohne Erfahrung und fliegerisches Gefühl kann man noch genug andere Fehler begehen. Damit wünsche ich allen für die Saison 1986 optimales Steigen.

Aus Delta-Info 3/86 des Schweizerischen Hängegleiterverbandes

Sammelerlaubnis des Luftamts Südbayern für ADIZ-Gelände

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach § 25 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz wird Ihnen die Außenstart- und Landeerlaubnis für Hängegleiter in der Flugüberwachungszone in stets widerrufflicher Weise, befristet bis 31. 12. 1988 für die in der Anlage aufgeführten Gelände erteilt. Die Anlage ist Bestandteil dieses Bescheids.

Auflagen:

1. Hängegleiterführer haben bei Abgabe der Flugbenachrichtigung über Betrieb im »örtlichen Fluggebiet« (FlugÜZ-Bestimmungen) gegenüber München AIS die Flug-ÜZ-Freigabe-Nr. 385 anzugeben.
2. Die Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in

der Bundesrepublik Deutschland ist in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Für diesen Bescheid wird gemäß §§ 1–3 LuftKostV i. V. m. Abschnitt VI Ziffer 15 GebVerz zur LuftKostV eine Gebühr von 500 DM festgesetzt.

Mit freundlichen Grüßen

a) Geländebezeichnung b) Startplatz c) Landeplatz	Gemarkung a) Startplatz b) Landeplatz	Flurnummer a) Startplatz b) Landeplatz	Koordinaten a) Startplatz b) Landeplatz
1. a) Windpassing		a) 1062, 1069, 1050 b) 1071	a) 48° 38' N 13° 25' E b) 48° 41' N 13° 40' E
2. a) Riedl-Jochenstein	a) Gottsdorf b) Gottsdorf	a) 1427 b) 1543, 1546/8	a) 48° 32' N 13° 43' E b) 48° 31' N 13° 42' E
3. a) Rastbüchl b) Breitenberg	a) Gegenbach b) Gegenbach	a) 163, 182, 405 b) 165, 168, 176	a) 48° 48' N 13° 35' E b) 48° 48' N 13° 35' E
4. a) Ringelai b) Ringelai	a) Wasching b) Wasching	a) 1763 b) 1683	a) 48° 49' N 13° 29' E b) 48° 48' N 13° 29' E
5. a) Langfurth b) Schöfweg	a) Schöfweg b) Hunding	a) 2042 b) 809, 811, 813, 816	a) 48° 49' N 13° 12' E b) 48° 50' N 13° 11' E
6. a) Daxstein b) Schöfweg	a) Zenting b) Zenting	a) 1306 b) 65/2	a) 48° 49' N 13° 12' E b) 48° 48' N 13° 15' E
7. a) Hausstein b) Schaufling	a) Lalling b) Böhaming	a) 6291 b) 3343	a) 48° 51' N 13° 03' E b) 48° 51' N 13° 04' E
8. a) Loderhart b) Grafling	a) Grafling b) Grafling	a) 13/70 b) 1277	a) 48° 54' N 12° 59' E b) 48° 54' N 12° 58' E
9. a) Einödriegel b) Bischofsmais	a) Habischried b) Grafling	a) 302 b) 1277	a) 48° 55' N 13° 01' E b) 48° 56' N 13° 00' E
10. a) Gaißkopf b) Bischofsmais	a) Habischried b) Habischried	a) 302 b) 115	a) 48° 55' N 13° 02' E b) 48° 55' N 13° 04' E
11. a) Großer Arber b) Bayer. Eisenstein	a) Bayer. Eisenstein b) Bayer. Eisenstein	a) 397/12, 396 b) 302	a) 49° 06' N 13° 08' E b) 49° 05' N 13° 11' E
12. a) Passau-Ries-Hals			a) 48° 38' N 13° 35' E b) 48° 40' N 13° 38' E
13. a) Bernhardsberg		a) 418, 419 b) 1136	a) 48° 45' N 13° 40' E b) 48° 45' N 13° 45' E
14. a) Rudering/Rockerfing		a) 1424, 1425 b) 1426	a) 48° 50' N 13° 23' E b) 48° 47' N 13° 25' E
15. a) Hagenberg b) 8441 Neukirchen c) 8441 Neukirchen	a) Neukirchen b) Neukirchen	a) 484 b) 351	a) 48° 59' N 12° 47' E b) 48° 58' N 12° 46' E
16. a) Pröller b) 8441 St. Englmar c) 8374 Viechtach	a) St. Englmar b) Rechetswies	a) 329 b) 1134/2	a) 49° 02' N 12° 49' E b) 49° 03' N 12° 50' E
17. a) Gallner b) 8441 Konzell c) 8441 Stallwang	a) Konzell b) Stallwang	a) 1008 b) 247	a) 49° 03' N 12° 40' E b) 49° 02' N 12° 38' E
18. a) Sommerberg b) 8441 Elisabethzell c) 8441 Haselbach	a) Elisabethzell b) Haselbach	a) 283 b) 1339	a) 49° 03' N 12° 46' E b) 49° 01' N 12° 41' E
19. a) Löwengrub b) 8491 Traitsching c) 8491 Traitsching	a) Traitsching b) Traitsching	a) 466/26 b) 491/2	a) 49° 06' N 12° 41' E b) 49° 07' N 12° 41' E
20. a) Blumerberg b) 8441 Konzell c) 8441 Haselbach	a) Konzell b) Haselbach	a) 667 b) 1339	a) 49° 03' N 12° 42' E b) 49° 01' N 12° 41' E

2503 Kennzeichen erteilt

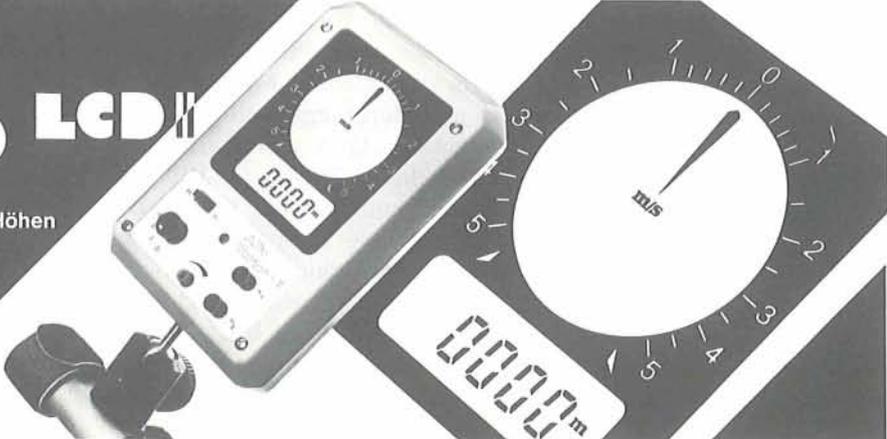
Kennzeichenstatistik für Hängegleiter

Auch diese Statistik ist wie jede andere Statistik mit Vorsicht zu genießen. Nackte statistische Zahlen können zwar »richtig« sein, in ihrer Auswertung jedoch zu »falschen« Schlüssen führen. So ist bei dieser Statistik zu berücksichtigen, daß ein Gerätekennzeichen nur für Überlandflüge vorgeschrieben ist. Deshalb treten typische Anfängergeräte und Hängegleiter ohne besonderen Leistungsanspruch in der Statistik nur untergeordnet in Erscheinung. Leistungsstarke, in ihrem Handling jedoch

schwierige Geräte werden fast ausschließlich von Streckenpiloten gekauft und tauchen dann gehäuft in der Statistik auf. Vorsichtige Rückschlüsse auf die Verkaufsziffern der Gerätetypen sind daher nur zwischen ähnlichen Gerätetypen sinnvoll, vgl. dazu die Klassifizierung in Info Nr. 33. Beim Vergleich zwischen ähnlichen Gerätetypen ist noch die Verkaufszeit einzubeziehen, die sich aus der Reihenfolge der Gütesiegelerteilung ergibt, vgl. die regelmäßige Veröffentlichung der Gütesiegeliste.

Agur AC 5	5	Feder	3	Magic	334	SP Europe**	2
Aquila*	2	Firebird CX	28	Mars	1	Spider	3
Arrow	12	Firebird C 11	10	Master	2	Spirale	4
Atlanta	3	Firebird C 12	11	Maxi II	6	Spirit	15
Atlas	99	Firebird II	3	Minifex	14	Sport 167	6
Azur	103	Flamingo I*	1	Moyes Mega	13	Spot	12
Bennet X	43	Flash	1	Moyes Missile	30	Spot 2**	1
Bergfalke	11	Fledge II b	18	Moyes Meteor	1	Stratos B	1
Bullet	55	Focus	14	Nimbus 62	5	Streak	23
Bullet C	67	Fun	6	Nova 230*	1	Superfex	12
Cloud II	42	Gamma	3	Osiris	1	Supergryphon	1
Cloud III	115	Glidezilla	9	Piranha	11	Superscorpion	1
Cloud IV	5	Gryphon	7	Pro Air	1	Superwing	17
Comet	76	HP 170	13	Probe XC	8	Taifun	2
Concord II	41	Harrier	4	Probe III	11	Top	15
Cyclone	2	Hermes	11	Profil	35	Topfex	5
Delta	5	Helios A	2	Puma	6	Typhoon	74
Demon	90	Hi-Dream	8	Quattro	12	Typhoon S4	21
Duck I	37	Hornet	10	Ranger	5	Ulf	5
Duck II	19	Hot Lady	2	Sabre II**	1	Vampir I	10
Euro III	12	Ikarus 500*	1	Saphir	117	Vampir II	60
Eta**	1	Ikarus 700	6	Saphir 17	62	Vega	27
Explorer	3	Ikarus 800	11	Scout	3	Windfex	80
Express	46	Ikarus 900	25	Select	8	Wings	13
Fafnir	49	Impuls	6	Sensor 510**	1	X-Ray	17
Falcon V	1	Jetfex	1	Sierra	121		
Falke V	97	Libre	10	Skyfex	1		

* Sicht- und abwurfgeprüft (Übungsregelung); ** Als Prototyp zugelassen (Prototypenregelung)



Alto Vario LCD II

Doppeltonakustik
wahlweise QNH / QFE oder 2 Höhen
Option HF - Schirm, ft. - Skala
4 - stellige Höhenanzeige
Groß - LCD (ges. gesch.)

Ing. Büro Bräuniger GmbH
Ludw. - Behr. - Str. 16
D 8132 Tutzing
Tel. 0 81 58 / 62 39

**Gemeinsame Allgemeinverfügung der
Regierungspräsidien Stuttgart, Karlsruhe,
Freiburg und Tübingen für die Erlaubnis
nach § 25 LuftVG für Starts und Landungen
von Gleitflugzeugen und Hängegleitern
in sog. Bagatellfällen vom 26. Mai 1986**

Freiburg, den 26. 5. 86
24/52/5338

1. Die Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr vom 15. 5. 1982 (Nachrichten für Luftfahrer Teil I 96-97/82) in der jeweils gültigen Fassung gilt in den Regierungsbezirken Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Tübingen mit Ausnahme der Ziff. 3. 2 des Abschnittes IV der Allgemeinverfügung des Bundes. An die Stelle dieser Ziff. 3. 2. tritt folgende Regelung für die Regierungsbezirke Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Tübingen:

1.1 Die Erlaubnis nach § 25 LuftVG für Starts und Landungen von Gleitflugzeugen und Hängegleitern außerhalb der hierfür genehmigten Gelände gilt als erteilt, wenn die technischen Voraussetzungen und betrieblichen Forderungen der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr vom 15. 5. 1982 in der jeweils geltenden Fassung und die betrieblichen Festlegungen der vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle erfüllt sind und wenn folgende weitere Voraussetzungen gegeben sind:

1.2 Die Start- und Landestellen dürfen nicht in/oder auf einem Naturschutzgebiet, einem einstweilig sichergestellten Naturschutzgebiet, oder einem Naturdenkmal liegen.

1.3 Die Start- und Landestellen müssen **mehr als 3 km von der Begrenzung eines Flugplatzes** so gelegen sein, daß beim Flug von der Startstelle zur Landestelle die Einhaltung von Überflughöhen über Ortschaften und **Naturschutzgebieten** von mindestens 300 m, über klassifizierten Straßen oder Wegen und über Hochspannungsfreileitungen von mindestens 50 m sichergestellt sind; die Start- und Landestellen müssen darüber hinaus so gelegen sein, daß eine Beeinträchtigung von Schutzgebieten im Sinne der Ziff. 1. 2 nicht zu erwarten ist.

1.4 Die Erlaubnis gilt nur für gelegentliche Starts und Landungen als erteilt. Ob gelegentliche Starts und Landungen vorliegen, ist nach dem Gesamtbild zu beurteilen, das sich einem ortskundigen Durchschnittsbeobachter bietet. Insbesondere handelt es sich nicht mehr um gelegentliche Starts und Landungen, wenn

- von einer Startstelle mit 3 oder mehr Hängegleitern oder Gleitflugzeugen gleichzeitig geflogen wird, oder dort Flugvorbereitungen getroffen werden;
- regelmäßig, also an mehr als 3 Tagen nacheinander, von einer Startstelle aus geflogen oder an einer Landestelle gelandet wird; unter regelmäßig ist auch das aufeinanderfolgende Starten und Landen an 3 oder mehr durch ihre Benennung gleichartigen Wochentagen nacheinander oder an 3 oder mehr Wochenenden nacheinander zu verstehen;
- an mehr als 15 Tagen pro Jahr von einer Startstelle aus geflogen wird.

1.5 Bauliche Anlagen, z.B. Startrampen, dürfen nicht errichtet werden.

1.6 Die Zustimmungspflicht des Grundstückseigentümers nach § 25 Abs. 1 LuftVG bleibt unberührt.

1.7 Die Erlaubnis gilt nicht für Überlandflüge und nicht für Schleppstarts, auch wenn diese nur bis zu einer Höhe von 150 m über Grund oder Wasser durchgeführt werden.

2. Die Erlaubnis gemäß Ziffer 1 gilt zunächst zur Erprobung auf einen Zeitraum von 2 Jahren ab Bekanntmachung.

3. Der Widerruf dieser Allgemeinverfügung bleibt vorbehalten.

4. Die Allgemeinverfügung tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Regierungspräsidium Stuttgart
gez. Gowin

Regierungspräsidium Karlsruhe
gez. Dr. Heydlauf

Regierungspräsidium Freiburg
gez. Multhoff

Regierungspräsidium Tübingen
gez. Hummel

Veröffentlicht im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg vom 4. 6. 1986

Ein Stück Freiheit ist bedroht

*Die neue Allgemeinverfügung für Baden-Württemberg
steht in Widerspruch zur Allgemeinverfügung des
Bundesverkehrsministers.*

Für viele Jahre hat die Genehmigungsfiktion für die Drachenfluggelände den Drachenfliegern ein Stück Freiheit beschert, das gleichermaßen den Drachenfliegern, ihren Vereinen und Verbänden und den Genehmigungsbehörden eine Menge sinnloser Büroarbeit erspart hat. Die in der Allgemeinverfügung des Bundesverkehrsministers verankerte generelle Außenstart- und -landelaubnis für Hängegleiter unter genau definierten Bedingungen ist daher nicht nur Liberalität, sondern auch Entbürokratisierung.

In Baden-Württemberg soll es damit weitgehend vorbei sein.

Auslöser war ein Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Mannheim, das in einem Berufungsurteil über ein Drachenfluggelände der Auffassung war, daß die Genehmigungsfiktion für Hängegleitergelände in der Bundes-Allgemeinverfügung in unzulässiger Weise die Länderkompetenzen verletzt. Zwar gilt dieses Urteil nur für den entschiedenen Einzelfall, die baden-württembergischen Regierungspräsidien haben jedoch unter Hinweis auf das Urteil für ganz Baden-Würt-

temberg die Genehmigungsfiktion in der Bundes-Allgemeinverfügung für unwirksam erklärt und statt dessen eine eigene Allgemeinverfügung für sogenannte Bagatellfälle erlassen.

Der Ablauf bis heute:

Als der DHV von ersten Planungen im baden-württembergischen Innenministerium erfahren hat, bemühte er sich alsbald um einen Besprechungstermin mit dem zuständigen Referatsleiter im Innenministerium, Herrn Dr. Kuder. Das Gespräch mit Herrn Dr. Kuder zeigt einerseits die Entschlossenheit der Behörden, aus dem VGH-

Urteil die Konsequenzen zu ziehen, andererseits erklärte das Innenministerium seine Bereitschaft, eine für die Drachenflieger tragbare Ersatzlösung in Form einer eigenen Allgemeinverfügung für sogenannte Bagatellfälle (gelegentliche Flüge) anzustreben. Mit diesem aussichtsreichen Besprechungsergebnis gingen die Verhandler des DHV, Peter Janssen, Reinhart Wolfer und Wolfgang Gerteisen, am nächsten Tag, das war der 25. Januar 1986, zu dem eilig einberufenen Treffen der baden-württembergischen Vereinsvertreter. Dort herrschte zwar allgemein Verärgerung über die neue Behördenlinie, aber zuletzt bestand Einigkeit, daß man mit der vom Innenministerium ins Gespräch gebrachten Ersatzlösung leben können, sofern die beim Ministerium ebenfalls angesprochene Nachgenehmigung der bestehenden Fluggelände im Sammelverfahren zum Tragen kommt. Wochen später war aus einem Telefonanruf des Bundesverkehrsministeriums zu erfahren, daß dort der Entwurf einer für ganz Baden-Württemberg beabsichtigten Allgemeinverfügung eingegangen sei. Dieser Entwurf

enthielt bereits eine erhebliche Einschränkung zu Lasten der Drachenflieger, nämlich daß die neue Genehmigungsfiktion für Bagatellfälle nicht für Gelände mit Starttrampen gelten soll. Unter Hinweis auf die Sicherheit beim Startvorgang hat der DHV das Bundesverkehrsministerium um Abgabe einer entsprechenden Stellungnahme gebeten und sich in einem eigenen Schreiben an das Innenministerium von Baden Württemberg gewandt.

Wiederum nach Wochen war das »Ei gelegt«. Die vier baden-württembergischen Regierungspräsidenten haben ohne weitere Rücksprache mit dem DHV die Allgemeinverfügung veröffentlicht und – was die Verfügung vollends praxisfremd macht – auch noch Überlandflüge bei den Bagatellfällen herausgestrichen.

Tage später ging beim DHV ein Schreiben des Innenministeriums ein, worin man die verspätete Antwort auf das oben geschilderte DHV-Schreiben bedauert und hinsichtlich der Starttrampen auf die Möglichkeit von nur »vorübergehenden« Starthilfen hinweist.

Gemäß einhelliger Auffassung aller Teilnehmer an der Zusammenkunft der Vereinsvorsitzenden – dabei war auch Peter Hagen als Spartenvorsitzender des BWLV – sollte die Beschränkung der Genehmigungsfiktion in der Bundes-Allgemeinverfügung nur bei Schaffung einer etwa gleichwertigen Ersatzlösung hingenommen werden. Nachdem die Endfassung der baden-württembergischen Allgemeinverfügung in wesentlichen Punkten – Ausschluß von Starttrampen und Überlandflügen – hinter der Bundes-Verfügung zurückbleibt, hat der DHV nicht akzeptiert.

Der Verhandlungsdraht mit dem Innenministerium ist mittlerweile wieder aufgenommen, durch einen Telefonanruf von Dr. Kuder. Ein erneutes Gespräch im Innenministerium, diesmal mit Beteiligung der Naturschutzbehörden, ist ins Auge gefaßt. Und damit erhellt sich der Hintergrund: Die Luftfahrtbehörden wollen uns helfen, die Naturschutzbehörden sind noch zu überzeugen.



— PARASAIL —

Zahlreiche Rettungsöffnungen beweisen
jedes Jahr seine Zuverlässigkeit



Leoni Backhaus
Ilona Albrecht
Nymphenburger Str. 49
8000 München 2
Tel. (089) 1298595

Öffnungszeiten 8—18 Uhr
und nach Vereinbarung

— vorbeikommen oder Farbprospekt anfordern — vorbeikommen oder Farbprospekt anfordern — vorbeikommen oder Farbprospekt anfordern —

PARASAIL-Rettungsfallschirme in zwei Größen IV und V

PARASAIL-Kevlar Helm — Integral (super leicht, 700 g)

PARASAIL-Kniehänger und Schlafsackgurte

Original KELLER-Integralgurt

In allen Farben auf LAGER!!!

Sonderwünsche möglich! In 16 verschiedenen Farben!

Auch zweifarbig lieferbar!

PARASAIL-Shop

Fallschirme, Varios-Flytec, Wasmer, Afro, Bräuniger, versch. Gurtzeuge, Hö.- und Geschw.-messer, Windsäcke, Steuerbügel, Rucksäcke, versch. Bücher, Quick-pins u. vieles mehr!

PARASAIL-Service

Fallschirm packen sofort — auch per Post!!!

Vereinsnachrichten

Treffen der norddeutschen Drachenflugvereine am 23. Mai 1986 in Barsinghausen

Protokoll

Die Sitzung begann um 20.15 Uhr.
Es folgte die Begrüßung durch den
Vorstand des Drachenflug-Sportclub
Weserbergland e. V. Alfred Kuhnert.

Anschließend stellten sich die Vorstände
der einzelnen anwesenden Vereine
vor.

DFG Börry Weserbergland e. V.
(Heinz Berndt, Udo Berndt, Gerd
Steggewentz)

Delta-Club-Ith Dielmissen (Werner
Jösch, Manfred Laskowski)

Hamburger Drachenflieger e. V. (Peter
Urban, Uschi Urban)

Drachenfliegerclub Paderborn e. V.
(Wolfgang Klois)

DFC Höxter e. V. (Detlef Gehrman)

Delta-Club Wiehengebirge e. V. (Peter
Bork, Karin Bork, Jörg Brandt, Jörg
Musilak, Gunther Raab, Harald Häni-
chen)

Harzer Drachenflug Verein e. V. (Die-
ter Lüddecke)

Drachenflug-Sportclub Weserbergland
e. V. (Alfred Kuhnert, Christiane Kuh-
nert, Ernst Wude, Christel Kuhnert,
Robert Domeyer)

Alfred Kuhnert erteilt Udo Berndt vom
DFG Börry Weserbergland e. V. das
Wort:

»Alle Vereine die Gelände unterhalten,
haben erhebliche Kosten zu begleichen
und müssen außerdem Startleiter stel-
len. Will sich nun ein Pilot (Vereins-
mitglied) den anfallenden Arbeitsdien-
sten entziehen und sich an den Gelän-
dekosten nicht beteiligen, so kehrt er
einfach dem Verein den Rücken und
tritt aus. Bei den derzeitigen Tagesge-
bühren auf den Drachenfluggeländen
kommt er so vielfach billiger und leicht-
er zum Fliegen als über den Verein.
Hierfür muß ein finanzieller Ausgleich
geschaffen werden.«

Die daran anschließende Diskussion
führte zu folgendem Beschluß:

Alle Piloten die keinem Verein angehö-
ren (hierzu zählen auch DHV-Einzel-
mitglieder) sollen eine mindestens
DM 5,- höhere Tagesgebühr an den
Geländen zahlen. Die genaue Festset-
zung der Gebühr obliegt dem jeweili-
gen Verein. Stichtag für die Einfüh-
rung dieser Regelung ist der 1. Januar
1987.

Alle anwesenden Vereine stimmten die-
ser Regelung zu.

Detlef Gehrman vom DFC Höxter
e. V. berichtet über den XC-Cup: In
den Jack-Pot haben 6 Vereine je
DM 150,- eingezahlt. DM 20,- gingen
als Spenden ein. Der DHV verdoppelte
diesen Betrag. Im Pot sind demnach
DM 1840,-. Die Verteilung soll folgen-
dermaßen vorgenommen werden:

$\frac{2}{3}$ Einzelwertung

$\frac{1}{3}$ Mannschaftswertung.

Die Bewertung der Flüge erfolgt wie im
Rundschreiben des DFC Höxter e. V.
vermerkt.

Wer über den Norddeutschen-Strek-
kencup hinaus auch am DHV XC-Cup
teilnehmen will, darf das hierfür gefor-
derte Startfoto vor dem Flug nicht
vergessen.

Als letzten Tagespunkt führte Alfred
Kuhnert aus:

Im Segelflug besteht seit jeher eine
Damenklasse. Dies sollte unserer Mei-
nung nach auch für den Drachenflug
übernommen werden. Um hierfür eine
Anregung zu liefern, will der DSW
im Herbst 1986 einen norddeutschen
Damenpokal veranstalten.

Alle anwesenden Vereine äußerten sich
dazu positiv und sicherten ihre Unter-
stützung zu.

Gegen 22.45 Uhr war die Sitzung be-
endet.

Der Termin für das nächste Treffen
sollte Ende November 86 sein.

Nächster Ausrichter:

Udo Wilhelm vom Delta-Club Teuto-
burger Wald, 4806 Werther/Westf.

Alfred Kuhnert

Vorsitzender DS Weserbergland e. V.

10 Jahre Drachenflug-Club- Achental e. V.

Der DFCA feiert im August sein
10jähriges Bestehen. Hierzu möchten
die Clubmitglieder alle herzlichst ein-
laden.

15.8.1986 (Maria Himmelfahrt):
Bergmesse mit Drachenweihe auf der
Hochplatte/Marquartstein, Beginn
11 Uhr. Pfarrer Edgar Neidinger aus
Wiesloch, selbst begeisterter Dra-
chenflieger, hält wie auch in den Jah-
ren zuvor die Messe ab.

Danach findet im Bereich der Hoch-
platte ein kleiner Flugwettbewerb
statt. Nachmittags und abends ist dann
gemütliches Beisammensein im Weiß-
ner Hof beim Landeplatz in Petten-
dorf.

16.8.1986 – Rahmenprogramm: UL-
Vorführung, Biplane-Vorführungen u.
Musik.

17.8.1986 – Frühschoppen beim Weiß-
ner Hof mit Dixieland Musik

Auf zahlreichen Besuch freut sich der
DFCA

Ortenau Pokalfliegen/ Gebrauchtdrachenmarkt

Die Ortenauer Drachenflieger laden
ein!

Wen?

Alle, die Spaß am Fliegen und Feiern
haben, also Cracks und Neulinge.
Auch Leute, die etwas kaufen und
verkaufen wollen.

Wohin?

Berghaupten bei Offenburg, am Bag-
gersee. Campieren beim Festgelände
ist möglich.

Weshalb? Wozu?

Wettbewerb für jedermann ohne allzu
viel Leistungsstreß, dafür mehr Spaß.
Gestartet wird an der Winde und je
nach Windrichtung auf der Rampe.

Wann?

20./21. September,
bei schlechtem Wetter eine Woche
später.

Anmeldung/Auskunft bei Hans und
Hilde Willmann, Friedenstr. 1,
7615 Zell a. H., Tel. 07835/1279

10 Jahre Drachenflieger-Club Döggingen-Fürstenberg e.V.

Am 6. und 7. September feiert der Drachen-Flieger-Club Döggingen-Fürstenberg sein 10jähriges Vereinsjubiläum.

Festzelt – Musik – Bewirtung. Samstag- und Sonntagabend Fliegerball.

Die fliegerischen Aktivitäten sollen auch nicht zu kurz kommen. Aus den nahegelegenen Fluggebieten soll in einem Sternflug versucht werden, den Fürstenberg zu erreichen. Dafür sind Preisgelder von 700 DM, Pokale und Sachpreise ausgesetzt. Startgeld wird nicht verlangt. Vorführungen von UL's, Fallschirmspringern und Schleppvorführungen am Sonntag.

Wir würden uns freuen, wenn recht viele Flieger an unserem Fest teilnehmen würden. (Camping-Übernachtung möglich.)

Wer Genaueres über das Fliegen wissen möchte, wende sich bitte an:

Helmut Hils

Buchenweg 1

7733 Mönchweiler

Tel. 07721/71513

Clubmeisterschaft an der Hochries

Der DFC Hochries-Samerberg führte am 7. und 8. Juli seine Clubmeisterschaft durch. Bei mäßigen Wetterbedingungen setzte Sportwart Toni Storz für Samstag einen Bojenflug rund um den Samerberg an. Für Sonntag war ein Zielrückkehrflug mit Wendepunkt Kampenwand geplant, doch wegen Westwindes entschieden sich alle Teilnehmer für die Alternativaufgabe Zeitfliegen.

Verdienter Clubmeister 1986 wurde Wast Ramsauer. Zweiter Manfred Mokros, dritter Sepp Irgler. Beste der vier weiblichen Teilnehmerinnen war Edeltraud Erl.

10 Jahre DFC Bergdohlen Brannenburg e.V.

Am 13.-14. Sept. in Brannenburg Flugschau für Christophorusheim, evtl. Zeit-Zielfliegen. Jeder Pilot ist herzlich eingeladen. Tel. 08034/8990

DHV bietet an:

Drachenfliegen

das neue Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; reich illustriert mit Zeichnungen und Farbseiten; 161 Seiten; Preis DM 29,80

Drachenfliegen für Meister

Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler, Autoren: Helmut Denz, Manfred Kreipl, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; 196 Seiten mit 151 Abbildungen, davon 21 in Farbe; Preis DM 32,-

Delta-Fluggebiete Schweiz

Verlag Schweizerischer Hängegleiter-Verband, 58 Fluggebiete, Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 45,-

Das große Buch der Drachen

die phantastische Geschichte der Drachen von Peter Dickinson; illustriert von Wayne Anderson; 139 Seiten; Preis DM 30,-

ICAO-Karte

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

Hängegleiter-Flugbuch

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

Prüfungsfragen

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

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

Ausbildungsbestimmungen

Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Hängegleiterpiloten, Drachenfluglehrer, Preis je DM 6,-

Anerkennungsordnung für Drachenflugausbildungsstätten; Preis DM 6,-

Lufttüchtigkeitsforderungen

Pilotenaufhängesysteme DM 12,-; Pilotenrettungssysteme DM 12,-; Gleitflugzeuge DM 40,-; Hängegleiter DM 30,-; Technischer Anhang DM 60,-; Schleppgeschirre DM 12,-; Hängegleiterstartwinden DM 12,-

Rettungsschnur-Set

bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht; Preis DM 8,-

DHV-Aufnäher

Aufschrift »DHV-Pilot« mit Verbandsemlen, Dunkelblau auf weißem Grund. Preis DM 5,-

T-Shirt

Australia 87, mit Aufdruck »Good luck Germany«, Grundfarbe Weiß, Größe L. Preis DM 28,50

Sämtliche Preise incl. Mehrwertsteuer und Versandkosten

Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 71152570), Kto.-Nr. 79657 oder Postscheckamt München (BLZ 70010080), Kto.-Nr. 96105-807.

Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.

• Gebrauchtmart • Gebrauchtmart •

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 Hängeleiter, 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.

Lift, Baujahr 8/85, weiß/lila, ca. 70 Flüge, DM 2100,-; **Kniehänger/Parasail IV**, Baujahr 04/85, DM 800,-. Telefon 089/7913955 abends.

Atlas 18, Baujahr 80, Mylar, VB DM 1900,-. Telefon 0931/44660.

Atlas 16 SC, gepflegtes, dreijähriges Gerät eines Genußfliegers (nur Schönwetterflieger), neue Unterverspannung, VB DM 2000,-. Telefon 06269/246 (Karl Kolb).

Saphir 17, Neuzustand, Baujahr 3/86, Obersegel gelb, Untersegel spectralfarben, DM 4700,-; **Hiway Demon 175**, gut gepflegtes Gerät, Baujahr 83, Farbe rot, VB DM 1600,-. Telefon 06381/41343 oder 06381/41353.

Cloud II, Baujahr 84, rot mit schwarzer Anströmkante, guter Zustand, DM 1900,-. Telefon 06172/29468.

Saphir 16, Baujahr 83, Werks-Check 85, schön und gepflegt, zu verkaufen, DM 2800,-. Telefon 08868/545.

Wings C, guter Zustand, März 86 überprüft, mit Räder, DM 1000,-. Telefon 08841/2997.

Hermes 16, der Streckengeier von La Mouette, Baujahr 10/85, wenig geflogen, da 3 Monate im Ausland, Flaschenzug, Speedbar, Aero-Save-Rohre, Multicolor blau, Mylar, Anströmkante weiß, Sandwhich, eventuell Räder, zerlegbar; von Weber geflogener Testdrachen, Abb. Drachenfliegermagazin 12/85; Landeeigenschaften im Heft 7/86 rehabilitiert; VB DM 4490,-. Telefon abends nach 19 Uhr 089/8713692.

Cloud II, komplette Ausrüstung, DM 3400,-. Telefon 0711/842145.

Cloud II, Baujahr 83, wenig geflogen, neue Unterverspannung, gepflegter Zustand, VB DM 2200,-. Telefon 07156/27243 oder 07561/2861.

Azur 17, Baujahr 11/82, neue Unterverspannung, Speedbar, Top-gepflegt, Untersegel rot, DM 1850,-. Telefon 05307/7225.

Verkaufe **Vampir II**, 14,2 qm, 2 Jahre alt, VB DM 2500,-. Telefon 07025/2331.

Zum Thema »Leichte Mädchen« (Info 35): Habe kleinen wendigen und nicht zu schweren Flitzer zu verkaufen: **Streak 130** (12,3 qm, 26 kg) für DM 3000,-. Telefon 0621/6093660 tagsüber, ab 18 Uhr 06359/3143, Harri Dittmar.

Verkaufe Rademacher **Karpfen-Gurt**, PSR, 50 Flüge, DM 450,-. Telefon 07152/4513.

Winter-**Vario DV 60**, neu, Neupreis DM 500,-, für DM 300,- zu verkaufen. Telefon 07306/4795.

Ikarus 800/1 mit Speedbar und Schaumstoffanströmkante, neu überholt, guter Zustand, VB DM 1500,-. Telefon 08062/5367 ab 19 Uhr.

Saphir 17, Baujahr 03/86, 16 Flüge, DM 4500,-. Telefon 07544/4124.

Typhoon S4 medium, Baujahr 01/85, sehr gepflegt, Mylaranströmkante, Neupreis DM 5200,-, VB DM 4200,-; **Steinbach-Karpfen**, 2 Jahre, DM 500,-, mit **Schirm** VB DM 1100,-, wegen Wechsel zu UL. Telefon 07305/3726 ab 18 Uhr.

Ikarus 700/2, 2 Jahre alt, generalüberholt, 1-a-Zustand, mit Luftreifen, **Kniehänger**, Hall-**Geschwindigkeitsmesser**, Barigo-**Höhenmesser**, wegen Sportaufgabe, DM 2500,-. Telefon 089/1480-3764 oder 07031/20008 tagsüber.

Vampir II, 14,5 qm, Trikeversion neu, DM 3500,-; **Superfex**, neuwertig, VB DM 1400,-. Telefon 089/5380022 tagsüber, 089/938605 abends.

Express, alle Extras (Speedbar, Overdrive...), 1 Jahr alt, Farben rot-weiß, VB DM 3200,-. Telefon 089/349325 oder 089/3084613.

Azur 17, bester Zustand, Farben blauviolett-grün, Speedbar usw., VB DM 2200,-. Probefliegen jederzeit. Telefon 0761/41389.

Superwing, guter Zustand, wenig geflogen, DM 900,-, und Colver-**Vario** akkustisch und optisch, DM 200,-. Telefon 08034/7913.

Bullet C 84, rot-weiß, D-NUKE, gepflegt, Kurzpack, Hochleistung, Pilotengewicht 65-95 kg, VB DM 2750,-; **Kniehänger**, gelb-grün, sehr gepflegt, VB DM 200,-. Telefon 089/522729.

Bicla Spider, Baujahr 09/84, Minimum-Zulassung 175 kg, 3,9 m, guter Zustand, zu verkaufen. Telefon 06081/5781.

Atlas 16, guter Zustand, wenig geflogen, mit Gütesiegel 1984, sowie sämtliches Zubehör wie **Flugschürze** mit integriertem Parasail-**Fallschirm**, **Flughelm** sowie ganz neues **Variometer**, zu verkaufen. Telefon 06082/2516.

Superwing, sehr gute Thermikeigenschaft, crashfrei, Segel ohne Falten, mit Ersatztrapez, 19 kg leicht, für DM 700,- an gutes Plätzchen zu vergeben; Cross-Country-**Schlafsackgurt** (175-190 cm), Parasail, wenig benutzt, Neupreis ca. DM 460,-, für DM 180,- abzugeben. Telefon privat 08861/59571, dienstlich 08191/125284.

Saphir 16, Baujahr 11/84, weiß-blau-orange, guter Zustand, DM 2999,-, eventuell auch Tausch gegen Magic mit Wertausgleich möglich; Joachim Kusch, Wehrstraße 5, 8100 Garmisch-Partenkirchen.

Vampir II, 15,7 qm, neu, Farben rot-weiß, für DM 2500,- zu verkaufen. Telefon 08332/8339.

Cloud II, Gütesiegel 82, Farben grün-weiß-orange, wenig geflogen, crashfrei, guter Zustand, sowie Kniehänger-Liegeschürze mit Kosteletzky-Fallschirm, Gütesiegel 83, VB DM 2450,-. Telefon 0221/414966 oder 0202/562291 abends.

Vega, Baujahr 85, Bestzustand, sowie Kellergurt und Fallschirm zu verkaufen, wegen Aufgabe des Flugsports.

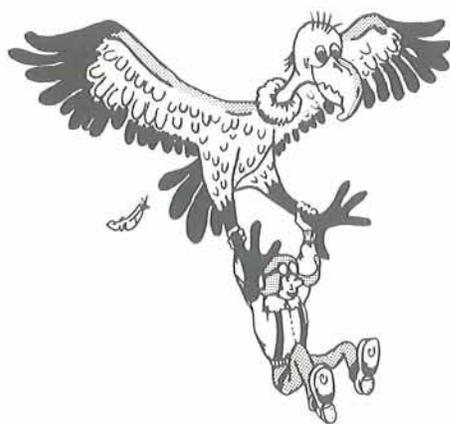
Steckbrief: 1985/86 gestohlene Hängegleiter

Gerätetyp	Farben	Werknummer	Kennzeichen	Besonderheiten	Eigentümer oder zu Benachrichtigender
Cloud II	hellgelb-gelb-orange-rot (von innen nach außen, symmetrisch), Anströmkante unten rot			Schutzgummiplatten an den Flügelenden unten	Bruno Roth, Bucklinweg 3, 7980 Ravensburg, 0751/25098
Profil 17	Anströmkante blau, Obersegel weiß, Untersegel multicolor	00567		Neugerät, Packsack blau-gelb mit Zahl 21	Rolf Jagers, Auf dem Stein 11, 7640 Kehl, 07851/71989
Minifex I	dunkelblau, hellblau			leichtes Segelmaterial	Gernot Leibe, Theresienstraße 152, 8000 München 2
Saphir 17	Obersegel weiß, Untersegel hellblau, Eintrittskante und Kiertasche rot	122255		Neugerät, blauer Packsack mit rotem Ende, Aufkleber »H-Sails« auf dem Kielrohr	Bernd Schünemann, Habspergstraße 17a, 7840 Müllheim, 07631/3910. Belohnung für Wiederauffinden!
Atlas 16	gold-gelb				Reinhold Bublies, Heckenweg 37, 4330 Müllheim/Ruhr 13, 0208/482474
Magic IV 166	Obersegel weiß, Vorderkante rot, Untersegel regenbogen			Gestohlen am Comer See, Monte Mezzo	Gudrun Merkle, Auf dem Aspei 32a, 4630 Bochum

DHV-Prüfungskalender 1986

(wird laufend ergänzt)

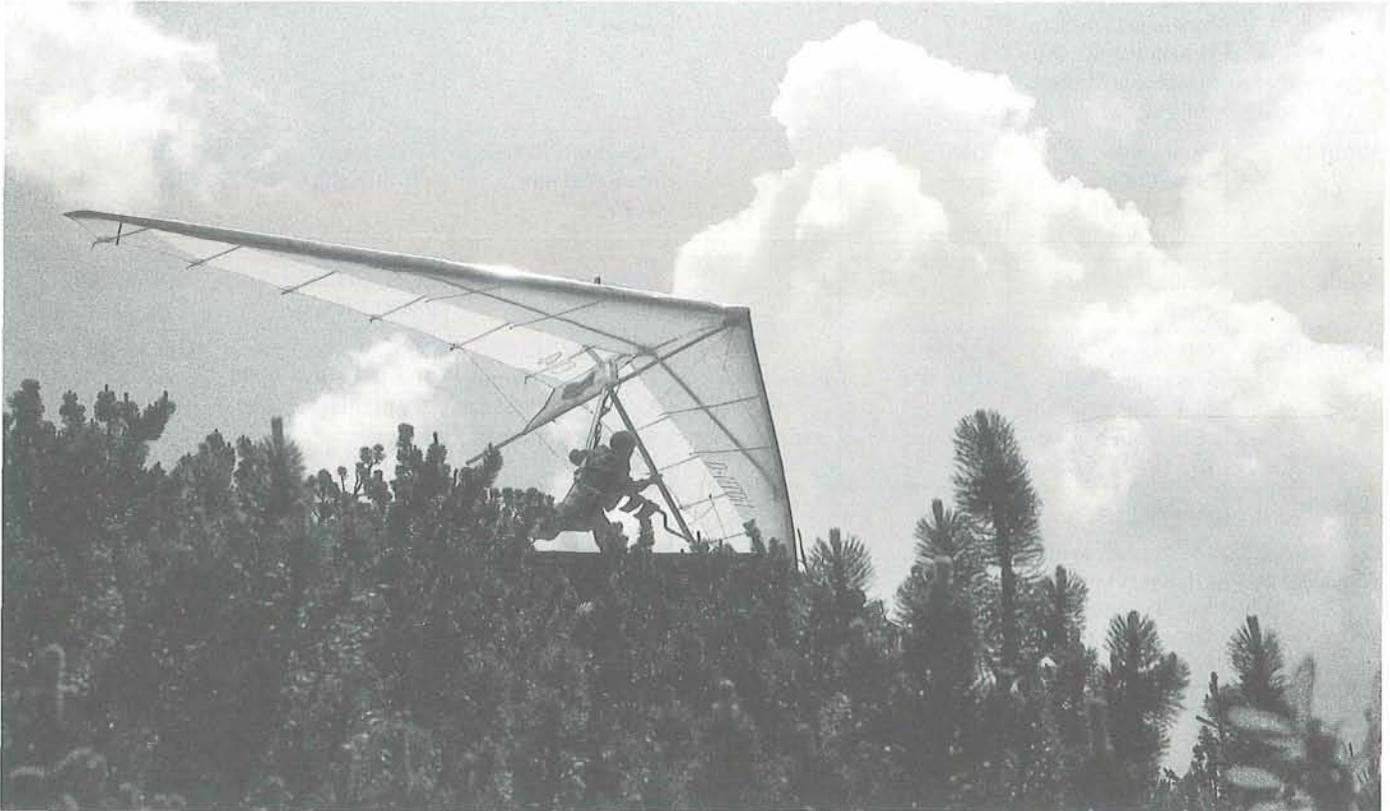
Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
23. 08.	PA + B	Tegelberg	Christa Vogel, Brunnenstraße 15 8959 Rieden, 08362/5138
23./24. 8.	T + PA	Belchen	Roland Lantzsch, Lerchenstr. 29 7800 Freiburg, 0761/551204
30. 08.	T + PA	Bernau	Walter Wagner, Hof 57, 7814 Münstertal, 07636/1676
31. 8.	TA	Sauerland	Elmar Müller, Am Rad 20A, 5788 Winterberg, 02981/2907
7. 9.	TA	Rieden	Christa Vogel
13. 9.	PA + B	Tegelberg	Christa Vogel
13./14. 9.	T + PA	Belchen	Roland Lantzsch
27. 9.	T + PA	Bernau	Walter Wagner
4./5. 10.	T + PA	Belchen	Roland Lantzsch
18. 10.	T + PA	Bernau	Walter Wagner
19. 10.	TA	Rieden	Christa Vogel
19. 10.	PA + B	Sauerland	Elmar Müller
25. 10.	PA + B	Tegelberg	Christa Vogel
25./26. 10.	T + PA	Belchen	Roland Lantzsch
2. 11.	TB	Rieden	Christa Vogel
2. 11.	TB	Sauerland	Elmar Müller
9. 11.	TA	Sauerland	Elmar Müller



Zeichnung: Vol Libre

Deutsche Meisterschaften 1986 am Tegelberg

Von Uli Blumenthal



Toni Bender unter imposantem Himmel

Foto: Peter Fleischmann

Eigentlich waren die Aussichten vielversprechend: Nach einem von Gewittern begleiteten Kaltfrontdurchzug hüllte sich der Tegelberg zwar bis zum späten Dienstagnachmittag noch in Wolken. Aber die 84 Piloten und die einzige »Amazone« Sonja Spieler hofften auf »Hammerwetter« – immerhin hatten die Münchner Meteorologen für Mittwoch Basishöhen von über 3000 m NN angesagt...

1. Tag

Beim Briefing am Mittwochmorgen sind die Erwartungen recht hochgesteckt: Der sportliche Leiter Hans Olschewski hat einen Zielrückkehrflug zum Grünten (70 km) mit einem 10-km-Anschlußdreieck ausgeschrieben. Wegen der doch recht starken Absinkinversion wird erst relativ spät gestartet und schon bald bildet sich knapp über Starthöhe eine regelrechte Aluminiumwolke. Alle Piloten kreisen vorschriftsmäßig rechtsrum und dennoch kommt es gelegentlich zu »engen« Situationen und zu unüberhörbaren Flüchen. Endlich fliehen

viele Piloten entnervt zum Säuling, in dessen enger und zerrissener Blauthermik die Absprungbasis übers Lechtal erarbeitet werden muß.

Nach einem »Zwischentanken« mitten überm Talgrund komme ich in stolzen 1700 Metern zur Schlicke, deren Nordostflanke bei diesen Windverhältnissen eigentlich »gehen« müßte. Doch kein gnädiger Aufwind unterbricht den nun folgenden Absauser bis nach Vils. Etwa 30 Piloten ereilt ein ähnliches Schicksal; gemeinsam müssen wir tatenlos zusehen, wie sich spätnachmittags über der Bergkette des Falkensteins bei Pfronten einige faserige Cumuli bilden und die Lokalmatadoren Bob Baier und Jos Guggenmos mit wenigen anderen Piloten als kleine Punkte am Horizont entschwinden. Der einzelstehende Grünten und der Gegenwind verhindern jedoch eine Rückkehr; so führt am Abend Altmeister Jos (400 Punkte) vor dem erklärten Favoriten Bob (390 Punkte). Beide haben in etwa die Hälfte der vorgegebenen Strecke geschafft. Nur Hans-Peter Hübner und

Wolfgang Neuhofer können mit je 333 Punkten noch einigermaßen mithalten.

2. Tag

Bei ähnlich schwierigen Bedingungen wird am Donnerstag ein Dreieck ausgeschrieben: Häselgehr im Lechtal, Falkenstein und zurück zum Schloß Neuschwanstein, insgesamt knapp 80 km. Die Hoffnung, daß die höheren Berge der Absinkinversion die Zähne ziehen würden, trägt nicht. Der ortskundige Otfried Heinelt wählt den Umweg übers Tannheimer Tal und kurbelt am entlegenen Hochvogel zur Basis auf 3000 m. Der Rückflug gegen den starken Tal- und Nordostwind macht die Hoffnungen auf Heimkehr kurz vor Reutte zunichte. Dennoch hat Otfried die Tageswertung mit 400 Punkten knapp vor dem einheimischen Bernhard Netzer (392 Punkte) gewonnen. Er unterstreicht nach seinem Tagessieg während des Ligawettkampfes im Zillertal seine aufsteigende Tendenz. Günther Finzel (384 Punkte) und Knut v. Hen-

tig (376 Punkte halten Kontakt zur Spitzengruppe.

3. Tag

Am Freitag steht ein Zielerückkehrflug zum Wertacher Hörnle bei Hindelang (55 km) auf dem Programm. Da sich die Inversion gerade in Gipfelhöhe auf 1700 m befindet, kämpfen einige Piloten stundenlang wenige Meter vor dem Gipfelkreuz bzw. Wendepunkt, ohne in den Photosektor zu gelangen. Hansi Bader pokert heute hoch und – gewinnt: Über der Schlicke angelangt, läßt er sich, die Varionadel im unteren Anschlag, auf der Leeseite ins Tannheimer Tal spülen. Am Gegenhang erwischt er kurz vor der Landung beim Haldensee gerade noch einen Aufwind (hier sind gestern Toni Bender, Jos Guggenmos und Wolfgang Genghammer abgesoffen!) und erreicht an der Südflanke des Tannheimer Tales ohne Probleme 2600 Meter. Dies reicht, den Wendepunkt zu umrunden und noch einige Kilometer in Richtung Heimat zurückzugleiten: Tagessieg mit 400 Punkten, Zweiter Wiggerl Rauch (370 Punkte), dem es als einzigem noch gelingt, die Wendemarke zu umrunden.

Im Gesamtklassement führt Baier souverän mit 1024 Punkten vor Rauch (830 Punkte), Guggenmos (803 Punkte) und Heinelt (801 Punkte).

Wie eng Triumph und Niederlage an diesen Tagen beieinander liegen, muß Günther Finzel am eigenen Leib verspüren: Zusammen mit seinem Kameraden Rauch am Fuß der Schlicke angekommen, kreist er nur einmal andersherum und hat ausgespielt. Auf der Wiese kann er dann zuschauen, wie sein Kamerad unaufhaltsam Höhe macht und wie wenig später Jogi Wünsche aus 20 Metern an derselben Stelle aufdrehen kann...

4. Tag

Heute geht's um alles oder nichts. Doch der Segelflugwetterbericht, den Uli Blumenthal aus Nürnberg und Wolfgang Schott aus München einholen, dämpft die Hoffnungen der weiter hinten Plazierten: Weiterhin eine Inversion etwa in Starthöhe – das kann ja zum Kurbeln am Berg heiter werden... Doch nach längerer Aufheizung entwickelt sich über der Inversion brauchbare Thermik, die schließlich 800 Meter Startüberhöhung ermöglicht – so gut ging's während der Meisterschaften noch nie. So erscheint die Aufgabe, Zielerückkehr zur Alpsspitze bei Nesselwang (40 km) mit



Pilotenbriefing an der Bergstation

Foto: Wolfgang Gerteisen



Günther Finzel auf dem Weg zum Start

Foto: Peter Fleischmann

dem obligatorischen Anschlußdreieck auch durchaus lösbar.

Verleitet durch die relativ guten Bedingungen am Berg, wählt ein Großteil der früh gestarteten Asse die »Diretissima« über die Kette zum Falkenstein und nur wenige haben Glück: Die Inversion ist noch zu stark und bald sind links und rechts des Kammes, in den Wiesen um den Weißensee und um Vils, viele bunte Farbtupfer auszumachen. Unter den Opfern so prominente Namen wie Guggenmos, Bender, Heinelt, Weinzierl, v. Hentig... Wer den Umweg über die Schlicke wählt, wird heute belohnt: Höhen von über 2600 Metern sind keine Seltenheit und die herrliche Fernsicht in die Lechtaler deutet die bevorstehende Labilisierung an. Sogar der bisher so »tote« Breitenberg trägt

und noch nach 18 Uhr trägt der Hausbart an der Alpsspitze auf über 2000 m. Acht Piloten schaffen Wendepunkt und Heimflug – endlich reichen die Kilometerleistungen für einen 700er-Durchgang. Bob Baier erreicht als einziger mit einem Anschlußdreieck diese Punktzahl – sein Meisterstück. In der Gesamtwertung kann er sich über 453 Punkte Vorsprung vor Günther Finzel freuen. Dritter wird L. Rauch vor dem überraschend starken H.-P. Hübner. Der Pechvogel des Tages heißt Wolfgang Neuhofer, dessen Wendephoto trotz klarer Umrundung der Boje fehlt, wie sich anderntags herausstellen soll. Neben dem Pechvogel und dem strahlenden Sieger freuen sich noch Peter Sebralla, Günther Finzel, der Schweizer Roman Bühler, Uli Schwarz, Uli Blumenthal, Michael Maly und der konstant flie-

gende Hans-Peter Hübner über ihre Rückkehr, die sie weit nach vorne gebracht hat.

Fazit

Als am Sonntag pünktlich um 12 Uhr die Siegerehrung begann, sah man zufriedene Gesichter: Das Wetter über 4 Wettkampftage zwar nicht überragend, aber fliegerisch immer nutzbar, sowie ein reibungsloser Ablauf hatten hierfür gesorgt. Logischerweise kam es auch nicht zu Protesten. Dies war nicht nur Verdienst des Veranstalters (D'Allgäuer Drachenflieger) und der insgesamt sehr disziplinierten Piloten, sondern besonders eines Mannes: des Wettbewerbsleiters Manfred Moos, der unermüdlich am Computer ackerte, bis spät nachts die Ergebnislisten ausgedruckt werden konnten und der vom Briefing bis zum Start den Ehrgeiz der Piloten in die richtigen Bahnen lenken konnte. (Daß es hierbei ohne einige sarkastische »Anraunzer« nicht abging, sei ihm hiermit nachgesehen – sonst gäbe es im nächsten Jahr von seiner Seite ja keine Verbesserungsmöglichkeiten mehr...). Mit Bob Baier setzte sich der heuer eindeutig beste Pilot durch – ihm ist auf seinem Bullet bei der EM in Ungarn einiges zuzutrauen. Auch die Liga, deren letzte Durchgänge parallel zur Deutschen ausgetragen wurden, hat sich bewährt und wird in den nächsten Jahren zu einem weiteren sportlichen Aufschwung führen, zumal die neu hinzukommenden Piloten das Wettkampfgeschehen 1987 bereichern werden. 

Ergebnis-Liste der DM 86 im Hängegleiten

Rang	Tnr.	Name	Ge.
1	3	Baier	1724
2	9	Finzel	1271
3	27	Rauch	1169
4	67	Hübner	1165
5	35	Sebralla	1114
6	23	Bühler	1022
7	74	Bader	953
8	15	Heinelt	936
9	71	Schwarz	923
10	6	Blumenthal	919
11	34	Schüller	899
12	13	Guggenmos	890
13	50	Schurr	885
14	45	Maly	878
15	21	Kratzner	877
16	44	Ziege	867
17	40	Weinzierl	835
18	83	Böhm	803
19	16	v. Hentig	802
20	42	Wüst	801



Die Sieger: (von links) Bob Baier, Günter Finzel, Ludwig Rauch

Foto: Peter Fleischmann

DHV-Filmverleih

»Drachenfliegen – Ein Traum wird lebendig«

Herstellung: 1981 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen
Filmformat Super 8
Ton: Magnetton, Mono
Filmdauer: 50 Minuten
Spulengröße: 240 Meter (Durchmesser 250 Millimeter)
Adressaten: Interessierte Laien, Drachenflieger aller Leistungsstufen, Vereine und Flugschulen, Öffentlichkeit

»Drachenfliegen – Harmonie und Technik«

Herstellung: 1985 von Charlie Jöst
Format: Super 8
Ton: Magnetton, Mono
Filmdauer: 90 Minuten (aufgeteilt in 3 Teile à 30 Minuten)
Spulengröße: 180 Meter (Durchmesser 205 Millimeter)
Adressaten: In Ausbildung befindliche und ausgebildete Drachenflieger, Vereine und Flugschulen

»Drachenfliegen – Heiter bis wolkig«

Herstellung: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen
Format: Super 8
Ton: Magnetton, Mono
Filmdauer: 25 Minuten
Spulengröße: 180 Meter (Durchmesser 205 Millimeter)
Adressaten: Alle

Der Verleih der Filme geht an Vereine, Flugschulen und einzelne Personen. Der Versand erfolgt in speziellen Filmversandkoffern ausschließlich als Eilsendung und Einschreiben. Der Versand ist in den Verleihgebühren bereits enthalten. Die Rücksendungskosten sind vom Entleiher zu tragen.

Die Ausleihdauer darf 5 Werkzeuge (einschließlich Versand) nicht überschreiten. Eine längere Ausleihdauer kann nur in Rücksprache mit der DHV-Geschäftsstelle vereinbart werden. Der Entleiher haftet für Schäden an den entliehenen Filmen.

Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,-, die 3. Rolle DM 30,-, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,-.

PIRS – Ein Vorschlag für ein ständiges internationales Pilotenranglistensystem

Zu diesem Thema erreichte uns der folgende Brief von Sherry Thevenot:

Lieber Peter Janssen,
in der Anlage finden Sie einen für alle Hängegleiterverbände interessanten Artikel über das von André Milewski entworfene internationale Pilotenranglistensystem. Um das System in Gang zu bringen, muß es verbreitet und so oft wie möglich diskutiert werden. Wäre es Ihnen möglich, den Artikel im DHV-Info abzudrucken? Selbstverständlich können Sie mit meiner Erlaubnis die Einleitung in den Punkten, die die »Gazette« betreffen, abändern, aber die »Gazette« wird selbstverständlich fortfahren, alle Ergebnisse zu veröffentlichen.

Herzlichen Dank
Sherry Thevenot

Im folgenden die Übersetzung des in Gazette La Mouette Nr. 5 veröffentlichten Artikels:

Wer sind die 50 führenden Piloten der Welt und was sind ihre relativen Stärken?

Bisher haben uns lediglich alle zwei Jahre die Weltmeisterschaften Resultate für eine internationale Pilotenrangliste geliefert. Was die Drachenfliegerwelt jedoch wirklich braucht, ist ein zuverlässiges internationales Pilotenranglistensystem mit Ergebnissen rund um das ganze Jahr und kontinuierlicher Aktualisierung, um das allgemeine Interesse anzuregen und Wettbewerbe besser zu organisieren.

André Milewski, Wettbewerbspilot, französischer Teamleader und Mathematiker entwarf PIRS (Permanent International Pilot Ranking System) und legt hier der Drachenfliegergemeinschaft seinen Vorschlag vor. Die Gazette La Mouette ist wegen ihrer kombinierten englischen und französischen Ausgaben sowie der weltweiten Leser-

schaft speziell unter den Wettbewerbspiloten der beste Platz, um das PIRS vorzustellen und die Ranglisten zu aktualisieren.

Der Vorschlag geht dahin, ein funktionierendes und zuverlässiges System zu kreieren. Das Problem ist, wie kann man anfangen.

Die erste Rangliste wird, wie auch immer sie aussehen wird, natürlich nicht ganz korrekt sein. Unter dem Gesichtspunkt der Fairness und Logik betrachtet, scheint die Weltmeisterschaft 1985 der beste Anfangspunkt zu sein; natürlich auch für die Einrechnung aller internationalen Wettbewerbe der Jahre 1985 und 1986. Es wird einige Monate dauern, bis PIRS nach diesem Vorschlag total einsatzfähig ist. Der folgende Vorschlag, wie mühsam er auch immer erscheinen mag, sollte von allen, die er betrifft, sorgfältig gelesen werden. Alle Fragen, Vorstellungen und Kommentare (adressiert an Gazette La Mouette) werden in Betracht gezogen. Alle Änderungen der Regelung werden veröffentlicht und eventuell dem Präsidenten der CIVL zur Entscheidung übermittelt.

Der Vorschlag zu PIRS:

I. Die einzustufenden Piloten
Letztendlich werden 100 internationale Wettkampfpiloten eingestuft werden, selbst wenn nicht alle von ihnen in veröffentlichten Resultaten auftauchen. Doch jeder offizielle Hängegleiterverband sollte nach Aufforderung Zugang zu den Resultaten haben.

A) Jeder Pilot hat zwei Indexe:

PIX (Performance Index/Leistungsindex): Die Leistung des Piloten oder spezifische Ergebnisse von Wettbewerben. Der Rang eines Piloten basiert auf seinem PIX. Der PIX kann eine schwankende Abweichung von 0,70 bis

1,70 (siehe die Klassifizierung: Pendry Nr. 1 hat 1,70 und Girardet Nr. 100 hat 0,71 PIX) haben. Er verändert sich nur, wenn ein Pilot Wettkämpfe bestritten.

RIX (Regularity Index/Ordnungsindex): Beinhaltet die Anzahl der Teilnahmen und den Wert von Wettbewerben. RIX ist abhängig von der Anzahl der Wettbewerbe, an denen der Pilot teilnimmt, und dem relativen »Wert« dieser Wettbewerbe. RIX fungiert als Koeffizient, der den Pilotenrang beeinflusst (durch das Wirken auf den Piloten PIX, wann immer dieser zurückgerechnet wird). Er verringert sich automatisch zweimal im Jahr um 20% und vergrößert sich jedesmal, wenn der Pilot an einem Wettbewerb teilnimmt.

B) PIRS unterscheidet in zwei Pilotenkategorien:

World Class, limitiert bis 40 Piloten. Um sich zu qualifizieren muß der RIX eines Piloten 200 Punkte überschreiten.

International Class, beinhaltet alle Piloten (nicht zur World Class gehörend), die an einem »Internationalen Wettbewerb« teilnehmen und einen Minimum-PIX von 0,7 erreichen. Ein Pilot verliert seinen PIRS-Stand, wenn sein RIX als Resultat des zweimal jährlichen Abzugs unter 40 Punkte fällt.

II. Ranglistenwettbewerbe

PIRS stuft einen Wettbewerb als »international« ein, wenn mindestens zehn ausländische Piloten der Rangliste daran teilnehmen. Den »Wert« eines Wettbewerbes setzt der RIX-Faktor fest. Er wird folgendermaßen bestimmt:

SOP – Sum of (previous) PIXes of rated pilots participation (Summe der PIXes der Ranglistenpiloten, die teilnehmen). SOP ist auf 50 begrenzt.

CCV – Cross Country Value. Der Wettbewerbstag zählt einen Punkt, wenn die beste geflogene Entfernung für eine Zeitaufgabe mindestens 100 km oder ansonsten 160 km beträgt. Andere Wettbewerbstage werden anteilmäßig bewertet. Falls über die Entfernung keine Informationen durch den Organisator veröffentlicht werden, wird die beste verfügbare Schätzung verwendet.

OWV – Open Window Value: 1,0 für Open Window, 0,6 Punkte für andere Startarten.

SSV – Scoring System Value: 1,0 wenn die Punktzahl identisch mit der Leistung des Piloten ist (wie in Kössen 1985).

0,9 falls die gleiche Handhabung wie oben stattfindet, aber die Tagespunktzahl unabhängig von der besten Distanz errechnet wird.

0,9 falls ein Ranglistensystem verwendet wird (Mount Buffalo 1985/86). In diesem Fall wird die Punktzahl des am schlechtesten platzierten Piloten von den anderen Punktzahlen abgezogen. 0,7 wenn nur die abschließenden Platzierungen verfügbar sind. In diesem Fall wird die Punktzahl, die verwendet wird, aus der Anzahl der Teilnehmer minus dem Rang gebildet.

III. Aktualisierende Einschätzung

Nur die Punkte von Piloten, die an einem Wettbewerb teilnehmen, werden geändert und dienen dazu, die generelle Rangliste zu ändern.

A) Aktualisierung des RIX:

Der neue RIX entspricht dem alten RIX plus dem Wettbewerbswert.

B) Aktualisierung des PIX:

Der neue PIX = alter PIX multipliziert mit dem alten RIX plus dem Wettbe-

Pilot	Old rating		Compet. Score	Compet. PIX	New rating		eventually New RANK
	PIX	RIX			PIX	RIX	
A	1.50	330	2500	1.38	1.48	380	1
B	1.00	200	1500	0.83	0.97	250	3
C	0.80	50	2000	1.10	0.95	100	4
D			2500	1.38	1.38	50	2
E			1000	0.55			

werbs-PIX multipliziert mit dem Wettbewerbswert dividiert durch den neuen RIX.

Die folgende Tabelle und die einzelnen Schritte zur PIX-Kalkulation sollen dies verdeutlichen.

C) Beispiel: Die Piloten A, B, C, D und E nehmen an einem Wettbewerb, der 50 Punkte wert ist, teil. A, B und C werden gewertet, aber nicht D und E.

D) Die Schritte im einzelnen:

1. Einen Proportionality Factor PF (Gleichrichtungsfaktor) zwischen dem alten PIX und dem abschließenden Wettbewerbspunktestand wird angesetzt.
 $(2500 + 1500 + 2000) : (1,5 + 1,0 + 0,8) = 1818$ (PF)
2. Die Wettbewerbspunkte werden durch 1818 dividiert, um den WettbewerbsPIX des Piloten zu erhalten:
 $(\text{Wettbewerbspunkte}) : (\text{PF}) = 2500 : 1818 = 1,38$ (WettbewerbsPIX).
3. Um den neuen PIX zu erhalten, berechnet man den Durchschnittswert vom alten PIX und dem WettbewerbsPIX. Der Wert, der verwendet wird ist der alte RIX und der Wettbewerbswert (siehe Formel III.B).

Piloten:

A: $(1,50 \times 330 + 1,38 \times 50) : (330 + 50) = 1,48$

B: $(1,00 \times 200 + 0,8 \times 50) : (200 + 50) = 0,97$

C: $(0,80 \times 50 + 1,10 \times 50) : (50 + 50) = 0,95$

D: Er wird zwar Ranglistenpilot, aber muß noch einen weiten Weg zurücklegen, um sich für die Worldclass zu qualifizieren.

E: Er hat dieses Mal den Sprung in die PIRS-Rangliste nicht geschafft.

IV. Beginn

Die beschriebene Methode beginnt mit den Resultaten der Weltmeisterschaft 1985 in Kössen, dem umfassendsten Beginn für PIRS. Die vier Startgruppen plus die Finalgruppe wurden als fünf verschiedene Wettbewerbe gewertet. 100 Piloten wurden eingestuft. Sie umfassen alle 41 Finalteilnehmer, die die Worldclass bilden und 59 Nicht-Finalteilnehmer, mit einem minimalen PIX von 0,7, die die International Class bilden. Folgende Rangliste beinhaltet nicht den CCV (Cross Country Wertung).

Liste auf der nächsten Seite.

Dieser Vorschlag für ein permanentes internationales Pilotenranglistensystem steht nun für Diskussion, Fragen und Kommentare offen... Die Gazette La Mouette wird kontinuierlich die aktualisierten Ranglisten und alle Modifikationen des beschriebenen Vorschlags bringen. Das System braucht einige Zeit, bevor es die vertrauenswürdige Geltung einer internationalen Rangliste erhält. Um es einsatzfähig zu machen, bitten wir um die Zusammenarbeit aller nationalen Hängegleiterverbände und Veranstalter von internationalen Wettbewerben, indem alle in 1985 und 1986 erzielten Resultate sobald wie möglich an Gazette La Mouette, 1, rue de La Petite Fin, F-21121 Fontaine-les-Dijon, gesendet werden.

Übersetzt von Wolfgang Gerteisen

DRACHENFLIEGER VIDEOPROGRAMME

VHS · BETA · VIDEO-2000

Programm 5: PLAYGROUND IN THE SKY

Programm 7: V E R T I G E S

Heute noch Info & Bestellvordruck „DRAF-V“ anfordern!

Fallschirmwerbung Klaus Heller

Ganghoferstr. 25 · D-8000 München 2 · Tel. 089/50 40 70

World class pilot rating

Based on Kössen Preliminaries and finals 1985

NAME	PIX	RIX	NAME	PIX	RIX
1. Pendry	1.70	376	22. Rawlings	1.11	348
2. Moyes	1.68	392	23. Sinclair	1.10	348
3. Haney	1.60	376	24. Bamford	1.09	392
4. Calvert	1.50	392	25. Williams	1.09	368
5. Duncan, R.	1.48	392	26. Martiarena	1.07	368
6. Thevenot	1.45	368	27. Kupchenko	1.04	392
7. Carnet	1.44	392	28. Fauchier	1.04	376
8. Blenkinsop	1.41	376	29. Carr	1.00	376
9. Bennet	1.37	376	30. Jensen, P.-J.	0.98	368
10. Jarman	1.35	376	31. Kells	0.97	392
11. Miller	1.32	376	32. Arkwright	0.96	368
12. Ziege	1.30	368	33. Gutierrez, M.	0.95	376
13. Slater	1.29	348	34. Schotola	0.92	348
14. Cirla	1.28	392	35. Zeyer	0.88	348
15. Heinelt	1.27	368	36. Burghauser	0.84	348
16. Lothe	1.26	376	37. Scott, D.	0.81	348
17. Ikenoue	1.24	392	38. Pestotnik	0.79	368
18. Gotes, J.	1.20	368	39. Coelho	0.75	348
19. Tudor	1.19	392	40. Bailey	0.68	348
20. Fjeld	1.18	392	41. Bosch	0.62	347
21. Bulger	1.17	368			

International class pilot rating

Based on Kössen Preliminaries (not the Finals) 1985

NAME	PIX	RIX	NAME	PIX	RIX
42. Lorenzoni	1.15	145	71. Sum	0.86	160
43. Pfeiffer	1.13	145	72. Cameron	0.85	96
44. Brenneur	1.13	145	73. Jordan	0.84	145
45. Lenz	1.12	160	74. Chishall	0.84	145
46. Olsen	1.11	145	75. Alcover	0.84	160
47. Kinoshita	1.11	160	76. Crapanzano	0.83	96
48. Bregninge	1.07	160	77. Spjeldnaes	0.83	160
49. Manna	1.03	160	78. Minegishi	0.83	96
50. Sebralla	1.01	145	79. Smith, S.	0.82	96
51. Wood	1.01	145	80. Wikberg	0.82	145
52. Seyferle	1.01	160	81. Laitinen	0.81	160
53. Zurcher	1.01	145	82. Posch, E.	0.80	145
54. Schimitz, C.	1.01	145	83. Frateur	0.79	160
55. Meaney	1.00	145	84. Midwinter	0.79	135
56. Marques da Costa	0.98	160	85. Schmidt, T.	0.79	135
57. Daniel	0.97	135	86. Andersson	0.77	160
58. Damel, B.	0.96	135	87. Niemeyer	0.76	145
59. Stubbs	0.96	135	88. Henden	0.76	135
60. Bricoli, S.	0.94	135	89. Coppier	0.76	96
61. Couto	0.94	160	90. Fila	0.75	160
62. Holzmann	0.93	135	91. Nobre	0.75	160
63. Gotes, T.	0.92	160	92. Jensen, O.	0.75	145
64. Hirata	0.92	135	93. Finzel	0.75	96
65. Freeman	0.89	135	94. Odajima	0.74	96
66. Güterrez, V.	0.89	160	95. Walder	0.74	135
67. Mandel	0.87	160	96. Guggenmos	0.73	145
68. Kuhr	0.87	145	97. Guy	0.73	160
69. Gfollner	0.87	160	98. De Clerck	0.72	96
70. Thut	0.87	135	99. Liberal	0.72	135
			100. Girardet	0.71	96

So ein Theater!

Windböe treibt Drachenflieger an Theatermauer

COBURG (dpa) – Glück im Unglück hatte der deutsche Meister im Drachenfliegen, Gottfried Heinel, als er in Coburg mit seinem Fluggerät an der Mauer des Landestheaters landete. Der 40jährige Münchner hatte nach Angaben der Polizei den Coburger Schauspieler Martin May bei den Dreharbeiten zu dem Film „Der Flieger“ als Stuntman vertreten. Er war vom Flugplatz Brandensteins ebene aus gestartet und sollte zwischen dem Landestheater und dem Gebäude der Industrie- und Handelskammer landen.

Dabei erfaßte eine Windböe den Drachen und drückte ihn mit seinem Piloten gegen die Außenmauer des Landestheaters. Der Drachen, der zu diesem Zeitpunkt nur noch drei Meter über dem Boden war, „rasierte“ eine Außenleuchte des Theaters ab und legte auch noch ein Verkehrsschild um. Durch diese beiden „Hindernisse“ gebremst, kam Heinel mit leichten Schürfwunden und einem verstauchten Handgelenk davon. Auch der Drachen trug nur leichte Beschädigungen davon. Der Drachenflieger-Meister konnte wenig später einen zweiten Versuch starten, der dann mit einer Bilderbuchlandung auf dem Schloßplatz endete.

Die Dreharbeiten für den Film „Der Flieger“ laufen seit Wochen in Coburg. Geschildert wird die Geschichte eines jungen Versicherungsangestellten, dessen großer Traum es ist, als Hobby-Drachenflieger in Bolivien einen Streckenflugrekord über den Urwald aufzustellen.

Südd. Zeitung, 22. Mai 1986

Landesmeisterschaften Hessen

Nachdem der erste Termin am Goldegg/Spittal/Kärnten dem schlechten Wetter zum Opfer fiel, fanden die Hessischen Meisterschaften vom 14.–17. 6. 1986 in Kössen statt.

An beiden Wertungstagen konnte wegen des starken Südwindes nur das kleine WM-Dreieck ausgeschrieben werden. Henning Kettler umrundete das 20-km-Dreieck am ersten Tag gleich fünfmal und setzte sich überlegen an die Spitze des 41 Teilnehmer starken Feldes. Auch am zweiten Wertungstag war er von dieser Position nicht mehr zu verdrängen. Wieder einmal trug die perfekte Organisation der Veranstalter zu einem guten Gelingen der Landesmeisterschaften bei.

Abschlußergebnis:

1. Kettler, 1400 Punkte; 2. Kaltenhofer, 982 Punkte; 3. Schurr, 649 Punkte; 4. Celentin, 487 Punkte; 5. Gröbner, 437 Punkte; 6. Teichmann, 277 Punkte; 7. Wilhelmi, 210 Punkte; 8. Trautmann, 205 Punkte; 9. Landschädel, 174 Punkte; 10. Matern, 166 Punkte.

Martin Brinek

Baden-Württembergischer Meister

Charlie Jöst berichtet

Mit idealem Wetter war sie wahrhaftig nicht gesegnet, die Landesmeisterschaft am Kandel vom 29.5. bis 1.6.1986. Doch während alle übrigen Wettkämpfe an diesem Wochenende wegen schlechten Wetters abgesagt werden mußten, konnte diese Meisterschaft zu Ende geführt werden.

An den beiden ersten Tagen konnte kein einziger Wertungsflug gestartet werden, da der Kandelgipfel in graue Wolken gehüllt war.

Doch die Teilnehmer und die Wettbewerbsleitung blieben zuversichtlich.

Am Samstag dann endlich die angekündigte Wetterbesserung. Wettbewerbsleiter Günter Finkbeiner vom austragenden DFC Südschwarzwald traute seinen Augen nicht, als sich am frühen Morgen der Himmel fast ungetrübt blau präsentierte.

Doch das sollte sich bald ändern.

Mit den ersten Sonnenstrahlen stieg auch schon wieder die Feuchtigkeit zum Himmel und vom Kandel bot sich ein eindrucksvolles Schauspiel, als die Nebelschwaden aus den Tälern stiegen.

Freie Strecke stand auf dem Programm und selbst die beiden Schiedsrichter Charlie Jöst (DHV) und Rolf Ackermann (DAeC) glaubten nicht so recht an ihre, mit den drei gewählten Pilotenvertretern getroffene, Entscheidung.

Aufgereiht standen die Drachen auf dem großräumigen Aufbauplatz neben der Rampe und kein Pilot wollte als erster seinen Helm in die Startgasse legen.

Max Schraudolf hatte diese Idee mit den Helmen, um das sonst übliche Gedränge mit den aufgebauten Drachen zu vermeiden. Das System hat seine erste Bewährungsprobe bestanden.

Nachdem sich der Nebel verzogen hatte und die Wolken nun dicht über dem Startplatz hingen, wurde das Startfenster geöffnet.

Wer die ca. 12 km entfernte Wertungslinie überfliegen würde, gehörte sicher zu dem Kreis der Anwärter auf den Titel und hätte eine gute Ausgangsposition für den nächsten Tag.

Als dann einer der Vorfleger in den ersten, zarten Aufwinden kreiste, kam

plötzlich Bewegung in das »Stilleben« am Aufbauplatz.

Schon lagen die ersten Helme in der Startgasse und das Feld setzte sich in Bewegung.

Da fast alle Teilnehmer ihre Drachen aufgebaut hatten, war schon nach kurzer Zeit der Aufbauplatz wie leergefegt. Einige Piloten konnten sogar ein zweites Mal starten, nachdem sie beim ersten Flug »abgesoffen« waren oder die Wertungslinie nicht überfliegen konnten.

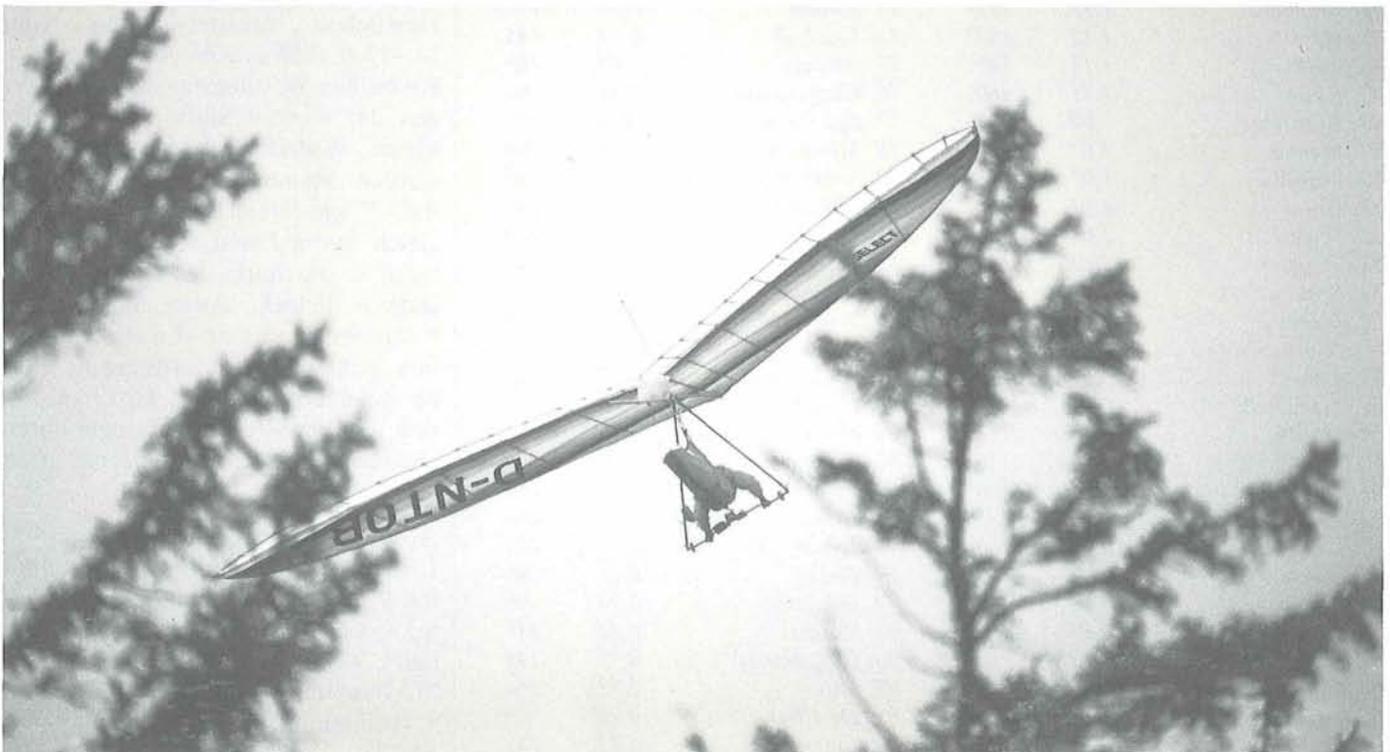
Was keiner für möglich gehalten hatte:

Am Abend hatten nicht weniger als 9 Piloten eine Strecke von rund 20 Kilometern geschafft und saßen alle auf der gleichen Landwiese.

1000 Punkte waren die Belohnung.

Für diejenigen Teilnehmer, die nicht über die Linie gekommen waren, würde es jetzt schwer werden, aufzuholen.

Der Sonntag sollte daher für 2 Durchgänge genutzt werden, um den Piloten Gelegenheit zu geben, anzugreifen – oder ihren Vorsprung zu vergrößern. So wurde frühmorgens im Briefing



Zäher Kampf ums Obenbleiben.

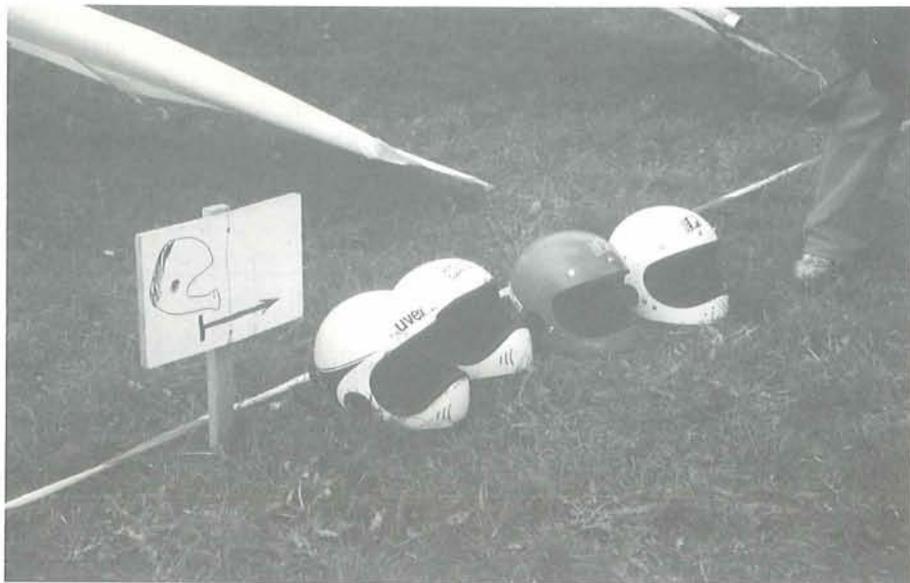
eine Ministreckenaufgabe im Gruppenverfahren vorgeschlagen und von den Piloten mehrheitlich unterstützt.

4 Wendepunkte standen zur Auswahl und mußten mit dem Fotoapparat dokumentiert werden. Streckenleistung und Flugzeit flossen in die Wertung.

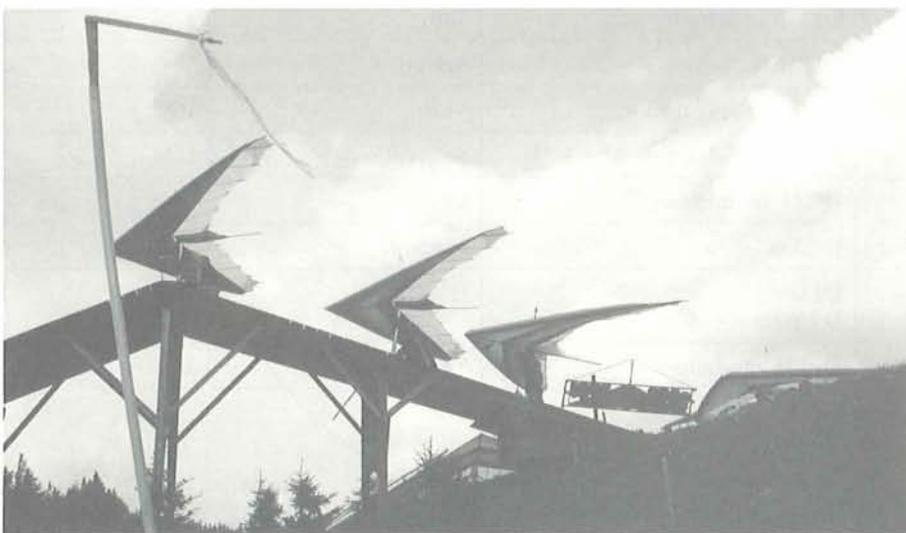
Während die Gruppenstarts schnell und reibungslos über die Bühne gingen, gab es beim Fotografieren doch einige Überraschungen und Enttäuschungen.

Einige Piloten verloren wertvolle Punkte, weil sie ihre Wendepunkte nicht in der vorgeschriebenen Weise fotografiert hatten.

Das Fotografieren darf jedoch einem Wettkampfpiloten, der erfolgreich sein will, keine Probleme bereiten.



Kein Helmverkauf, sondern »unbürokratische« Festlegung der Startreihenfolge.



Im Gänsemarsch zum Start.

Während das Hauptfeld zwischen 25 und 35 Kilometern weit flog, erreichte Paulus Straub Bad Rippoldsau (44 km) und Hansi Bader hätte es fast bis nach Freudenstadt geschafft.

Beachtliche 47 km Strecke führten ihn nach Reichenbach.

Für den Gesamtsieg reichten ihm die 1000 Punkte dieses Fluges jedoch nicht aus, da Martin Brinek, Uli Schwarz und Hans-Joachim Sackmann in den vorhergegangenen Durchgängen beständig geflogen waren.

Eine Kuriosität am Rande: Um den ortsfremden Piloten die Navigation zu erleichtern, legten Waldemar Oberfell und »Töff« Eilers auf einem der

Nach diesem Durchgang war Bewegung in die Platzierung gekommen und der nächste und letzte Durchgang würde die endgültige Entscheidung bringen.

Freie Strecke im Open-Window-Verfahren war wieder angesagt und bald hingen die ersten »Trauben« kurbelnder Drachenvlieger über dem Kandel. Während die Jury noch mit dem Auswerten des Gruppenfluges beschäftigt war, gingen die ersten Landemeldungen ein.

Trotz spärlicher Thermik und gelegentlichen Schauern gingen einige Meldungen schon über die 30 Kilometer hinaus.

Superleistungen erbrachten dabei Hansi Bader und Paulus Straub.



Die Sieger (von links) Martin Brinek, Uli Schwarz, H. J. Sackmann und Manfred Männer.

Fotos: Charlie Jöst

Pflicht-Streckenpunkte ein altes Standard-Drachensegel aus.

Große Aufregung am Tag darauf, als die Bergwacht den Absturz eines Drachenfliegers meldete.

Ein Segelfliegerpilot hatte die Wendemarke zufällig entdeckt und sofort Alarm geschlagen.

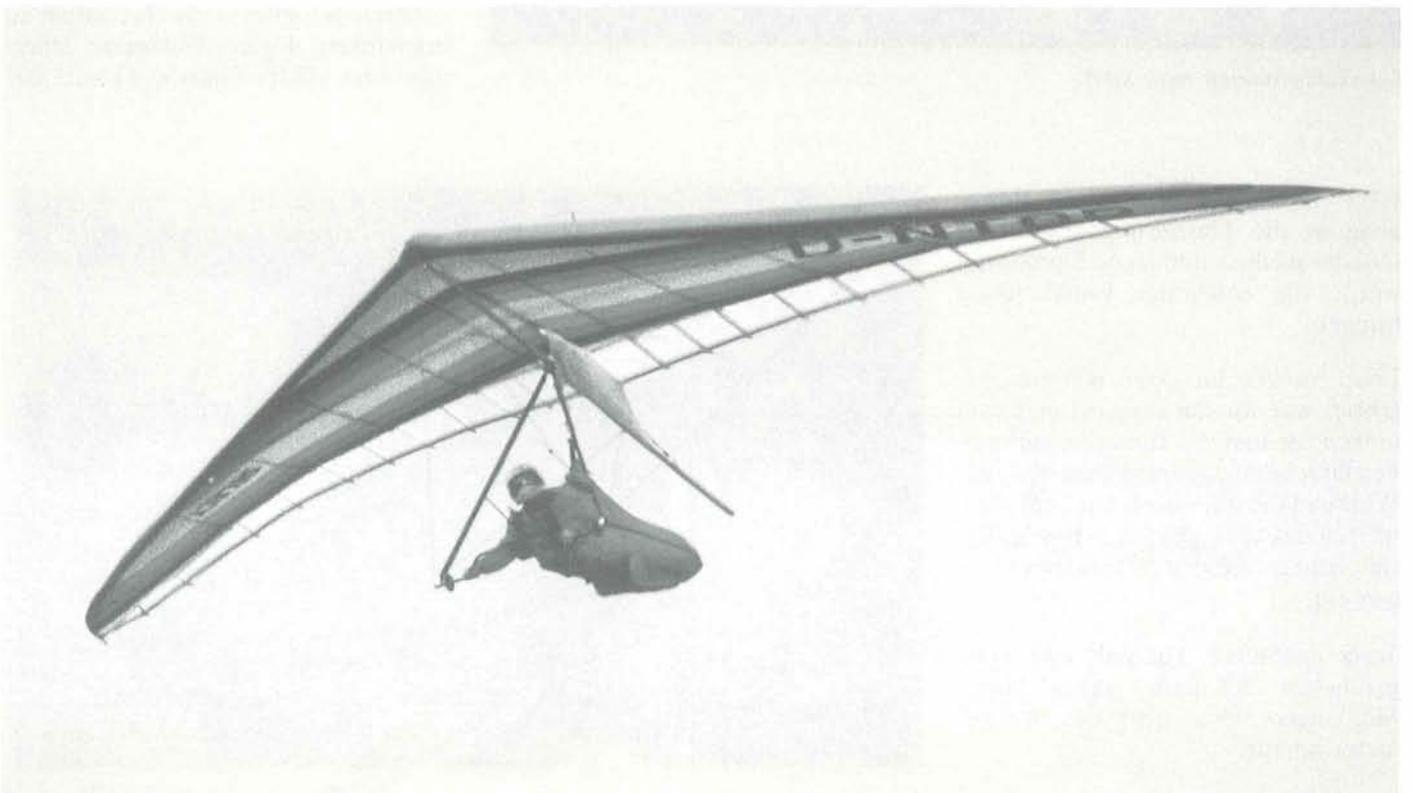
Nur mit Mühe konnte die Rettungsaktion noch gestoppt werden. Beschämt

stellten wir fest, daß keiner von uns soweit gedacht hatte.

Nachfolgend die 15 besten Teilnehmer.



Rang	Pilot	Verein	Gerät	Punkte ges.
1	Brinek, Martin	DBCS Stuttgart	Duck 2	2000
2	Schwarz, Uli	DC Condor Wehr	Magic 4	1967
3	Sackmann, Hans-Joachim	DFC Stuttgart	Magic 3	1862
4	Männer, Manfred	DC Condor Wehr	Magic	1798
5	Keller, Siegfried	DFC Seeadler	Magic 4	1766
5	Maier, Wolfgang	DFC Döggingen Fürstenberg	Magic	1766
7	Bader, Hansi	DC Staufen Dönzdorf	Sport	1746
8	Schrandolf, Max	DFC Süd-Schwarzwald	Top	1733
9	Obergfell, Waldemar	DFC Elztal	Select	1715
10	Matula, Thomas	DC Staufen Donzdorf	Vega	1682
11	Gerteisen, Wolfgang	DFC Süd-Schwarzwald	Select	1661
12	Kieferle, Romuald	DCI Isarwinkel	Magic	1488
13	Kercher, Wolfgang	DC Loffenau	Magic 4	1478
14	Schwörer, Winfried	DFC Seeadler	Express	1472
15	Feucht, Wilhelm	DFU Unterland	Vega	1446



»Töff« Eilers konnte nur mit Mühe die »Rettung« eines alten Drachensegels verhindern

Foto: Charlie Jöst

Blockmeisterschaft 1986 in Elpe

von Manfred Brodersen

Bei schwierigen Wetterbedingungen fand in der Zeit vom 14.6.-17.6.86 die erste gemeinsame Blockmeisterschaft für die Bundesländer NRW, Niedersachsen, Hamburg, Bremen, Schleswig Holstein und Berlin statt.

Austragungsort bzw. Pilotenlager war Elpe im Hochsauerlandkreis. Ausrichter war der Verein für Luftsport Essen, Manfred Brodersen, unter der Mithilfe des Vestischen Drachenfliegervereines Recklinghausen, Gerd Köhler. Wettbewerbsleiter war Burkhard Schulte vom DFC West.

Durch einen Sportvertrag zwischen der Landeskommision Hängegleitern NRW und dem DHV war es finanziell möglich geworden diese erste gemeinsame Meisterschaft in NRW durchzuführen.

Leider reisten gleich zu Beginn der Meisterschaft einige Piloten wieder ab, als feststand das wegen der Ostwindlage ausschließlich in Elpe gestartet werden konnte. Die hervorragenden Gelände des DFC West mit den Windrichtungen Nord-Nord-West und Süd-Südwest konnten leider nicht in Anspruch genommen werden. Es nahmen insgesamt 28 Piloten teil.

Es wurde nach dem »Loffenauer Modell« gewertet. Die Piloten konnten sich für ein Zeitfliegen bzw. für die »freie Strecke« entscheiden. Der Zeitflug wurde mit einer Tageshöchstpunktzahl von 3000 Punkten gewertet, die Strecke mit einer Tageshöchstpunktzahl von 12000 Pkt. Die Mindeststrecke betrug 5 km bei einer Höhendifferenz von 170 m.

Schon am ersten Wettkampftag wurde trotz der schwierigen Wetterlage überraschend gute Strecken geflogen. So erreichte Udo Berndt, DFC Börry vom Landesverband Niedersachsen mit einer Strecke von 28,5 km die Tageshöchstpunktzahl. Josef Ahlemeier, DFC Höxter schaffte 27,3 km, Jörg Peine, DFC Höxter landete bei 20 km.



Qualifizierten sich für die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft: Josef Ahlemeier (rechts) und Jörg Peine.

Foto: Detlef Gehrmann

Überraschenderweise konnten sich die »Cracks« aus dem Elper Drachenfliegerclub nicht auf den vorderen Plätzen behaupten. So flogen am 2. Tag wiederum Josef Ahlemeier 23,4 km, Udo Berndt 20,5 km, Michael Struck 17,2 km und Willi Unger 17,2 km. Gerhard Ersepke, DFC West, konnte sich mit 18,6 km an die

vordere Gruppe heranarbeiten. Leider konnten am 3. Tag lediglich Zeitflüge durchgeführt werden, die jedoch keine Veränderung an der Spitze brachten.

Das Wetter kippte vollends um, so daß am 4. Tag keine gültige Wertung durchgeführt werden konnte.

Die ersten 6 Piloten erhielten einen Pokal.

1. Josef Ahlemeier, DFC Höxter, 23507 Pkt.
2. Udo Berndt, DFC Börry, 22513 Pkt.
3. Michael Struck, 15684 Pkt.
4. Gerhard Ersepke, DFC West, 14664 Pkt.
5. Jörg Peine, DFC Höxter, 13664 Pkt.
6. Dieter Ersepke, DFC West, 11115 Pkt.

Sämtliche Teilnehmer erhielten Erinnerungsplaketten. Elpe erwies sich als idealer Ausgangspunkt für die Meisterschaft. Der DFC West stellte sein Fluggelände zur Verfügung, die Drachenflugschule Günter Ersepke unterstützte uns mit der Bereitstellung eines VW-Busses, die Gemeinde stellte für das Pilotenlager kostenlos Park- und Wiesenfläche, Sanitäranlage zur Verfügung.

Die Piloten unter 25 Jahren wurden von der Startgebühr in Höhe von 70,- DM durch die großzügige Zusage von DHV u. DAeC befreit.

Es bleibt zu hoffen, daß auch 1987 ein Wettbewerbsvertrag zwischen DAeC Landesverband NRW und dem DHV eine Blockmeisterschaft in NRW wieder möglich machen wird.

Peter's Drachenladen



— jederzeit probefliegen —
Bestellen Sie unseren Katalog oder rufen Sie uns an.
Wir bieten faire Preise und vollen Service

ZUBEHÖR · BEKLEIDUNG
REPARATUR · ERSATZTEILE

7206 Emmingen
Hauptstr. 11
Tel. 0 74 65 / 16 33

Theo Neuhafen

Ihr Partner wenn's um's Drachenfliegen geht!



-  Neue und gebrauchte Drachen der Spitzenklasse
-  Gurtsysteme die perfekt sitzen
-  Präzisions-Instrumente für Anspruchsvolle



„Polaris“

Telefon 022 42/61 14

Bitte Katalog anfordern

Der Wettbewerbssport – Bestandsaufnahme und Erwartungen

Klaus Tänzler interviewt den DAeC-Sportreferenten Hans Olschewski

Klaus: Seit Deiner Übernahme des DAeC-Sportreferates hat sich im Sportsektor viel geändert, Du hast das Auswahlverfahren für die Nationalmannschaft gründlich reformiert. Der DHV begrüßt dies um so mehr, als seine Anregungen, wie Schaffung eines deutschen Ligasystems, nun verwirklicht wurden. Jetzt liegen die ersten Erfahrungswerte vor. Hat sich das neue System bewährt?

Hans: Das Ligasystem hat sich sehr gut bewährt. Es hat zwischendurch einmal, so beim zweiten oder dritten Ligawettbewerb – wir haben ganz große Wetterprobleme gehabt und mußten drei Wettbewerbe verschieben –, Unmut bei den Piloten gegeben, manche sagten, es wird viel gefahren und wenig geflogen. Aber so wie es dann zum Schluß ausgegangen ist, waren doch alle sehr zufrieden. Es hat jeder gesagt: »Das Ligafliegen war super, endlich sind wir auch im Wettbewerb mal große Strecken geflogen.« Die Tagesaufgaben, die wir geflogen sind, haben einen Schnitt von über 100 km gehabt. Die haben natürlich nicht alle geschafft, aber das, was von den Besten geflogen worden ist, war im Schnitt über 100 km. Und das trotz widrigem Wetter und trotz der Tatsache, daß nicht immer alle Gelände ideale Streckengelände waren. Zum Beispiel am Tegelberg bei ziemlich stabiler Lage war es eben schwierig. Darüber hinaus waren alle gestellten Aufgaben Ziel-Rückkehr- oder Dreieck-Flüge. Bei freier Streckenwahl hätten wir den Schnitt noch bedeutend steigern können.

Klaus: Kann man aufgrund des neuen Auswahlverfahrens davon ausgehen, daß jetzt tatsächlich die Besten in der Nationalmannschaft sind, oder ist auch Glück im Spiel gewesen?

Hans: Nein, Glück, glaube ich, war jetzt überhaupt nicht mehr im Spiel. Zwar sind Platz 4 und 5 oder Platz 4 und 6 so nahe beieinander, da kann man nicht sagen, der eine ist jetzt eindeutig besser als der andere. Aber im großen und ganzen sind die ersten

4, die jetzt dabei sind, ohne Glück mitgekommen, noch dazu, wo wir den Faktor Pech, den der Bender Toni zum Beispiel zweimal mit seinem Fotoapparat gehabt hat, eliminiert haben. Er hat zwei Tagessiege nicht gewertet bekommen, einmal hat er den Fotoapparat direkt verloren, das zweite Mal war das Wendepunktphoto schwarz. Wir haben eine Regelung, daß in begründeten Ausnahmefällen der Pilot dann trotzdem zur Nationalmannschaft herangezogen werden kann. Der Bender Toni war so ein begründeter Ausnahmefall und deswegen haben wir ihn nach Ungarn mitgenommen.

Klaus: Wer wäre denn statt Toni Bender mitgekommen?

Hans: Laut Rangliste war 1. Baier, 2. Finzel, 3. Ziege 4. wäre Sebralla gewesen, der wollte sowieso aus beruflichen Gründen nicht, dann wären Blumenthal und Guggenmos dran gewesen. Guggenmos wollte auch nicht. Blumenthal wäre gefahren, aber er hat dann von sich aus gesagt: »Der Bender Toni war einfach besser, denn wären die Fotos vorgelegen und hätte man seine Punkte angerechnet, dann wäre er zweiter gewesen.« So war es auch für die nachfolgenden Piloten keine Frage, daß Toni fährt.

Klaus: Bleibt zu hoffen, daß Toni während der Europameisterschaft das Fotografieren dann beherrscht.

Hans: Das sollte er normal schon. Nach den negativen Erfahrungen, die er gehabt hat, rechne ich jetzt schon damit, daß er erstens jetzt einen g'scheiten Fotoapparat hat und auch einen zweiten dabei hat. Insofern war das Ligafliegen vielleicht auch für ihn ein gutes Training.

Klaus: Welche Anforderungen werden an die Piloten bei der Europameisterschaft vom Gelände gestellt?

Hans: Es handelt sich vom Gelände her um reines Flachlandfliegen. Das bedeutet also – soweit ich das als

überwiegend alpiner Flieger beurteilen kann –, sobald man in niedriger Höhe was hat, sofort reinhängen in den Bart und sofort mitgehen mit dem Wind, auch wenn es am Anfang noch flach über dem Gelände ist. Nicht wie bei uns warten, bis man über dem Berg an der Basis ist und dann in riesiger Höhe erst abzischen. Aber dieses Fliegen kommt bestimmt dem Finzel Günter entgegen, der ja vom Flachland ist und in der Bayreuther Gegend hauptsächlich im Flachland fliegt. Für Baier Bob ist das sowieso kein Problem. Der ist heuer so gut, daß er einfach alles machen kann. Und der Ziege ist ein erfahrener Pilot, der wird sich auf die Bedingung einstellen können, und der Bender Toni ist auch schon sehr verschiedenes Gelände geflogen, so dürfte er sich auch zurechtfinden.

Klaus: Die Liga-Wettkämpfe haben ausschließlich in alpinem Gelände stattgefunden. Warum habt Ihr darauf verzichtet auch mal im Flachland zu fliegen?

Hans: Es war gewiß ein Manko, daß wir nur in alpinem Gelände geflogen sind. Wir haben aber nicht bewußt auf ein Gelände verzichtet oder bewußt anderes Gelände vorgezogen, sondern wir haben einfach kein anderes Gelände zur Verfügung gehabt. Das Problem ist, wenn ich einen Vereinsvorstand anrufe und sage, wir kommen mit 40 Mann – übrigens kann man nicht auf jedem Gelände mit 40 Mann starten –, dann heißt es: »Was, 40 Mann?« Bei uns geht es eh schon so zu. Keine Gastflieger bei uns!« usw. Dann kommt auch noch die Verbandssituation hinzu, daß ich nicht das erreichen kann, was vielleicht der DHV-Vorsitzende erreichen würde, wenn er beim Verein anrufen würde. Insofern ist uns einfach Flachlandgelände abgegangen. Der Erfolg der Liga wird aber, glaube ich, dazu führen, daß uns die Vereine im nächsten Jahr positiver gegenüberstehen.

Klaus: Wie beurteilst Du denn die künftige Verbandssituation, nachdem

dieses Jahr erstmals zwischen DAeC und DHV eine einheitliche Linie im Sport eingehalten wurde, sieht man einmal davon ab, daß bei zwei DAeC-Landesverbänden DHV-Piloten nicht zur Landesmeisterschaft antreten konnten?

Hans: Ich muß Dich insoweit korrigieren: DHV-Piloten konnten selbstverständlich antreten bei einer Landesmeisterschaft, aber nicht als DHV-Piloten, sondern sie mußten dazu erst Mitglied in dem DAeC-Landesverband werden.

Klaus: In anderen DAeC-Landesverbänden gab es diese Probleme nicht, da konnten DHV-Piloten ohne Zwang zur Mitgliedschaft beim Landesverband mitfliegen.

Hans: Grundsätzlich wäre es wünschenswert, wenn es nur einen Hängegleiterverband gäbe, der den gesamten Sport, Ausbildung, Gütesiegel usw. einheitlich bearbeitet. Dies wird auch von den Piloten immer wieder gefordert. Aber: 1. Möglichkeit: Der DHV würde alles machen. Der DHV ist momentan nicht Mitglied in der FAI, das heißt, solange auch nur ein Hängegleiterpilot noch im DAeC ist, könnte dieser eine Hängegleiterpilot seine eigene deutsche Meisterschaft ausschreiben und sich selbst zur Weltmeisterschaft melden. Bevor dies irgend jemand macht, oder irgend jemand etwas Unfähiges macht, haben wir uns gesagt, dann machen lieber wir etwas Fähiges.

Die 2. Möglichkeit: »Der DAeC macht alles« sehe ich im Moment auch nicht gegeben. Die Voraussetzungen hierfür sind nicht erfüllt, ich sehe auch nicht den Willen des DHV, daß der dem DAeC beitrifft. Ich verstehe dies auch, momentan hat der DHV 6000 Mitglieder, eine eigene Organisation, es leben mittlerweile auch schon zu viele Leute von dieser Organisation, so daß es völlig unrealistisch wäre zu erwarten, daß der DHV dies alles aufgibt und seine Mitglieder in den DAeC schickt.

Nachdem die beiden jetzt erwähnten Möglichkeiten wohl in naher Zukunft nicht verwirklicht sind, bleibt nur eines, nämlich, daß sich die beiden Verbände arrangieren und in möglichst guter Zusammenarbeit für die Zukunft eine Lösung finden. Eine Lösung, die nicht auf den Rücken der Piloten ausgetragen wird. Ich kann mir nur vorstellen, daß der DAeC das



DAeC-Sportreferent Hans Olschewski

Foto: Ludwig Rauch

Feld, das der DHV nicht bearbeiten kann, nämlich das Sportgeschehen, soweit es über die FAI führt, bearbeitet und daß der DHV dagegen keine Einwände erhebt, sondern vielmehr den DAeC unterstützt. Und daß der DAeC Aktionen des DHV oder dessen Arbeit in anderen Bereichen ebenso unterstützt.

Klaus: Zurück zum Sportgeschehen: Es gab vor unserer Haustüre einen großen internationalen Wettbewerb, dort hätte die deutsche Liga internationale Wettkampferfahrung sammeln können, aber es war kein deutscher Pilot vertreten. Woran lag das?

Hans: Die Gründe dafür waren, daß der Wettbewerb in Kössen 14 Tage lang gedauert hat, daß ein sehr hohes Startgeld verlangt wurde und unsere Piloten zum Teil in früheren Jahren in Kössen nicht so aufgenommen worden

sind, wie sie es sich gewünscht hätten. Aus diesem Grund und weil wir heuer neben den 5 Liga-Wettbewerben noch auf 6 internationalen Wettbewerben vertreten sind, haben sich die Piloten selbst dafür entschieden, nicht in Kössen teilzunehmen. Es hätte nun für mich die Möglichkeit bestanden, die Piloten einfach zu verpflichten und zu sagen, ihr müßt mit einer Mannschaft in Kössen teilnehmen, aber auf das habe ich dann doch verzichtet, weil eben die Piloten schon einen ganz großen Teil ihrer Freizeit für internationale Wettbewerbe opfern müssen.

Klaus: Bei welchen internationalen Wettbewerben ist die deutsche Liga heuer vertreten?

Hans: Der erste Wettbewerb, an dem wir mit einer Mannschaft teilgenommen haben, war zu Ostern am Mt. Grappa, dann ist eine Mannschaft von

uns in Como gestartet, eine weitere Mannschaft fährt jetzt nach Ungarn zur Europameisterschaft. Anschließend daran fährt ein Team von 6 Mann zum American Cup nach Kanada, zugleich ist ein anderes Team bei den französischen Meisterschaften. Es sind dann noch weitere Wettbewerbe in Italien, dorthin werden wir kleinere Teams entsenden. Im großen und ganzen kann man sagen, daß wir dieses Jahr international so aktiv sind, wie in keinem Jahr zuvor.

Klaus: Wie wird der Erfolg eines deutschen Teilnehmers auf einem internationalen Wettbewerb honoriert? Bekommt er Bonuspunkte für die deutsche Rangliste?

Hans: Es stand einmal zur Diskussion, daß die internationalen Wettbewerbe mit herangezogen werden für die Ligapunkte. Dieser Gedanke wurde aber fallengelassen, denn 5 Ligawettbewerbe sind Auswahl genug und das Hauptargument war: man kann nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Denn wenn einer, sagen wir mal in Kössen oder Italien, erfolgreich war, wo nur drei andere deutsche Piloten am Start waren, kann man das nicht mit den Leistungen der anderen 37 Ligapiloten vergleichen. Es muß immer der direkte Vergleich gegeben sein.

Klaus: Rich Pfeiffer sagte mir neulich: wenn er die Wahl hätte, würde er am liebsten beim deutschen Nationalteam mitfliegen, weil er es für die kommende Mannschaft hält. Hier sei es gelungen, rechtzeitig junge Piloten mit erfahrenen Piloten zu kombinieren. Unser Team in Ungarn ist in der Tat sehr jung, auch zwei Neulinge sind dabei.

Hans: Toni Bender und als Ersatzmann Knut von Hentig. Knut ist dieses Jahr eigentlich ohne Vorqualifikation in die Liga gekommen. Er hat dies einer Bestimmung in unserer Sportordnung zu verdanken, in der es heißt, wir nehmen 5 Junioren (Piloten unter 25 Jahre) ohne jegliche Qualifikation in die Liga auf, um möglichst jedes Jahr die Jungen zu fördern. Knut ist in der Liga bravourös geflogen, im Endstand 8., und ist nun als Ersatzmann bei der EM, weil wir einfach glauben, daß er die Perspektive hat, in den nächsten Jahren irgendwann in der Nationalmannschaft zu sein. Deshalb haben wir ihn teilnehmen lassen, wenn auch nur als Ersatz-

mann. So wird er schon mal sehen, wie sowas abläuft.

Klaus: Dieses Jahr hat sich Bob Baier den Ruf eines Ausnahmepiloten erworben. Schon zuvor hat man sich gewundert, warum er nicht im Nationalteam ist.

Hans: Bob Baier fliegt dieses Jahr das erste Mal in der Nationalmannschaft. Er wäre schon 1983 bei der WM am Tegelberg dabei gewesen, aber dann ist am Vorabend der WM sein Vater verunglückt. Er ist seit Jahren ein Toppilot und dieses Jahr ohne Zweifel unser Ausnahmepilot.

Klaus: Warum hat eigentlich Josef Guggenmos auf eine Teilnahme bei der EM verzichtet?

Hans: Er hat schon nach dem dritten oder vierten Ligawettbewerb verzichtet. Einmal hat er dies damit begründet, daß er sieht, daß auch die Jungen so gut fliegen wie er und diese eine Chance haben sollen, zum anderen ist er beruflich dieses Jahr sehr angespannt, nicht zuletzt wegen des Erfolges seines Fluggerätes, und er wollte dieses Jahr endlich einmal die Chance nutzen, auf der anderen Seite des großen Teichs zu starten, wie er es nannte. Er hatte jedes Jahr Einladungen nach Amerika ausgeschlagen und jetzt wollte er als Mannschaftsführer das Team nach Kanada zum American Cup führen. Das ist ein großes Ziel, das ihm noch fehlt in seiner Wettbe-

werbs-Karriere. Deshalb hat er sich für Kanada und gegen Ungarn entschieden. Mit ihm werden fahren: Bob Baier, Otfried Heinelt, Ludwig Rauch, Franz Schüller und Ernst Schneider.

Klaus: Zuletzt noch eine Frage zum Startmodus bei der DM. Am ersten Wettbewerbstag durften zunächst die 40 Piloten der Liga starten und dann erst die über die Landesmeisterschaft qualifizierten. Dies bedeutet doch eine Erschwernis für Newcomer?

Hans: Wir haben dieses scheinbare Handicap erkannt und dadurch umgangen, daß am ersten Tag eine kleinere Aufgabe gewählt wurde, die auch noch vom letzten Starter in der für ihn noch zur Verfügung stehenden Thermikzeit locker geschafft werden konnte. So war die Chancengleichheit für alle gegeben. Tatsächlich war es vielleicht sogar so, daß die letzten Starter einen Vorteil hatten, weil bei ihnen die Thermik besser war. An den darauffolgenden Tagen wurde gemäß dem Gesamt-Klassement gestartet, beispielsweise am dritten Tag gemäß dem Gesamtergebnisse aus erstem und zweitem Tag. Daß die Chancengleichheit gegeben war, sieht man schon daran, daß Hans Bader, der noch am zweiten Tag als einer der letzten starten mußte, im Endklassement 7. wurde.

Klaus: Vielen Dank für dieses Gespräch. 

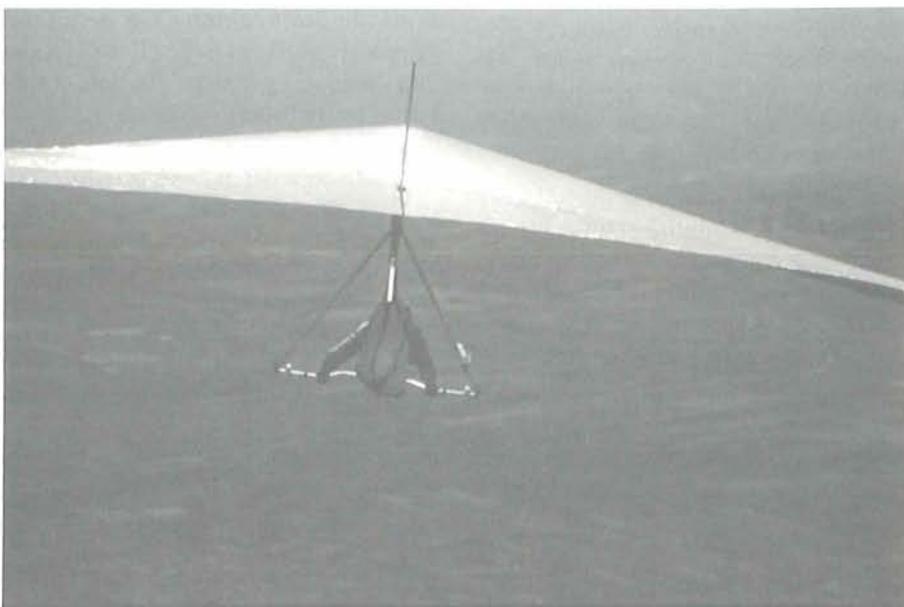
Endstand LIGA 86

Rang	Name	Verband	Gesamtpunktzahl nach 11 Durchgängen	Rang	Name	Verband	Gesamtpunktzahl nach 11 Durchgängen
1	Baier	K LVB	6361	22	Wuest	L BWLV	2930
2	Finzel	G LVB	5375	23	Schneider	E BWLV	2929
3	Ziege	D LVB	4584	24	Aumer	R LVB	2919
4	Sebralla	P LVB	4473	25	Reuther	A LVB	2750
5	Blumenthal	U BWLV	4348	26	Schott	W LVB	2673
6	v. Hentig	K LVB	4221	27	Olschewski	H LVB	2661
7	Guggenmos	J LVB	4079	28	Schmidt	M LVB	2654
8	Bender	T LVB	4008	29	Rippert	W HLB	2546
9	Rauch	L LVB	3981	30	Wuensche	H LVB	2472
10	Koehler	D BWLV	3708	31	Seibold	H BWLV	2318
11	Koch	C BWLV	3522	32	Berkold	E LVB	1935
12	Heinelt	O LVB	3514	33	Burk	H LVB	1835
13	Kratzner	C LVB	3400	34	Brams	F LVB	1835
14	Seiferle	J BWLV	3367	35	Rohrmeier	J LVB	1551
15	Fleischmann	P LVB	3261	36	Klein	P HLB	1475
16	Schneller	F LVB	3237	37	Guggenmos	H LVB	916
17	Weinzierl	G LVB	3109	38	Zeyher	J BWLV	910
18	Genghammer	V LVB	3089	40	Kienzle	K BWLV	758
19	Neuhofer	W LVB	3053	41	Amann	K BWLV	704
20	Stellbauer	J BWLV	3014	42	Mayer	A LVB	357
21	Lotte	F LVB	2975	43	Thoma	M BWLV	280

Deutscher Streckenflugpokal

Ein Zwischenstandsbericht von Charlie Jöst

Eigentlich muß sich Klaus Tänzler wie auf einer Einbahnstraße in falscher Richtung vorgekommen sein, als er am 23. Mai von der Schmittenhöhe aus zu seinem Wendepunkt Kreuzjoch unterwegs war. Immer wieder begegneten ihm Piloten, die vom Arbiskopf aus in Richtung Schmittenhöhe unterwegs waren. Nicht weniger als 9 Piloten reichten ihre an diesem Tag im Zillertal begonnenen Flüge ein. Von denen konnten als einzige Franz Schüller und Michael Black ihre gestellte Tagesaufgabe erfolgreich abschließen. Michael gelang dabei ein eindrucksvoller 152-km-Zielrückkehrflug.



Auf der Jagd nach dem XC-Pokal

Foto: Gabi Holzapfel

Einigen Piloten fehlten nur noch wenige Kilometer bis zu ihrem Zielpunkt, als ein Gewitter sie förmlich vom Himmel wusch.

Glück hatte endlich auch Jo Bathmann, nachdem er schon mehrfach die Vollendung seiner Dreiecks-Aufgabe entweder knapp verfehlte oder aufgrund von Dokumentationspannen (verlorener Fotoapparat u. ä.) seinen Flug nicht werten lassen konnte. Mit Bewältigung seiner beiden »Dreiecke«, an denen er schon seit Jahren mit wissenschaftlicher Akribie »tüftelte«, katapultierte er sich auf Anhieb auf Platz 1.

Beide Flüge wurden in Deutschland gestartet, d. h. daß Jo nun »in aller Ruhe« irgendwo in Europa einen weiteren großen Flug starten kann, um seine drei Wertungsflüge zu vervollständigen, während seine Verfolger Klaus Tänzler, Manfred Aumer und Franz Schüller noch keinen oder keinen zufriedenstellenden Flug von Deutschland aus starten konnten.

Aber noch ist das Jahr nicht zu Ende und Überraschungen sind immer noch möglich:

Zur Zeit lockt das Rhône-tal mit günstigen Bedingungen, Südfrankreich wird erst Ende Juli, Anfang August interessant, und Spanien bietet im September noch traumhafte Flugmöglichkeiten.

Selbst in Deutschland sind größere Streckenflüge – vor allem im Flachland – bis in den September möglich. Der diesjährige Streckenflugpokal stellt alle vorherigen Beteiligungen in den Schatten.

Bis zum 30.06. wurden nicht weniger als 90 Flüge zur Auswertung eingereicht. Dabei konnten 71 Flüge in die Wertung genommen werden (vgl. Liste).

Doch nicht nur die Anzahl der Teilnehmer und der eingereichten Flüge nimmt ständig zu, auch die Flugstreck-

ken werden immer größer, obwohl das Jahr 1986 keine besseren Wetterlagen beschert hat als die Jahre zuvor.

Offensichtlich wirkt sich auch der Sportvertrag, den die beiden Verbände DHV und DAeC im letzten Jahr abgeschlossen haben, wohlthuend auf das Wettkampfgeschehen aus.

Im Koordinieren der Streckenflugauswertung ergänzen sich die beiden Verbände bisher reibungslos.

Kleinere Unstimmigkeiten in der Auslegung der Ausschreibung wurden ruhig und sachlich geregelt, um das Erreichte auch weiterhin nicht zu gefährden.

Beim Auswerten der Flüge mußten die beiden Sportreferenten Charlie Jöst (DHV) und Hans Olschewski (DAeC) immer wieder feststellen, daß bei einigen Piloten noch immer erhebliche Mängel im Dokumentieren der Flüge vorhanden sind.

Am auffälligsten sind dabei die ungenauen Ortsangaben von Start-, Ziel- und Wendepunkten.

Es ist unverständlich, daß immer wieder ganze Ortschaften als markante Punkte angegeben werden, wo doch in der Ausschreibung klar festgelegt ist, daß nur »ausnahmsweise auch Flächen mit einem Durchmesser von höchstens 1 km« angegeben werden können.

Da eine sehr große Anzahl von Piloten davon betroffen ist und im Ex-

**Siegerehrung für den Deutschen
Streckenflugpokal 1986
Samstag, den 11. 10. 1986
am Tegelberg**

tremfall der ganze Flug nicht gewertet worden wäre, einigten sich die beiden Sportreferenten darauf, daß ausnahmsweise für dieses Jahr solche Punkte dann noch anerkannt werden, wenn auf dem Foto die ganze Ortschaft sich deutlich im Fotosektor befindet.

Am deutlichsten zu identifizieren sind immer noch Kreuzungen jeder Art (Bahn, Straße, Fluß), oder bekannte und markante Gebäude, Flugplätze u. ä.

Die Auswerter raten dringend von Berggipfeln und ähnlich schwer identifizierbaren Punkten ab. Selbst Berghöhlen und Liftstationen gleichen sich häufig.

Nicht vergessen: Die Beweislast liegt beim Piloten, und im ungünstigsten Fall riskiert der Pilot, daß sein Flug nicht anerkannt wird, bzw. daß nur freie Strecke gewertet werden kann.

Weitere Probleme ergeben sich aus der Tatsache, daß immer wieder Start- und Landemeldung nach dem Fotografieren geändert oder ergänzt werden.

Dies sind klare Verstöße gegen die Ausschreibung und der Flug wird nicht anerkannt.

Wird die Startmeldung vor dem Start geändert, muß ein neues Foto von der Startmeldung gemacht werden – aber bitte leserlich und nicht aus 5 Metern Entfernung.

Von verschiedenen Seiten wurde uns zugetragen, daß neuerdings Piloten mit mehreren, unterschiedlich ausgefüllten Startmeldungen – natürlich auch mit der dazu nötigen Anzahl von Fotoapparaten – an den Start gehen, um sich während des Fluges für die günstigste Flugaufgabe zu entscheiden.

Dieses Vorgehen ist ein eindeutiger Verstoß gegen die Ausschreibung,

groß unsportlich und ein Protest- und Disqualifikationsgrund.

Auch in diesem Jahr gab es bei einigen Piloten wieder Ärger mit dem Fotoapparat.

So bedauerlich es ist: Ohne Vorlage von Beweisfotos kann der Flug nicht gewertet werden – auch nicht als freier Streckenflug.

Die Dokumentationsunterlagen (Foto etc.) verbleiben bis zum Ablauf der letzten Protestfrist am 22. September (= 15. Sept. plus 7 Tage) bei den Verbänden und werden anschließend an die Teilnehmer zurückgegeben.

Nachfolgend die genaue Auflistung der gewerteten Flüge.

Bei den mit Stern versehenen Piloten bzw. Flügen handelt es sich um eine vorläufige Wertung, da z.B. von der 2. Auswertstelle noch kein Ergebnis vorliegt oder Teile der Dokumentation fehlen etc.

Deutscher Streckenflugpokal 1986 (Stand 30. 6. 1986)

Pilot	Datum	Gerät	Verein	Flugaufgabe		Start	Startpunkt	Ziel	Wendepunkt	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
				geplant	gewertet								
Kettler, Henning	27. 3.	ETA	DFC Rhein-Main-Taunus	ZR	FS	Mte Cesen	Rifugio		Aviano Sendestat.	Sarone	4 h 40'	54	54
Eilers, Detlef	27. 3.	Select	DC Oberes Elztal	ZR	FS	Mte Cesen	Valdobbiadene		Aviano Sendestat.	Aviano Landeplatz	4 h 15'	49	49
Schüller, Franz	27. 3.	Magic IV	DFC Bayrischzell	ZR	FS	Romano (Mte Grappa)	Semonzo Kirche		Aviano Sendestat.	Lago	5 h	94	94
Gröbner, Arno	28. 3.	Magic IV	DFC Battenberg	ZR	FS	Mte Dolado	Bahndreieck Polpet		Refugio Lusa	Villabruna	4 h 30'	50	50
Friedemann, Peter	31. 3.	Magic	Althofdrachen	ZR	FS	Mte Cornosega	Campo Croce		Revine	Tovena	3 h	34	34
Kirchberger, Hans	31. 3.	Magic III	DFC Bayrischzell	ZR	FS	Aviano Piancavallo	Pra de Plana		Mte Barbaria	Vittorio Veneto	5 h 15'	66	66
Schurr, Walter	2. 4.	CZ	1. Odenwälder DFC	ZF	FS	Erlau	Erlau Startplatz	Bad Kreuznach		Sargenroth	5 h	95	95
Matschoss, Til	9. 4.	Hermes	DFC Regental	ZF	FS	Blumernberg	Blumernberg Startrampe	Flugplatz Schwandorf		Gailoh (bei Amberg)	3 h 50'	77	77
Schurr, Walter	13. 4.	CZ	1. Odenwälder DFC	ZR	FS	Melobocus (Bensheim)	Zwingenberg Ortsmitte		Walldorf BAB-Kreuz	Heppenheim	5 h 30'	89	89

Pilot	Datum	Gerät	Verein	Flugaufgabe		Start	Startpunkt	Ziel	Wendepunkt	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
				geplant	gewertet								
Pöpl, Reinhard	20. 4.	Express Racing	1. Oberpfälzer DFC	ZF	FS	Jachenhausen	Rampe Jachenhausen	Straubing Kreuzung BAB – B20		Pillnach	?	57	57
von Schoenebeck, Jost	1. 5.	Concord II	DFC Ingolstadt	ZF	FS	Böhming	Böhming Kirche	Dollnstein		Dietfurt	2 h 15'	31	31
Kettler, Henning	1. 5.	Eta	DFC Rhein-Main-Taunus	ZR	ZR	Peledo	Straßenkreuzung Nuova		Teglio Bergstation	Nuova	4 h 30'	96	163
Pongratz, Werner	2. 5.	Moyes GT	DFC Bayerwald	ZF	FS	Bichlstein	Bichlstein	Beratzhausen OM Kirche		Stamsried	1 h 45'	69	69
Rackl, Walter	3. 5.	Saphir	DFC Achenal	ZF auf gek. Bahn	FS	Rauschberg	Lift Bergstation	Hochries Mittelstation	Hochstaufen Berghaus	Hochries Landeplatz	2 h 50'	57	57
Denz, Helmut	3. 5.	GZE		Dreieck kleiner 28%	Dreieck kleiner 28%	Stoderzinken	Startplatz Stoderzinken		1. WP Malzdalm (Dachstein) 2. WP Grimming Hütte	Viertal	5 h 45'	88	150
Aumer, Manfred	3. 5.	Typhoon S4	1. Oberpfälzer DFC	ZR	ZR	Aviano Piancavallo	Kirche St. Tome		Mt. Cesen Liftstation	Landeplatz Aviano	4 h 30'	83	141
Straub, Paulus	4. 5.	Magic	D'Wälder DFC	FS	FS	Mauborget	Startplatz Mauborget			La Frasse bei Vallorbe	3 h	23	23
Reimann, Günter	4. 5.	Magic	DFC Achenal	ZF	FS	Sattleger	Sattleger Hütte	Fresach		Fresach	2 h 30'	42	42
Rackl, Walter	4. 5.	Saphir	DFC Achenal	Dreieck	FS	Rauschberg	Campingplatz bei Liftstation		1. WP Hochstaufen 2. WP Hörndl Wand	Längauer Alm	2 h 30'	38	38
Kettler, Henning	9. 5.	ETA	DFC Rhein-Main-Taunus	ZR	FS	Peledo	Straßenkreuzung Nuova		Teglio Bergstation	bei Nuova	3 h 30'	95	95
Keller, Siegfried	9. 5.	Magic IV	DFC Seeadler	ZR	FS	Mte Mezzo (Como)	Ponte del Passo (Brücke)		Teglio Bergstation	San Giacomo	1 h 15'	50	50
Pichler, Ali	13. 5.	Magic IV	DC Bayrischzell	ZF	FS	Arbiskopf	Startplatz Arbiskopf	Aigen		Trieben	5 h 40'	202	202
Schüller, Franz	13. 5.	Magic IV	DC Bayrischzell	ZF	FS	Arbiskopf	Startplatz Arbiskopf	Aigen		Trieben	7 h	202	202
Schärtl, Martin	13. 5.	Magic III		ZF	FS	Arbiskopf	Parkplatz Höhenstraße	Aigen		bei Aigen	6 h 30'	178	178
Tänzler, Klaus	13. 5.	Magic IV	DFC Kampenwand	ZF	ZF	Arbiskopf	Parkplatz Höhenstraße	Flugplatz Aigen		Trieben	6 h 50'	177	230
Bolz, Holger	13. 5.	Magic III		ZF	FS	Arbiskopf	Hippach Bahnhof	Radstadt		Lassing	6 h 30'	183	183
Kutz, Werner	18. 5.	Magic III	DC Bayerwald	ZR	FS	Stoderzinken	Mautstelle Stoderzinken		Kloster Admont	Liezen	1 h 50'	32	32

Pilot	Datum	Gerät	Verein	Flugaufgabe		Start	Startpunkt	Ziel	Wendepunkt	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
				geplant	gewertet								
Hanfstengl, Markus*	18. 5.	Sierra I	DFC Chiemgau	ZR	FS	Braun- eck	Gipfel- kreuz		Wanneck Gipfel	Leutasch	4 h 25'	83	83
Westerboer, Ingo	18. 5.	Magic	DFC Regental	ZR	FS	Stoder- zinken	Kirche Gröb- ming		Kloster Admont	Unter- grimming	3 h 35'	75	75
Tänzler, Klaus	19. 5.	Magic IV	DFC Albatros Kampenwand	ZR	ZR	Greifen- burg	Startplatz Greifen- burg		Zettlers- feld Bergsta- tion	Greifen- burg	3 h 40'	64	109
Kutz, Werner	20. 5.	Magic III	DC Bayerwald	Dreieck kleiner 28%	FS	Stoder- zinken	Maut- stelle Stoder- zinken		1. WP. Kirche Unter- grimming 2. Tal- station Hunger- kogellift	Winkel (Gröb- ming)	2 h 50'	35	35
Westerboer, Ingo	21. 5.	Magic	DFC Regental	Dreieck kleiner 28%	Dreieck kleiner 28%	Stoder- zinken	Maut- stelle Stoder- zinken		1. Unter- grimming 2. Hun- gerkugel- lift-Tal- station	Gröbming	2 h 15'	69	117
Eilers, Detlef	22. 5.	Select	DC Oberes Eitztal	FS	FS	Belchen	Startplatz Belchen			Östl. Glottertal	2 h	27	27
Feucht, Wilhelm	23. 5.	Vega	DFU Unterland	ZF	FS	Arbis- kopf	Startplatz Arbis- kopf	Nieder- öblarn		St. Johann i. P.	4 h 15'	105	105
Mokros, Manfred	23. 5.	Typhoon S4	DFC Hochries-Samerberg	ZR	FS	Arbis- kopf	Schwim- bad Zell a. Ziller		Gipfel Hahneck- kogel	Berggrube	6 h	148	148
Matschoss, Til	23. 5.	Hermes	DFC Regental	ZF	FS	Arbis- kopf	Startplatz Arbis- kopf	BAB- Ausfahrt Radstadt Süd		Thum- mers- bach (Zeller See)	3 h 30'	75	75
Peine, Jörg	23. 5.	Magic IV	DFC Höxter	ZF	FS	Arbis- kopf	Startplatz Arbis- kopf	Flugplatz Nieder- öblarn		Taxenbach	3 h 40'	79	79
von Holdt, Helmut	23. 5.	Magic	DFC Ludwigs- hafen	ZR	FS	Arbis- kopf	Schwim- bad Zell a. Ziller		Schmitt- höhe	Bramberg	1 h 50'	35	35
Schüller, Franz	23. 5.	Magic IV	DC Bayrisch- zell	ZR	ZR	Arbis- kopf	Laimach		Schmitt- höhe	Burgstall	5 h 45'	134	228
Jurk, Reinhard	23. 5.	GZE	DDC	ZF	FS	Arbis- kopf	Startplatz Arbis- kopf	Flugplatz Nieder- öblarn		Aich i. P.	5 h 15'	154	154
Schärtl, Martin*	23. 5.	Magic III	Bergdohlen Brannen- burg	ZF auf gek. Bahn	FS	Arbis- kopf	Parkplatz Höhen- staße	Kössen	Schmitt- höhe	Wald	3 h	116	116
Tänzler, Klaus	23. 5.	Magic IV	DFC Albatros Kampenwand	ZR	ZR	Schmit- ten- höhe	Kirche Auf- hausen		Berg- station Skilift Kreuzjoch	Zell a. See	5 h 15'	124	211
Black, Michael	23. 5.	Spirit	Berg- sträßler Drachen- flieger	ZR	ZR	Arbis- kopf	Schwim- bad Zell a. Ziller		Hahneck- kogel	Schwim- bad Zell a. Ziller	4 h 20'	152	258
Gassner, Bernd	26. 5.	Falke V	DFC Albatros Kampenwand	ZR	ZR	Arbis- kopf	Zell a. Ziller		Schmitt- höhe	Schwend- au	6 h 20'	132	224

Pilot	Datum	Gerät	Verein	Flugaufgabe		Start	Startpunkt	Ziel	Wendepunkt	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
				geplant	gewertet								
Eilers, Detlef	26. 5.	Select	DC Oberes Elztal	ZR	FS	Arbiskopf	Schwimmbad Zell a. Ziller		Schmittenhöhe	Gerlos	5 h 50'	120	120
von Holdt, Helmut*	26. 5.	Magic	DFC Ludwigs-hafen	ZR	FS	Arbiskopf	Schwimmbad Zell a. Ziller		Schmittenhöhe	Untereggut	6 h 20'	87	87
Aumer, Manfred	26. 5.	Typhoon S 4	1. Oberpfälzer DFC	ZR	ZR	Arbiskopf	Schwimmbad Zell a. Ziller		Ziegelhütte bei Taxenbach	Hippach	7 h 30'	166	282
Schurr, Walter	27. 5.	C ₂	1. Odenwälder DFC	ZR	FS	Arbiskopf	Schwimmbad Zell a. Ziller		Taxenbach	Krimml	9 h	145	145
Straub, Paulus*	1. 6.	Magic	D'Wälder DFC	FS	FS	Kandel	Rampe			Ripoldsau-Dollasbach	3 h 15'	44	44
Keller, Siegfried*	1. 6.	Magic IV	DFC Seeadler	FS	FS	Kandel	Rampe			Wolfach	1 h 45'	30	30
Gerteisen, Wolfgang*	1. 6.	Select	DFC Tegernsee	FS	FS	Kandel	Rampe			Wolfach	40'	30	30
Tänzler, Klaus*	9. 6.	Magic IV	DFC Albatros Kampenwand	Dreieck kleiner 28%	FS	Rauschberg	Talstation		1. Hochstauen Reichenhaller Haus 2. Hochries Bergstation	Staudach	4 h 15'	78	78
Bathmann, Jo	9. 6.	Magic IV	DFC Chiemgau	Dreieck	Dreieck	Hochfeln	Unterbacher Kössen		1. Schmittenhöhe 2. Wildkogel Liftstation	Kössen	7 h 2'	121	242
Dürnegger, Lorenz	10. 6.	C ₂	DFC Achtental	ZR	FS	Arbiskopf	Landeplatz Schwendau		Hundstein Stutzerhaus	Uttendorf	5 h 15'	105	105
Lorenz, Fritz*	10. 6.	Magic	1. Oberpfälzer DFC	ZR	ZR	Arbiskopf	Schwimmbad Zell a. Ziller		Schmittenhöhe	Schwimmbad Zell a. Ziller	5 h 40'	132	224
Tänzler, Klaus*	10. 6.	Magic	DFC Albatros Kampenwand	Dreieck kleiner 28%	FS	Rauschberg	Waidring Kirche		1. WP. Hundstein Stertzer Haus 2. Bürgl Haus	Kitzbüchel Waldhof	8 h 10'	84	84
Matschoss, Til*	10. 6.	Hermes	DFC Regental	ZR	ZR	Mittagstein	Kötztinger Hütte		Kreuzung Eisenbahn B 11 bei Zwiesel	Traidersdorf	3 h	50	85
Bathmann, Jo	10. 6.	Magic IV	DFC Chiemgau	Dreieck	Dreieck	Hochfeln	Hüttwirt Kössen		1. Glocknerhaus Schmittenhöhe. 2. Gasthaus Königsleiten	Kössen	7 h 10'	142	284
Steinberg, Gerhard*	10. 6.	Duck II	WDCW Garmisch	ZR	FS	Arbiskopf	Schwimmbad Zell a. Ziller		Schmittenhöhe	Haus im Ennstal	7 h 45'	148	148

Pilot	Datum	Gerät	Verein	Flugaufgabe		Start	Startpunkt	Ziel	Wendepunkt	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
				geplant	gewertet								
Hübner, Hans-Peter	15. 6.	GZE	Münchner Alpine Drachenflieger	ZR	ZR	Jöchelspitz	Landeplatz Bach		Hahnenkamm Bergstation	Bach	3 h	58	99
Haugg, Franz	16. 6.	Bullet-C	DDC München	FS	FS	Arbiskopf	Startplatz Arbiskopf			Münster (Inntal)	2 h 15'	22	22
Aumer, Manfred*	16. 6.	Typhoon S 4	1. Oberpfälzer DFC	Dreieck kleiner 28%	FS	Hochfelln	Talstation Lift Unternberg		1. Reichenhaller Haus 2. Hochries Gipfel	Bernau	2 h 50'	52	52
Scheible, Martin*	16. 6.	Top	TSV Seissen	FS	FS	Seissen	Flugplatz			Gomadingen	2 h 30'	29	29
Blumenthal, Uli	17. 6.	Vega		ZR	FS	Arbiskopf	Schwimmbad Zell a. Ziller		Schmittenhöhe	Neukirchen	5 h 30'	105	105
Wohlfahrt, Jochen*	17. 6.	Magic IV		ZR	FS	Arbiskopf	Zell a. Ziller Straßkreuz – Tunnel		Schmittenhöhe	Fürth (Piesendorf)	4 h 40'	65	65
Blumenthal, Uli	28. 6.	Vega		ZR	ZR	Tegelberg	Schloß Neuschwanstein		Alpspitze Sporthheim Böck	LP Tegelberg	3 h	36	61
Hübner, Hans-Peter	28. 6.	GZE	MAD München	ZR	ZR	Tegelberg	Schloß Neuschwanstein		Alpspitze Sporthheim Böck	LP Tegelberg	?	36	61
von Holdt, Helmut*	28. 6.	Magic	DFC Ludwigs-hafen	ZR	ZR	Mittag	Mittelstation		Hündle-kopf	Kleiner Alpsee	2 h 35'	24	41
Haugg, Franz	29. 6.	Bullet-C	DDC München	Dreieck	FS	Tegelberg	Talstation		1. Laber Bergstation 2. Kramer Gipfel	Garmisch-Partenkirchen	2 h	36	36
Scheible, Martin*	29. 6.	Top	TSV Seissen	ZF	FS	Geislingen	Rampe	LP Tegelberg		Flugplatz Tannheim	3 h	68	68
Denz, Helmut*	30. 6.	GZE		ZF	FS	Geislingen Schlek-kerkfels	Schlek-kerkfels Startplatz	Court (Schweizer Jura)		Glashof (St. Blasien)	5 h 25'	157	157

Bei den mit * gekennzeichneten Flügen handelt es sich um eine vorläufige Auswertung.

Zwischenstand Mannschaftswertung

Stand: 30. 6. 86

Rang	Mannschaft	Piloten	Punkte	Gesamt
1	1. Oberpfälzer DFC	Aumer, Manfred*	475	756
		Fritz, Lorenz*	224	
		Pöppl, Reinhard	57	
2	DFC Bayrischzell	Schüller, Franz	430	698
		Pichler, Ali	202	
		Kirchberger, Hans	66	
3	DFC Achental	Dürnegger, Lorenz	105	242
		Rackl, Walter	95	
		Reimann, Günter	42	

Zwischenstand Juniorenwertung

Stand: 30. 6. 86

Geb. Stichtag: 15. 9. 1961

Rang	Pilot	Punkte
1	Schüller, Franz	430
2	Bolz, Holger	183
3	Haugg, Franz	58

Zwischenstand Gesamtwertung

Rang	Pilot	Verein	Flüge			Punkte
			inger.	davon BRD	gewertet	
1	Bathmann, Jo	DFC Chiemgau	2	2	2	526
2	Tänzler, Klaus*	DFC Albatros Kampenwand	5	2	3	525
3	Aumer, Manfred*	1. Operpfälzer DFC	3	1	3	475
4	Schüller, Franz	DFC Bayrischzell	3	–	2	430
5	Schurr, Walter	1. Odenwälder DFC	4	2	3	329
6	Denz, Helmut*		2	1	2	307
7	Schärrtl, Martin*	Bergdohlen Brannenburg	2	–	2	294
8	Kettler, Henning	DFC Rhein-Main-Taunus	3	–	2	258
8	Black, Michael	1. Bergsträßler DFC	1	–	1	258
10	Matschoss, Til*	DFC Regental	3	2	3	237
11	Gassner, Bernd	DFC Albatros Kampenwand	1	–	1	224
11	Fritz, Lorenz*	1. Oberpfälzer DFC	2	–	1	224
13	Pichler, Ali	DFC Bayrischzell	1	–	1	202
14	Eilers, Detlef	DFC Oberes Elztal	3	1	3	196
15	Westerboer, Ingo	DFC Regental	2	–	2	192
16	Bolz, Holger		1	–	1	183
17	Blumenthal, Uli		2	1	2	166
18	Von Holdt, Helmut*	DFC Ludwighafen	3	1	3	163
19	Hübner, Hans-Peter	Münchner Alpiner DFC	2	1	2	160
20	Jurk, Reinhard	DDC München	1	–	1	154
21	Mokros, Manfred	DFC Hochries-Samerberg	1	–	1	148
21	Steinberg, Gerhard*	WDCW Garmisch	1	–	1	148
23	Feucht, Wilhelm	DFU Unterland	1	–	1	105
23	Dürnegger, Lorenz	DFC Achantal	1	–	1	105
25	Scheible, Martin	TSV Seissen	2	2	2	97
26	Rackl, Walter	DFC Achantal	2	–	2	95
27	Hanfstengl, Markus*	DFC Chiemgau	1	–	1	83
28	Keller, Siegfried*	DFC Seeadler	2	1	2	80
29	Peine, Jörg	DFC Höxter	1	–	1	79
30	Pongratz, Werner	DFC Bayerwald	2	2	1	69
31	Straub, Paulus*	D'Wälder DFC	2	1	2	67
31	Kutz, Werner	DFC Bayerwald	3	–	2	67
33	Kirchberger, Hans	DFC Bayrischzell	1	–	1	66
34	Wohlfahrt, Jochen*		1	–	1	65
35	Haugg, Franz	DDC München	2	1	2	58
36	Pöppl, Reinhard	1. Oberpfälzer DFC	1	1	1	57
37	Gröbner, Arno	DFC Battenberg	1	–	1	50
38	Reimann, Günter	DFC Achantal	1	–	1	42
39	Friedemann, Peter	Die Althofdrachen	1	–	1	34
40	von Schönebeck, Jost	DFC Ingolstadt	1	1	1	31
41	Gerteisen, Wolfgang*	DFC Tegernsee	1	1	1	30

Unsere Qualität und unser Design machten uns weltweit zum größten Fluginstrumentenhersteller für Hängegleiter.
Auf alle unsere Instrumente gewähren wir 1 Jahr Garantie.

AFRO[®]
 Fluginstrumente



AFRO Cross Country 8000 1598 DM



AFRO Cirrus 8000 1298 DM



AFRO Cumulus 8000 1085 DM



AFRO Vario Analog 549 DM



AFRO Vario Digital 398 DM



Altimeter Digital mit Akkustik 598 DM
 Altimeter Digital ohne Akkustik 498 DM



Kugelkompass
 Ø 48 mm 59 DM
 Kugelkompass
 Ø 78 mm 129 DM



AFRO Speed Mod. 2 169 DM
 AFRO Speed Mod. 1 108 DM

Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial.

**A. Frommwieser, AFRO-Fluginstrumente, Bahnhofstraße 37,
 D-8219 Rimsting/Chiemsee, Telefon 080 51 / 612 49**

Weiter im Programm:
 Owens Valley 8000 1298 DM
 Speed Digital 270 DM

Stabile Fotohalterung 49 DM
 Stoppuhr 8 mm Anzeige 99 DM
 Stoppuhr 4 mm Anzeige 59 DM

Wettbewerbskalender 1986

Termin	Gelände	Wettbewerb	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
01. 01.-15. 09.	Europa	Deutscher Streckenflugpokal 1986	Deutscher Hängegleiterverband, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund am Tegernsee Deutscher Aero Club, Lyoner Straße 16, 6000 Frankfurt/Main 71
01. 03.-30. 09.	Norddeutschland	Nordischer XC-Cup	DFC Höxter, Detlef Gehrman, Hermannstraße 41, 3470 Höxter
24. 08.-30. 08.	Vaduz/ Liechtenstein	4. Europacup der Senioren	Manfred Pfister, Richard-Strauß-Allee 11, 6000 Frankfurt/Main 70, Telefon 069/399817
24. 08.-25. 08.	Burgen/Veldenz	Edelsteinpokal	Delta-Club Falke e. V. Idar-Oberstein, Udo Dreher, Erfurter Straße, 6580 Idar-Oberstein 2, Telefon 06781/43498
30. 08.-31. 08.	Althof/ Bad Herrenalb	Bärenpokal	Walter Kleinknecht, Forlenweg 10, 7500 Karlsruhe 31, Telefon 0721/704428
12. 09.-13. 09.	Sillian	1. Intern. Österr. Meisterschaft im Gleitschirmfliegen	Sillianer Drachenflieger und Gleitschirm Club, Pepi Gasteiger, A-9920 Sillian 172, Telefon 0043/4842/6271
20. 09.-21. 09.	Berghaupten	Ortenau Pokalfliegen	Ortenauer Drachenflieger e. V., Hans und Hilde Willmann, Friedenstraße 1, 7615 Zell, Telefon 07835/1279
27. 09.-28. 09.	Mayrhofen	10. Intern. Zillertaler Flugtage '86 (II. Intern. Alpencup '86)	Golden Eagles, Alpine Gliders Zillertal