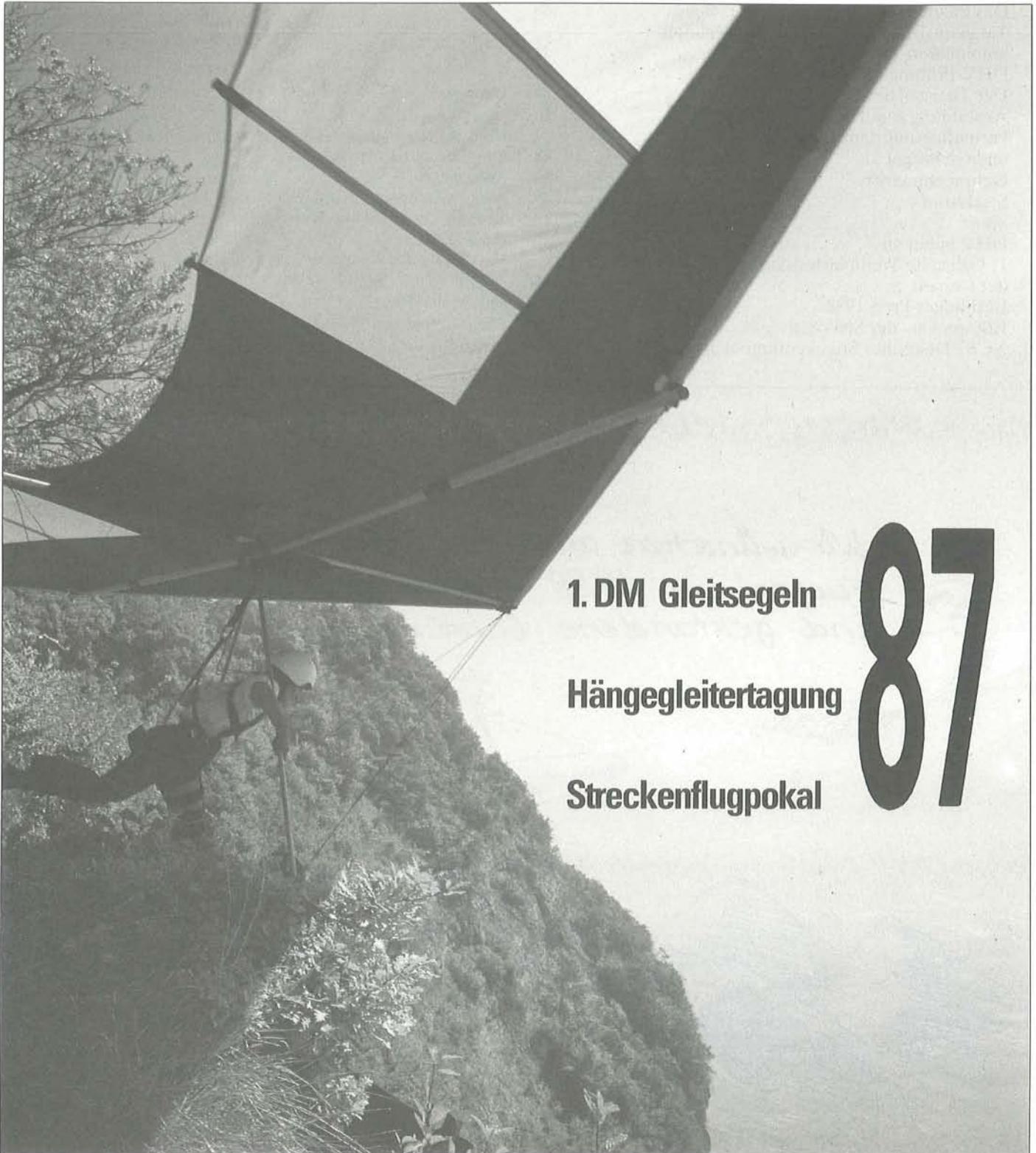


DHV-info Nr. 43

*Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.
für Drachenflieger und Gleitsegler*

B 5591 F

Dezember 1987



1. DM Gleitsegeln

Hängegleitertagung

Streckenflugpokal

87

Aus dem Inhalt

Wichtig – Neu – Kurz	3
DHV-Prüfungskalender 87	5
1. DM im Gleitschirmsegeln	6
Deutscher Hängegleitertag 87	12
Protokoll der 8. Hängegleitertagung in Loffenau	13
DHV in Zahlen	15
Neue Verhandlungen mit dem DAeC	16
Affäre Struel geht dem Ende zu	17
UL-Schlepp zugelassen	18
Sicherheitsjournal	20
Das Phänomen des Vorwärtsüberschlags	26
Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiter- kommission	31
DHV-Prüfungskalender 88	33
Der Thermal Snooper	34
Ausbildung zum Drachenflugehrer 87	36
Ferienflug mit dem Drachen und Gleitsegel	38
Gebrauchtmarkt	39
Steckbrief	43
Sport	44
DHV bietet an	45
1. Offizielle Weltmeisterschaft der Damen	46
Berblinger-Preis 1988	49
Europa-Cup der Senioren	50
XC87 Deutscher Streckenflugpokal	52

Titelbild:

Spätherbstlicher Start in St. Hilaire
Foto: Charlie Jöst

Endwertung Deutscher Streckenflugpokal	59
Interview aktuell	62
Deutscher Streckenflugpokal 1988 Ausschreibung	63

Impressum

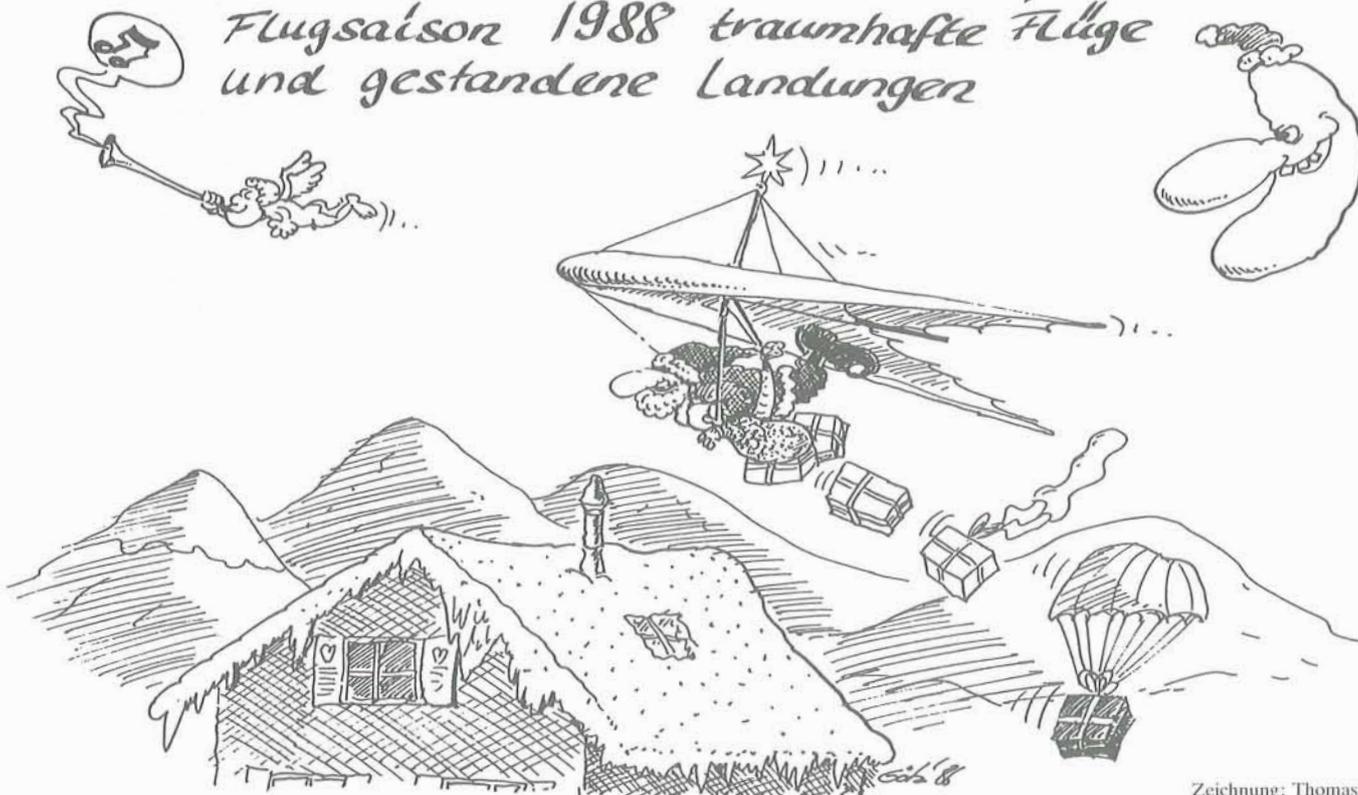
Herausgeber:
Deutscher Hängegleiterverband e. V., Schaftlacher Str. 23,
8184 Gmund, Telefon 08021/8181

Redaktion:
Wolfgang Gerteisen (verantwortlich), Peter Janssen,
Tilman v. Mengershausen, Klaus Tänzler.

Satz und Druck:
Mayr Miesbach, Druckerei und Verlag GmbH,
Am Windfeld 15, 8160 Miesbach

Auflage: 10000
Erscheinungsweise: 5 Ausgaben pro Jahr
Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.

*Wir wünschen allen Mitgliedern für die
Flugsaison 1988 traumhafte Flüge
und gestandene Landungen*



Zeichnung: Thomas Götz

Versicherungsprämie für Gleitsegeln um 30% gesenkt

Die erste Flugsaison seit Zulassung des Gleitsegels in Deutschland hat gezeigt: Drittschäden sind seltener und billiger als bei Hängegleitern.

In Verhandlung mit dem Gerling-Konzern konnte eine drastische Senkung der Prämie für die Gerätehaftpflichtversicherung erreicht werden, von 75 DM auf jetzt 50 DM (ohne Selbstbeteiligung) und auf 40 DM (mit 500 DM Selbstbeteiligung).

Dies bedeutet:

- Wer künftig die weiter geltende Hängegleiterversicherungsprämie bezahlt, bleibt damit zugleich auch als nichtgewerblicher Halter seiner Gleitsegel versichert, einschließlich der berechtigten Benutzer.
- Wer künftig die ermäßigte Gleitsegelprämie bezahlt, ist nur als Halter seiner Gleitsegel versichert, ebenso die berechtigten Benutzer; kein Versicherungsschutz für die Hängegleiter.
- Wer sich nur als Halter von Gleitsegeln versichern will und dazu den bisher geltenden Versicherungsantrag mit dem Einheitstarif Hängegleiten/Gleitsegeln an den DHV geschickt hat, kann zum 1.1.1988 seine Versicherung umstellen lassen.

Die neuen Prämien und Bedingungen gelten auch für die Halterhaftpflicht-Zusatzversicherungen für Hersteller/Händler, Ausbildungsstätten und Mitgliedsvereine. Alle anderen Versicherungen bleiben unberührt.

1000er-Grenze überschritten

Seit dem 21.4.1987 wurden bereits 1011 Befähigungsnachweise für Gleitsegel-Piloten ausgestellt (Stichtag 22.10.1987). Damit wurden bereits ca. 10% der insgesamt ausgestellten Befähigungsnachweise für Hängegleiterpiloten erreicht und dies in nur 6 Monaten.

Flug von der Zugspitze mit Gleitschirm

Schneefernerkopf 2874 m (Zugspitze); Flug Richtung Zugspitze; Sonns Spitze überflogen; weiter Richtung bayerisches Schneekar 2218 m dann Richtung Riffelspitze; hinunter Richtung Eibsee über den Zugwald; Landung auf dem zugefrorenen Eibsee in Nähe des Eibseehotels 983 m

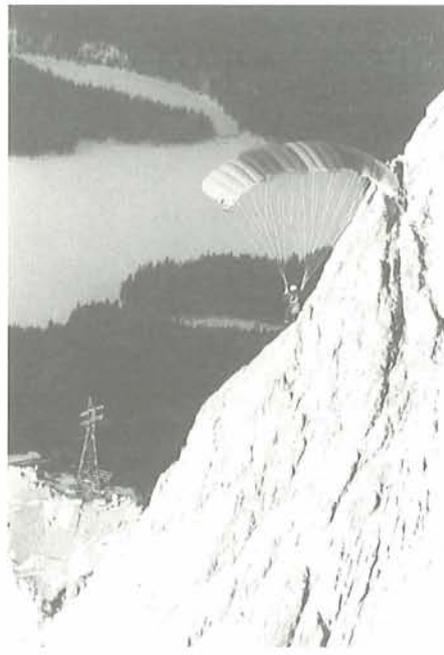


Foto: B. Schmid

Weitere Daten unseres Erstfluges von der Zugspitze

Mitwirkende Personen
Walter Gatscher und Bernhard Schmid, beide 25 Jahre, aus Garmisch-Partenkirchen.

Überflogen wurde der Schneefernergrad 2800 m sowie der Sonnspezgrad. Startplatz in Schnee und Fels (Start 2860 m)

Durchführung am 1.2.1987 um 16 Uhr (Start), 16.30 Uhr (Landung)

Flugdauer: 30 Minuten

Flugdistanz: 12 km

Hersteller des Gleitschirms:

IT V Salewa 9 Kammern 27 qm

Windverhältnisse: sehr ruhig

Temperatur ca. -4°

Flugmanöver: 360°-Drehung und Wingover

Sonnenschein, blauer Himmel.

Mitglied 8000

Auf den Tag genau 3 Monate, nämlich am 7.10.1987, nachdem der DHV die Mitgliederzahl von 7000 erreicht hatte, konnte das 8000ste Mitglied begrüßt werden. Dies entspricht einem Gesamtmitgliederzuwachs von 14,28% in nur 3 Monaten.

Doch damit nicht genug, denn das Mitglied Nr. 8000 wurde auch genau an jenem 7.10.1987 20 Jahre alt. Jens Gumbinger ist derzeit noch Schüler und steht kurz vor dem Abitur. Zum Drachenfliegen kam er durch einen Artikel der Zeitschrift »Alpin« und einen Bruder seiner Nachbarin, der ihm vom Drachenfliegen vorschwornte. Jetzt ist auch Jens begeistert. Jens hat gerade bei der Drachenflugschule Göppingen seinen Lernausweis beendet und möchte nun mit dem A-Schein beginnen.

Für seine fliegerische Zukunft wünschen wir ihm viel Erfolg.

Reisegepäckversicherung beinhaltet keine Gleitsegel

Da Gleitsegel ebenso Luftfahrzeuge wie Hängegleiter, Ultraleichtflugzeuge usw. sind, sind diese auch nicht über die Reisegepäckversicherung versichert. Eine Nachfrage von Jogi Obermeier, vom Delta Sport Club e. V., hat ergeben, daß es bisher keinen Versicherer gibt, der das Transportrisiko übernehmen würde.

Dies bedeutet: Wer im Winter nach Lanzarote seinen Drachen, sein Gleitsegel etc. mitnimmt, handelt auf eigene Gefahr, da die Charterfirmen für beschädigte oder verlorenegegangene Fracht mit maximal DM 50,- pro Kilo haftet.

Starker Motor gesucht!

Der DHV sucht für seine Testfahrzeuge einen gebrauchten Chevy-Motor (Big Block) mit mindestens 5 Liter Hubraum.

Wer kennt eine preisgünstige Bezugsquelle?

Hinweise bitte an die DHV-Geschäftsstelle, Telefon 08021/8181.

Packerkurse des DHV für Selbst- und Drittpacker

Am 5. und 6. Dezember 1987 führt der DHV in Altenstadt bei Schongau die nächsten beiden eintägigen Packerlehrgänge für das Packen von Hängegleiterrettungssystemen durch. Die Lehrgangsgebühr beträgt für DHV-Nichtmitglieder DM 30,- (Vorkasse), für Mitglieder sind die Lehrgänge kostenlos. Pro Lehrgang können maximal 30 Teilnehmer zugelassen werden.

Anmeldungen bitte schriftlich an die DHV-Geschäftsstelle.

Die Teilnahme an einem Kurs für Selbstpacker ist Voraussetzung für den Drittpackerkurs, den der DHV am 12. und 13. Januar 1988 in Altenstadt bei Schongau durchführt. Die Teilnahmegebühr am Drittpackerkurs beträgt DM 75,- pro Person. Die Anmeldung erfolgt schriftlich bei der DHV-Geschäftsstelle.

Telefonnummer korrigieren

In der Gleitsegellehrer-Liste, abgedruckt im DHV-Info 42, wurde für Hans Hoschka eine falsche Telefonnummer abgedruckt. Die richtige Telefonnummer lautet 08342/4450.

(Anmerkung der Redaktion: Wir hoffen, daß damit in Zukunft die Mutter Hans Hoschkas von dauernden Anrufen insbesondere spätabends verschont bleibt).

Delta 1988

Uli Blumenthal stellt seinen 4. Drachenflugkalender vor. In 13 brillanten Aufnahmen aus Europa und Übersee wurde die Faszination des Drachenfliegens eingefangen. Himmel, Berge, Wolken und Meer bilden die großartige Kulisse für Impressionen aus dem Bereich des Drachenfliegens. Um das ganze Werk zu vervollständigen, gibt John Pendry im Anhang persönliche Tipps.

Neue Gleitsegelvereine im DHV

Im Herbst 1987 sind vier neugegründete Gleitsegelvereine in den DHV eingetreten.

Es handelt sich dabei um folgende Vereine:

Gleitschirmsegler Werdenfels e. V.,
Schnitzschulstraße 2,
8100 Garmisch-Partenkirchen

1. Münchner Paragleiter Club e. V.,
Erzgießereistraße 48,
8000 München 2

Chiemgau Flug e. V.,
Lujó-Brentano-Straße 11,
8210 Prien

Gleitschirmclub »Albatros«
Bad Reichenhall,
Innsbrucker Straße 16,
8230 Bad Reichenhall

Alle vier Vereine heißen wir im DHV aufs herzlichste willkommen und hoffen auf eine gute Zusammenarbeit.

Wer daran interessiert ist, in einen der vier Vereine einzutreten, nimmt bitte direkt mit der Vereinsgeschäftsstelle Kontakt auf.

Wissenschaftliche Fotos gesucht

Der DHV sucht für wissenschaftliche Arbeiten über die Aerodynamik an Hängegleitern Fotos

- über Wollfadenversuche zur Untersuchung von Strömungen am Segel und
- von Segelformen im Flug, insbesondere der Segelhinterkante.

Alle Aufnahmen sollen möglichst von Drachen neuerer Bauart sein. Unterlagen bitte an die DHV-Geschäftsstelle, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund am Tegernsee.

Nachtrag Gleitsegellehrer

Bei der Veröffentlichung der DHV-Gleitsegellehrer ist leider Reinhold Speidel dem Seitenschnitt zum Opfer gefallen und wurde somit nicht in der Fluglehrerliste aufgeführt.

Weiterhin haben Hansjörg Keller und Johann Zieglgruber die Nachprüfung zum Gleitsegellehrer-Lehrgang erfolgreich absolviert.

APO Gleitsegeln geändert

Nach Abschluß der ersten Ausbildungssaison wurde die Ausbildungs- und Prüfungsordnung den Bedürfnissen des Ausbildungsbetriebes und den Erfordernissen der Flugsicherheit angepaßt. Abschnitt II, Ziffer 1.2 lautet jetzt:

1.2 Die praktische Ausbildung umfaßt in Reihenfolge

- a) mindestens 20 vollständige Vorbereitungs-, Start- und Laufübungen; Landefalltechnik;
- b) mindestens 20 Flüge im Schulungsgelände, mit 40 bis 100 m Höhenunterschied; Übungsschwerpunkte Start, Landung, Geradeausflug, Geschwindigkeits- und Richtungskorrektur, Kurven bis 90 Grad;
- c) mindestens 20 Flüge mit mehr als 100 m Höhenunterschied von mindestens 2 verschiedenen Startplätzen, davon zunächst mindestens 5 Flüge mit weniger als 300 m Höhenunterschied und danach mindestens 10 Flüge mit mehr als 400 m Höhenunterschied; Übungsschwerpunkte Kehre, Vollkreis, Achter, verschiedene Steuertechniken, Flug- und Landeinteilung.

Die Übungen und Flüge sind von einem Fluglehrer zu beaufsichtigen und zu bestätigen. Der Fluglehrer kann nach eigenem Ermessen Flüge bis zum doppelten Höhenunterschied zulassen, wenn dies dem Übungszweck dient, dem Lernfortschritt des Flugschülers entspricht und die Sicherheit bei der Ausbildung nicht beeinträchtigt.

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

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 20. 10. 1987

GS-Nr.	Gerätetyp	Hersteller	Klasse
01-148-87	Magic IV 166 Fullrace-B	Fa. Airwave Gliders/ Bausenwein	3
01-155-87	Magic IV 177 Fullrace-B	Fa. Airwave Gliders/ Bausenwein	3
01-149-87	Funfex	Fa. Finsterwalder	3
01-151-87	Select 14	Fa. Pacific Diffusion	3

Klassifikation

3 für Leistungspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben, regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen sowie fliegerisch talentiert und leistungsorientiert sind.

Neue Gleitsegel mit DHV-Gütesiegel

Stand: 20. 10. 1987

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
GS 01-015-87	Profil	Fa. Ailes de K SA./Krimmer
GS 01-016-87	Delta Fly 300	Fa. Madreiter
GS 01-017-87	30 Blow Up	Fa. Interkrenn Trading
GS 01-018-87	Salewa Wing 927 ITV	Fa. ITV/Salewa
GS 01-019-87	Speedmax	Fa. BL Sails/Cholewa
GS 01-020-87	X 3	Fa. Firebird
GS 01-021-87	Bix X	Fa. Ailes de K SA./Josef Krimmer
GS 01-022-87	Alpin-Caddy	Fa. Ultraleichtverbund
GS 01-023-87	Combi Cut 9	Fa. Pro Design/Frank Kranzusch

Neue Gleitsegel-Gurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 20. 10. 87

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
GS 03-004-87	Sellette Sup'Air	Fa. Sup'Air/Schlager & Strobl
GS 03-007-87	Sigma Ergonomic	Fa. Waldmann
GS 03-012-87	Salewa Komfort-Gleitsegelgurt ITV 7149-02-00	Fa. Salewa
GS 03-013-87	Salewa Komfort-Gleitsegelgurt Standard 7148-02-00	Fa. Salewa
GS 03-014-87	Salewa Bergsteiger-Leichtgurt Standard 7146-02-00	Fa. Salewa
GS 03-015-87	Salewa Bergsteiger-Leichtgurt ITV 7147-02-00	Fa. Salewa

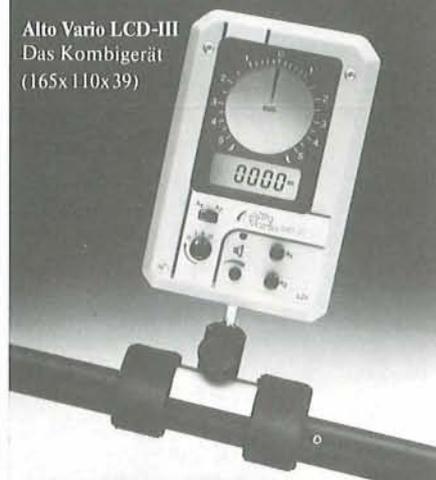
DHV-Prüfungskalender 1987 Hängegleiten

Termin	Prüfungsort	Organisator
3. 12. 1987	T B	Heidenheim Fritz Christandl, Sudetenstr. 2, 7920 Heidenheim, Tel. 07321/45425;
6. 12. 1987	T A + B	Stuttgart Matthias Betsch, Hermannstr. 11, 7000 Stuttgart 1, Tel. 07 11/61 75 79;
12. 12. 1987	P A + B	Messelberg Matthias Betsch

Termine 88 auf Seite 33

Präzise ... Robust ... Zuverlässig

Alto Vario LCD-III
Das Kombigerät
(165x110x39)



Vario-HV
Das kleine Kombigerät mit umschaltbarem
Display (173x78x39)
Das Gerät für Gleitschirmpiloten



Alto Print
Der Computerbarograph
(193x116x38/430g)



BRAUNIGER
FLUGELECTRONIC

Brauniger GmbH
Pütrichstraße 21 · 8120 Weilheim
Telefon: 08 81/6 47 50

Vertret.: A; Fly Market Sillian, CH-Delta Center Wald,
F-Vol-Libre Diff., UP-Europe



1. Deutsche Meisterschaft im Gleitschirmsegeln

von Klaus Tänzler

Während der WM in Verbier entstand der Wunsch, noch im selben Jahr auch in Deutschland eine große Meisterschaft zu fliegen. Der Garmischer Club erklärte sich bereit, die Deutsche Meisterschaft auszurichten, zwei Sponsoren fanden sich, Ritter Sport und Salewa, und der DHV gab den organisatorischen Rückhalt. Also konnte es losgehen.

Am Trainingstag vor der Meisterschaft zeigte der Wank – obwohl schon spät im Jahr – seine thermischen Möglichkeiten. Der Himmel wurde immer bunter und die ersten Zaungäste hatten ihre Freude am Touch and Go oberhalb des Zielkreises – plötzlich eine jähe Hiobsbotschaft. Sepp Gschwendner beim Thermikfliegen abgestürzt. Eben noch hatte er am Startplatz dem Bildzeitungsreporter ein Interview gegeben und nun lag er im Krankenhaus. Zur allgemeinen Erleichterung tauchte er wenig später schon wieder auf – allerdings mit Gipsarm: Aus der Traum, bei der Deutschen vorn mitzumischen.

Die Meisterschaft selbst nahm einen unfallfreien und harmonischen Verlauf. Sie fand bei den Piloten, in der Presse und im Fernsehen ein positives Echo. Ein schöner Erfolg für das Gleitsegeln!

Zunächst sah es eher nach Knatsch aus. Sportreferent Hans Kober hatte die DM noch gar nicht richtig eröffnet, da entbrannte schon am Boden der beinharte Wettkampf zwischen den Hersteller-Teams. In letzter Minute hatte der Big X von Kalbermatten das DHV-Gütesiegel erlangt. Da ruhiges Herbstwetter erwartet wurde, fürchtete die Konkurrenz, das Kalbermatten-Team würde einen Vorteil wegen der geringen Sinkrate des großen Schirms haben und legte Protest ein. Der hatte Aussicht auf Erfolg, weil der Big X erst nach dem offiziellen Nennschluß von den Piloten nachgemeldet wurde. Das Kalbermatten-Team drohte daraufhin, bei Stattgabe des Protests abzureisen. Aber der Jury, bestehend aus Peter Janssen, Werner Pfändler und Technikreferent Hans-Peter Zepf, wäre gar nichts anderes übrig geblieben, als getreu dem Wortlaut der Ausschreibung den Big X auszuschließen. Sie wollte gerade den Jurybeschuß mitteilen, da kam die befreiende Nachricht vom Startplatz: Der Protest ist aus sportlichen Gründen zurückgenommen. Das Fenster ging auf, der Himmel stand offen.

Erster Durchgang

Nachdem der Donnerstag herrliche Flugbedingungen mit phantastischen Flugzeiten, ja sogar Toplandings am Startplatz beschert hatte, zeigte sich der Freitagmorgen etwas bedeckt.

Für den ersten Durchgang war als Flugaufgabe Sollzeit mit anschließender Ziellandung angesetzt. Jeder Teil-

nehmer konnte sich also selbst unter Einschätzung der vorherrschenden Witterungsverhältnisse eine bestimmte Flugzeit geben, die möglichst genau einzuhalten war.

An die Erfahrungen von Verbier anknüpfend, wo die Teilnehmer bei Zeitüberschreitung mit Punkteabzug bestraft wurden, und deshalb sich zum Teil in Steilspiralen zum Landeplatz hinabgeschraubt hatten, um keinen Punkteabzug zu erhalten, hatte man das Reglement modifiziert. Bei Zeitüberschreitung drohte kein Punkteabzug, sondern es wurde lediglich die vorgegebene Sollzeit gewertet.

Bei Zeitunterschreitung wurde die Zeitdifferenz zwischen Sollzeit und geflogener Zeit von der geflogenen Zeit abgezogen und dann in Punkte umgerechnet. Maximal waren für die Flugaufgabe 1000 Punkte zu erreichen.

Damit sich die Teilnehmer an den schwierigen Landeplatz gewöhnen konnten, wurde der erste Durchgang lediglich mit einer Ziellandung kombiniert, die maximal 300 Punkte brachte. Der schwierigere Touch and Go, bei dem die Teilnehmer maximal 550 Punkte hätten erreichen können, sollte bei einem späteren Durchgang geflogen werden.

Das Startfenster wurde pünktlich geöffnet. Zum Leidwesen der zahlreichen Zuschauer zeigte jedoch keiner der Teilnehmer Lust, als erster zu starten. Alle hielten sich vornehm zurück, um auf bessere Bedingungen zu warten. Schließlich hatte man ja zwei Stunden Zeit und während dieser zwei Stunden konnten sich die Bedingungen noch verbessern.

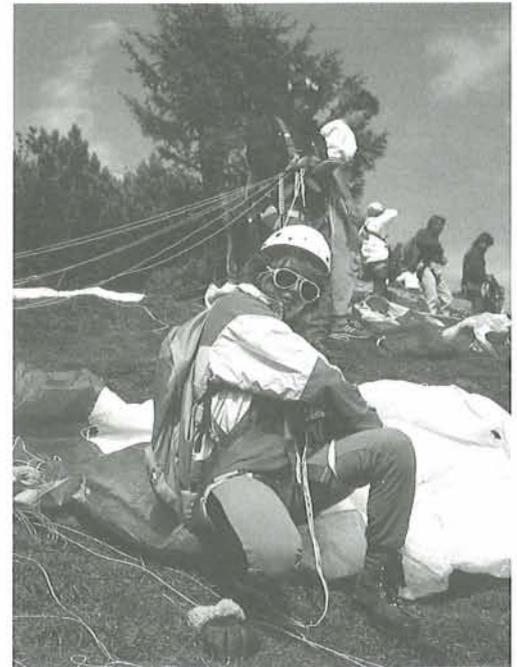
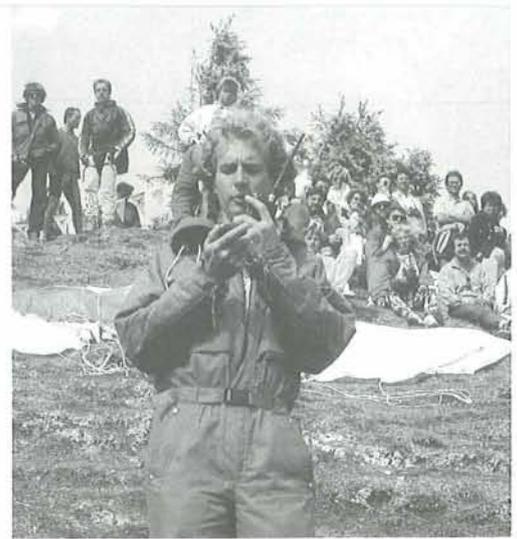
So verbrachte der Startleiter Wolfgang Gerteisen eine ruhige halbe Stunde und die Zeit verrann. Tragedösten die Piloten in der Sonne.

Als sich jedoch kurz vor 11 Uhr Wolfgang Zagst in die Startliste eintrug, wurde es am Startplatz unruhig. Kritisch beobachteten seine Konkurrenten die Startvorbereitungen und notierten seine vorgegebene Flugzeit von 6 Minuten. 11.01 Uhr hob schließlich der erste Wettbewerbssteilnehmer ab, doch kein Hangaufwind und keine Thermik verlängerte seinen Gleitflug. Nach nur 5 Minuten und 18 Sekunden war Wolfgang Zagst gelandet, leider außerhalb des Zielkreises. Für diesen Flug kassierte er 512 Punkte. Nun kam Bewegung in die Piloten.

Bald herrschte im Startraum Gedränge. Vorbei war es mit der Ruhe für Startleiter und Helfer. Die Piloten

starteten hintereinanderweg, schwebten wie an einer Perlenschnur in Richtung Landeplatz und verschafften mit ihrer dichten Landefolge den Kampfrichtern Probleme. Die vorgegebenen Flugzeiten bewegten sich zwischen vier Minuten 30 Sekunden und 6 Minuten 30 Sekunden. Die noch am Start zurückgebliebenen Piloten registrierten eifrig die tatsächlich geflogenen Zeiten um ihre eigenen Zeitvorgaben realistisch einschätzen zu können. Die Starts verliefen problemlos, doch am Landeplatz überzeugten viele Piloten nicht. So trafen von 72 gestarteten Piloten nur 37 den Zielkreis, wobei jedoch immerhin 3 Piloten direkt auf dem ein Meter großen Punkt standen.

Während ein Teil der WM-Teilnehmer von Verbier bereits relativ früh gestartet war, blieben Toni Bender, Hans Ostermünchner, Martin Cornel und Walter Kumpfmüller bis zuletzt am Startplatz und belauerten sich gegenseitig. Wenige Minuten vor Schließung des Startfensters meldeten auch sie sich zum Start und gaben ihre Sollzeiten vor. Toni Bender machte dabei den Vorreiter mit 7 Minuten, zu wenig wie sich später herausstellen sollte, seine Flugzeit betrug 8 Minuten und 21 Sekunden. Mit seiner Landung im 5-Meter-Kreis erreichte er in diesem Durchgang den zweiten Platz. Hans Ostermünchner startete als nächster mit einer Sollzeit von 6 Minuten, die er um 27 Sekunden überschritt. Zusammen mit der Landung bedeutete dies Platz 7 für diesen Durchgang. Noch standen zwei Piloten am Start, Martin Cornel und Walter Kumpfmüller. Wer würde es schaffen, als letzter zu starten? Martin Cornel hatte 8 Minuten Sollzeit vorgegeben, 45 Sekunden vor Schließung des Startfensters hob er ab, seine Flugzeit 8 Minuten 30 Sekunden. Dies hätte für ihn im ersten Durchgang Rang 1 bedeutet, doch auch er verfehlte den Zielkreis, 0 Punkte für die Landung und damit Rang 3 im ersten Durchgang. Am Start jetzt nur noch Walter Kumpfmüller, mit Platz 6 der beste Deutsche in Verbier. Seine vorgegebene Sollzeit 7 Minuten 30 Sekunden. Es waren noch wenige Sekunden bis zur Schließung des Startfensters, als eine Windböe in das Gleitsegel fuhr. Die Hinterkante verdrehte sich, ein Start war so nicht möglich. Hatte Walter zu hoch gepokert? Hektisch richtete er die Hinterkante noch einmal aus, ein Zug an den vorderen Tragegurten, ein paar



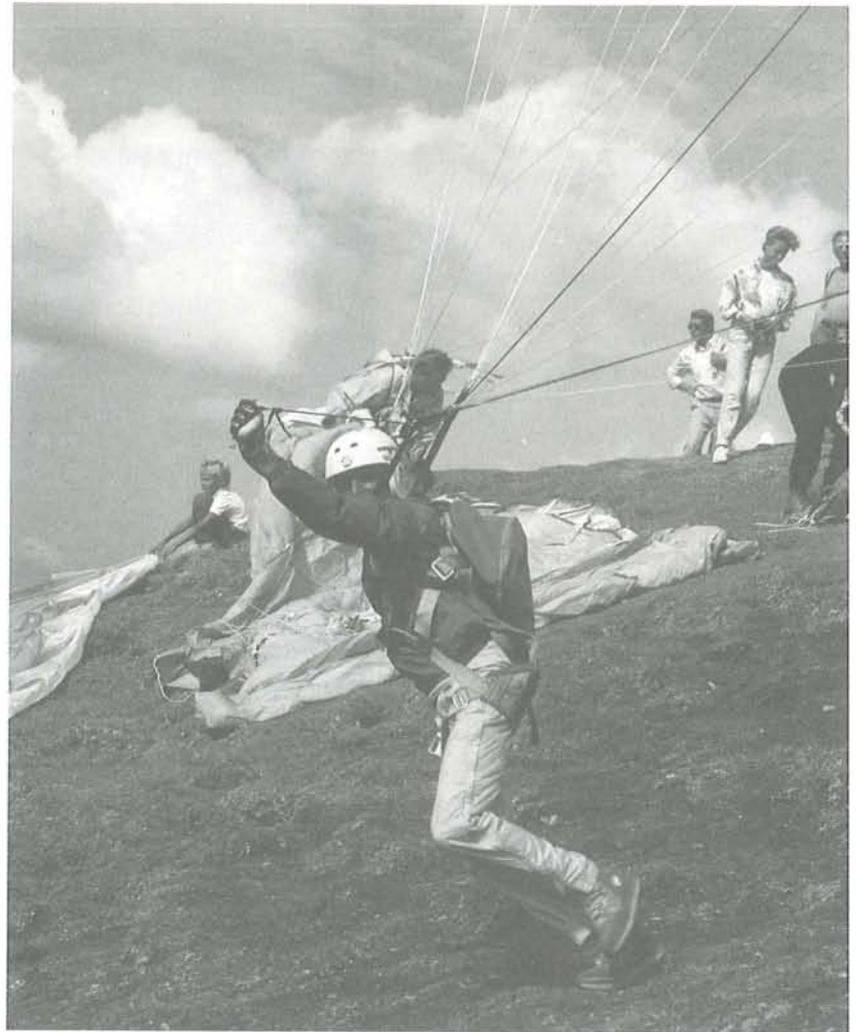
◀ Startleiter Wolfgang Gerteisen hatte keine leichte Aufgabe



▶ Das Ailes de K Team relaxed



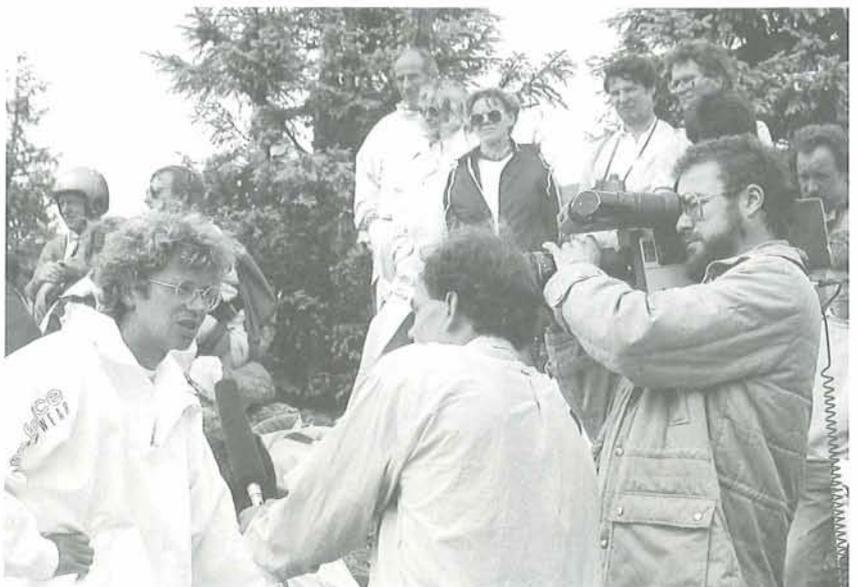
▶ Pilotenpech, vor dem Zielkreis »verhungert«



▶ Toni Bender im Anflug



▶▶ Ein Fernsteam interviewt Walter Kumpfmüller



Fotos: Wolfgang Gerteisen und Klaus Tänzler



◀◀ Toni Bender stellt über dem Punkt

◀ Hans Kober (Mitte), Sportreferent des DHV und Wettbewerbsleiter, bei der Siegerehrung



◀◀ Die 2. und 3. der Damenwertung Carola Wehr und Ingrid Böck

◀ Arnold Kummer im Anflug zum »touch and go«



◀ Die 5 Erstplatzierten, v. l. n. r.: Arnold Kummer, Stefan Ertler, Bernhard Schmid, Toni Bender, Hans Ostermünchner

Fotos:
Wolfgang Gerteisen
und Klaus Tänzler

schnelle Schritte und..., Walter Kumpfmüller schaffte es tatsächlich zwei Sekunden vor Schließung des Startfensters abzuheben. Seine Flugzeit von 7 Minuten 24 Sekunden und eine Landung im 5-Meter-Kreis brachte ihn für diesen Durchgang auf Rang 1.

Nach dem ersten Durchgang sah die Rangfolge also folgendermaßen aus: Rang 1 Walter Kumpfmüller, Rang 2 Toni Bender, Rang 3 Martin Cornel, Rang 4 Arnold Kummer, Rang 5 Henry Hauck.

Zweiter Durchgang

Pünktlich um 14 Uhr wurde das Startfenster für den zweiten Durchgang geöffnet. Diesmal war als Flugaufgabe Maximalzeit ohne Zeitbegrenzung gestellt, als Landeaufgabe wieder die Ziellandung. Auch hier hatte man aus den Erfahrungen von Verbier gelernt und die Zeitbegrenzung für die Maximalzeit weggelassen, um nicht die Piloten zu veranlassen, sich alle zu einem bestimmten Zeitpunkt auf den Zielkreis zu stürzen. Statt dessen sollten die Piloten so lange wie möglich fliegen und den Flug mit einer sauberen Landung im Zielkreis beenden. Landungen außerhalb des Landefeldes bedeuteten nicht nur keine Landepunkte, sondern auch den Verlust der Flugpunkte.

14.05 Uhr startete Christian Laumer als erster. Mit seiner Flugzeit von 5 Minuten und 13 Sekunden und seiner Landung im 10-Meter-Zielkreis belegte er in diesem Durchgang Rang 19. Auch jetzt wiederholte sich das gleiche Spiel wie bereits am Vormittag, die favorisierten Teilnehmer beobachteten die Flüge der Konkurrenten und warteten die Wetterentwicklung ab. Der Himmel hatte sich mittlerweile stark bewölkt, tief hingen die Wolken über dem Startplatz, nur ab und zu durch ein paar blaue Löcher durchbrochen. Als Bernhard Schmid, der zweitbeste Deutsche in Verbier keine Verbesserung der Witterungsbedingungen sah, machte er sich startfertig. Am Vormittag hatte er noch Rang 26 belegt. Nun legte er eine Flugzeit von 9 Minuten und 22 Sekunden vor. Zusammen mit seiner Punktlandung sollte ihm dies für Rang 3 im zweiten Durchgang reichen.

Aber dies wußten die wartenden Piloten noch nicht und suchten weiterhin den Himmel nach den Anzeichen einer Thermikentwicklung ab. Als ein großes Wolkenloch langsam näher

rückte, meldete sich Toni Bender zum Start. Schnell war das Gleitsegel ausgelegt und Toni hob mit spielerischer Leichtigkeit ab. Nun brach unter den Piloten Hektik aus, wußte man doch um die Thermikerfahrung Tonis als Nationalmannschaftsmitglied der Drachenflieger. Während die übrigen Piloten noch ihre Schirme auslegten, soarte Toni zwei-, dreimal hin und her, ohne Höhe zu verlieren. Jeder wollte jetzt starten. Schließlich verließ Toni den Hang und flog mitten ins Tal hinaus. Drei, vier Piloten schafften es noch hinter Toni zu starten, als schlagartig Rückenwind einsetzte und weiteres Starten unmöglich machte. Dies mußte auch Walter Kumpfmüller erfahren, der trotz Rückenwind noch einen Startversuch wagte.

Was war passiert?

Kurz vor Tonis Start hatte sich mitten im Tal unter den Wolken ein zarter, kaum sichtbarer Wolkenschleier gebildet. Toni hat die entstehende Thermik natürlich schnell registriert und rasch reagiert. Während Toni nun genüßlich mitten im Tal seinen Bart zentrierte und immer höher stieg, saßen die Konkurrenten bei Rückenwind am Berg fest. Die im Tal aufsteigende Luft hob den überregionalen Wind auf und führte zu Rückenwind am Startplatz.

Gebannt beobachteten die Zuschauer das Schauspiel. Zwischenzeitlich hatte im Tal der Ostwind zugenommen und die Thermik wurde stark nach Westen versetzt. Nun stellte sich die Frage, würde es Toni schaffen, bei nachlassender Thermik gegen den Ostwind zurück zum Landeplatz zu fliegen und im Zielkreis zu landen? Bei einer Außenlandung drohten ihm 0 Punkte. Mehrere Piloten mußten dem starken Ostwind bereits Tribut zollen und standen, obwohl sie eine gute Flugzeit vorgelegt hatten, wenige Meter vor dem Landefeld und kassierten damit 0 Punkte. Dies betraf auch Walter Kumpfmüller und Martin Cornel, die nach dem ersten Durchgang noch Rang 1 und 3 belegt hatten.

Doch als die Thermik nachließ und Toni langsam heruntersank, schaffte er es tatsächlich, auch noch den Landekreis zu erreichen und beendete den 22minütigen Flug mit einer Landung im 10-Meter-Zielkreis. Dafür kassierte er 1200 Punkte, über 650 Punkte mehr als der zweite dieses Durchgangs, Stefan Ertler, der eine

Flugzeit von 14 Minuten und 33 Sekunden vorgelegt hatte.

Auch oben am Startplatz hatte sich zwischenzeitlich der überregionale Wind wieder durchgesetzt, so daß sämtliche Teilnehmer noch vor der Schließung des Startfensters starten konnten. Die dicke Wolkenschicht, die sich jedoch mittlerweile wieder gebildet hatte, ließ eine weitere Thermikentwicklung nicht zu, so daß für die Teilnehmer noch lediglich Gleitflüge zum Landeplatz drin waren.

Leider machte der einsetzende starke Südwestwind an den folgenden Tagen ein gefahrloses Starten unmöglich, und so mußte die erste deutsche Meisterschaft mit lediglich zwei Durchgängen gewertet werden.

Dennoch gab es einhelliges Lob von seiten der Teilnehmer für die Organisatoren. Ein bißchen getröstet für entgangene Flüge, werden die Teilnehmer auch durch die zahlreichen Sach- und Geldpreise, die Hans Kober als Wettkampfleiter überreichen konnte.



1. DM im Gleitschirmsegeln 1987 – Gesamtergebnisse –

Rang	Teilnehmer (Gerät)	Gesamt Punkte
1	Bender Toni (Big X)	2306
2	Ostermünchner Hans (Big X)	1442
3	Schmid Bernhard (ITV 27)	1364
4	Ertler Stefan (Spectrum 3)	1354
5	Kummer Arnold (Big X)	1346
6	Wippel von der Peter (Profil)	1323
7	Zeller Thomas (ITV 927)	1309
8	Settele Rudolf (X 3)	1296
9	Heiß Anton (Profil)	1255
10	Günnel Florian (Magic 27)	1154
11	Kumpfmüller Walter	1149
12	Matthias Pinn	1142
13	Singhammer Sepp	1127
14	Kratz Peter	1112
15	Birkner Thomas	1062
16	Kurrle Ulrich	1062
17	Laumer Christian	1061
18	Mundorf Norbert	1051
19	Frischeisen Andreas	1031
20	Lieglein Gerhard	1029
21	Tanzer Helmut	1016
22	Sturm Katja	1016
23	Spichtinger Rudolf	1014
24	Ende Wolfgang	1003
25	Cornel Martin	1000

Deutscher Hängegleitertag '87 in Loffenau

**Gleitsegeln in DHV-Satzung aufgenommen.
Günther Rochelt stellt revolutionären Nur-Flügler vor.
Verhandlungen mit dem DAeC gebilligt.**



Die Schwarzwaldgemeinde Loffenau wurde jäh aus dem frühen Winterschlaf geweckt, als das Drachenflieger-Völkchen am letzten Oktober-Wochenende zu seiner Hängegleitertagung – der Jahreshauptversammlung des DHV – anrückte. Nebelschwaden hingen um den Loffenauer Flugberg Teufelsmühle, die »langen Skier« der Drachenflieger blieben verhüllt auf den Autodächern und die Tagung startete pünktlich mit dem Bericht der Hängegleiterkommission (siehe Tätigkeitsbericht Seite 31).

Eingestreut in den offiziellen Tagungsablauf entführte Bernd Schmitzler die Zuhörer auf den Flugplatz Eggenfelden, setzte sie in den DHV-Flugmechanikmeßwagen, ließ einen Hängegleiter-Rettungsschirm zur Sinkgeschwindigkeitsmessung aufblähen und vermittelte das Herzklopfen bei der Festigkeitsprüfung der Gleitsegel, wenn das Segel sich schräg stellt

und den Meßwagen umzustürzen droht.

Mit Uli Blumenthal ging's dann auf Streckenjagd im Schwarzwald, Startplatz Teufelsmühle/Loffenau. Eine Vielzahl an Streckenflügen, verschiedener Aufgabenstellung, einer bis fast nach Ulm, bringen bei den Schwarzwälder Piloten den Puls in Gang.

Zur Lockerung ein Zusammenschnitt von verschiedenen Filmstreifen, die Charlie Jöst beim Berblinger-Festival 1986 gedreht hat. Lockerung aber nur für den Kopf, nicht für die Lachmuskeln.

Günther Rochelt tritt auf, zeigt und kommentiert Videoaufnahmen über Entwicklung und Flüge des Sonnenkraftflugzeuges Solair, der Muskelkraftflugmaschine Muskulair, dem Berblinger Gleiter Schneidair und den starren Hängegleiter Flair.

Plötzlich hat Günther Rochelt ein bisher unbekanntes Hängegleitermodell

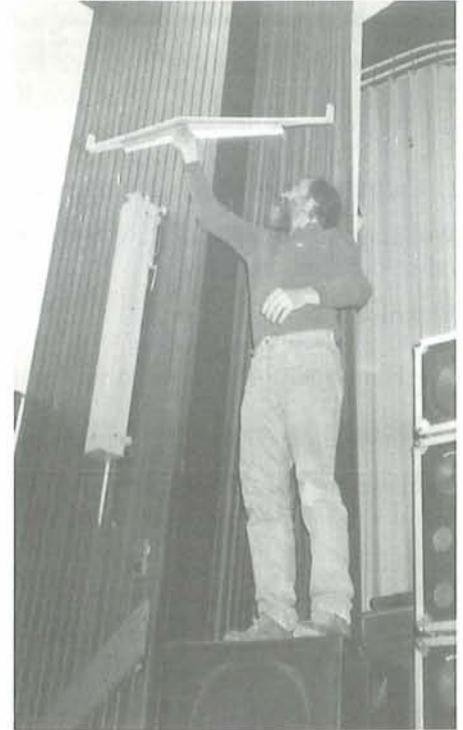
in der Hand, erklimmt die Bühne und läßt das Modell durch den Saal gleiten, über die Köpfe der gebannten Zuschauer hinweg, bis es ganz hinten an die Wand prallt. Gleitzahl 30, schätzt Rochelt. Pilot in den Flügel integriert. Langsamflugeigenschaften wie ein Hängegleiter dank der großflächigen Wölbklappen, die 50% der Flügelfläche beanspruchen und ein Packmaß von 50 x 60 cm auf 6 m Länge ermöglichen.

Von der technischen Zukunft zur Verbandszukunft: Beschlüsse über Gleitsegeln, das jetzt auch satzungsmäßig in den DHV integriert ist, und über die Verhandlungen mit dem DAeC, bei denen viele Mitglieder mit dem »Warum« zu kämpfen hatten.

Abschluß der Tagung wie üblich mit einem Film – diesmal über Gleitsegeln mit »Supermax« – und die Musiker begannen für den Tanzabend ihre Instrumente zu stimmen. ◀



*Schon Tradition:
Gemeinsame Sitzung der Vereinsvorstände und der Hängegleiterkommission
vor der Hauptversammlung*



*Günther Rochelt demonstriert seine
neueste Starrflügelkonstruktion, Pilot
integriert, Gleitzahl variabel 1:6 bis
1:30, Höchstgeschwindigkeit 170 km/h*

Protokoll

der 8. Hängegleitertagung am 31. Oktober 1987 in Loffenau

Beginn: 15 Uhr

Ende: 19 Uhr

Teilnehmer: gemäß Anwesenheitsliste. Anwesend sind 115 stimmberechtigte Mitglieder. 213 Vollmachten wurden vorgelegt. Die Gesamtstimmenzahl beträgt 328.

Tagesordnung

1. Begrüßung

Peter Janssen begrüßt die anwesenden Mitglieder. Dem Drachenflugclub Loffenau als gastgebendem Verein dankt er für die Vorbereitung der Tagung.

2. Regularien

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Wolfgang Gerteisen wird zum Protokollführer bestimmt.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Das Protokoll der Hängegleitertagung 1986 in Winterberg wird genehmigt.

Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Hängegleitertagung 1987 form- und fristgerecht durch Abdruck in DHV-Info Nr. 42 den Mitgliedern zugegangen ist.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Die weitere Tagesordnung wird wie folgt festgelegt:

3. Bericht der Hängegleiterkommission

Die Kommissionsmitglieder berichten über die Arbeit der Geschäftsstelle und der einzelnen Fachbereiche. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Tätigkeitsbericht 1987, der Bestandteil dieses Protokolls ist.

Peter Janssen berichtet über Mitgliederentwicklung, Gleitsegeln, UL-Schlepp, Fall Strucl, vorgesehene Gesetzesänderung. Er dankt dem DULV für die Durchführung der UL-Schlepp-Erprobung.

Helmut Denz berichtet über den Deutschen Streckenflugpokal 1987.

Peter Janssen berichtet über die 1. deutsche Meisterschaft im Gleitsegeln und über die Arbeit der Geschäftsstelle.

Albert Schulze-Oechtering berichtet über den Stand im UL-Schlepp.

Klaus Tänzler berichtet über das Ausbildungsreferat.

Hans-Peter Zepf berichtet über die Arbeit des Technikreferats.

Bernd Schmidtler berichtet über den Testbetrieb in Eggenfelden.

4. Bericht der Kassenprüfer

Harald Klappers erstattet zugleich im Namen des zweiten Kassenprüfers Dr. Franz Karig den Kassenprüfbericht für das Rechnungsjahr 1986.

5. Entlastung der Hängegleiterkommission

Wolfgang Leng stellt den Antrag, die Hängegleiterkommission zu entlasten.

Beschluß:
(Akklamation; einstimmig)
Die Hängegleiterkommission wird entlastet.

6. Neuwahl des 1. und 2. Kassenprüfers

Kandidaten Harald Klappers und Dr. Franz Karig; niemand wünscht die geheime Wahl

Beschluß:
(Akklamation; einstimmig)
Harald Klappers und Dr. Franz Karig werden zu Kassenprüfern gewählt. – Sie nehmen die Wahl an.

7. Satzungsänderung

Peter Janssen verliest die neuen Paragraphen 1 und 3 sowie 10 und 16 der Satzung.
Die Versammlung diskutiert die zu ändernden Paragraphen.

Beschluß:
(Akklamation; 10 Enthaltungen, 21 Gegenstimmen)

Die Paragraphen 1 und 3 der Satzung lauten künftig:

§ 1 Name, Eintragung
Der Verein heißt Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV), Fachverband der Drachenflieger und Gleitsegler in der Bundesrepublik Deutschland und wird unter diesem Namen ins Vereinsregister eingetragen.

§ 3 Vereinszweck, Gemeinnützigkeit
Der DHV verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne der steuerrechtlichen Vorschriften und Richtlinien, und zwar durch Pflege und Förderung des Drachenflug- und Gleitsegelsports und der Flugsicherheit.

Beschluß:
(Akklamation; einstimmig)

Paragraph 10 Abs. III erhält künftig folgenden Text:

§ 10 Beendigung der Mitgliedschaft:
III: Der Ausschluß erfolgt durch Beschluß der Hängegleiterkommission, wenn das Mitglied in grober Weise die Flugsicherheit verletzt, insbesondere Dritte gefährdet, oder das Ansehen und das Vermögen des Verbandes schädigt, insbesondere mit einer Zahlungsverpflichtung gegenüber dem Verband sich ein Jahr in Verzug befindet.

Paragraph 16 wird gestrichen.

8. Anträge

Peter Janssen berichtet über die Verhandlungen mit dem Deutschen Aero Club, stellt den Vertragsentwurf des DHV vom 29.10.1987 vor und beantragt bei der Versammlung das Verhandlungsmandat über diesen Vertragsentwurf.

Beschluß:
(Akklamation; einstimmig)
Peter Janssen erhält den Auftrag, über den vorgestellten Vertragsentwurf zu verhandeln. Die Identität und Integrität des DHV darf über den Vertragsentwurf hinaus nicht angetastet werden.

9. Ort der Hängegleitertagung 1988

Vorschlag: Minden.

Beschluß:
(Akklamation; 0 Enthaltungen, 4 Gegenstimmen)
Die Hängegleitertagung 1988 findet beim Delta-Club Wiehengebirge statt.

Gmund, den 2. November 1987

Peter Janssen
Vorsitzender

Wolfgang Gerteisen
Protokollführer

DRACHENFLIEGER VIDEOS

Programm 8: NEU im Angebot

BERGFLIEGEN IN DER SCHWEIZ (GLEITSEGELN)
Eagles Cup 1982, 7 Min., von Klaus Heller

ALO!, COMET CLONES AND POD PEOPLE
Streckenflugwettbewerb in Owens Valley,
60 Min., von Rick Masters/USA

Programm 7: **VERTIGES**, 25 Min., Georges Morel
Programm 5: **PLAYGROUND IN THE SKY**, 83 Min., C. Boenish

Heute noch Bestellvordruck »DRAF-AKTION« anfordern!

Fallschirmwerbung Klaus Heller

Ganghoferstr. 25 · D-8000 München 2 · Tel. 089/504070

Zum Saisonabschluß:

**Jetzt
Gleitschirme zu
Sonderpreisen!**

neu und gebraucht mit Gütesiegel

Telefon: 08342/4450 ab 18 Uhr

DHV in Zahlen

Stand: 22. 10. 1987 (Stand: 29. 8. 1986)

Mitglieder	gesamt	8143	(6259)
davon	weiblich	469	(324)
	männlich	7574	(5935)
	Vereinsmitglieder	3477	(3233)
	Direktmitglieder	4666	(3006)
Vereine	gesamt	97	(90)
Befähigungsnachweise	gesamt	9605	(7467)
davon	A alt/neu B alt	5584	(4753)
	B Überland	3009	(2714)
	Gleitsegeln	1012	-
mit Zusatzberechtigung	Schlepp	907	(714)
	Windenfahrer	384	(386)
Fluglehrer	gesamt	265	(247)
davon	Drachenfluglehrerassistenten	66	(66)
	geprüfte Drachenfluglehrer	199	(181)
	Gleitsegellehrerassistenten	42	-
	geprüfte Gleitsegellehrer	69	-
Ausbildungsstätten	gesamt	134	(81)
mit Zusatzberechtigung	A-Theorie	80	(70)
	B-Theorie	76	(68)
	Schlepp	32	(23)
	Gleitsegeln	44	-
Gütesiegel	gesamt	288	(231)
davon	Hängegleiter	150	(133)
	Hängegleiter-Gurtzeuge	65	(63)
	Hängegleiter-Rettungssysteme	26	(25)
	Startwinden	2	(2)
	Schleppgeschirre	8	(8)
	Gleitsegel	26	-
	Gleitsegel-Gurtzeuge	15	-
Kennzeichen	gesamt	4439	(3769)
davon	Hängegleiter	2959	(2566)
	Ultraleichtflugzeuge	1480	(1203)
Versicherungen	gesamt	7390	(5497)
davon	Halterhaftpflicht ohne SB	4819	(3669)
	Halterhaftpflicht mit SB	1438	(1029)
	Halterhaftpflicht Schulen	81	(57)
	Halterhaftpflicht Hersteller	15	(10)
	Halterhaftpflicht Vereine	4	(4)
	Halterhaftpflicht Winden	43	(45)
	Haftpflicht Veranstalter	30	(24)
	Veranstalter Unfall	7	(7)
	Pilotenflugunfall	752	(534)
	Bodenunfall Vereine	2	(2)
	Pilotenrechtsschutz	2	(1)
	Fluglehrerhaftpflicht	190	(115)
	Haftpflicht Rückholfahrzeuge	2	-
	Haftpflicht Schirmpacker	5	-

Neue Vertragsverhandlungen mit dem DAeC



Trafen sich zur Verhandlung, v.l. n. r.: Wolfgang Gerteisen, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Dr. Käser, Dieter Stephan, Manfred Moos

Auslöser war der gemeinsame Besprechungstermin beim Bundesverkehrsministerium am 22.9.1987 auf Einladung und Leitung von Ministerialrat Huck. Es ging um die Einbindung der Hängegleiter, Gleitsegler und Ultraleichtflugzeuge in das Luftverkehrsgesetz, also um die gesetzliche Absicherung der jetzt nur in der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr geregelten Selbstverwaltung unseres Sports.

Am Verhandlungstisch wurde die Gefährdung drachenfliegerischer Belange durch die Zweigleisigkeit der Verbände schmerzlich bewußt. Konsequenz: DHV-Vorsitzender Peter Janssen rief am nächsten Morgen den kommissarischen Spartenvorsitzenden beim DAeC, Manfred Moos, an und man traf sich noch am selben Abend in der Geschäftsstelle des DHV und konzipierte die Einigungslösung. Auf der Grundlage dieses Gesprächs entwickelte Peter Janssen einen ersten Vertragsentwurf, den er telefonisch mit Manfred Moos wörtlich abstimmte und der dann an die Vereine des DHV

und an die Gremien des DAeC gegeben wurde.

Kernstück dieses Entwurfes: »Der DHV führt die Aufgaben der DAeC-Hängegleiterkommission und die vom Bundesminister für Verkehr übertragenen Aufgaben für Hängegleiten und Gleitsegeln in eigener Verantwortung, auf eigene Kosten und mit dem Namenszusatz »(Deutscher Hängegleiterverband e. V.) im DAeC« durch, nimmt als DAeC-Hängegleiterkommission Sitz und Stimme in den sportfachlichen Gremien der FAI wahr und führt die Verhandlungen über Hängegleiten und Gleitsegeln bei Behörden und Sportverbänden. Die FAI-Sportlizenz wird von der Bundesgeschäftsstelle des DAeC erteilt.«

Um der Satzung des DAeC und der Landesverbände zu genügen, wurde im Entwurf die Mitgliedschaft des DHV beim DAeC bzw. seinen Landesverbänden vorgesehen. Ein Mitgliedsbeitrag sollte nicht fließen. Die Mitglieder des DAeC, die nicht bereits dem DHV angehören (vielleicht 500), sollten vom DHV gegen Erstat-

tung der Kosten in Höhe des DHV-Beitrags mitbetreut werden.

Am 28.10.1987 trafen sich die Verhandlungsdelegationen des DAeC (Dr. Käser, Stephan, Moos) und des DHV (Janssen, Tänzler, Gerteisen) in Ulm. Der DAeC legte einen neuen Vertragsentwurf vor, der an entscheidenden Punkten die Identität und Integrität des DHV beeinträchtigt.

Am nachfolgenden Wochenende, bei der gemeinsamen Sitzung der DHV-Hängegleiterkommission und der DHV-Vereinsvorsitzenden und anschließend bei der DHV-Hängegleitertagung wurde ein modifizierter Vertragsentwurf für die künftigen Verhandlungen festgelegt – man darf noch hoffen. Als Grundsatz für alle Verhandlungen gilt fort, was vor 8 Jahren zur Gründung des DHV geführt hat: Keine Funktionärsschwemme, keine Zersplitterung der Entscheidungen, der Mittel und des Personals, voller Einsatz aller Kräfte und Mittel nur für unseren Sport. Die Einigung mit dem DAeC darf nicht die nächste Trennung in sich tragen. ◀

Affäre Strucl geht dem Ende zu

Wegen Gefährdung der Flugschüler hatte der DHV mit Bescheid vom 30. 9. 1986 dem Drachenflugehrer Veljo Strucl den Befähigungsnachweis entzogen, die Anerkennung seiner Ausbildungsstätte widerrufen und beide Maßnahmen für sofort vollziehbar erklärt. Aufgrund dieses Bescheides hat Strucl ein juristisches Bombardement gegen den DHV entfesselt. Über die Mehrzahl der Struclschen Anträge ist entschieden – zugunsten des DHV.

2 Verwaltungsgerichte und 2 Verwaltungsgerichtshöfe waren nacheinander mit dem Sofortvollzug der Entziehung des Befähigungsnachweises befaßt. Mit Beschluß vom 8. 10. 1987 hat der Bayer. Verwaltungsgerichtshof München letztinstanzlich den Sofortvollzug bestätigt, d. h., daß Veljo Strucl bis auf weiteres keinen Drachenflugunterricht erteilen darf. Die formellen Lücken sollen durch einen weiteren Bescheid der Landesbehörde geheilt werden. Laut Beschlußwortlaut wurden

»zumindest die Vorwürfe, der Antragsteller habe mit nichtbetriebssicherem Gerät Unterricht erteilt und beim Unterricht nichtqualifiziertes Personal eingesetzt und dadurch Flugschüler gefährdet, zu Recht erhoben.«

In seinem Beschluß hat der Senat sich auf das kurz zuvor ergangene Urteil des Landgerichts Kassel vom 26. 8. 1987 bezogen. Der DHV hatte u. a. in Info Nr. 40 auf Seite 4 veröffentlicht, daß das (erstinstanzliche) Verwaltungsgericht Kassel auf die sachlichen Gründe, insbesondere die Gefährdung der Flugschüler, nicht eingegangen sei. Prompt wurden dem DHV und dem Geschäftsführer Gerteisen einstweilige Verfügungen des Amtsgerichts Korbach zugestellt, worin unter Androhung eines Ordnungsgeldes bis zu 50000 DM, ersatzweise Ordnungshaft, die Behauptung der Flugschülergefährdung untersagt wurde. Über den dagegen eingelegten Widerspruch hatte das Landgericht Kassel zu entscheiden, und das machte eine gründliche Beweisaufnahme mit Vernehmung von 7 Zeugen erforderlich. Es ging zu wie im Krimi.

Dann das Gerichtsurteil:

»Die einstweilige Verfügung des Amtsgerichts Korbach vom 19. 5. 1987 ... wird aufgehoben. ... Der Verfügungskläger (Strucl) hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.«

Aus der 18seitigen Begründung des Urteils:

»Insgesamt ist damit seitens der Verfügungsbeklagten glaubhaft gemacht worden, daß Flugschüler beim Ausbildungsbetrieb der ›Drachenflugschule Willingen‹ bislang tatsächlich gefährdet worden sind. Der Schweregrad und die Vielschichtigkeit der bisherigen Gefährdung sowie die Uneinsichtigkeit des Verfügungsklägers, die sich in der glaubhaft gemachten Fortsetzung der gefährdenden Handlungsweise trotz wiederholter Hinweise ... dokumentiert, zwingen darüber hinaus zu der Annahme, daß der Verfügungskläger auch in Zukunft ähnlich flugschülergefährdend handeln wird. Die Verfügungsbeklagten haben somit in bezug auf den Verfügungskläger lediglich die Wahrheit verbreitet. ... Die Verfügungsbeklagten haben somit nicht rechtswidrig in das allgemeine Persönlichkeitsrecht des Verfügungsklägers und in dessen Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb eingegriffen. Aus diesem Grund hat der Verfügungskläger auch erneute Gefährdungsbehauptungen seitens der Verfügungsbeklagten zu dulden.«

Gegen dieses Landgerichtsurteil hat Strucl zwar Rechtsmittel eingelegt, zwischenzeitlich hat sich jedoch die Staatsanwaltschaft Kassel dieses Urteils bedient und die von Strucl gegen Janssen und Gerteisen in Gang gesetzten Strafermittlungen endgültig eingestellt, ohne weiterer Zeugeneinvernahme,

»da sich nach dem Gesamteindruck keinerlei Anhaltspunkte dafür ergeben haben, daß gerade die Beschuldigten es auf den Anzeigerstatter ›abgesehen haben‹ und aus diesem Grund möglicherweise mit ›manipulierten Unterlagen‹ gearbeitet haben könnten. Teilweise wurden Zeugen auch bereits richterlich von der Zivilkammer vernommen und haben dort die entspre-

chenden Angaben – soweit es aus der Sicht des Zivilverfahrens erforderlich war – gemacht.

Die Beschuldigten haben auch keine leichtfertigen Behauptungen aufgestellt. Die Punkte 2. bis 12. des Bescheides vom 30. 9. 1986 wurden dem Anzeigerstatter schriftlich mitgeteilt. Daraufhin fand am 6. 6. 1986 die Besprechung statt. Erst daraufhin wurde der Bescheid erlassen.

Schließlich haben die Beschuldigten in Wahrnehmung berechtigter Interessen gehandelt. Den Beschuldigten bzw. dem Deutschen Hängegleiterverband obliegt aufgrund der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr die Pflicht zur Überwachung der Flugbetriebssicherheit. Die Beschuldigten wurden im Rahmen dieser Verpflichtung tätig. Bei den gegen den Anzeigerstatter bestehenden Vorwürfen, die letztlich durch das Urteil des Landgerichts Kassel auch bestätigt wurden, hatten die Beschuldigten Leben und Gesundheit, das auf seiten der Flugschüler durch den Anzeigerstatter gefährdet wurde, zu schützen.

Im Rahmen dieser Aufgaben wurden die Beschuldigten berechtigterweise tätig.«

Nach diesem »Freispruch erster Klasse« durch die Staatsanwaltschaft fiel auch die Dienstaufsichtsbeschwerde, die Strucl gegen den DHV beim Bundesverkehrsminister erhoben hatte, in sich zusammen. Das Zurückweisungsschreiben des Ministeriums an Strucls Anwälte endet:

»Im Einstellungsbeschuß der Staatsanwaltschaft wird, ebenfalls auf Seite 6, u. a. auf die ›Uneinsichtigkeit des Anzeigerstatters‹ verwiesen und auf den Seiten 7 und 8 dargelegt, daß die Beschuldigten ›keine leichtfertigen Behauptungen aufgestellt haben‹ und daß sie ›auch in Wahrnehmung berechtigter Interessen gehandelt haben‹.

Ich schließe mich dieser Auffassung in vollem Umfang an. Ihre Dienstaufsichtsbeschwerde war daher zurückzuweisen.«

Derzeitiger Verfahrensstand: Keine Ausbildungsbefugnis für Veljo Strucl, keine Anerkennung seiner Ausbildungsstätte.



UL-Schlepp zugelassen



Schlepp-Trike bei einer Vorführung am Tegelberg

Fotos: Wolfgang Gerteisen

Wie in der letzten Info-Ausgabe »In letzter Minute« berichtet, hat das Bundesverkehrsministerium UL-Schlepp für Hängegleiter zugelassen. Die Hängegleiterbetriebsordnung, die Ausbildungs- und Prüfungsordnungen (APO) für Fluglehrer und für Piloten und die Anerkennungsordnung für Ausbildungsstätten wurden entsprechend ergänzt.

In diesem Info abgedruckt sind Auszüge aus der Hängegleiterbetriebsordnung und der APO Piloten sowie das Zulassungsschreiben des Bundesministers für Verkehr.

An den DULV, der das Erprobungsprogramm für UL-Schlepp durchgezogen hat und an die Erprobungsleiter Albert Schulze-Oechtering und Axel Janköster geht ein herzliches Dankeschön, vor allem im Namen der Flachland-Drachenflieger, die schon ab nächster Flugsaison sich mit UL-Start am Deutschen Streckenflugpokal beteiligen können.

Die HBO erhält folgenden neuen Wortlaut

in Abschnitt II: Startleiter

1. Der Startleiter wird vom Flugplatzhalter (Geländehalter) bestellt.
2. Der Startleiter muß den Befähigungsnachweis für Hängegleiter oder Gleitflugzeuge besitzen, bei Windschlepp die Windschleppberechtigung. Für UL-Schlepp ist die Startleitertätigkeit in der Ultraleichtflugbetriebsordnung (UBO) geregelt.

in Abschnitt V: UL-Schleppbetrieb

1. Für den UL-Schleppbetrieb ist die Ultraleichtflugbetriebsordnung (UBO) anzuwenden. Aufgaben und Verantwortlichkeit des UL-Piloten und des Startleiters sind in der UBO geregelt.
2. Jeder der beteiligten Piloten ist für sein Fluggerät und seine Schleppklinke verantwortlich. Für das Schleppseil sind beide Piloten verantwortlich.

3. Sind mehrere Startstellen in Betrieb, so muß eine eindeutige Verständigung möglich sein, insbesondere über die Startreihenfolge.

4. Vor Beginn der einzelnen Schleppstarts haben ergänzend zu überprüfen:

- Der UL-Pilot die Schleppklinke des UL;
- der Hängegleiterpilot die Schleppklinke des Hängegleiters;
- beide Piloten das Schleppseil nebst Bestandteilen.

5. Das Schleppseil darf erst eingeklinkt werden, wenn der Hängegleiter startklar und der Hängegleiterpilot startbereit sind.

6. Beim Schleppvorgang haben beide Piloten eigenverantwortlich zu klinken.

7. Die Verständigung zwischen Hängegleiter und Ultraleichtflugzeug erfolgt durch Armzeichen.

8. Startvorgang und Kommandos mit Starthelfer.

(ULP = Ultraleichtflugpilot; SH = Starthelfer; HGP = Hängegleiterpilot)

HGP: »Pilot und Gerät fertig, Seil anziehen«

SH: Arm hoch

ULP: Zieht Seil an

Wenn das Seil stramm ist, entweder:

HGP: »Stop«

SH: Arm waagrecht

ULP: Stoppt und hält Seilspannung aufrecht

oder:

HGP: »Start«

SH: Arm herunter

ULP: Startet und beobachtet den SH

Startabbruch

HGP: »Halt Stop, Halt Stop, ...«

SH: Mehrmaliges Kreuzen der Arme über dem Kopf

ULP: Stoppt und/oder klinkt

9. Startvorgang und Kommandos ohne Starthelfer

(ULP = Ultraleichtflugpilot; HGP = Hängegleiterpilot)

HGP: Arm hoch (Seil ist bereits stramm, Pilot und Gerät sind startbereit)

ULP: Arm hoch (Pilot und Gerät sind startbereit)

HGP: Nimmt den Hängegleiter auf.

Wenn der Hängegleiterpilot sein Gerät ausgerichtet hat:

ULP: Arm herunter und startet

Startabbruch vor Schleppbeginn

HGP: Setzt den HG ab

ULP: Stoppt und Arm hoch (ULPilot ist für den nächsten Startversuch startbereit)

Startabbruch nach Schleppbeginn

HGP: Notklinkung

ULP: Der ULP klinkt und setzt seinen Flug fort und landet.

10. Erfolgt der Schleppbetrieb einschließlich Schleppausbildung auf einem auch für zulassungspflichtige Luftfahrzeuge zugelassenen Flugplatz, so muß der Pilot des geschleppten Fluggerätes die theoretische Prüfung zum Befähigungsnachweis B oder eine andere anzurechnende Prüfung abgelegt haben. Diese wird bei in Ausbildung befindlichen Personen durch die Lehrberechtigung des Fluglehrers ersetzt.

Die APO-Piloten erhält folgenden neuen Wortlaut in Abschnitt I 1.6.

1.6 »Befähigungsnachweise« sind der Befähigungsnachweis A, der Be-

fähigungsnachweis B, die Windschleppberechtigung, die Windenfahrerberechtigung, die UL-Schleppberechtigung und der Befähigungsnachweis für Packer von Hängegleiter-Rettungssystemen zum Drittgebrauch. Der Lernausweis gilt als Befähigungsnachweis. Bei Anfängern ohne Lernausweis wird dieser ersetzt durch die Lehrberechtigung des Fluglehrers, wenn die Ausbildung im Schulungsgelände unter Aufsicht eines Fluglehrers erfolgt.

in Abschnitt VII:

UL-Schleppberechtigung für Hängegleiterpiloten

1. Fachliche Voraussetzungen

1.1 Es dürfen nur Inhaber des Befähigungsnachweises A frühestens 1 Jahr nach dessen Erteilung ausgebildet werden.

1.2 Die theoretische Ausbildung erstreckt sich ergänzend auf die Sachgebiete:

- a) Luftrecht
- b) Gerätekunde
- c) Flugtechnik
- d) Gefahreneinweisung
- e) betriebliche Regeln.

1.3 Die praktische Ausbildung umfaßt:

- a) mind. 20 Schleppstarts als Hängegleiterpilot

b) Halbkreis und Achterfigur im Schleppverband

c) Platzverkehr im Mischflugbetrieb

d) Notklinkung im Schleppverband

2. Ausbildungsbetrieb

2.1 Der UL-Pilot muß die UL-Schleppberechtigung für UL-Piloten besitzen und mindestens 40 weitere UL-Schlepps nachweisen.

2.2 Jeder Schleppvorgang ist von einem Fachlehrer für UL-Schlepp persönlich zu leiten.

3. Prüfung

3.1 Die theoretische Prüfung erfolgt grundsätzlich schriftlich nach dem »multiple choice system« und erstreckt sich auf die in 1.2 genannten Sachgebiete.

3.2 Die praktische Prüfung besteht aus einem UL-Schlepp als Hängegleiterpilot mit zwei Halbkreisfiguren und einer Achterfigur im Schleppverband, Platzrunde und Landung im ausgewiesenen Landefeld.

4. Anrechnung

Ein UL-Schlepp gemäß 3.2 bei der Prüfung für den Befähigungsnachweis B gilt zugleich als praktische Pilotenprüfung für die UL-Schleppberechtigung.

5. Berechtigung

Die UL-Schleppberechtigung berechtigt zu UL-Schleppstarts als Hängegleiterpilot.

Schreiben des BMV zu UL-Schlepp

Betr.: Hängegleiterschlepp mit Ultraleichtflugzeugen

Bezug: Mein Schreiben L 17/L 15/60.89.07/8 Ver 84 (B) vom 3. 4. 1984;

Ihr Antrag vom 14. 7. 1987

Mit Wirkung vom 1. 8. 1987 lasse ich das Schleppen von Hängegleitern mit schwerkraftgesteuerten Ultraleichtflugzeugen (UL-Schlepp) zu.

Der UL-Schleppbetrieb darf nur durchgeführt werden, wenn die mir mit Schreiben des DULV vom 9. 6. 1987 vorgelegten Ergänzungen zu den Verbandsregelungen

– Hängegleiterbetriebsordnung (HBO), Stand Juli 1987

– Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DHV und des DAeC für

Drachenfluglehrer (APO HG-Fluglehrer), Stand Juli 1987

– Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DHV und des DAeC für Hängegleiterpiloten (APO HG-Piloten), Stand Juli 1987

– Ultraleicht-Betriebsordnung des DAeC und des DULV (UBO), Stand Juli 1987

– Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DAeC und des DULV für Ultraleichtfluglehrer (APO UL-Lehrer), Stand Juli 1987

– Ausbildungs- und Prüfungsordnung des DAeC und des DULV für Ultraleichtflugpiloten (APO UL-Piloten), Stand Juli 1987

beachtet werden.

Im Auftrag

Huck

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 und Gleitsegeln außerordentlich gefährliche Sportarten sind. Er soll jedoch bedenken, daß Woche für Woche Zehntausende von Flügen in Deutschland durchgeführt werden, die problemlos verlaufen und nicht erwähnt werden.



Unfall-Telefon 08021/81 81

Unfallverhütung setzt Unfallforschung voraus.

Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert kurz die DHV-Geschäftsstelle und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsreferent Peter Urban nimmt dann Kontakt auf.

Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

Sicherheitsmitteilung Firma Libre für »Libre Man II«

Letzthin riß beim Windenschlepp an einem »Libre-Man-II«-Integralgurt eine der beiden Schleppschlaufen.

Dies ist zwar nur einmalig vorgekommen, trotzdem möchten wir Sie bitten, für den Schleppbetrieb ein Sicherungsseil zu verwenden. Insbesondere auch deshalb, da zum Zeitpunkt der Gütesiegeltests die Schleppbefestigung nicht geprüft wurde.

Wir empfehlen ein Reepseil mit mindestens 600 kg Zugfestigkeit. Das Reepseil sollte vom Karabiner zu den beiden Schlaufen verlegt werden. Die Seillänge ist so einzustellen, daß der Zug gleichmäßig auf Seil und Schlaufe verteilt wird.

Schwarzflieger tödlich abgestürzt

Mittenwald – Am 12. 8. 1987 verunglückte Peter M. an der westlichen Karwendelspitze tödlich. Der Pilot, der keinen Befähigungsnachweis für Gleitsegeln besaß, geriet nach dem Start auf Grund der böigen und turbulenten Bedingungen in Schwierigkeiten und versuchte wieder zu landen. Dabei stürzte er mit seinem nicht zugelassenen Gleitsegel und nicht zugelassenen Gurtzeug ab. Beim Aufprall zog sich der Pilot tödliche Verletzungen zu.

Gütesiegelplaketten an Gleitsegeln und Gurtzeugen

Der vom Bundesminister für Verkehr vorgeschriebene Betriebstüchtigkeitsnachweis für Gleitsegel und Gurtzeug ist die Gütesiegelplakette. Ist die Plakette nicht am Gleitsegel und am Gurtzeug befestigt, dann fehlt der Betriebstüchtigkeitsnachweis.

Die Hersteller haben vor Auslieferung an die Kunden die Gütesiegelplaketten am Gleitsegel und am Gurtzeug anzunähen.

Sicherheitsmitteilung Firma Krimmer für Aster-X

Bei bisher einem Fall des Gleitsegels AilesdeK – Aster-X ist aufgetreten, daß die Seitenstabilisatoren links und rechts unterschiedliche Größe aufwiesen.

Wir bitten alle Besitzer des Mod. Aster-X zu überprüfen, ob die Stabilisatoren einheitliche Größe aufweisen.

Unfall am Teufelsfelsen

Jachenhausen – Am 16. 10. 1987 ereignete sich am Teufelsfelsen ein schwerer Unfall. Bei einem Fehlstart riß der Pilot Michael Hübner mit seinem Atlas einen auf einem Felsvorsprung stehenden Zuschauer mit. Der Zuschauer hatte sich dort trotz mehrfachen Hinweises auf seinen gefährlichen Standplatz aufgehalten. Der Zuschauer verlor, nachdem ihn die linke Flügelspitze des Atlas gestreift hatte, das Gleichgewicht und stürzte ca. 20 Meter senkrecht die Felswand hinab. Der Zuschauer zog sich beim Aufprall schwerste Verletzungen zu, während der Pilot leicht verletzt wurde.

Firma Bautek teilt mit:

Nachdem auf Grund der Sicherheitsmitteilung über die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Zephir in DHV-Info Nr. 42 die wildesten Gerüchte die Runde machen, möchten wir klarstellen, daß diese Mitteilung nur deshalb vom DHV gefordert wurde, weil in unserem bereits gedruckten Handbuch die Höchstgeschwindigkeit mit »über 80 km/h« angegeben wird, in der BRD aber nur 80 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen sind.



DHV-Gütesiegelplakette

Sicherheitsmitteilung Airwave Gliders

Airwave Gliders bittet alle Magic-IV-Besitzer, deren Gerät in der Zeit zwischen April und September 1987 ausgeliefert wurde, einen Blick auf die Kunststoffendkappe am Turm ihres Magic IV zu werfen.

In manchen Fällen kann das Kunststoffbeschlagteil, auf dem die seitliche Oberverspannung aufliegt, in das Innere des profilierten Turmes rutschen. Die Verspannung liegt dann auf der Kante des Turmprofils auf, was zu deren Beschädigung führen kann (Bild 1).



Bild 1

Wie Magic Importeur Hans Bausenwein von Aerosport International mitteilt, sind nahezu alle im fraglichen Zeitraum in Deutschland und Österreich verkauften Magic IV mit der alten Turmendkappe ausgerüstet, bei der es dieses Problem nicht gibt.

Wenn bei einem Magic IV die neue Turmendkappe nicht mit einer zusätzlichen Monelniete gesichert ist



Bild 2

(Bild 2), dann sollte man sich umgehend mit Aerosport International, Heidelberger Str. 48a, 6144 Zwingenberg, Tel. (06251) 73008 in Verbindung setzen, um die Nachrüstung vornehmen zu lassen.

Sicherheitsmitteilung Probe III gesperrt

Das Gütesiegel Nr.01-115-85 für den Hängegleiter Probe III wird vorsorglich mit sofortiger Wirkung aus Sicherheitsgründen außer Kraft gesetzt.

Dem Antrag liegt ein Dreierausschußprotokoll des DHV zugrunde.

Bei einer Nachprüfung am 17.9.1987 haben sich im Gegensatz zu dem bei der Erteilung des Betriebstüchtigkeitsnachweises untersuchten Gerätemuster Fluttersturz- und Tuckneigung gezeigt, ein entsprechendes Gutachten wurde von Prof. Schönherr am 23.9.1987 ausgearbeitet.

Wie ein Unfall am 26.7.1987, der zur Nachprüfung geführt hat, gezeigt hat, sind bei der Benutzung fehlerhafter Geräte Gesundheit und Leben der Piloten gefährdet. Über den weiteren Fortgang wird nach Abschluß der Geräteuntersuchung und der Überprüfung von Instandsetzungsmöglichkeiten entschieden.

Aufgrund eines Flugunfalles mit einer schweren Verletzung hat das Luftfahrt-Bundesamt den DHV beauftragt, einen Probe III zu vermessen und ein flugmechanisches Gutachten zu erstellen. Ergebnis siehe obige Sicherheitsmitteilung.

Der DHV hat sofort alle ihm bekannten Probe-III-Besitzer, alle Flugschulen, alle Hängegleitervereine und die Fachpresse informiert.

Am 30.9.1987 hat der Hersteller des Probe III, Gerhard Hölzenbein, verschiedene Versionen des Gerätes vom DHV testen lassen.

Dabei zeigte sich, daß mit hoher Wahrscheinlichkeit, die negativen Eigenschaften der derzeit ausgelieferten Geräte auf eine vom Deutschen Hängegleiterverband nicht genehmigte Änderung des flexiblen Teils der Segellatten zurückzuführen ist. Die neuen Segellatten bringen bei höheren Geschwindigkeiten schlagartig eine Änderung der geometrischen Form und damit der aerodynamischen Eigenschaften des Gerätes mit Fluttersturz- oder Tuckneigung.

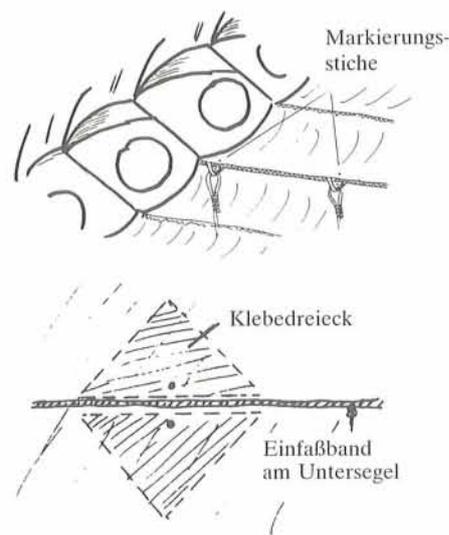
Die Ursache der negativen Eigenschaften des Gerätes ist damit wahrscheinlich gefunden.

Sicherheitsmitteilung Fa. Bicla für Randonneuse Maxi

Bei einigen Gleitsegeln Typ Bicla Randonneuse Maxi wurde folgende Feststellung gemacht:

die Fangleinen sind am Gleitsegel mit Laschenbändern befestigt. Neben diesen Laschenbändern sind links und rechts kleine Löcher (ca. 1 mm) am Untersegel zu erkennen. Es handelt sich hierbei um Markierungspunkte des Segelmachers.

Da sich diese Stellen, besonders bei Alterung des Segels, als Schwachstellen erweisen könnten, sind diese zu stabilisieren. Dies erfolgt auf der Innenseite des Schirmes.



Vorgang:

Innenseite des Segels so weit herausstülpen, bis der entsprechende Markierungspunkt freiliegt. Kleines Dreieck (ca. 4 cm Kantenlänge) aufkleben. Dieses Dreieck besteht aus selbstklebendem Spinnakertuch mit höchster Klebekraft.

Die Arbeit kann von jedem selbständig durchgeführt werden.

Sollte Ihr Randonneuse-Händler diese Verstärkungsdreiecke nicht auf Lager haben, so wenden Sie sich bitte an den Generalvertrieb Randonneuse Deutschland:

Fa. Bicla, Spitzwegstr. 65, 8012 Ottonbrunn/München, Tel. 089/6016009

Sicherheitsmitteilung Gleitsegel-Gurtzeuge

Verschiedene Gleitsegel-Gurtzeuge haben neben dem eigentlichen Verschluss einen zusätzlichen Klettverschluss, um das überstehende Gurtende nicht herumflattern zu lassen.

Bei diesen Systemen ist es möglich, durch Ankletten der Enden den Eindruck einer festen Verbindung hervorzurufen, obwohl der eigentliche Verschluss offen geblieben ist. Unter Belastung kann sich der nur für geringe Kräfte ausgelegte Klettverschluss lösen und ein Herausfallen aus dem Gurtzeug ist möglich.

Aufgrund eines Unfalls weisen wir alle Besitzer solcher Gurtsysteme auf diese Fehlerquelle hin. Wir empfehlen, vor jedem Start diese Verschlüsse besonders sorgfältig zu checken.

Zusätzliche Nachrüstaktionen bleiben vorbehalten.

Änderung Modellbezeichnung Firma Kalbermatten

Als Musterbetreuer möchte ich Ihnen mitteilen, daß wir die Typenbezeichnungen der Kalbermatten-Gleitsegel den Bezeichnungen im Herstellungsland Schweiz anpassen möchten.

Alte Bezeichnung:

Boivin-Maxi

Boivin-Champion

Boivin-Champion-Profil

Neue Typenbezeichnung:

AilesdeK-Maxi

AilesdeK-Aster-X

AilesdeK-Profil

Die Modelle sind vollkommen identisch.

Der Hersteller ist Laurent de Kalbermatten, die Produktionsstätte AirGautier, Schweiz.

Für Ihre Bemühungen dankend, verbleibe ich

*mit freundlichen Grüßen
Josef Krimmer*

Technische Informationen

»Gleitsegel-Tuning«

Wer schon einmal Bremsleinen eingestellt hat, weiß: 5 cm Veränderung der Leinenlänge wirken sich fliegerisch kaum aus.

Es wäre fatal anzunehmen, das Fangleinen-/Tragegurtsystem reagiere auf Längenänderungen ähnlich unempfindlich.

2 cm Verlängerung der vorderen Tragegurte (entsprechend 2 cm Verkürzung der hinteren Gurte) bringen ein vormals richtig eingestelltes Gleitsegel in gefährliche Nähe zu einer Dauerstalleinstellung. Ein zusätzlicher Schäkkel zwischen Tragegurten und Fangleinen verändert die Gurtlänge um mehr als 2 cm. Erst vor kurzem mußte ein bekannter deutscher Gleitsegel-

pilot die fatalen Folgen solchen »Tunings« schmerzhaft spüren.

Verlängern der hinteren Tragegurte bzw. Verkürzen der vorderen wirkt vergleichsweise »harmlos«. Zunächst wird vor allem der Start erschwert. In der Luft fliegt das Gerät schneller. Es erhöht sich die Gefahr, daß die Vorderkante des Obersegels durch Unterschneiden in Abwindböen herunterklappt.

In jedem Fall ist eigenmächtiges Verändern der Tragegurt- bzw. Fangleinenlänge, auch wenn einfach Zwischenschäkkel eingehängt werden, eine unerlaubte Änderung, wegen erheblichen Einflusses auf das Flugverhalten.

Hans-Peter Zepf

Forschungsprojekt: Alterung von Gleitsegeln

Diplomarbeit für Ingenieurstudenten

Mit Einführung der Sportart Gleitsegeln haben weitere moderne Werkstoffe Einzug in die Luftfahrt gehalten. Zur künftigen Unfallverhütung sind mit vielen der eingesetzten Materialien noch Untersuchungen zum Alterungsverhalten durchzuführen. Diese Aufgabe eignet sich als Diplomarbeitsthema, insbesondere für Textilingenieure oder Maschinenbauer (Werkstoffkunde).

Einige Stichpunkte zur Erläuterung des Projekts:

– Segelmaterialien: Veränderung der Festigkeit durch Sonneneinwirkung. Untersuchung im Labor und in der Praxis

- Leinen: Änderung der Eigenschaften nasser Leinen, Alterung durch Dauerlastwechsel bei trockenen und nassen Leinen, Restfestigkeit beschädigter Leinen.
- Gurt: Restfestigkeit beschädigter Gurte, abhängig von der Webart.

Interessierte Studenten, deren Diplomarbeit in den nächsten Monaten ansteht, sollen sich kurzfristig beim DHV melden.

Bei dem betreuenden Institut an der Hochschule sollten teilweise die benötigten Prüfgeräte verfügbar sein (Xenon-Tester, Zugprüfmaschine, Geräte zur Lastwechselsimulation).

Ausklinkvorrichtung für Gleitsegel bei den Festigkeitsversuchen am DHV-Meßwagen



Foto: Wolfgang Gertelsen



Foto: Bernd Schmidtler

Eine spezielle Konstruktion bewirkt, daß das Gleitsegel im Notfall abgeworfen wird.

Im Rahmen der Reparatur, die aufgrund des Unfalls am Festigkeitsmeßwagen des Deutschen Hängegleiterverbandes nötig waren (siehe Info Nr. 42, S. 4), wurde eine Schnellauslöse-Vorrichtung entwickelt. Die Schnellauslösung soll in Zukunft verhindern, daß durch seitwärtsziehende Gleitsegel der Festigkeitsanhänger ins Schlingern kommt oder umgeworfen wird.

An beiden Seiten des Testfahrzeuges ist ein Tastrad angebracht, das über eine Gasdruckfeder nach unten ge-

drückt wird. Sobald der Anhänger in eine bedenkliche Schräglage gezogen wird, fährt dieses Tastrad aus und betätigt über einen Bowdenzug die eigentliche Schnellauslösung. Diese Schnellauslösung besteht im wesentlichen aus einer Segelflugzeug-Schleppkupplung. Damit ist sichergestellt, daß auch unter hohen Zugkräften des Gleitsegels die Trennung einwandfrei funktioniert.

Bei der ersten Testfahrt nach der durch den Unfall bedingten Instandsetzung erfolgte ein unfreiwilliger

scharfer Test des Systems: Ein Gleitsegel zog bei ca. 700 kp schlagartig seitwärts und riß den Festigkeitsanhänger einseitig hoch. Die wenige Stunden vorher installierte Schnellauslösung funktionierte wunschgemäß, das Gleitsegel wurde abgeworfen und der Anhänger stabilisierte sich wieder.

Etwas blaß, aber hochbefriedigt, stieg die Testmannschaft aus dem Zugfahrzeug und der Fahrer des Zugfahrzeuges meinte trocken: »Jetzt wissen wir, daß das Ding funktioniert.«

Sinkgeschwindigkeit der Rettungsgeräte Neue Messungen mit dem DHV-Flugmechanikwagen

Zur genauen Bestimmung der Sinkgeschwindigkeit von Rettungsgeräten wurde ein neues Meßverfahren entwickelt. Das Rettungsgerät wird dabei mit konstanter Geschwindigkeit vom Meßfahrzeug geschleppt, die auftretende Bremswirkung des Rettungsgerätes wird elektronisch vermessen.

Das neue Sinkgeschwindigkeits-Meßverfahren zeichnet sich gegenüber dem herkömmlichen Verfahren des Abwurfs aus Flugzeugen durch we-

sentlich größere Genauigkeit aus. Thermische Einflüsse sind ausgeschlossen. Eine Änderung der Gütesiegelforderungen für Hängegleiterrettungssysteme ist vorgesehen.

Bei der Vermessung kommt eine im Flugmechanik-Meßfahrzeug neu installierte Computeranlage zum Einsatz. Die Meßdaten werden direkt auf die Rechenanlage übertragen und dort gespeichert. Nach der Meßfahrt werden die Meßdaten ausgewertet. Dabei

werden eventuelle Geschwindigkeitsschwankungen korrigiert, die atmosphärischen Bedingungen auf ICAO-Standardbedingungen umgerechnet und der Pilotenwiderstand einbezogen.

Kommentar des bekannten Fallschirmbauers Hartl Huber (früher Fa. Parasail) zu der Anlage: »I hab scho vui mitm DHV gestrittn, aber, Sakrament, des is wos gscheits, des is a Sach«.



Rettungsgerät auf dem DHV-Meßwagen Fotos: Wolfgang Gerteisen

Das elektronische Innenleben der Anlage



Gütesiegelnummer	Gerätebezeichnung	Hersteller	Empfohlene Anhängelast für 6,8 m/sec Sinkgeschwindigkeit
02-001-77	HG-Rettungssystem	Fa. Brüggemann	136 kp o. 1335 N
02-002-78	HGF-1	Fa. Kosteletzky	123 kp o. 1207 N
02-008-81	RFH 1	Fa. Rademacher	113 kp o. 1112 N
02-015-83	HRS	Fa. Stöllinger	122 kp o. 1199 N
02-016-84	FDS-2	Fa. Autoflug	142 kp o. 1391 N
02-017-84	Parasail IV	Fa. Parasail	68 kp o. 664 N
02-018-84	Parasail V	Fa. Parasail	117 kp o. 1151 N
02-020-84	HRS 10	Fa. Stöllinger	95 kp o. 930 N
02-021-85	HRS 20	Fa. Stöllinger	119 kp o. 1167 N
02-022-85	Colibri (früher Charly)	Fa. Rademacher	97 kp o. 953 N
02-023-86	AS/HG 1	Fa. Aeronautic Sails	101 kp o. 988 N
02-024-86	Charly (früher Kurrle)	Fa. Charly-Produkte	118 kp o. 1161 N
02-025-86	Metamorfofi	Fa. Crapanzano/Lix	83 kp o. 819 N
02-026-87	Parasail VI	Fa. Parasail	103 kp o. 1010 N

Folgende Systeme wurden vom Hersteller nicht zur Verfügung gestellt und konnten daher nicht vermessen werden:

02-004-78	Parasail (bis Juli 1979; 4 Gaze-Fehlbahnen)	Fa. Parasail
02-005-78	Help	Fa. Schwarze
02-007-80	Parasail 2 (ab August 1979)	Fa. Parasail
02-011-82	HGS-I	Fa. Steinbach
02-012-82	HGS-II	Fa. Steinbach
02-013-82	Streamlight PSR II	Fa. Rademacher
02-019-84	Streamlight PSR DC 350	Fa. Rademacher

Landefalltechnik schützt vor Verletzungen

Bei einer außerordentlichen Lehrerfortbildung am 11. Oktober in Inzell, kamen die Gleitsegellehrer überein, künftig in der Schulung konsequent die Landefalltechnik zu lehren. Nachfolgend ein Auszug aus dem Referat, das der Gleitsegel- und Fallschirmsprunglehrer Thomas Zeller in Inzell hielt:

Zu den häufigsten Verletzungen dieser 1. Gleitschirmsaison gehören zweifelsohne die der unteren Extremitäten. Brüche von Schien- oder Wadenbein, Kapselrisse im Bereich des Sprunggelenkes und vor allem die großen oder kleinen Bänderverletzungen begleiten die Schulung am Hang. Mir sind noch drei Landungen im Juli in Erinnerung, bei denen die Piloten mit voll durchgestreckten Beinen den Erdboden mit größerer Geschwindigkeit als sonst erreichten und die so zu Kompressionsfrakturen der Wirbelsäule führten!

Oftmals ist mangelnde sportliche Fähigkeit oder ungenügendes Schuhwerk von seiten des Schülers der Grund für diese eigentlich vermeidbaren Verletzungen, ein großer Teil jedoch hätte durch eine korrekte Landetechnik vermieden werden können.

In der Schulung der ersten Tage sind meines Erachtens das Hauptaugenmerk auf festes, rutschfestes und sprunggelenkstützendes Schuhwerk sowie auf die ausreichende Vorbereitung des Schülers in Form von Aufwärm- und psychischer Führung zu legen.

Situationen für die Anwendung des Landefalles:

- Alle Landungen mit erhöhter Landegeschwindigkeit...
- Mitwindlandung
- Landung im Lee
- Baumberührung
- Fangleinenriß
- Landung am Reservefallschirm

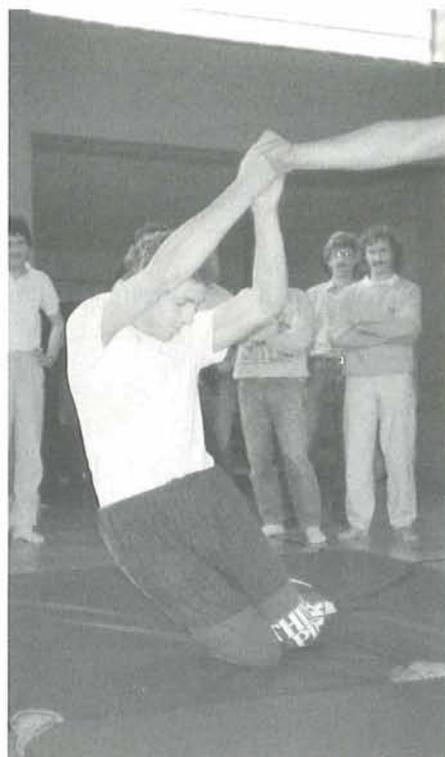
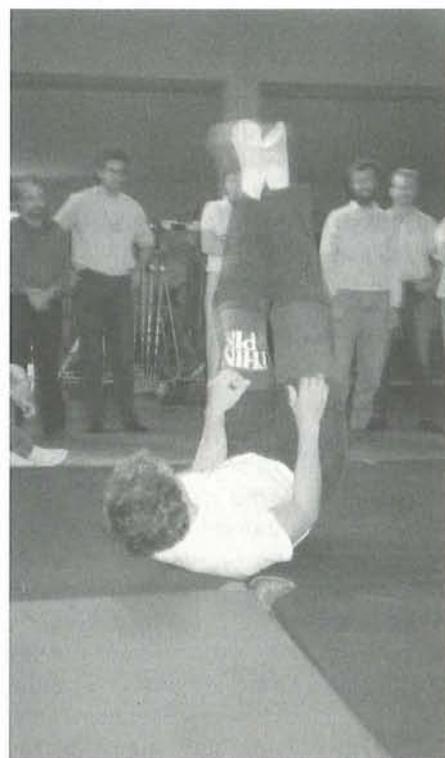
- Sackflug aus geringer Höhe
- Stall
- Landung in unebenem Gelände (hangaufwärts)
- Kollision zweier Gleitschirme in geringer Höhe

Spätestens wenn die Distanz Pilot zu Erdboden jedoch einige Meter überschreitet, ist bei ungewöhnlichen Landereignissen ein sauber ausgeführter Landefall der beste Schutz vor Verletzungen.

Trotz seiner eigentlich historisch militärischen Bedeutung und der Verwendung von Flächengleitern gibt es genügend Situationen, die mittels Landefall weitgehend gemildert oder sogar gemeistert werden können.

Demonstration und Erläuterung der Technik:

- Im wesentlichen gibt es 4 Landefälle, vorwärts, rückwärts und nach links und rechts. Dabei wird sich bei den Landefällen vorwärts und rückwärts kurz vor Erreichen des Bodens seitlich eingedreht, so daß es sich in Wirklichkeit um einen Landefall über eine Seite handelt.
- Insgesamt lockere aber sprunghafte Haltung
- Füße und Knie sind fest zusammengepreßt
- Kinn zum Schutz des Kopfes auf die Brust
- Hände mit den voll gezogenen Steuerleinen vorne an die Oberschenkel, also auch bei der Landefalltechnik gebremst landen, egal ob mit oder gegen den Wind.
- Ellbogen an den Körper angelegt
- Beim Aufprall über die Linie Knie seitlich, Gesäß seitlich und Rücken seitlich derselben Seite in einer runden fließenden Bewegung abrollen
- Füße in geschlossenem Zustand über Kopf rollen um bei Schleifen am Boden sofort die Möglichkeit des Aufstehens zu haben.



Thomas Zeller demonstriert das seitliche Abrollen

Fotos: Klaus Tänzler

Das Phänomen des Vorwärtsüberschlags

Untersuchung von Michael Schönherr

Folge 5

Tucks am laufenden Band

Am 7.9.85 trafen wir mit 3 Versuchsdrachen an der Kochertalbrücke ein, es waren dies 2 Wings-Geräte sowie der früher schon getestete Sierra. Ziel war heute, die Tuck-Bewegung im Experiment wiederholbar hervorzurufen bzw. zu verhindern, und die Flugbahn aus verschiedenen Foto-Perspektiven aufzuzeichnen und später auszuwerten.

Als erstes wurde ein Wings ohne Umrüstsatz geworfen, von dem die Tuckneigung bekannt war. Erstaunlicherweise fing er in den ersten Versuchen ab. Der Grund dürfte darin zu suchen sein, daß mit dem Gerät der leichte herrschende Wind nicht genau geschnitten wurde und beim Rückwärts-Abrutschen ein Flügel weiter nach unten hing, wodurch das nachfolgende Abkippen eine mehr seitliche Komponente erfuhr und dann so sanft erfolgte, daß gar keine Negativlage mehr eintrat. Der Wings-Versuch um 10.05 Uhr brachte dann eine Überraschung. Das Gerät kippte aus zu steiler Aufhängelage rückwärts ab, wie wir es schon oft mit dem Sierra erlebt hatten (Abb. 10). Der Wings flog aber hernach keinen Abfangbogen wie der Sierra, sondern vollführte aus dem Rückenflug heraus einen äußerst heftigen Aufwärts-Tuck (Abb. 13). Die Verformungen waren so heftig, daß die Flügelenden etwa 2 m nach unten gebogen wurden, noch weiter als die



Abb. 10: Mißlungener Versuch, Looping statt Abkippen nach vorn (1. Versuch 22. 2. 85)

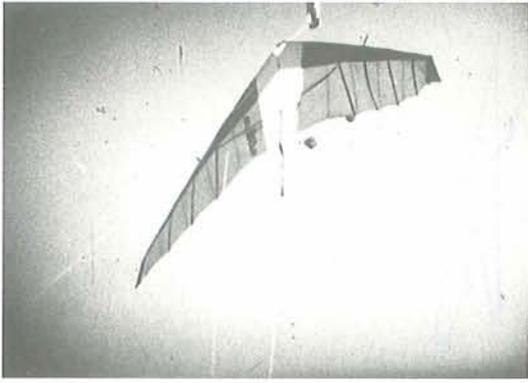
Steuerbügelbasis. Die Bilder 2,9 s bis 3,2 s in Abb. 13 geben einen Eindruck von den gewaltigen Flügelverformungen im Tuck wieder. Es ist eindeutig, daß die Flügelverformung und das daraus resultierende »negative Pitch up« Ursache des Tuck ist. Die Bilder zeigen, wie die ganze rückwärtige Flügelfläche infolge Abwärtsbiegung Tiefensteuer gibt, woraus der unglaublich schnelle Rückenfluglooping = Tuck resultiert.

Charlie Jösts Tele-Kameraführung erlaubte den intimen Einblick in die sich verformende Flügelgeometrie bei dieser neu entdeckten Unfall-Flugfigur, die mit bloßem Auge auch von uns Fachleuten zunächst nicht genau erklärt werden konnte. Letztlich sagt die Flugfigur aus, daß wann immer ein im Negativbereich so Pitch-up-kritisches Gerät eine Negativanströmung vorfindet, es eine Flugfigur im Sinne: »Looping vorwärts« ausführen will. Während dieses Looping vorwärts wird der negative Anströmwinkel noch verstärkt, die Flügel verformen sich noch mehr in Richtung Tiefenruder, wodurch noch mehr Negativ-Anstellwinkel entsteht... Der ganze Vorgang mündet dann anstatt in einen runden Kunstflug-Looping vorwärts in den katastrophalen Tuck-Kringel.

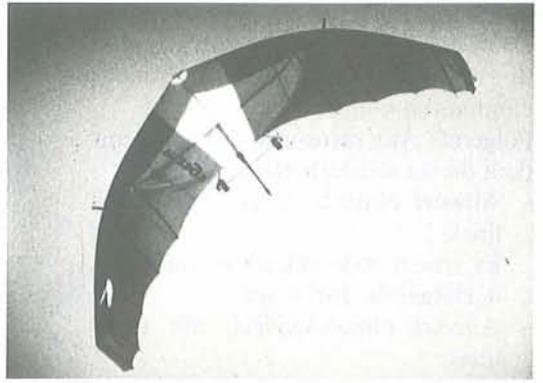
Die Tele-Aufnahmen der Abb. 13 gestatten keine Flugbahn-Rekonstruktion, da der Hintergrund, ein »Koordinatensystem« fehlt. Dieses war jedoch bei meiner Motorkamera-Position in senkrechtem Abstand zur Brücke gegeben. Die weitgehend exakte Rekonstruktion dieses Aufwärts-Tuck aus dem Rückenflug heraus ist in Abb. 14 durch Flugauswertung mittels meiner Motorkamera-Bilderserie dargestellt. Diese und die Rekonstruktion aller noch folgenden Flugfiguren erfolgte so, daß die Dias der einzelnen Flugphasen auf einen großen an der Wand aufgespannten Zeichenkarton geworfen wurden. Jedes Dia wurde durch Justieren des Projektors so gerichtet, daß Brückenpfeiler und Fahrbahn mit Brückenpfeiler und Fahrbahn des ersten Dias (welche auf den Karton abgezeichnet waren) zur Dek-

kung gebracht wurden. Sodann wurde das auf den Karton geworfene Drachenbild mit Bleistift nachgezeichnet. Damit war es möglich, Fluglage, Flugort und Flügelform in Abhängigkeit von der Zeit (= Schaltzyklus der Motorkamera) exakt festzuhalten. Eine perspektivische Entzerrung wurde hier nicht vorgenommen, da ihr Effekt bei dem großen gewählten Senkrechtabstand der Motorkamera zur Brücke klein ist, und auf die ersten hier vorgelegten Grundsatzuntersuchungen zum Tuck kein prinzipieller Einfluß besteht. Eine spätere Entzerrung könnte, falls gewünscht, sehr einfach dadurch erfolgen, daß gleich wie oben vorgegangen wird, der Projektor aber das Dia schräg von unten nach oben auf den Zeichenkarton wirft, wobei die Schräge so eingestellt wird, daß der Bildabstand der Brückenpfeiler oben und unten gleich groß ist.

Im letzten der oben geschilderten Versuche wurde der erste Wings ohne Umrüstsatz beim Sturz ins Fangseil beschädigt. Der zweite geworfene Wings verhielt sich abermals unvorhergesehen. Er zerriß das tags zuvor von mir gekaufte 750-kp-Fangseil und segelte anschließend in etwas gedrücktem Freiflug über den Kocher und machte eine unsanfte Crash-Landung auf einem freien Plätzchen, gerade neben einem unzulässig geparkten PKW, in dem ein Rentnerhepaar saß. Dieses verließ dann fluchtartig den Ort des Geschehens und ward nie mehr gesehen. Es zeigte sich einmal mehr, daß man sich auf angegebene Seil-Festigkeitswerte nicht verlassen darf, gottseidank sind die Zugfestigkeiten unserer Rettungssystem-Halteleinen vor einigen Jahren per Gütesiegelorderung drastisch hochgesetzt worden, nachdem so mancher Rettungsschirm beim Öffnungsstoß abgerissen war. Auch wir werfen seither wieder mit hochfesten Fangseilen ab, so daß ein Reiß nicht mehr vorkommen wird. Nachdem der zweite Wings jetzt auch beschädigt war, mußten die weiteren Versuche notgedrungen mit dem alten Sierra erfolgen. Trotz etwas auffrischenden Windes sollten die noch folgenden 10 Abwürfe sehr erfolgreich verlaufen. Ich hatte veranlaßt, daß der Drachen vor dem Abwurf ganz konsequent parallel zu der über ihm am Halteseil befestigten Windfahne ausgerichtet werden muß, so daß der Wind am Ausklinkort genau geschnitten wird. Das Ausrichten geschah mit einer zusätzlichen Leine vom Boden aus, welche beim Ausklin-



0s



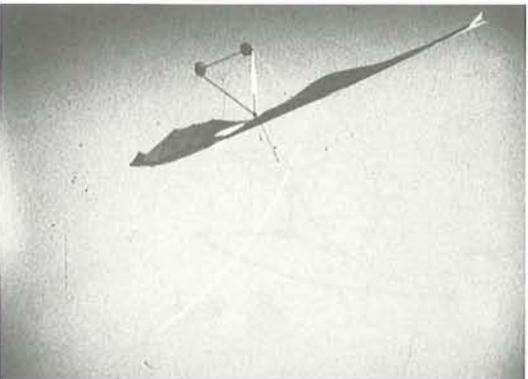
2,9s



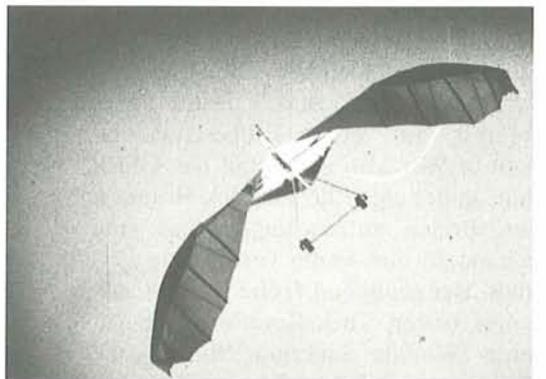
0,6s



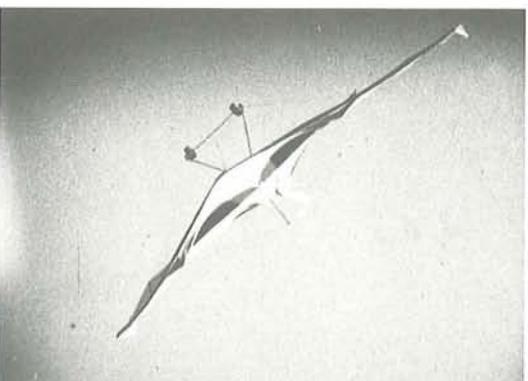
3s



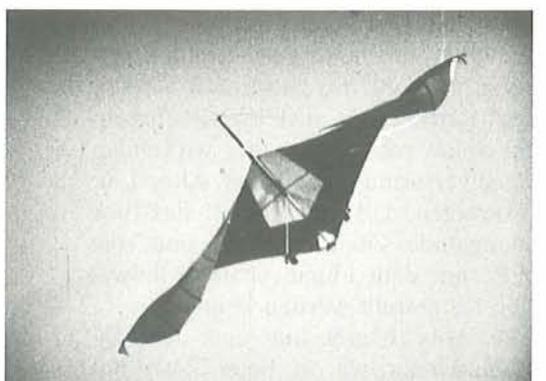
1,8s



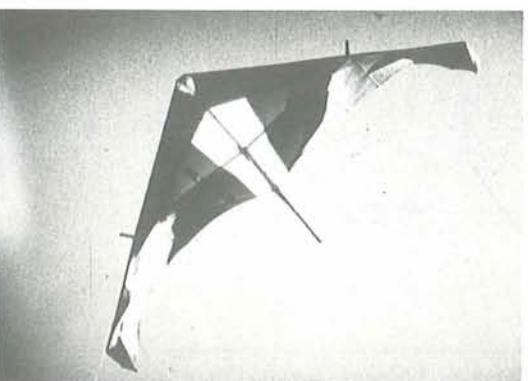
3,1s



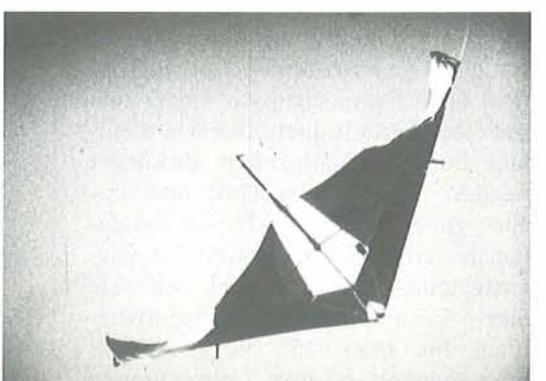
2,4s



3,2s



2,7s



3,4s

Abb. 13: Eine neue Unfall-Flugfigur, erstmals dokumentiert am 7. 9. 85: Tuck nach Rückwärts-Abkippen (Versuch 10.05 Uhr)

Fotos von Charlie Jöst

ken losgelassen wurde. Abwurfversuche jeder Art streuen übrigens gewaltig, wenn man den Windeinfluß nicht eliminieren kann!

Folgende Abwurfresultate wurden mit dem Sierra wiederholbar erzielt:

– Abwurf ohne Swivels, ohne Lufflines:

Es treten stets sukzessiv aufeinanderfolgende Tucks auf

– Abwurf ohne Swivels, mit Lufflines:

Es können Tucks auftreten, es kann aber auch Abfangen erfolgen

– Abwurf mit Swivels und Lufflines:

Es tritt stets Abfangen ein

Die Abb. 15 gibt die rekonstruierte Flugbahn eines typischen Tuck-Versuchs wieder, hier Sierra ohne Swivels und ohne Lufflines. Die flugmechanische Auswertung der aufgezeichneten Flugfiguren soll im nächsten Fortsetzungsbericht erfolgen, hier die Diskussion einiger Auffälligkeiten. Die eigentliche Tuck-Bewegung geht rasend schnell, zwischen Bild 2s und 2,5s werden mehr als 180° Drehung ausgeführt. In dieser Tuck-Drehung wird der Vertikalsturz abrupt abgebremst auf etwa Fallgeschwindigkeit 0! Wer also im Unfall das Glück hat, in der eigentlichen Tuck-Rotation am Boden aufzuschlagen, hat gute Chancen, nur wenig verletzt zu werden. Bei genügend Höhe schließt sich einer ersten Tuck-Rotation eine ca. eine Sekunde dauernde Sturzstrecke von 10 m an (Bild 2,5 s und 3 s), wonach auf etwa gleichbleibender Höhenlage eine neue Blitz-Rotation erfolgt. Sowohl die entfernten Swivels und Lufflines als auch die sichtbaren, im Sinne von Tiefenruder wirkenden Segelverformungen (siehe Abb. 1 u. 13) zeigen, daß die Ursachen des Tuck mangelnde Pitch-up-Werte sind, die z. B. mit dem Flugmechanik-Meßwagen festgestellt werden können.

Die Abb. 16 gibt nun eine Abfangbahn wieder, wie sie beim Sierra mit Swivels und Lufflines stets in ähnlicher Form erzielt wurde. Auch diese Bahn soll im nächsten Fortsetzungsbericht noch flugmechanisch weiter ausgewertet werden, hier aber schon einmal betr. Auffälligkeiten diskutiert werden. Zunächst verläuft bis 1,5 s alles gleich wie beim Tuck-Kandidaten der Abb. 15. Dann setzt Negativanströmung ein. Die hier getestete Sierra-Version besitzt im Negativbereich bis über 15° Negativanströmungswinkel positive, aufrichtende Pitchwerte (Resultat vom Flugmechanik-Meßwagen) und die Flugbahn

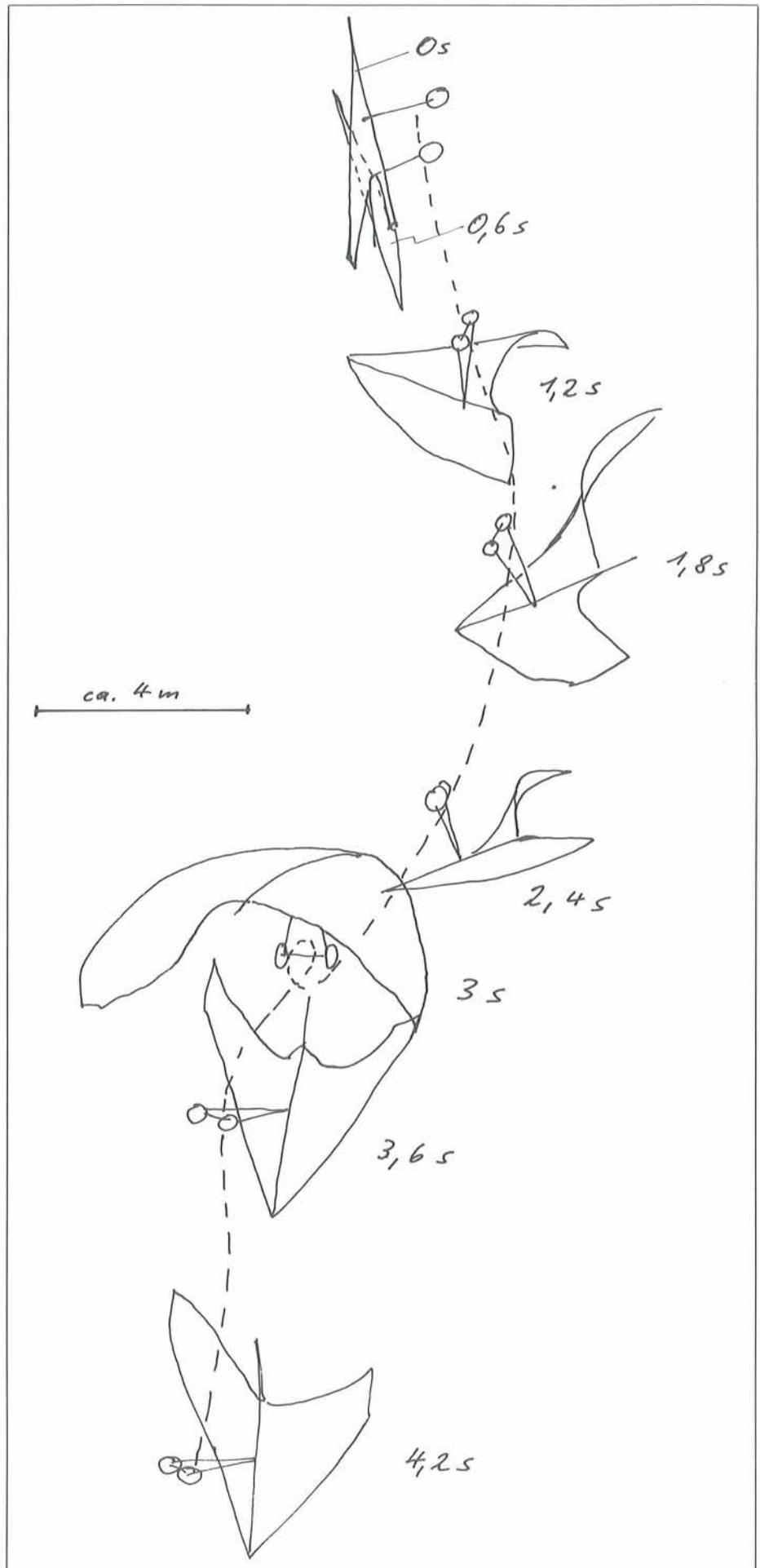


Abb. 14: Tuck nach Rückwärts-Abkippen. Flugauswertung einer Motorkamera-Bildserie (Versuch 7. 9. 85, 10.05 Uhr). (Der Kamera-Standort ist ein anderer als in Abb. 13!)

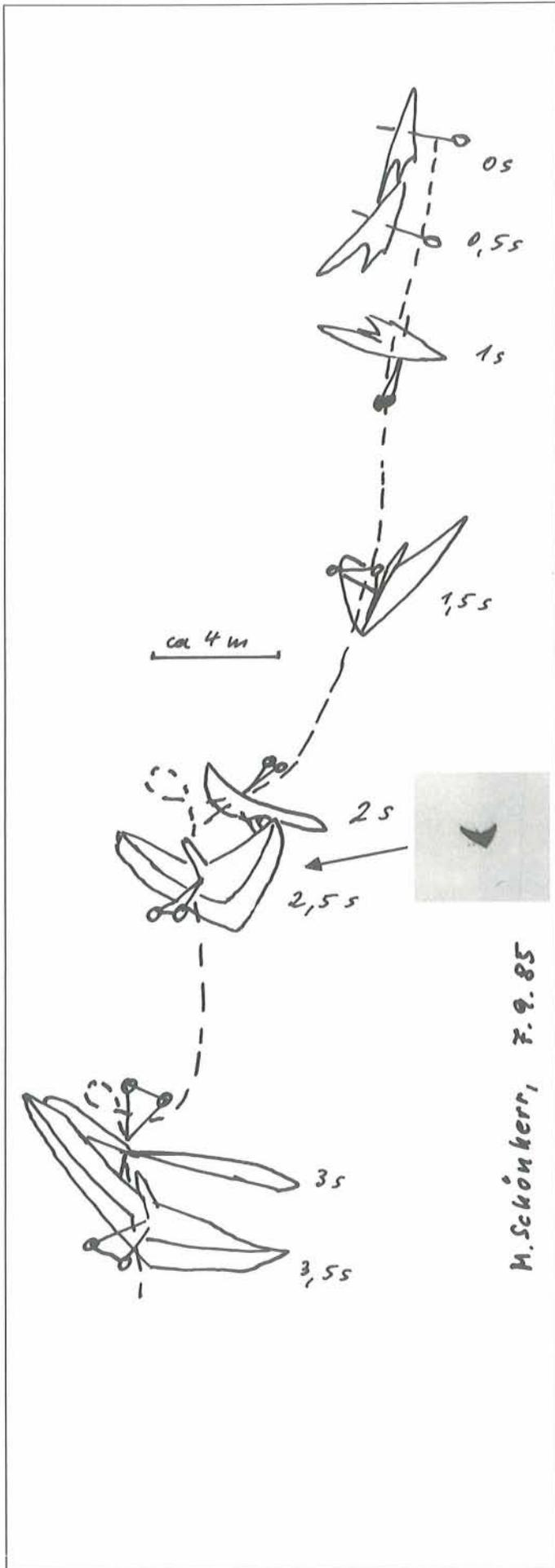


Abb. 15: Aus Motorkamera-Aufnahmen rekonstruierte Tuck-Flugbahn vom 7.9.85, 15.30 Uhr

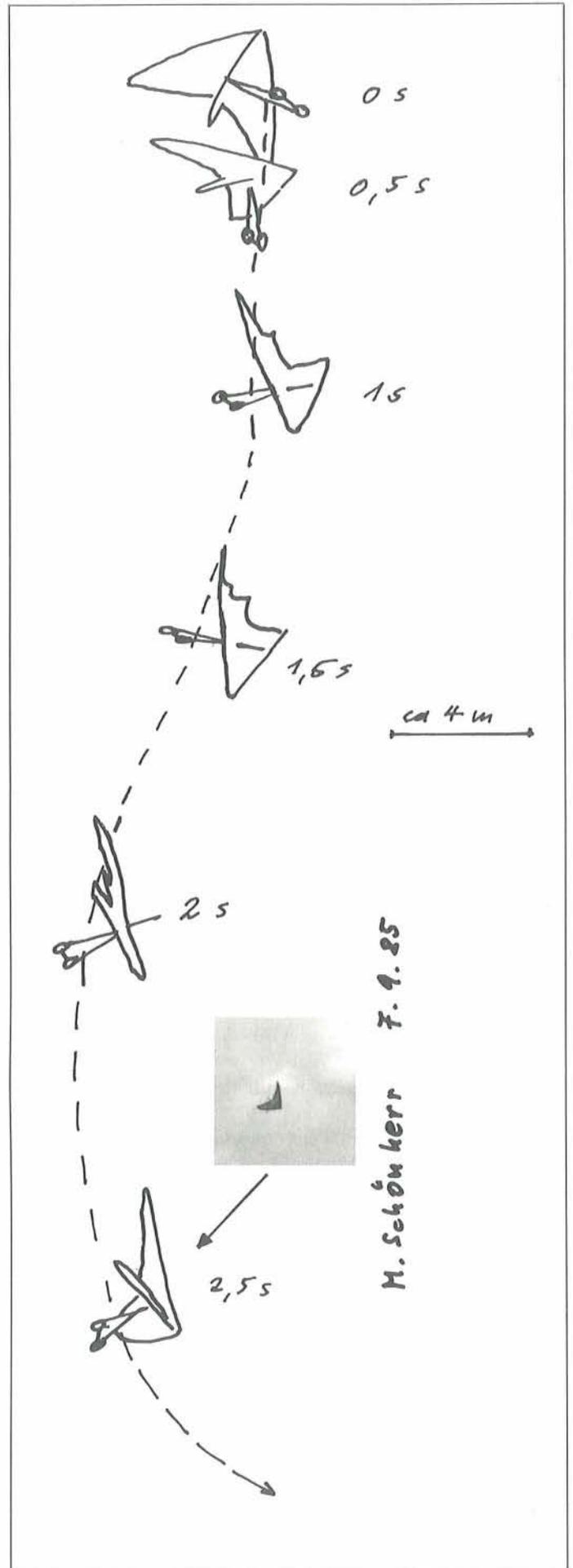


Abb. 16: Abfangbahn der bei fixiertem Pilotgewicht Tuck-sicheren Sierra-Version mit Lufflines und Swivels (Versuch 7.9.85, 13.50 Uhr)

geht deshalb in einen positiven Abfangbogen über. Charlie Jöst hatte den Mut, sich beim Abwurf genau unter den Drachen zu stellen, sein Tele-Resultat von demselben Versuch ist in Abb. 17 wiedergegeben. Der Fallschirm, den man ab Bild 0,8 s sieht, ist übrigens kein Bremsschirm des Drachens, sondern ein Bremsschirm für das nach oben beim Ausklinken wegschnellende Halteseil, welches verhindert, daß die Ausklinkapparatur durch den Gummieffekt des gespannten Gesamtseils in den Bereich der Fahrbahnhöhe hochschleudert.

Die Segelverformungsbilder zeigen hier sehr genau, warum Abfangen eintritt. Ab Bild 1,2 s wird das Segel negativ angeströmt. Durch Lufflines und Swivels bedingt schlägt das Segel jetzt im hinteren Bereich nach oben aus, besonders schön in Bild 1,6 s zu sehen. Dadurch wird selbsttätig Höhenruder gegeben: Es tritt Abfangen ein. Die Betonrippen der Fahrbahn erlauben auch eine Rekonstruktion der Horizontalbewegung im Sturzflug. Zwischen Bild 1,2 s und 2,2 s ist der Drachen mehr als einen Rippenabstand nach links versetzt worden, was mehr als 5 m entspricht, wie es auch schon Abb. 16 wiedergibt. Dieser Versatz rührt von der negativen Auftriebskraft infolge Negativanströmung her. Im nächsten Fortsetzungsbericht wird gezeigt, daß diese Negativkraft etwa -1 g ausmacht, ein gefaßter Pilot könnte diese Last noch aushalten, ohne daß ihm der Steuerbügel aus der Hand gerissen wird. Wie wird das festgestellt? Die aus Abb. 16 rekonstruierbare Flugeschwindigkeit (siehe nächsten Fortsetzungsbericht) erlaubt zusammen mit der herausgelesenen Flugbahnkrümmung diese Aussage. Das war mir aber noch zu ungenau, vor allem waren die Beschleunigungen im Rotationsteil der Tuckbewegung nur unzureichend aus den Motor-Kamera-Bildern rekonstruierbar. Deshalb veranlaßte ich, einen optischen Beschleunigungsmesser in den Abwurfdrachen einzubauen und während des Abwurfs von einer an Bord befindlichen Kamera filmen zu lassen. Charlie Jöst übernahm diese anspruchsvolle »Telemetrie-Aufgabe«, die ein voller Erfolg werden sollte. Von den damit erhaltenen hochinteressanten Resultaten sowie von den kompletten Flugauswertungen der Tuck- bzw. Abfangfiguren soll der nächste und letzte Fortsetzungsbericht handeln.

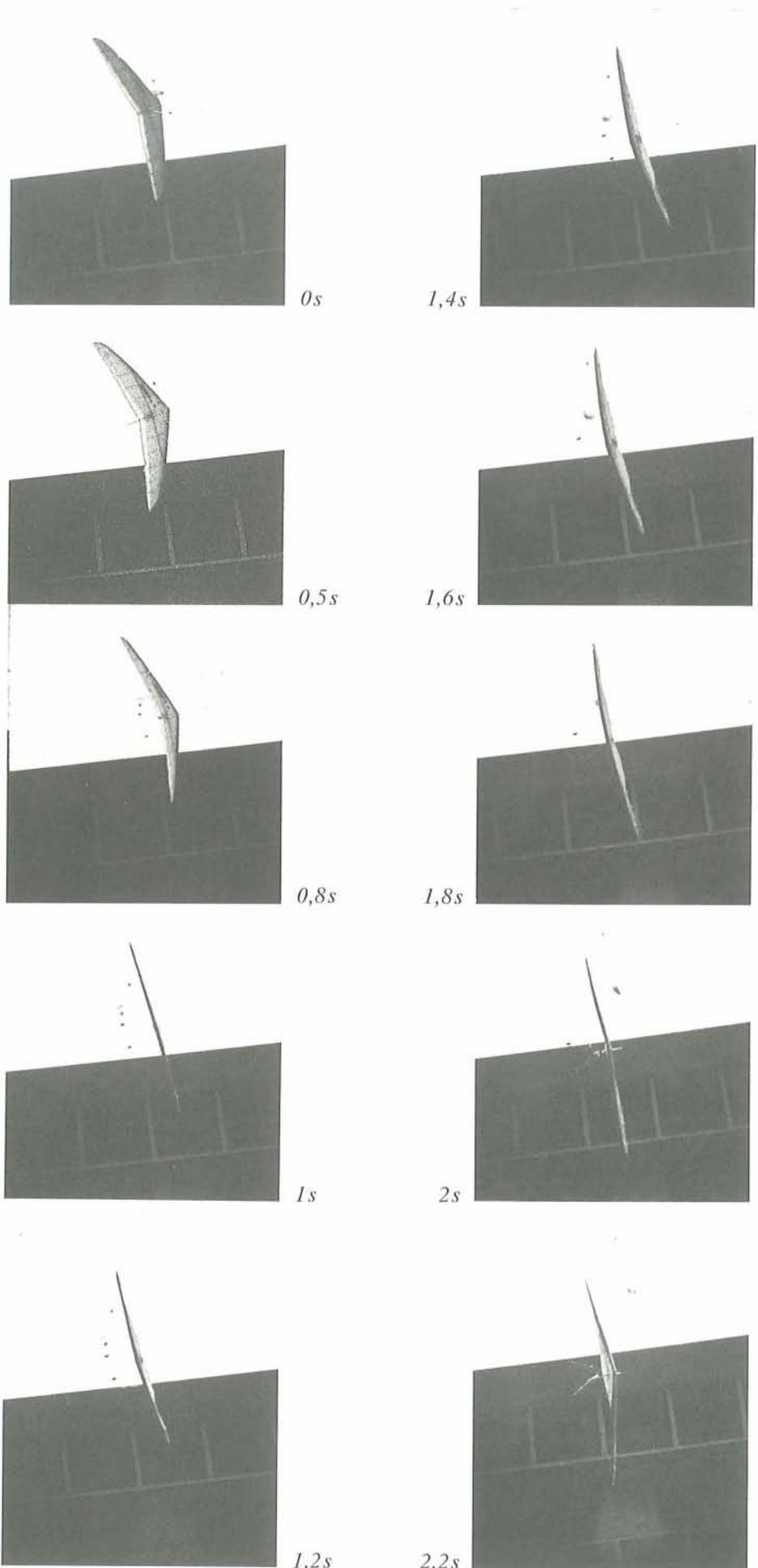


Abb. 17: Das Abfangen der bei fixiertem Pilotengewicht Tuck-sicheren Sierra-Version mit Lufflines und Swivels direkt von unten aufgenommen (Versuch 7. 9. 85, 13.50 Uhr)

Film-Fotos von Charlie Jöst

Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission

Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein 8jähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 22.10.1987 gehörten dem DHV 8143 Mitglieder an, davon 57% als Direktmitglieder und 43% über 97 Mitgliedsvereine. Das ist im Vergleich zum Vorjahr ein Zuwachs von 1697 Mitgliedern bzw. 20,83%.

Die Kommission

Gewählte Kommission: Vorsitzender Peter Janssen, stellvertr. Vorsitzender Dr. Reinhart Wolfer, Fachreferent für Sport Hans Kober, Fachreferent für Sicherheit Peter Urban, Fachreferent für Technik Hans-Peter Zepf, Fachreferent für Finanzen Lambert Stäp-gens, Fachreferent für Ausbildung Klaus Tänzler.

Ernannte Regionalbeiräte: Niedersachsen, Bremen und Westfalen (Ost)/Lippe Detlef Gehrmann, Saarland und Rheinland-Pfalz Helmut Molterer, Nordrhein-Westfalen (West) und Hessen Elmar Müller, Hamburg, Schleswig-Holstein und Berlin Peter Urban, Baden-Württemberg Dr. Reinhart Wolfer.

Ernannte Fachbeiräte: Überlandflug Helmut Denz, Flugsicherung und Luftraum Günter Dorn, Schleppausbildung Arno Gröbner, Hängegleiterschlepp Helmut Großklaus, Medien Karl Jöst, Gleitsegeln Arnold Kummer, Fluggelände Wolfgang Leng, Internationales Gudrun Merkle, Pilotenprüfungen Peter Rieger, Gütesiegel Wilfried Rudolf, UL-Schlepp Albert Schulze-Oechtering.

Die Geschäftsstelle

Wolfgang Gerteisen (Geschäftsführer), Claudia Sträche (Sekretärin), Caroline Fürst (Sekretärin), Christina Leidgswendner (Sekretärin).

Es sind nicht nur 20% mehr Mitglieder in 12 Monaten dazugekommen, sondern die Aufgabengebiete haben sich mit der Einführung des Gleitsegelns verdoppelt und es mußten fast 2000 neue Versicherungsanträge bearbeitet, über 2200 Befähigungsnachweise ausgestellt und 291 Pilotenprüftermine – etwa das Doppelte vom letzten Jahr – abgewickelt werden. Die Mitgliedsbeiträge und Gebühren konnten ein weiteres Jahr stabil gehalten werden.

Im einzelnen:

- Mitgliederbetreuung: Namens-, Vereins- und Adressenlisten; Mit-

gliedsausweise, Verbandsbeiträge, Auskünfte, Anfragen.

- Gruppenversicherung: Versicherungsanträge; Versicherungsprämien, Schadensabwicklung.
- Pilotenprüfungen: Prüftermine; Benachrichtigung und Einladung von Prüfern; Prüfungsunterlagen; Befähigungsnachweise.
- Fluglehrerlehrgänge: Einladung; Unterlagen; Fluglehrerausweise.
- Gütesiegel: Eingangs- und Schlußbearbeitung; Koordination; Gütesiegelplaketten.
- Kennzeichnung: Anträge; Prüfung, Erteilung; Registrierung.
- Ein- und Verkauf: Gelände- und Fragenkataloge; Gütesiegelforderungen; Flugbücher; Büromaterial etc.
- Rechnungswesen: Rechnungen; Mahnungen.
- Schreivarbeiten: Briefe, Schriftsätze, Protokolle, Listen, Formulare, Rundschreiben und Sicherheitsmitteilungen an Vereine, Hersteller, Fluglehrer, Flugschulen, Piloten.
- Sportveranstaltungen: Organisation, Schriftwechsel, Meldeunterlagen.
- Telefondienst, Posteinlauf, -auslauf, -verteilung.
- Kommissionssitzungen: Vorbereitung; Entscheidungsvorschläge; Durchführung der Entscheidungen.
- DHV-Info: Manuskript und Versand.
- Filmverleih, Zeitschriftendurchsicht.
- Und vieles andere...

Wettbewerbssport

Hans Kober (Referent), Helmut Denz (Beirat), Charlie Jöst (Auswertung). Der Sportvertrag zwischen DAeC und DHV wurde für das Jahr 1987 verlängert und für 1988 ist die Fortführung geplant. Der Deutsche Streckenflugpokal 1987 wurde mit 83 Teilnehmern ein großer Erfolg. Beim Streckenfluglager hatten die Leistungspiloten gemeinsames Intensivtraining. In der neuen Sportart Gleitsegeln hat der DHV die 1. Deutsche Meisterschaft

ausgerichtet, mit einem Teilnehmerfeld von 76 Piloten, das entsprach zum damaligen Zeitpunkt 10% der Befähigungsnachweisinhaber, beispielgebend für die Drachenflieger.

Im einzelnen:

- Veranstaltung der 1. Deutschen Meisterschaft im Gleitsegeln, Ausrichter Werdenfelser Gleitschirmsegler e. V.
- Durchführung der mit dem DAeC und allen DAeC-Landesverbänden getroffenen Vereinbarung über gemeinsamen Wettbewerbssport im Drachenfliegen.
- Mitorganisation bei Landesmeisterschaften.
- Überarbeitung der Ausschreibung des Deutschen Streckenflugpokals.
- Auswertung der Flugdokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal.
- Durchführung des Streckenfluglagers 1987.
- Verhandlungen mit dem DAeC über den Wettbewerbssport 1988.
- Planung des Streckenfluglagers 1988.

Technik

Hans-Peter Zepf (Referent), Bernd Schmidler (Geschäftsleiter Technik), Wilfried Rudolf (Beirat), Gerhard Bortz (Prüfleiter für Rettungsgeräte und Gurtzeuge).

Wesentliche Aufgabe der Flugsicherheit ist die Gerätetechnik, allein schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitestgehend vermeidbar sind. Der im internationalen Vergleich sehr gute Sicherheitsstandard bei Hängegleitern konnte weiter verbessert werden. Das Gleitsegeln hat die Arbeit und Belastung für das Technikreferat vervielfacht. In kürzester Zeit waren Gütesiegelforderungen für Gleitsegel und Gurtzeuge zu schaffen, Prüfverfahren zu entwickeln und die Prüfer und Testpiloten einzuarbeiten. Die Testfahrzeuge wurden von Aalen-Elchingen auf den Flugplatz Eggenfelden verlegt, die Organisation des Technikreferats gestrafft.

Im einzelnen:

- Durchführung der technischen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungssysteme, Gurtzeuge, Schleppgeschirre, Startwinden.
- Abschluß eines Anerkennungsabkommens mit Österreich.
- Schaffung der Gütesiegelforderungen für Gleitsegel.
- Schaffung der Gütesiegelforderungen für Gleitsegel-Gurtzeuge.
- Entwicklung der Testprogramme für Hängegleiter.
- Aufstellung des Testpiloten-Teams für Gleitsegeln.
- Neues Computerprogramm für Sinkgeschwindigkeitsmessung bei Rettungssystemen.
- Nachmessung der Sinkgeschwindigkeit von Rettungssystemen.
- Betreuung einer Diplomarbeit zusammen mit der Firma AUDI.
- Neuaufbau des Festigkeitsanhängers.
- Modernisierung der bestehenden Gütesiegelforderungen.
- 17 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter.
- 26 Gütesiegelverfahren für Gleitsegel.
- 1 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter-Rettungssysteme.
- 2 Gütesiegelverfahren für Pilotenaufhängesysteme.
- 15 Gütesiegelverfahren für Gleitsegel-Gurtzeuge.
- Div. Gütesiegel-Änderungsverfahren.
- Div. Prototypen-Genehmigungen.
- Div. Anerkennungsverfahren für im Ausland geprüfte Hängegleiter.

Flugsicherheit

Peter Urban (Referent), alle Kommissionsmitglieder und Mitarbeiter. Aufrechterhaltung und Steigerung der Flugsicherheit ist der zentrale Bereich der Kommissionsarbeit. Die Frage, »wie können Unfälle verhindert werden, ohne gleichzeitig den Drachenflug- und Gleitsegelsport über das notwendige Maß hinaus zu reglementieren?« steht seit jeher im Vordergrund. Die Flugsicherheit durchzieht wie ein roter Faden alle Fachreferate. Sicherheitsziel beim Gleitsegeln war, gleich ab Beginn durch qualifizierte Ausbildung und zuverlässige Gerätetechnik mit hohem Sicherheitsstandard zu starten und nicht die dramatischen

Pionierzeiten des Drachenfliegens zu wiederholen.

Spezielle Tätigkeiten im Sicherheitsreferat:

- Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt und für andere Staatsbehörden.
- Geländegutachten für die Zulassungsverfahren der regionalen Luftämter.
- Erfassung der Unfälle.
- Untersuchung von Unfallgeräten, ohne behördlichen Auftrag.
- Veröffentlichung von Unfallberichten im Sicherheitsjournal des DHV-Info.
- Sicherheitsmitteilungen in Zusammenarbeit mit den Geräteherstellern.
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland, Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte.
- Forschungsarbeit über Korrosions- und Schwingungsschäden.

Ausbildung

Klaus Tänzler (Referent), Peter Rieger, Arno Gröbner (Beiräte), Lehrteam: Peter Croeniger, Wolfgang Gerteisen, Peter Janssen, Charlie Jöst, Michael Preibsch, Bernd Schmidtler, Klaus Tänzler, Hermann Uhrmann.

Neben der Technik bildet die Ausbildung einen weiteren Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit. Die Leistungssteigerung der Fluggeräte, die Vervielfachung der Piloten und der Flugbewegungen ohne entsprechende Vermehrung und Vergrößerung der Start- und Landeplätze und die zunehmend genutzte Möglichkeit des freien Streckenflugs erfordern eine angemessene Piloten- und Lehrerausbildung. Beim Gleitsegeln kam eine Flutwelle auf das Ausbildungsreferat zu: 6 Lehrgänge für Gleitsegel-Fluglehrer, über 100 Prüftermine für Gleitsegel-Piloten und über 1000 Gleitsegel-Befähigungsnachweise – das alles seit April dieses Jahres.

Im einzelnen:

- Durchführung der Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr zur Erteilung aller Arten von Befähigungsnachweisen für Piloten und Fluglehrer.
- Schaffung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Gleitsegel-Lehrer.

- Schaffung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Gleitsegel-Piloten.
- Schaffung der Anerkennungsordnung für Gleitsegel-Ausbildungsstätten.
- Schaffung der Gleitsegelbetriebsordnung.
- Einarbeitung UL-Schlepp in Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Piloten und Lehrer, Anerkennungsordnung und Hängegleiterbetriebsordnung.
- Klassifizierung der Geräte nach fliegerischem Können.
- Überarbeitung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Drachenfluglehrer.
- Überarbeitung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Hängegleiterpiloten.
- Betreuung, Anleitung und Überwachung von Fluglehrern und Ausbildungsstätten.
- 1 Fluglehrer-Assistentenlehrgang Hängegleiten.
- 1 Fluglehrerlehrgang Hängegleiten.
- 3 Fluglehrerlehrgänge Gleitsegeln.
- 2 Fluglehrer-Assistentenlehrgänge Gleitsegeln.
- 1 Fluglehrer-Fortbildungsseminar Gleitsegeln.
- 1 Fluglehrer-Fortbildungsseminar Hängegleiten.
- 1 Fachlehrerseminar für Doppelsitzer.
- 1 Fachlehrerseminar für Hängegleiterschlepp.
- 1 Fachlehrerseminar für Hängegleiterflachschlepp.
- 27 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten.
- 44 Anerkennungsverfahren für Gleitsegel-Schulen.
- 166 Pilotenprüftermine Hängegleiten.
- 125 Pilotenprüftermine Gleitsegeln.
- 2138 Befähigungsnachweise.
- 2 Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte.
- 1 Packerkurs für Drittpacker.

Winden- und UL-Schlepp

Arno Gröbner, Helmut Großklaus, Albert Schulze-Oechtering (Beiräte). Der Schleppstart beim Drachenfliegen hat sich weiter etabliert. Mit Windenschlepp wurden große Strecken im Flachland geflogen. Damit besteht ei-

ne echte Perspektive für Flachland-Drachenflieger. Der DULV hat die UL-Erprobung abgeschlossen. UL-Schlepp wurde vom BMV zugelassen.

Im einzelnen:

- Fachlehrerausbildung.
- Windenfahrerausbildung und -prüfung.
- Zahlreiche Schlepp-Prüftermine und Ausstellung der Befähigungsnachweise.
- Anerkennung von Schleppausbildungsstätten.
- Schaffung der Vorschriften für UL-Schlepp.
- Zusammenarbeit mit dem DULV bei UL-Schlepp.

Kontakte zu Behörden

Das Bundesverkehrsministerium bereitet eine Gesetzesänderung sowie eine neue Rechtsverordnung zur rechtlichen Absicherung der sportlichen Selbstverwaltung beim Drachenfliegen und Gleitsegeln vor. Der DHV als fachlich kompetente Stelle wirkt an diesem Vorhaben mit.

Im einzelnen:

- Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium.
- Erarbeitung eines Änderungsentwurfs zum Luftverkehrsgesetz.
- Besprechungen mit dem Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig und Beratung durch das Luftfahrt-Bundesamt.
- Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt.
- Geländegutachten für die Länderbehörden.
- Gemeinsame Lösung von Rechts- und Sicherheitsproblemen.
- Gespräche mit der Bundesanstalt für Flugsicherung.
- Auseinandersetzungen mit dem baden-württembergischen Innenministerium und dem Regierungspräsidium Freiburg.

Versicherung

Mit dem Gerling Konzern als Gruppenversicherer kann der DHV seit Beginn seines Bestehens den Mitgliedern ein umfassendes Versicherungskonzept bieten. Das Schwergewicht lag bei der Einbeziehung des Gleitsegelns, das im Sinne der Versiche-

rungsverträge dem Hängegleiten gleichgesetzt wurde. Ab 1.1.1988 gilt für Gleitsegeln eine konkurrenzlos niedrige Prämie für Gleitsegel-Haftpflichtversicherung.

Öffentlichkeitsarbeit

Besonders für die neue Sportart Gleitsegeln mußte ein guter Platz in der öffentlichen Meinung belegt werden. Dies ist gelungen. Für die Piloten hatte die Informationsarbeit das Ziel, durch schnelle offene Mitteilung die Flugsicherheit zu fördern und die Rahmenbedingungen für Drachenfliegen und Gleitsegeln durch das DHV-Info an die Piloten heranzutragen.

Im einzelnen:

- DHV-Info, bisher 42 Ausgaben, kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder.
- Verteilung des DHV-Info an die österreichischen, schweizerischen und deutschen Vereine, an die Luftämter und andere interessierte Behörden sowie im Austausch an zahlreiche in- und ausländische Luftfahrtzeitschriften.

- Verleih der DHV-Filme an Vereine, Schulen, Behörden und andere Interessierte.
- Vorführung der DHV-Filme bei Vereinen, Schulen, Universitäten und anderen Interessierten.
- Bearbeitung eines Gleitsegelfilms für den Verleih.
- Mitwirkung an Informationsveranstaltungen über Gleitsegeln.
- Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge.

Zusammenfassung und Vorschau

Im DHV sind zwischen 70 und 80% aller deutschen Drachenflieger und Gleitsegler vereinigt. Dies ist eine starke Interessenvertretung und besonders jetzt bei den Gesetzes-Vorordnungsvorhaben des Bundesministers für Verkehr ein wichtiges Argument. Die harmonische Zusammenarbeit mit den Fliegerfreunden im DAeC kann unseren Sport weiter stärken.

DHV-Prüfungskalender 1988

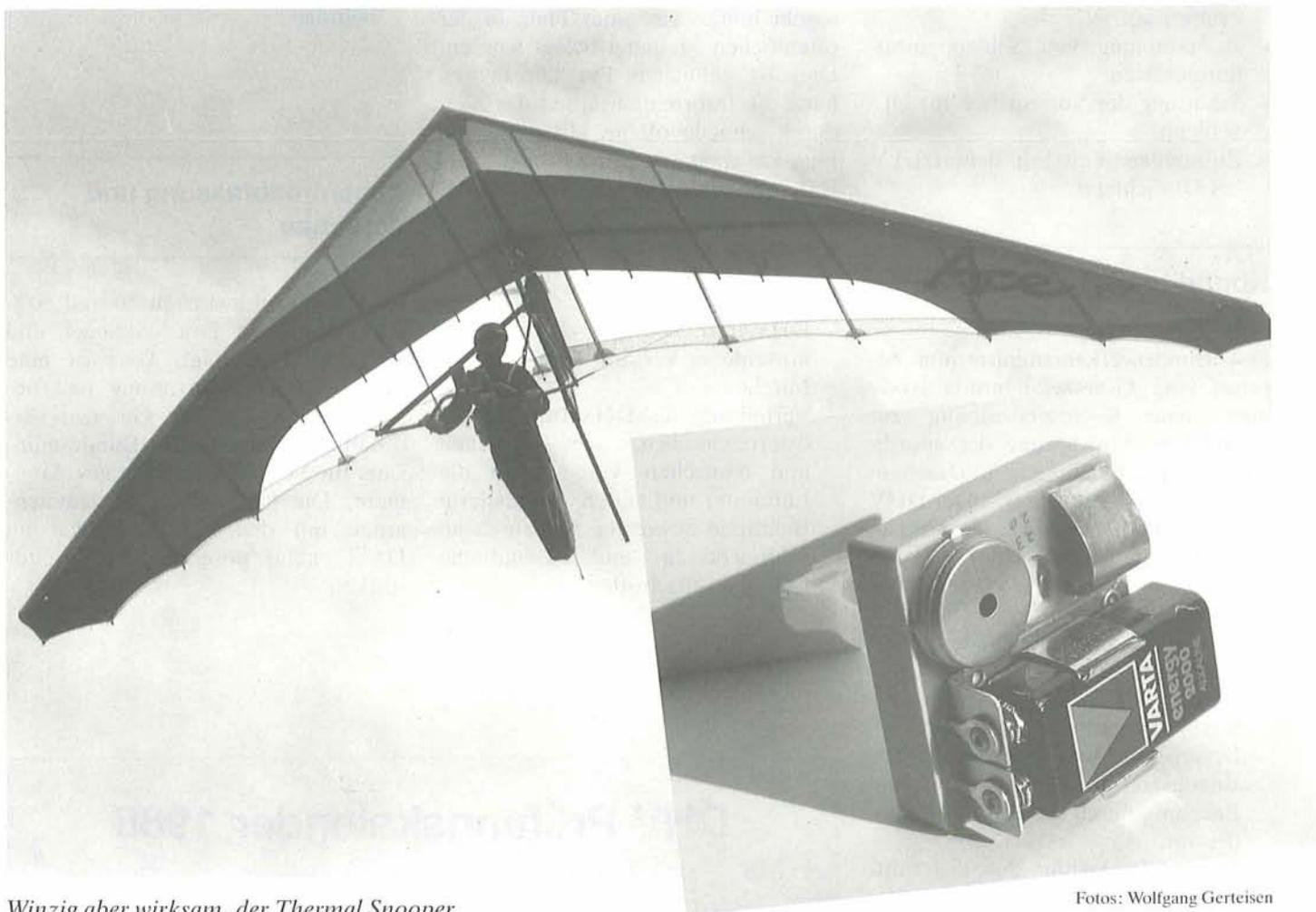
Hängegleiten

(wird laufend ergänzt)

Termin		Prüfungsort	Organisator
23./24. 1. 1988	P A + B	Minden	Peter Bork, Portastraße 32, 4950 Minden, Tel. 0571/5 1032;
21./22. 5. 1988	T + P A	Bernau	Walter Wagner, Hof 57, 7816 Münstertal, Tel. 076 16/16 76 oder Bernhard Schnekenburger, Tel. 07675/637;
16./17. 7. 1988	T + P A	Bernau	Walter Wagner oder Bernhard Schnekenburger
27./28. 8. 1988	T + P A	Bernau	Walter Wagner oder Bernhard Schnekenburger
8./9. 10. 1988	T + P A	Bernau	Walter Wagner oder Bernhard Schnekenburger
29./30. 10. 1988	T + P A	Bernau	Walter Wagner oder Bernhard Schnekenburger

Auf Thermiksuche mit dem Thermal Snooper

Ein erster Erfahrungsbericht von Wolfgang Gerteisen



Winzig aber wirksam, der Thermal Snooper

Fotos: Wolfgang Gerteisen

In der Juliausgabe des amerikanischen »Hanggliding-Magazine« fiel mir eine Anzeige auf, die einen sogenannten »thermal snooper« (Thermik-Schnüffler) anpries. Mit Hilfe dieses Instrumentes sollte es möglich sein, auf Grund der Messung von Temperaturänderungen, Thermik zu entdecken und zu lokalisieren bevor das barometrische Vario reagiert.

Ein fantastischer Gedanke, denn dies würde bedeuten, daß der Entdeckungsradius eines Drachenpiloten in bezug auf Thermik wesentlich größer würde. Damit könnte beim Streckenfliegen viel Zeit, die durch Thermiksuchen verlorengeht, eingespart und damit die Reisegeschwindigkeit erhöht werden.

Doch gleich kamen mir auch Zweifel. Hatten diese Methode nicht schon die Segelflieger ohne Erfolg ausprobiert? Dieses Instrument schien jedoch am Drachen tatsächlich zu funktionieren. Rick Masters berichtete im gleichen Heft über seine ersten praktischen Erfahrungen mit dem »thermal snooper«. Seiner Meinung nach ergänzen sich Vario und »thermal snooper«, parallel benützt, ideal. Der »thermal snooper« zeigt die Thermik etwa doppelt so weit vor Erreichen des Thermikzentrums an wie ein Vario.

Der Entdeckungsradius des Piloten würde sich, so Masters, horizontal betrachtet verdoppeln. Zusammen mit der Vertikalen würde das Entdeckungsgebiet viermal größer werden als beim alleinigen Einsatz des Varios.

Zusammengefaßt Masters Theorie: Ein Pilot müßte ausgerüstet mit »thermal snooper« und Vario etwa zweimal soviel Thermikgebiete finden wie ein Pilot lediglich ausgerüstet mit Vario. In der Praxis, meint Masters, wahrscheinlich noch viel mehr.

Der Vorteil des »thermal snooper« läge jedoch nicht allein in der Leistungsoptimierung, sondern Masters verspricht sich auch einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn. So konnte er am Startplatz mit Hilfe des »thermal snooper« jede Thermikablösung charakterisieren. Vorbei wären damit die Zeiten, als Piloten in abflauende Thermikablösungen starteten und deshalb Fehlstarts produzierten.

Weiter beschreibt Masters in seinem Artikel, daß es ihm mit Hilfe des

»thermal snooper« gelungen sei, Rotoren und Windscherungen zu erkennen und somit auf diese Gefahren rechtzeitig zu reagieren.

Dies alles klang gut, Grund genug für mich, in den USA einen »thermal snooper« zu bestellen. (Anmerkung der Redaktion: Inzwischen ist der »thermal snooper« auch in Deutschland bei Yankee-Vertrieb, 8043 Unterföhring erhältlich.)

Mitte September traf endlich das von Alan Fischer in Huntsville, Alabama, produzierte Meßgerät ein. Nicht größer als eine Zigarettenschachtel, sauber verarbeitet, machte es einen robusten Eindruck.

Trotzdem sollten zwei kleine Mängel nicht unerwähnt bleiben. Die Befestigungsklemme ist für dicke Steuerbügeldurchmesser zu klein geraten und das Ein- und Ausschalten des Gerätes durch Befestigen bzw. Lösen der Batterie scheint archaisch. Ein simpler Ein-/Ausschalter wäre kein Luxus.

Natürlich mußte ich das Gerät sofort ausprobieren. Ca. 3 Minuten nach dem Befestigen der Batterie hatte sich der Thermikschnüffler offensichtlich einjustiert und das Gerät verstummte für einen kurzen Augenblick. Doch was war das? Nun wechselte ständig der Ton, mal gab der Thermikschnüffler hohe Piepstöne von sich, mal tiefe Brummtöne. War das Gerät etwa schon defekt?

Ich legte den Thermikschnüffler auf einen Tisch und näherte mich langsam mit der Hand dem Temperaturmeßfühler. Würde das Gerät die Temperaturänderung registrieren? Das tiefe Brummen wurde von einem hohen Piepsen abgelöst, das sich immer mehr verstärkte, je mehr ich mich mit der Hand dem Sensor näherte. Das Gerät war also nicht defekt, sondern zeigte sogar die durch die Handwärme bedingte Temperaturzunahme an. Der umgekehrte Test erfolgte am geöffneten Kühlschranks. Der »thermal snooper« zeigte die Temperaturabnahme durch Brummen an.

Dann endlich erfolgte die praktische Erprobung im Flug. Der Segelflugwetterbericht versprach mäßige Thermik, also ideale Voraussetzungen für einen Testflug.

Nach den üblichen Startvorbereitungen war der »thermal snooper« schnell an der Steuerbügelbasis montiert und das Gerät hatte sich wieder nach ca. 3 Minuten einjustiert. Da der Wind an der Rampe recht kräftig war, fiel es mir schwer überregionalen Wind und Thermikablösungen zu unterscheiden.

Doch der »thermal snooper« schien Temperaturänderungen zu registrieren und zeigte diese an. Um die Piloten hinter mir nicht lange warten zu lassen, startete ich schnell und überhöhte bald im Hangaufwind.

Zwei vor mir gestartete Piloten hatten bereits ca. 200 m Startüberhöhung herausgeflogen und ich versuchte zu ihnen aufzuschließen. Nun kam mir der »thermal snooper« zugute. Während die anderen Piloten hin- und hersoarend wenig Höhe machten und nicht wußten, ob der Aufwind, den sie antrafen, thermisch oder dynamisch bedingt war, zeigte mir mein »thermal snooper« dieses genau an. Jedesmal wenn ich mich einem Bereich näherte, in dem eine Thermikablösung hochzog, reagierte der »thermal snooper« schon vorher, so daß ich mich entsprechend darauf einstellen konnte. In der Thermik kreisend, verstummte das Gerät und meldete sich erst wieder brummend, wenn ich den Bart verließ oder die Ablösung nachließ. So hatte ich überraschend schnell zu den anderen Piloten aufgeschlossen und flog bald über ihnen.

Fantastisch, wenn das Ding dynamischen und thermischen Aufwind unterscheiden konnte, so hatte auch Rick Masters recht mit seiner Behauptung, daß mit Hilfe des »thermal snooper« Rotoren von thermischen Aufwinden unterschieden werden können. Welch ein Sicherheitsgewinn! Nun sollte Test 2 erfolgen. Was würde passieren, wenn ich vom Hang wegfliege? Würde der »thermal snooper« die durch den Sinkflug entstehende Temperaturzunahme anzeigen und damit das Vorhandensein von Thermik vorgaukeln?

Als ich den Hang verließ, blieb das Gerät stumm. Plötzlich hörte ich das schon vertraute Piepsen. Aha, dachte ich, der »thermal snooper« registriert also doch die durch das Sinken bedingte Temperaturzunahme. Der »thermal snooper« piepste jedoch, entgegen meiner Annahme, immer aufgeregter um sich dann wieder zu beruhigen und schließlich sinkende Temperaturen anzuzeigen. War da doch irgendwo ein Bart? Ich flog eine Kehre. Wieder zeigte der »thermal snooper« steigende Temperatur an. Dann verlagerte ich meinen Flugweg etwas nach rechts und schon hob es mir den rechten Außenflügel hoch. Also doch. Der Thermikschnüffler hatte recht gehabt und mir angezeigt, daß irgendwo in unmittelbarer Umgebung meines Flugweges ein Bart stehen mußte. Diesen Bart

hätte ich ohne den »thermal snooper« nur durch Zufall gefunden.

Beim Zentrieren verstummte das Gerät, nur das Vario piepste. Meine ursprüngliche Befürchtung, daß sich Vario und »thermal snooper« gegenseitig stören könnten, bewahrheitete sich nicht. An sich logisch, denn beim Kreisen im Bart selbst sind die Temperaturänderungen nur sehr gering. Nur beim Verlassen des Bartes zeigt der »thermal snooper« die abnehmende Temperatur an.

Schnell hatte ich wieder überhöht. Nun wollte ich einen letzten Test machen. Es war klar, daß der Thermikschnüffler funktionierte, doch in welchem Umkreis vom Thermikrand kann der Thermikschnüffler die warmen Luftmassen registrieren? Es traf sich gut, daß ein Pilot gerade ins Tal hinausflog. In ca. 100 m Abstand flog ich auf gleicher Höhe hinter ihm her und beobachtete seine Flugbewegungen in bezug auf den Horizont. Als der Drachen vor mir anfang gegenüber dem Horizont zu steigen, warf ich schnell einen Blick aufs Vario. Es zeigte keine Änderung des Sinkwertes an, also stieg der Drachen vor mir tatsächlich. Im gleichen Augenblick fing der »thermal snooper« an zu piepsen. Demnach mußte irgendwo in unmittelbarer Umgebung ein Bart sein. Währenddessen war der andere Pilot weiter geradeaus geflogen, ich immer hinter ihm her. Der »thermal snooper« wurde immer aufgeregter und verstummte plötzlich, als ich an die gleiche Stelle kam, wo der andere Drachen vorher weggestiegen war. Im gleichen Augenblick zeigte das Vario Steigen an, ich flog durch einen Bart. Nachdem ich diesen im Geradeausflug durchquert hatte, zeigte der »thermal snooper« kältere Luft an.

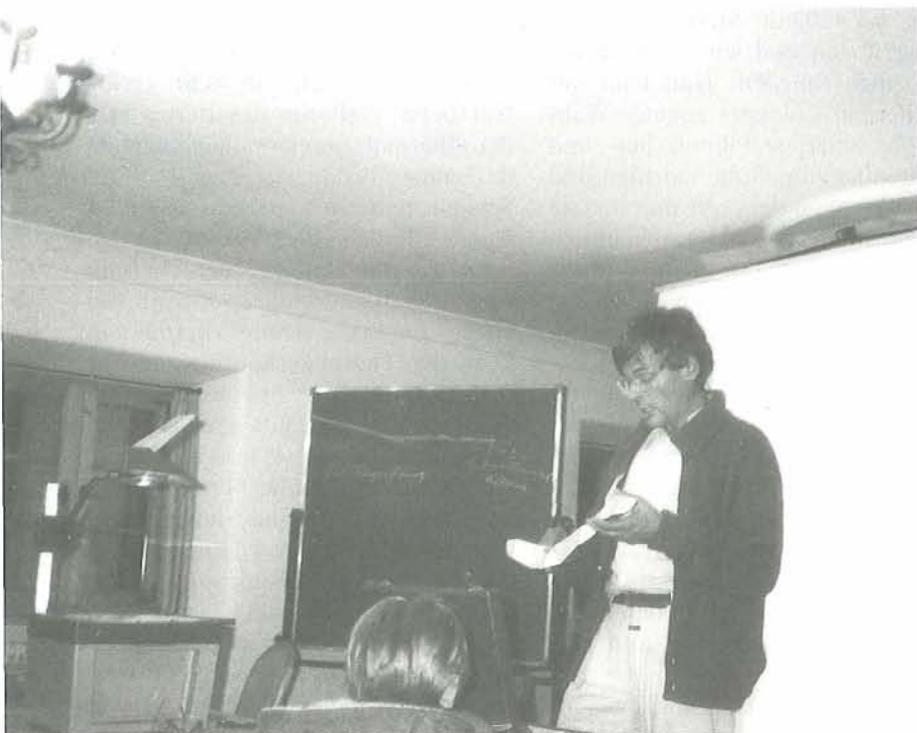
Nach wenigen hundert Metern passierte das gleiche. Wieder zeigte der »thermal snooper« ca. 100 m vor Erreichen des Bartes an, daß irgendwo ein Bart sein mußte. Das Spiel wiederholte sich, bis wir mit Rückenwind zum Hang zurückflogen. Dort angekommen, war es für mich ein leichtes im Hangaufwind einen kräftigen Bart ausfindig zu machen und schnell war ich wieder über dem Startplatz.

Hatte ich vor diesem Flug noch Zweifel an der Funktionstüchtigkeit des »thermal snooper«, so war ich nun überzeugt. Der »thermal snooper« funktioniert und – richtig angewendet und interpretiert – verspricht er tatsächlich einen Sicherheits- und Leistungsgewinn.



Ausbildung zum Drachenfluglehrer '87

Wie kommt man als Deltapilot zum Titel »DHV-Fluglehrer«?



Michael Schönherr warnt vor negativer V-Form



Michael Preibsch erläutert richtiges Aufwärmtraining

Man nimmt zunächst an einem Vorauswahltest teil, beispielsweise am 12. und 13. September 87 in Garmisch.

Dort prüfte das DHV-Ausbildungsreferat 20 Bewerber, die den Befähigungsnachweis B und ein Empfehlungsschreiben vorweisen mußten, in dem der Ausbildungsleiter einer vom DHV anerkannten Drachenflugschule die grundsätzliche pädagogische und sportliche Eignung des Bewerbers feststellt.

Diesmal scheiterte nur einer der Bewerber am Theorietest. In $\frac{2}{3}$ der normalen Prüfzeit ist das Beantworten der A- und B-Fragen gefordert.

Für die restlichen 19 stand der Flugtest an, bei dem souveränes fliegerisches Können mit sowohl Anfängerdrachen als auch mit Hochleistungsdrachen gefragt ist.

In Garmisch blies der Wind nicht nur den Gleitsegelpiloten für ihre DM zu stark, auch die Drachenflieger mußten weiterfahren bis ins Zillertal. Flugmeteorologe Manfred Kreipl hatte für dort gute Drachenflugbedingungen angekündigt und nicht zuviel versprochen.

Die DHV-Prüfer verfügten eine Flugzeitbegrenzung von zwei Stunden. Nach der Startbewertung sah man die

Prüflinge nur mehr als kleine Punkte der Wolkenbasis zustreben. Dann aber tanzten alle brav der Reihe nach am Landeplatz an und das DHV-Lehrteam nahm beeindruckt das hohe Landetechnik-Niveau der Gruppe zur Kenntnis. Alle bestanden den Test.

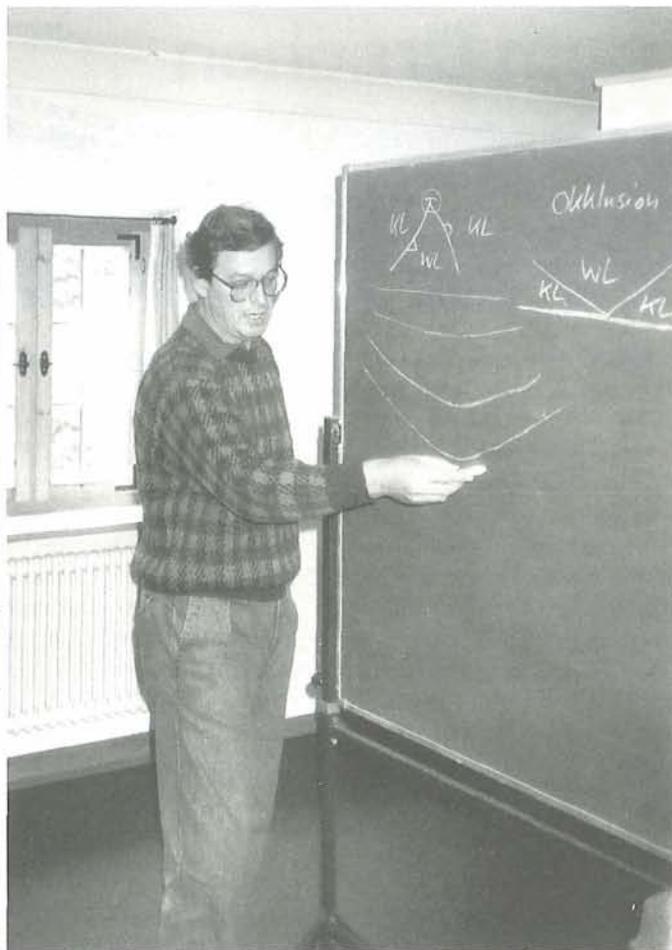
Der Weg nach Ruhpolding zum **Assistentenlehrgang** stand frei.

Dort stellt schon seit einigen Jahren die Gemeinde dem DHV das ehemalige Schulgebäude als Ausbildungszentrum und eine Turnhalle zur Verfügung. Zahlreiche alpine Fluggelände und Übungshänge umgeben Ruhpolding. Die Turnhalle wird für Rettungsgerätekunde benötigt. Gütesiegel-Prüfleiter für Rettungsgeräte Bortz führt normalerweise den Theorieunterricht durch, diesmal wurde er vertreten von Herbert Stöllinger. Der Pionier im Rettungsgerätebau für Hängegleiter zeigte zunächst anhand von Filmdokumentation das sinnvolle Verhalten im Rettungsfall, dann hingte er die Assistenten an die Turnhallendecke und ließ den Notfall üben. Anschließend wurde die Bauweise der geöffneten Systeme erläutert.

Nicht ganz so viel Action konnte Manfred Kreipl bieten, der das Schwerpunktfach Meteorologie unterrichtete

(bei schönem Wetter). Er versprach für den nächsten Tag noch bessere Flugbedingungen, die prompt für das Theoriefach »Flugtechnik« genutzt wurden. Peter Cröniger, im DHV-Lehrteam wegen seines Berufs als Lufthansapilot und seines Sportstudiums zuständig für Navigation und Flugtechnik, hat eine streng analytische Grundlage für den optimalen Start- und Landeverlauf gelegt. Die Lehrgangsteilnehmer starteten am Rauschberg und wurden dabei per Video gefilmt. Dann fand der Lehrgang zwei Stunden lang in der Thermik über Untersberg und Hochfelln seinen Verlauf, bis die Teilnehmer einzeln für die Video-Aufnahme zur Landung gebeten wurden. Anschließend zurück im Lehrsaal wurden die Bewegungsabläufe per Einzelbildschaltung analysiert. Zweck der Übung: Verbesserung der Flugtechnik und Sehschulung für analytische Fehlerbeurteilung beim Flugschüler.

Das Fach Luftrecht war dagegen langweilig? Ganz und gar nicht! Zu interessant sind die gefährlichen rechtlichen Fragen, die Drachenflugbetrieb und Schulung ständig aufs neue aufwerfen. Rechtsanwalt Peter Janssen, als DHV-Vorsitzender ständig mit



Manfred Kreipl unterrichtet Meteo

Fotos: Klaus Tänzler

diesen Problemen befaßt, kam gerade recht, um die vielen Fragen zu beantworten und die Grundlagen im Luftrecht zu vermitteln. Das Spezialgebiet »Luftraumgliederung« hat Günter Dorn vorgetragen. Er ist als Fluglotse täglich mit der Materie befaßt, zugleich als Drachenflieger praxisnah im Unterricht. Zum besseren Verständnis zeigte er einen Schulungsfilm der Flugsicherung, in dem auch scharf geschossen wurde.

Für den Aerodynamik-Unterricht wurden gleich 4 Referenten aufgeboten: Hermann Uhrmann legte die Grundlagen, Bernd Schmidtler, hauptamtlicher Geschäftsleiter des DHV-Technikreferates unterrichtete fachübergreifend Gerätekunde/Aerodynamik, unterstützt vom dreiteiligen Lehr-Video Technik, Horst Zimmer stellte die angewandte Aerodynamik beim Hängegleiterbau dar, wobei er aus einem reichen Fundus an Windkanalergebnissen, Druckmessungen am Hängegleiterflügel und Testflügeln schöpfen konnte und Prof. Michael Schönherr beantwortete mit einer brillanten theoretischen Abhandlung die aktuelle Frage: Was bewirkt die negative V-Form beim Flugdrachen? Dabei kamen zum Einsatz: ein Plastik-

Düsenjäger mit negativer V-Stellung der Tragflächen und mächtiger vertikaler Leitwerksflosse zur Stabilisierung, ein Nurflügelmodell mit positiver V-Form und frappierend gutem Gleitwinkel beim Flugtest durch den Lehrraum und ein Nurflügelmodell mit negativer V-Form, das bei ungünstiger Anströmung den »Radschlag« demonstrierte. Dieser, von Schönherr geprägte Begriff meint den Überschlag eines Hängegleiters, nicht rein über die Querachse, sondern über ein Flügelrohr. Zu einem solchen Radschlag kann es in Turbulenzen um so eher kommen, je mehr negative V-Form ein Flugdrachen besitzt, so das Fazit des Schönherrschen Vortrages. Die Wissensvermittlung des Lehrgangs soll letztendlich in den regionalen Flugschulen an die Flugschüler gelangen. Damit die Weitergabe auch klappt, schulte der Lehrgangsleiter und Pädagoge Klaus Tänzler Methodik. Er, der selbst auf über 10 Jahre aktive Fluglehrerzeit zurückblicken kann, übte mit den Lehrgangsteilnehmern auf der Grundlage seines Buches »Pädagogik und Psychologie für Drachenfluglehrer«, bei Einsatz von Video und dem »Micro-teaching-Verfahren« die Lehrtätigkeit ein, Prüfer

Wolfgang Gerteisen (Berufsqualifikation Lehrer) nahm schließlich die Lehrproben an, sein O. K. beförderte nach einer Woche Intensivschulung die Teilnehmer in ihre **Assistentenzeit**.

Mindestens dreißig Tage Unterricht in allen Bereichen der Drachenflugschulung bei einer vom DHV anerkannten Drachenflugschule sind abzuleisten, dann kann, frühestens nach einem halben Jahr, der Schritt zur **Drachenfluglehrerprüfung** gewagt werden.

Im Rahmen des ebenfalls einwöchigen Fluglehrer-Lehrgangs prüft das DHV-Lehrteam die Assistenten in allen theoretischen Bereichen und anhand flugpraktischer Lehrproben. Zunächst kommen nochmals Fachreferenten zu Wort, um etwaige Wissenslücken zu schließen und das Hintergrundwissen zu vertiefen. Nur wer in jedem Prüfungsabschnitt bestanden hat und wer in der Lage ist, alle zu lehrenden Flugmanöver tadellos zu demonstrieren, besteht den Lehrgang. Diesen Herbst traten 11 Drachenfluglehrer-Assistenten zur Prüfung an, am Ende waren es noch 7, die alle Hürden genommen hatten und als DHV-geprüfte Drachenfluglehrer begrüßt werden können. Dieser Befähigungsnachweis gilt freilich nicht auf Lebenszeit, sondern ist durch die regelmäßige Teilnahme an **Fortbildungslehrgängen** zu verlängern.

Eine solche Fortbildungsveranstaltung fand diesen Herbst in Inzell statt. Über 80 Drachenfluglehrer wurden von Michael Preibsch, der berufsmäßig in seiner Praxis Hochleistungssportler wieder fit macht, in Sportmedizin unterrichtet. Vor allem dem Übel »Muskelzerrung bei der Schulung« soll durch richtiges (!) Aufwärmtraining, Früherkennung von Muskelverletzungen und sachgerechten Maßnahmen künftig besser begegnet werden. Mit dem Zweck, ein optimales Schulungsvorgehen, eine einheitliche Lehrmeinung herauszukristallisieren, hielt im Anschluß Peter Cröniger einen präzisen Vortrag über die richtige Technik des Starts und der Landung. Vor allem an der Frage, welche Grundhaltung beim Start die einzig richtige ist, wurde zwischen der Mehrheit der Fluglehrer und einigen »Abwechslern« stürmisch diskutiert. Die fachlich überzeugende Cröniger-Analyse ließ schließlich keine Fragen offen. Sehen alle Starts und Landungen künftig so hervorragend aus, wie diese Fortbildungsveranstaltung hoffen läßt?



Ferienflug mit dem Drachen und Gleitsegel



Armin Ganser hat in einem Artikel für die Süddeutsche Zeitung recherchiert, was der Transport von Drachen bei den verschiedenen Fluggesellschaften kostet.

Er hat dabei herausgefunden, daß auf LTU-Verbindungen die Chancen besonders gut sind, daß das eigene Sportgerät akzeptiert wird. Die Tristars der Fluggesellschaft besitzen voluminöse, durch Gepäck meist nicht voll ausgenutzte Frachträume. Aber auch die anderen Charter-Airlines wollen durch solche Transporte ihr Image aufpolieren. 1986 haben sich die deutschen Fluggesellschaften Condor, Hapag Lloyd, Aero Lloyd und Germania sowie die ausländischen Corea Aviaco, Dan Air und Adria Airways auf ein weitgehend überein-

stimmendes Tarifsystem für derartige Transporte geeinigt. Lediglich die LTU macht dabei nicht mit.

Drachen kosten auf Kurz- und Mittelstrecken bei den genannten Fluggesellschaften pauschal DM 150,-, auf Fernstrecken mit Ausnahme der USA DM 270,- und nach USA DM 360,-. Andere Sportgeräte, die relativ kompakt sind, z. B. Gleitsegel, werden mit DM 6,- pro kg auf der Kurzstrecke, mit DM 8,- auf der Mittelstrecke und mit DM 18,- bei Fernzielen, hier inklusive USA, in Rechnung gestellt.

Bei der LTU kosten Drachen auf der Kurzstrecke pro kg 6,-, auf der Mittelstrecke DM 8,-. Die LTU stellt allerdings stets zunächst einmal fest, ob der Reisende mit seinem normalen Gepäck die erlaubten 20 kg erreicht. Verbleibt noch eine Reserve, so wird diese bei dem auf die Waage gestellten

Sportgerät zunächst einmal abgezogen, so daß der Urlauber am Ende nur einen Übergepäcktarif bezahlt.

Wichtig gerade für Drachenflieger, die ihr Sportgerät am Urlaubsort verkaufen wollen: LTU erlaubt, daß ein Reisender das Sportgerät auch nur »one way«, also in eine Richtung mitführt. In diesem Fall zahlt der Reisende immer nur die Hälfte der LTU-Kilo-Preise.

Probleme gibt es bei den Billig-Airlines. Dort ist wegen der häufig negativen Einstellung zu irgendwelchen Zusatzleistungen bei solchen Flügen das Mitnehmen von Drachen selten möglich.

Wer also vor hat, im Winter in den Süden zu fahren und den eigenen Drachen mitnehmen möchte, sollte sich vorher genau erkundigen und die Angebote vergleichen. 

MOYES GTR der Gleiter des Jahres!

GTR 148 · GTR 162
GTR 175 · GTR 210 *auch als Doppelsitzer*
MARS 170 · MARS 150
Alle Geräte DHV-Gütesiegel



Probeflug jederzeit möglich! Prospekt anfordern!

Generalvertrieb
Deutschland
☎ 089/1298595



PARASAIL - Rettungssysteme

Neu - Mittelleineschirm! DHV-Gütesiegel

PARASAIL - Gleitschirme

DHV-Gütesiegel

PARASAIL - Shop *mit komplettem Drachen- und Gleitschirmzubehör!*

PARASAIL - Gleitschirmschule

Leoni Backhaus
Ilona Albrecht · Nymphenburgstr. 49 · 8000 München 2 · Tel. (089) 1298595 · Öffnungszeiten 8 bis 18 Uhr

• Gebrauchtmarkt • Gebrauchtmarkt •

Magic 166, weiß-pink, Mylar-anströmkante, Speedbar, 3 Jahre, technisch und optisch sehr guter Zustand, crashfrei, aus 1. Hand, VB DM 2600,-, Tel. 07731/51354.

UP-Comet, ca. 110 Flüge, sehr gepflegt, kein Crash, Farben Rot/Gelb, DM 2100,-, Tel. 089/334043.

Express Racing, Baujahr 4/86, VG, Super-Color, VB DM 2950,-, Tel. 02421/67254 ab 19 Uhr.

Magic IV 166, Baujahr 86, Werbeaufschrift, wenig geflogen, VB DM 2999,-! Telefon 08062/9100

Magic IV 155, Bj. 4/86, Mylar Eintrittskante, Federtips, Speedbar, Super Farben, wenig geflogen, Top-Zustand, VB DM 4500,-, Telefon 08039/3837

Express Racing, Super Farben, 5 Flüge, VB DM 2200,-, Telefon 08062/9100

Bullet C-16, Bj. 87, alle Extras, L. Rauch, Telefon 08020/555

HP 2, Baujahr 5/87, Top-Zustand, VB DM 5100,-, Telefon 08023/1300

Minifex, Bj. 84, VB DM 2500,-, Telefon 08062/9100

Gleitsegel

Bicla Randonneuse Maxi, Gütesiegel, vier Wochen alt, 10 Flüge, schöne Farben, mit Packsack, DM 2600,-, Tel. 089/1495278 oder 089/658493.

Parasail 26,6 m², 9 Zeller, wie neu, nur 1× geflogen, Preis 10% unter Neupreis, Tel. 0761/891156.

Randonneuse Maxi, incl. Gurt und Packsack, DHV-Gütesiegel, DM 1900,-, Tel. 08034/8990.

Gesucht

Magic 185 oder **Moyes 190** in gutem Zustand zu kaufen, Tel. 06583/1321.

Gebrauchter **Winter-Fahrtmesser** bis 100 km/h, Tel. 0831/15546.

Integralgurt, 190 cm, und Variometer gesucht, Tel. 0231/126190.

Integralgurt (Keller, Prieler) 190–210 cm, außerdem Duck II 180, Typhoon S 4 o. ä. gut erhalten, Tel. 089/3008920.

Saphir 17 oder **Zephir** im Tausch mit Daihatsu Kleinbus, Baujahr 5/83, TÜV 5/88, Tel. 08821/59424.

Für Drachenflieger in Rumänien **gebrauchtes Zubehör** wie Vario, Höhenmesser, Karabiner, Kamera-Fernauslöser etc., evtl. im Tausch gegen Ersttagsbriefe rumänischer Drachenflug-Briefmarken, Tel. 07152/45137.

Günstigen **Sierra**. Angebote unter Telefon 08106/31356, Angebot und Telefonnummer notieren lassen, rufe zurück.

Schlafsackgurt von PSR (Rademacher), Gr. 173, Tel. 07721/22109.

Steckbrief: 1986/87 gestohlene Hängegleiter und Zubehör

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
Atlas 16	gold-gelb				Reinhold Bublies, Heckenweg 37, 4330 Mühlheim/Ruhr 13, 0208/482474
Arrow	rot-orange-weiß	A-097	D-NMMN		Bernd Hashagen, Guerickestraße 19, Zimmer 302, 8000 München 40
Gleitsegel Alpin Edelweiß	gelb-blau-weiß			hergestellt aus Fallschirmseide. Sitzgurt von ITV	Flugschule & Drachenbau Girstmair, Patriasdorfer Straße 8, A-9900 Lienz/Osttirol
Gleitsegel ITV Spektrum	dunkelblau			am linken Stabilo befindet sich ein 40 cm langer Riß, bereits geklebt	Flugschule Girstmair
Funkgerät Zodiac Type 2022				CB-Funk mit 21 Kanälen, besonderes Merkmal: zusätzlicher Kopfhöreranschluß, aufladbare Akkus	Flugschule Girstmair Belohnung: Ein Kurs plus Übernachtung gratis

Junioren für die Liga '89

Zur Erläuterung der Ausschreibung in der gegenwärtigen Fassung läßt Manfred Moos mitteilen, daß 5 Juniorpiloten nach Ermessen des Teamchefs (Manfred Moos) anhand ihrer Ergebnisse im Streckenflugpokal und/oder bei der deutschen Meisterschaft in die Liga 1989 berufen werden.



XC-Leistungsabzeichen

Die Flüge für die XC-Leistungsabzeichen sind in derselben Weise zu dokumentieren wie die Flüge zum Deutschen Streckenflugpokal. Dieselben Flüge werden für DHV-Piloten sowohl beim Deutschen Streckenflugpokal als auch beim Leistungsabzeichen gewertet.

Für die Leistungsabzeichen Silber XC und Gold XC, die jeweils zwei Streckenflüge voraussetzen, kann jeweils ein Flug aus den Vorjahren herangezogen werden. Für diesen Flug gelten die Dokumentationsregeln des betreffenden Jahres, in dem der Flug durchgeführt wurde. Nachstehend sind die vollständigen Bedingungen nochmals abgedruckt.

Zweck: Förderung des Leistungssports.

Veranstalter: DHV

Raum: Europa

Teilnehmer: Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

Einreichung: Jeder zu wertende Flug ist spätestens 4 Wochen nach Durchführung beim Deutschen Hängegleiterverband, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund, mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen.

Sportvertrag offen

In der Ausschreibung zum deutschen Streckenflugpokal 1988 sind als Veranstalter der DHV und der DAeC genannt. Dies geschah im Vorgriff auf die beabsichtigte Verlängerung des Sportvertrages zwischen den Verbänden oder auf den Neuabschluß eines Gesamtvertrages.

Manfred Moos als kommissarischer Sportfachgruppenvorsitzender beim DAeC hat bei Redaktionsschluß die Verlängerung des Sportvertrages unter Hinweis auf den beabsichtigten Neuabschluß des Gesamtvertrages abgelehnt.

Falls der Gesamtvertrag nicht zustandekommt und der DAeC auch der Verlängerung des Sportvertrages nicht zustimmt, ändert sich die Ausschreibung zum Streckenflugpokal entsprechend.

Bearbeitungsgebühr: Ist nicht zu zahlen. Der DHV läßt ein.

Bronze XC: 30 km Freie Strecke.

Silber XC: 100 km Freie Strecke und wahlweise 60 km Zielrückkehr oder 50 km Dreieck mit kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke.

Gold XC: 200 km Freie Strecke und wahlweise 120 km Zielrückkehr oder 100 km Dreieck mit kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke.

Dokumentation und Protest: Für Flüge früherer Jahre gilt die damals gültige Ausschreibung, für Flüge 1988 die Ausschreibung Deutscher Streckenflugpokal 1988.

Sonstiges: Die Abzeichen müssen nicht in Folge erworben werden, d. h. es kann sofort Silber oder Gold erfolgen werden.

Alle für das Leistungsabzeichen eingereichten Flüge werden zugleich auch für den Deutschen Streckenflugpokal gewertet.

Liga '87

Die Liga '87 mußte in diesem Jahr mit nur 3 Wettbewerben und insgesamt 9 Durchgängen beendet werden.

In die Nationalmannschaft, die Deutschland bei der Weltmeisterschaft 1988 in Australien vertritt, wurden die Piloten Bob Baier, Detlev Ziege, Uli Blumenthal, Knut von Hentig, Günter Finzel, Otfried Heinelt, Toni Bender, Josef Guggenmos berufen. Ersatzleute sind Rudi Aumer, Martin Brinek und Hansi Bader.

Endstand Liga '87

Rang	Name	GES
1	Baier	6796
2	Ziege	6496
3	Blumenthal	6301
4	v. Hentig	6193
5	Stellbauer	6001
6	Finzel	5997
7	Heinelt	5992
8	Aumer	5987
9	Brinek	5643
10	Bader	5556
11	Guggenmos	5458
12	Bender	5387
13	Rauch	5213
14	Schüller	4846
15	Schneider	4820
16	Denz	4528
17	Wüst	4523
18	Liebig	4493
19	Weinzierl	4365
20	Koch	4351
21	Bolz	4277
22	Schurr	4212
23	Neuhofer	4184
24	Kratzner	4131
25	Schmidt	3942
26	Olschewski	3915
27	Kettler	3463
28	Weingartner	3439
29	Schott	3397
30	Lotte	3299
31	Hübner	3205
32	Einsiedler	3188
33	Rippert	2918
34	Köhler	2894
35	Berktoold	2804
36	Eilers	2694
37	Fleischmann	2557
38	Fritz	2087
39	Seyferle	1754
40	Wünsche	1352
41	Waitl	923
42	Burk	843
43	Haugg	816
44	Genghammer	810
45	Rohrmeier	791
46	Jurk	187

Bärenpokal in Bad Herrenalb

Bericht Ellen Weißenburger

Ende August fand das 5. Bärenpokalfliegen der »Althofdrachen« e. V. statt.

Für die 38 Teilnehmer gab es dieses Jahr eine Änderung des Reglements hinsichtlich der Landwertung.

Eine weitere Änderung trat bezüglich der Anzahl der Flüge ein. Jeder Pilot konnte beliebig oft starten, und alle Flüge wurden gewertet.

Pünktlich zum Wettkampf gab es strahlenden Sonnenschein. Nach dem ersten Wettbewerbstag lag der Titelverteidiger Uli Blumenthal auf Platz 1. Niemand hatte daran gezweifelt, daß er auch der Bärenpokalsieger und zum dritten Mal Clubmeister in Folge werden würde. Damit wäre der Bärenpokal endgültig in seinen Besitz übergegangen.

Dann aber am zweiten Wettbewerbstag stellten sich Peter Friedemann und vor allem auch Thomas Nagel auf die Hinterbeine. Es gab nur ein Mittel: Es mußte um den Bärenpokal und um die Clubmeisterschaft hart gekämpft werden.

Der harte Kampf hat sich am Schluß gelohnt. Schon bald nach der letzten Landmeldung war klar: Peter Friedemann konnte seine diesjährige Erfolgslinie fortsetzen und Bärenpokalsieger und Clubmeister 1987 der »Althofdrachen« werden. Mit wenigen Punkten Unterschied lag Thomas Nagel auf Platz zwei. Ihm hatte nur noch ein weiterer Flug gefehlt, der ihm zum hart umkämpften Bärenpokal verholfen hätte. Uli Blumenthal konnte noch einen hervorragenden dritten Platz belegen und verwies damit Lothar Wüst auf Platz vier.

Auch in diesem Jahr hat ein Jungflieger für Überraschung gesorgt. Mathias Wenzel der noch kaum über Wettbewerbserfahrung verfügt, belegte den fünften Platz vor dem sonst sehr erfolgreichen Werner Fleck.

DHV bietet an:

Drachenfliegen

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

Gleitschirmsegeln

Die einfachste Art des Fliegens, das neue Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Fritz Kurz und Klaus Tänzler; 156 Seiten mit 172 Abbildungen, davon 12 mehrfarbig, Preis DM 36,-

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, Preis DM 32,-

Prüfungsfragen

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

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

Fluggebietsführer Frankreich

in französischer Sprache, über 100 Fluggebiete auf je einer DIN-A4-Seite. 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

Flugbuch für Drachenflieger

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

Flugbuch für Gleitsegler

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

Rettungsschnur-Set

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

DHV-Aufnäher

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

T-Shirt für Drachenflieger

Grundfarbe Weiß, buntes Drachenfliegermotiv, Größen M, L, XL. Preis DM 25,-

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 Postgiroamt München (BLZ 70010080), Kto.-Nr. 96105-807.

Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.

1. Offizielle Weltmeisterschaft der



▲
Judy Leden startet in St. André

Foto: Wolfgang Gert-eisen

◀
Die Weltmeisterinnen v. l. n. r.: Ornella Magnagagno, Jenny Ganderton, Judy Leden

Fotos: Gudrun Merkle

Damen in Millau

von Gudrun Merkle



30 Teilnehmerinnen aus 10 Ländern waren für den Wettkampf vom 2. bis 13. Juli 1987 gemeldet. Eigentlich hatte man mehr Teilnehmerinnen erwartet. Nur Frankreich, England und die Schweiz stellten vollständige Teams mit 5 Teilnehmerinnen auf. Die Deutschen traten mit 4 an. Vermissen wurden vor allem die Amerikanerinnen, Kanadierinnen und Japanerinnen – in Japan gab es dieses Frühjahr einen Damenwettkampf mit 36 Pilotinnen.

Am 4. Juli war es soweit: Um 16 Uhr große Eröffnung des Wettkampfes mit einem Umzug durch die Stadt und anschließender Eröffnung.

Als Anreiz standen viele gesponserte Preise aus.

Und das waren die Aufgaben:

Aufgabe des 1. Wettkampftages

16 km nach ONO-Wendepunkt bei Vessac, 20 km Vessac – Brunas, WSW, und von dort aus freie Strecke. Nur Judy Leden bewältigte die Aufgabe hervorragend. Sie flog nach den gesetzten 36 km noch weitere 35 km. Ornella Magnaguagno und Jenny Ganderton erreichten fast die zweite Wendemarke.

Aufgabe des 2. Wettkampftages

Zeitzielfliegen von Brunas nach St. Pierre-de-la-Fage mit einer Wendemarke bei La Cavalerie.

Die Gesamtstrecke betrug 44 km. Da Gewitter angesagt war, starteten einige Pilotinnen, die noch recht gute Chancen hatten, gleich. Judy Leden erreichte die 1. Wendemarke und damit zählte der Tag. Das Starten ging

schleppend und als sich gegen 15 Uhr ein Unfall (ohne schwere Folgen) ereignete, wurde das Fenster geschlossen. Das Gewitter zog durch. Trotz Protest wurde der Tag gewertet. Aber mehrere Pilotinnen kamen nicht zum Starten. Ein etwas unerfreulicher Tag. Der 3. Wettkampftag wurde aus Witterungsgründen abgesagt.

Der 4. Tag

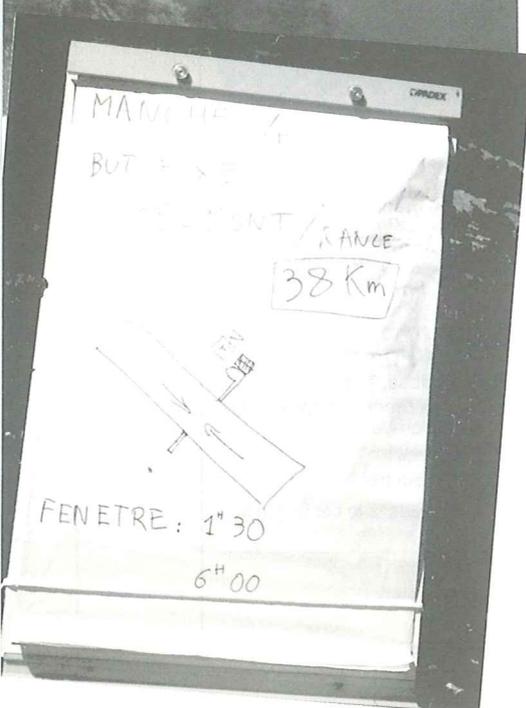
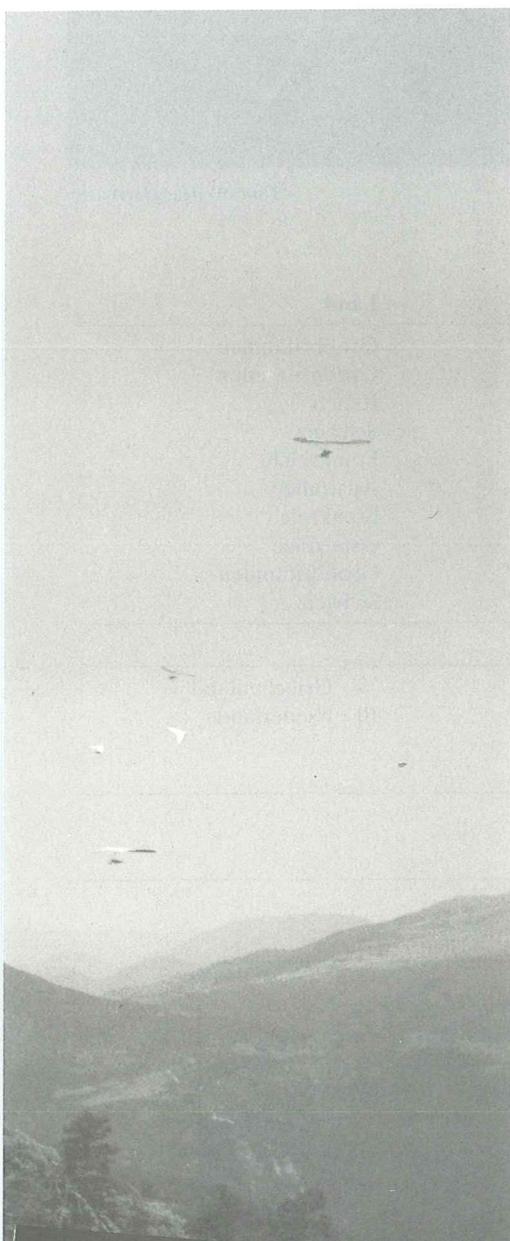
Die Wettbewerbsleitung wollte unbedingt einen Wettkampf durchführen. Fast alle bauten auf Puncho d'Agast ihre Geräte auf, obwohl das kommende Gewitter abzusehen war. Die Folge: niemand konnte fliegen, Geräte und Pilotinnen wurden klatschnaß. Die Stimmung stieg jedoch am Abend durch eine eilends organisierte Spaghetti-Party.

Der 5. Tag

Der Donnerstagmorgen sah recht verheißungsvoll aus. Startplatz Brunas. Aufgabe: Zielflug nach Omerols, in der Nähe von Montpellier, vorbei an einem Wendepunkt bei St. Pierre-de-la-Fage. Gesamtstrecke 86 km.

Um 13.30 Uhr war noch niemand gestartet. Der auffrischende Wind machte es schwierig, die Thermik auszufliegen und die Cumulanten lösten sich auf, anstatt sich kräftig – wie erwartet – zu entwickeln.

Der Wendepunkt wurde gestrichen, um den Pilotinnen in dem schwierigen Gebiet mehr Landemöglichkeiten zu bieten. Nach und nach wagten sich immer mehr Fliegerinnen heraus. Einige erreichten die Basis von 2000 m und zogen ab. Aber auf der



Hochebene Thermik zu finden, war nicht leicht.

Carol Thomay holte sich den Tages-sieg mit 60,7 km, gefolgt von Ornella Magnaguagno mit 43,6 km. Ludy Leden mit 25,2 km konnte trotzdem die Führung halten.

Der 6. Tag

Die Stimmung war nicht schlecht, als sich an diesem Morgen die Pilotinnen am Brunas einfanden, denn die Sonne schien, keine Wolke stand am Himmel und der Wind schlief noch.

Doch um 15 Uhr machte der drehende Wind einen Startplatzwechsel notwendig – Puncho-Süd. Es wurde eine schnelle Aktion. Um 16.30 Uhr wurde die neue Aufgabe gestellt: Fliegen nach St. Genier d'Olt, also Richtung NW. Die maximal 2 Minuten Startzeit wurden strikt eingehalten. In 25 Minuten waren alle 30 Geräte in der Luft. Einige Pilotinnen fanden sich schnell an der Landewiese ein, während andere in der Thermik großartig stiegen. Jenny Ganderton erreichte 35,4 km, Judy Leden 24,3 km.

wieder versuchte sie an die Basis zu kommen und dann verschwand sie sinkend am Himmel. Sie war die einzige, die an diesem Tag punktete. Einige versuchten es noch und landeten unterhalb des Startplatzes auf der ausgewiesenen Landewiese, doch viele gingen erst gar nicht heraus.

Die erste FAI-Damenweltmeisterschaft war zu Ende. Gratulation an die Organisatoren und Helfer!

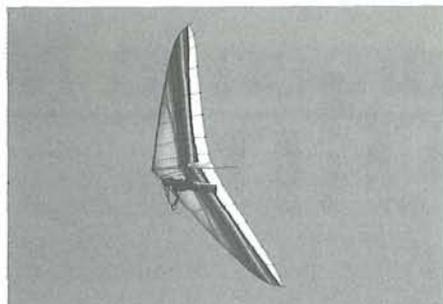


Foto: Wolfgang Gerteisen

Endergebnisse

Plazierung	Name	Land
1	Leden Judy	Großbritannien
2	Ganderton Jenny	Großbritannien
3	Magnaguagno Ornella	Italien
4	Ries Tatjana	Schweiz
5	Thomay Carol	Frankreich
6	Noud Toni	Australien
7	Dieuzeide Françoise	Frankreich
8	Herzog Renate	Österreich
9	Bodle Kathleen	Großbritannien
10	Helbling Thea	Schweiz

Nationenwertung

1	Großbritannien	5	Australien	9	Griechenland
2	Schweiz	6	Deutschland	10	Niederlande
3	Frankreich	7	Österreich		
4	Italien	8	Belgien		

Der 7. Tag

Ein klarer, strahlender Morgen, aber der Südwind war zu stark, um vom Puncho zu starten. Also wurde der Startplatz auf den etwas weiter entfernten Pic Dandan verlegt.

Aufgabe: Freie Strecke

Ornella Magnaguagno ging als erste hinaus, hing sich an die Basis und war verschwunden. 115 km legte sie zurück. Judy Leden erreichte 102 km.

Zehn Pilotinnen erreichen mehr als 50 km. Dies war der beste Tag, nach dem zeitweilig miserablen Wetter.

Der 8. Tag

Der letzte Wettkampftag stand an. Es war heiß, NW-Wind mit 5–10 km/h. Startplatz Brunas.

Aufgabe: Zeit-Ziel-Fliegen nach St. Pierre-de-la-Fage, 40 km.

Ein rechtzeitiger Tagesabschluß wurde gewünscht. Bereits um 14 Uhr war der Himmel mit $\frac{1}{2}$ Cumuluswolken bedeckt. Die Vorflieger fielen nur so ins Tal. Kaum jemand wagte sich heraus. Nur Renate Herzog aus Österreich hatte einen sonnigen Tag. Direkt über dem Tal erwischte sie eine Blase, schraubte sich mühsam hoch. Immer

**Color-
Drachenflug-
kalender**

„DELTA 1988“

**NEU: Tips von
Weltmeister John
Pendry!**

**Die Faszination eines ur-
alten Menschheitstraumes
– eingefangen in 13 bril-
lanten Farbaufnahmen aus
4 Kontinenten.
40 x 30 cm**

Bestellschein an **WINDSPORT WILDBAD**
 Umlandstraße 24 a, 7547 Wildbad, Tel. (0 70 81) 8172

Ja, ich bestelle _____ Exemplare des Drachenflugkalenders „DELTA '88“. Preis pro Kalender DM 25,- zuzüglich Versand (Inland DM 3,-, Ausland DM 5,-). Ab 2 Kalendern Versand gratis.

Ein Verrechnungsscheck über DM _____ liegt bei.
 Per Nachnahme (+ Nachn.-Gebühr) DM _____ in bar liegen bei.

NAME _____ VORNAME _____
 STRASSE _____ (PLZ) ORT _____
 TEL. _____ UNTERSCHRIFT _____

Deutscher Streckenflugpokal



1987 gilt als das Schlechtwetter-Rekordjahr. Nun soll aber niemand glauben, die deutschen Cross-Country-Piloten hätten sich davon beeindrucken lassen. Sie wandelten 1987 um in das Rekordjahr der meistgeflogenen Streckenkilometer. 17141 km wurden für den deutschen Streckenpokal dokumentiert, 7000 km mehr als 1986. Vier von 257 eingereichten Flügen sind aus der Winde gestartet worden, der weiteste von Thomas Schwalenberg, 66 km.

Franzi Schüllers Erfolgsstory

Die Flugsaison begann an Ostern mit dem DHV-Streckenfluglager. Franzi Schüller, zum zweiten Mal im Lager, startete dort seine Erfolgsstory, die mit dem Sieg über die Weltbesten in Como ihren Höhepunkt finden sollte. Ostern segelte er mit atemberaubender Geschwindigkeit und Präzision am südlichen Rand der Alpen entlang, flog den weitesten Ziel-Rück dieser Saison überhaupt, 134 km und einen 126-km-Ziel-Rück in nur 4½ (sic!) Stunden. Das Streckenfluglager hatte seinen Spaß im Wettkampf mit Franzi und erlog ebenfalls eine fette Ausbeute für den Streckenpokal.

Sein so aufs trefflichste gefestigtes Selbstvertrauen brachte Franz Schüller auch in der Liga kurzfristig an die Spitze. Von Sand in Taufers aus nutzte er und die Tagesbesten am 24. 4. turbulentes Streckenwetter für ein flaches 101-km-Dreieck.

Aber das eigentliche Meisterstück lieferte XC-Gold-Franzi am 28. 6. zu Hause vom Bayrischzeller Vogelsang aus. Er saß auf seinem Hausberg, spannte mal wieder an seinem Bullet herum, als vom Tegernsee kommend ein Windfex vor seiner Nase herumturnte. Das war zuviel. Schnell ein 114-km-FAI-Dreieck ausgeschrieben und dem Windfex hinterher zum Wilden Kaiser. Am Abend vom Pinzgauer Wildkogel kommend, hätte es Franzi beinahe sogar noch über das Inntal und seinen Startpunkt hinüber nach Hause gelangt. Aber vielleicht lockte ihn seine Lieblingswirtschaft im Inntal »Waller Reisach« zu sehr, er ging dort nieder. Jedenfalls war das Dreieck geschlossen und mit 228 ein Deutschlandpunkte-Spitzenwert gesichert.

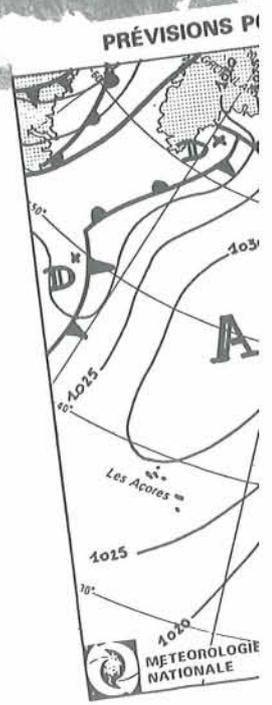
Wer eigentlich hätte Franzi Schüller noch den Streckenpokal streitig machen können? Der letztjährige Sieger



▲ Klaus Tänzler »skying out« im Oberwallis. Im Hintergrund, Furka-Paß und Rhone-gletscher
Foto: Klaus Tänzler

◀ Start in St. André
Foto: Wolfgang Gerteisen

▶ Das traurige Bild dieses Sommers





Jo Bathmann ließ nach dem Streckenlager nichts mehr hören, der Zweite, Michael Weingartner startete am 26. 5. gut in die Saison, mit einem 105-km-FAI-Dreieck vom Goldeck aus. Walter Schurr und Henning Kettler taten es ihm gleich. Dann, nach einigem Zögern flog Michael verspätet in der Liga mit und vernachlässigte seine Flachland-Rennstrecken daheim, aber die lagen eh im Dauerregen. Klaus Tänzler pausierte. Aber Helmut Denz konnte gefährlich werden. Er, stets für einen Spitzenplatz gut, startete am 22. April mit einem 130-km-Ziel-Rück von Belluno aus und sicherte sich im Mai über der Schwäbischen Alb 128 Deutschlandpunkte. Noch war alles drin, die Saison hatte ja erst begonnen.

Das galt auch für den ehemaligen Deutschen Meister im Ringen, den Niederbayern Manfred Aumer, genannt Bob. Er hatte zu diesem Zeitpunkt schon zwei gewaltige Ziel-Rückkehrflüge in der Tasche, darunter exakt denselben 130-km-Ziel-Rück wie Helmut, sie waren gemeinsam gestartet. Für Bob galt es nun Deutschlandpunkte sammeln.

Ein Gewittersturm

Mehrere Flüge von Jachenhausen brachten ihn 70 km weit – nicht weit genug für einen Spitzenplatz. Da wurde es Bob zu bunt. Als am Morgen des 10. Mai die Wetterberatung Nürnberg vor einer herannahenden Kaltfront warnte, rief er flugs den Drachenfluglehrer und Streckenflieger Manfred King im Schwarzwald an, der bestätigte gegen 9 Uhr: »Bei uns ist das Unwetter schon.« »Die Gewitterlinie müßte gegen 13 Uhr in Jachenhausen sein«, rechnete sich Bob aus. Dann startete er gegen 12 Uhr und soarte auf und ab, bis es – etwas verspätet – gegen 14 Uhr am Horizont finster wurde und die furchterregende Wolkenwand mit ihrem Aufwindband herangrollte.

Eindreiviertel Stunden flog Bob vor der Front, ständig besorgt, ja nicht zu hoch zu steigen, 100 km weit, dann wurde es ihm zu brenzlich. Wer fliegt auch gern mit der Energie einiger Atombomben im Rücken. Noch einmal ließ Bob seinen Magic 4FR hochtragen, dann sauste er so schnell er konnte der Front voraus ins Schönwettergebiet, landete hastig, noch blieb es ruhig am Boden, schnell, schnell ein Dokumentationsfoto und

die Instrumente abgebaut, um den Drachen niederzulegen, aber da war es auch schon zu spät. Zweieinhalb Minuten nach der Landung brach der Sturm los. Bob warf seine fast zwei Zentner Lebendgewicht in die vordere Unterverspannung des großen Magic um die Nase am Boden zu halten, trotzdem fegte der Gewittersturm den Drachen samt Bob immer schneller vor sich her über die Wiese, bis plötzlich der Drachen zusammenbrach. Bob kroch unter den Geräterümmern hervor und ist sich seither sicher: Nie wieder wird er versuchen, eine Kaltfront zu nutzen. »Das Risiko ist zu hoch, man kommt nicht weit genug von ihr weg und dann ist die Zeitspanne zwischen Landung und Eintreffen des Sturms der Böenwalze einfach zu kurz«, resümiert er, wobei er die Gefahren des Gewitterfluges garnicht weiter erwähnt, Bob ist kein Freund großer Worte.

Seine weiteren Versuche, das Deutschlandpunkte-Konto aufzubessern, scheiterten zwar, aber der mit DM 1605,- Preisgeld dotierte 4. Platz war erreicht. Ob das Preisgeld ausgereicht hat, um die Gerätereparatur zu bezahlen?

Ein anderer Bob, Bob Baier, ist zweifellos der derzeit beste deutsche Wettkampf-Pilot. Diese Flugsaison ist wohl in ihm der Ehrgeiz erwacht, auch als bester deutscher Streckenflieger zu gelten. Ein 118-km-FAI-Dreieck bei den Tyrolean Worldmasters und 139 bei der DM am Tegelberg erfolgene Deutschlandpunkte, verhiessen gute Aussichten. Nun fehlte ihm, ebenso wie Helmut Denz, der dritte große Flug. Wohin zum Fliegen, angesichts des Dauerregens? Das Satellitenbild lockte mit einem Wolkenloch über den französischen Seealpen, in dieser Region hatten die Teilnehmer an der französischen Meisterschaft im Sommer zuvor Basishöhen bis 4000 m angetroffen. Nur, so ein Wolkenloch inmitten des allgemeinen Sauwetters entsteht ja nicht von ungefähr. Der in Mitteleuropa vorherrschende NW-Wind erzeugte vollautomatisch in Südfrankreich Mistral. Und so wurden die vielen hoffnungsvollen Enthusiasten, die sich in den französischen Seealpen einfanden, auf eine große Geduldprobe gestellt. 9 der 13 Erstplazierten des deutschen Streckenpokals 87 tauchten im Lauf des Juli und Augusts in Südfrankreich auf, um dort auf die entscheidenden Thermiktage zu lauern.



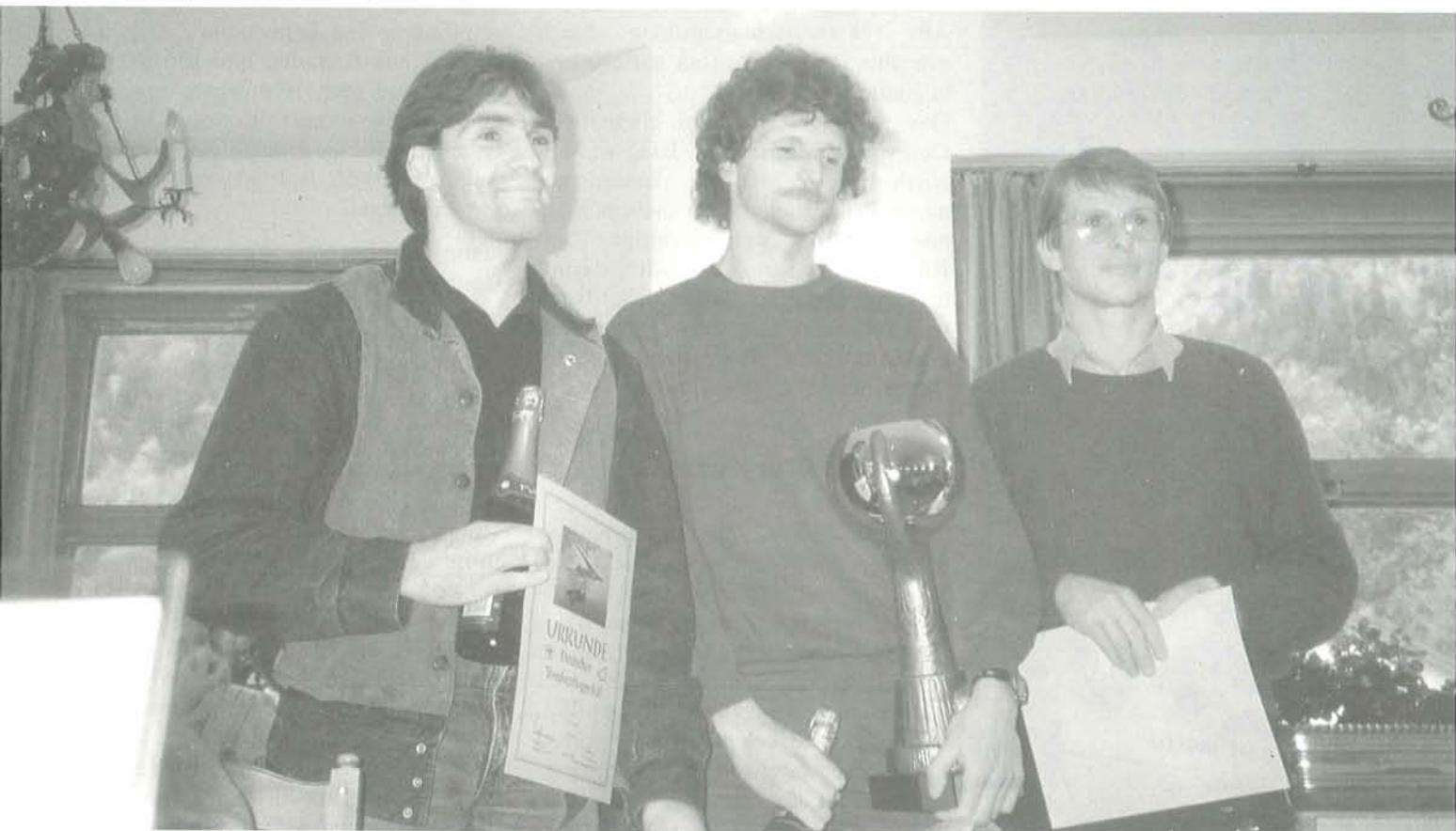
▲ Tee am See in St. André

Foto: Klaus Tänzler



Foto: Wolfgang Gerteisen

▲ Andrea Kopp, die einzige Dame im Streckenpokal



▼ Sieger der Mannschaften, D'Allgäuer Drachenflieger, v.l.n.r.:
Jos Guggenmos, Bob Baier, Detlef Ziege

Foto: Wolfgang Gerteisen

▲ Die Streckenflugmeister 87 v.l.n.r.: Bob Baier, Franz Schüller,
Helmut Denz

Foto: Klaus Tänzler

▼ Auswerter mit eisernen Nerven, Charlie Jöst



Foto: Wolfgang Gerteisen

Entscheidungskampf in Frankreich

Als Bob Baier in St. André les Alpes ankam, hatte sich Wolfgang Gerteisen, der seinen Urlaub dort verbrachte, bereits warm geflogen und sich an wenigen fliegbaren Tagen mit den wirren Bergverläufen und ungastlichen Canyons vertraut gemacht. Zwei flache Dreiecke über 117 km waren schon im Kasten, auch Wolfgang's Freundin, Andrea Kopp, hatte 75 Pkt. erflogen. Nun soll aber niemand glauben, die Gegend dort eigne sich besonders gut zum Streckenfliegen.

»Du, wo landet man hier eigentlich, wenn man ein Stück von St. André wegfliegt?« fragte irritiert ein Neuankömmling, der Peter Achmüller. »Du landest am besten garnicht« war die lakonische Antwort. Als Peter (Gurtzeugaufschrift »let's fetz«) dann doch ohne Aussicht auf einen Landeplatz absoff, überschlug er sich beim Aufsetzen im unwirtlichen Gelände. Ein anderer Pilot beobachtete die gräßliche Szene aus der Luft, konnte jedoch nicht helfen. Glimpflicher Ausgang: nur zwei Trapezrohre kaputt.

Ungeübte Piloten gerieten sogar beim programmgemäßen Erreichen des offiziellen Landeplatzes St. André in Schwierigkeiten. Dessen Turbulenzen sind ebenso berüchtigt, wie die in Fiesch. Auf Strecke unterwegs wird's erst richtig ungemütlich. Meistens grinsen einem in der menschenleeren, unzugänglichen Bergwelt irgendwelche wüste, spitz zulaufende Canyons entgegen. Andrea Kopp kämpfte mit ihrem Moyes 148 GTR 7 (!) Stunden lang in turbulenter Luft, um ein 70-km-FAI-Dreieck zu schaffen, mußte aber schließlich erschöpft außenlanden. Ihre Erleichterung über die glückliche Landung währte nicht lange, weil aufgeregte Talbewohner von einem Piloten berichteten, der soeben in eine schwer zugängliche Bergflanke hineingestürzt sei. Andreas telefonischer Hilferuf beim Zentrum der heimischen Drachenflieger brachte nichts, die halten von aufwendigen Rettungsaktionen nicht viel. Also machte sich Andrea allein auf, in die einsame Bergwelt, fand schließlich den französischen Piloten, der sich, noch unerfahren im Streckenfliegen völlig vertan hatte, aber unverletzt davongekommen war.

Der französische Meister Thevenot bat darum, man möge Streckenflug-Anfänger vor Südfrankreich warnen,

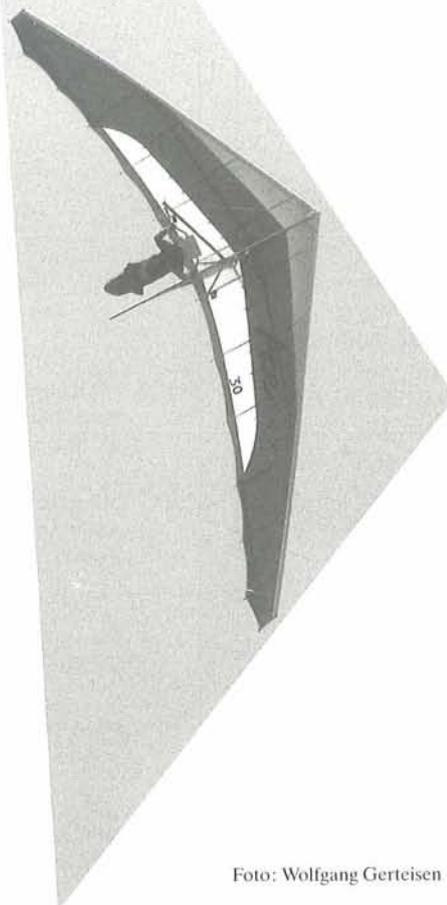


Foto: Wolfgang Gerteisen

es haben sich bereits zahlreiche Unfälle ereignet.

Bei wirklich hoher Wolkenbasis, sind die Durststrecken mit Sicherheitshöhe überfliegbar. Aber während diesem Sommer blieb die Basis an den Mistral-freien Tagen auf den höchsten Gipfeln liegen, von wenigen Ausnahmetagen abgesehen, die dann aber meist Blauthermik bescherten. Dieser Umstand machte jeden Streckenflug zum echten Abenteuer. Auch als sich Bob Baier am 12.7. an Wolfgang's Fersen heftete, um das große FAI-Dreieck (121 km) anzugehen, gab es keine idealen Bedingungen, sondern eine derart niedrige Wolkenbasis, daß schon 10 km nach dem Startpunkt im Pulk der XC-Flieger reger Funkverkehr zur Frage einsetzte: Umkehren oder nicht?

Bob Baier war wie die anderen schon umgekehrt, plötzlich meldete sich Wolfgang Gerteisen. Er sagte nur drei Wörter: »Ich flieg weiter!«

Das ließ Bob Baier nicht auf sich sitzen und drehte ein weiteres Mal um.

4 Piloten und ein 121-km-FAI-Dreieck

Zwei Stunden später, nach dem Umrunden des 1. Wendepunkts hatte die Wolkenbasis ein Einsehen. Sie hob sich am frühen Nachmittag etwas, um die beiden über den Hauptkamm zu lassen. Ein Navigations-Irrtum brachte den vorausfliegenden Wolfgang vorerst vom direkten Weg zum zweiten Wendepunkt Lac d'Allos ab, aber dafür bildete sich dann just über ihm eine Wolkenstraße, die ihn – Welch glückliche Fügung – ganz komfortabel direkt zum Wendepunkt transportierte. Bob Baier erwischte diese Straße nicht und mußte sich in mörderischen Turbulenzen herumknüppeln, schlich endlich, als ihm nichts anderes übrig blieb, niedrig zum Lac d'Allos hinter, der eingekesselt im Lee eines großen Gebirgszuges liegt. Wenig später, mit dem 2. Wendepunktfoto auf dem Heimweg, drohte das Aus. Keine 100 m mehr über Grund stöberte er in einem windgeschützten Seitental nach Thermik. Im letzten Moment wurde er fündig, kam wieder hoch und überholte in einem schnellen Spurt Wolfgang Gerteisen, der sich auf einer anderen Route nach Hause kämpfte, dabei wurde Wolfgang beinahe vom turbulenten Wind in einen bewaldeten Hang geworfen. »Das war verdammt knapp« und »Jürgen Seyferle« schoß es ihm durch den Kopf. Jürgen ist diese Saison unter ähnlichen Umständen am Tegelberg schwer verunglückt.

Der Funkverkehr mit den Heimkehrern brachte Leben in die Bade-Idylle am See von St. André. Zuerst erschien der Bullet als winziger, aber beständig größer werdender Punkt am Horizont des schillernden Abendhimmels. In einem kühnen Endanflug umrundete Bob knapp, keinen Meter zu hoch, den Startpunkt. Da tastete sich auch schon der Ace von Wolfgang unter Ausnutzung der Abendthermik vorsichtiger heran. Wolfgang katapultierte sich mit diesem Flug auf den 8. Platz vor. Sein Job als DHV-Geschäftsführer ließ dann keine Zeit mehr, für weitere Versuche mehr Deutschlandpunkte zu sammeln. Bob Baier trennten jetzt nur mehr 20 km vom ersten Platz.

Die beiden konnten zufrieden abreisen und Helmut Denz, der den St. André-Dreieckskurs im Jahr zuvor kreiert hatte, reiste an. Diesmal wollte Helmut einen funktionstüchtigen Fotoapparat mitnehmen. Drei Wochen

lang wartete er dann auf entsprechend gutes Flugwetter, aber es stellte sich nicht ein. Der stark turbulente Nordwestwind verhiess eher Geräteüberschlag als Flugvergnügen. Als der Wind endlich ein wenig nachließ, machte sich Helmut mit seinem Ace auf den turbulenten Weg. In einem spannenden, alle Kräfte beanspruchenden Flug kam er ums Dreieck rum und flog damit seinen Ace auf den 3. Platz im Streckenflugpokal hinter Bob Baier.

Vier Piloten schafften insgesamt das große FAI-Dreieck St. André. Helmut Denz, Wolfgang Gerteisen, Bob Baier und...? Franz Schüller natürlich. Mitte Juli hatte er es als Erster geschafft, dann aber, eine Spur zu lässig, die Dokumentation um vier Tage zu spät eingereicht. Die Auswerter blieben eisenhart und ließen den Flug nicht gelten. Auch in 47 weiteren Fällen wurden anderen Piloten Flüge wegen mangelhafter Dokumentation nicht gewertet. Franzi war das wurscht. Er siegte so oder so und mit ihm Josef Guggenmos als Hersteller. Auch als Pilot war Guggenmos erfolgreich. Zusammen mit Detlev Ziege und Bob Baier gewann er die Mannschaftswertung des deutschen Streckenpokals für die D'Allgäuer Drachenflieger vor der starken Bayrischzeller Mannschaft mit Franz Schüller, Wolfgang Gerteisen und Hans Kober. Bei der Siegerehrung kam Franz Schüller kaum mit dem Einheimischen nach. Streckenpokal, DM 3210,- Preisgeld, neuer Bullet und Juniorpokal, den er zum dritten Mal in Folge gewann! Der Zweitplatzierte Junior, Holger Bolz wurde getröstet mit der Aussicht, daß nächstes Jahr Franz Schüller zu alt ist. Drittplatzierter Junior ist Hennig Kettler. Als er bei der Siegerehrung gefragt wurde, wieso eigentlich er und der punktgleiche Walter Schurr ganz genau die selben Flüge gemacht haben, antwortete er: »Wir haben nur einen Fotoapparat!« 

Damenwertung

Stand: 22. 9. 87

Rang	Pilotin	Verein	Punkte
1	Andrea Kopp	DFC Südschwarzwald	118

Mannschaftswertung

Rang	Mannschaft	Piloten	Punkte Einzel	Punkte Ges.
1	D'Allgäuer Drachenflieger	Karlheinz Baier	617	1514
		Detlev Ziege	483	
		Josef Guggenmos	414	
2	DFC Bayrischzell	Franz Schüller	670	1400
		Wolfgang Gerteisen	493	
		Hans Kober	237	
3	I. Odenwälder DFC	Michael Weingartner	521	1367
		Walter Schurr	423	
		Henning Kettler	423	
4	DDC Stuttgart	Martin Brinek	483	1344
		Uli Blumenthal	456	
		Josef Stellbauer	405	
5	1. Oberpfälzer DFC Riedenburg (1. Mannschaft)	Manfred Aumer	537	1249
		Michael Schmidt	366	
		Ingo Westerboer	346	
6	Münchner alpine Drachenflieger	Otfried Heinelt	508	1229
		Knut von Hentig	396	
		Toni Bender	325	
7	1. Oberpfälzer DFC Riedenburg (2. Mannschaft)	Rudi Aumer	320	620
		Anton Schimansky	196	
		Erich Ferstl	104	
8	DFC Bayerwald	Werner Kutz	204	579
		Werner Pongratz	196	
		Rudi Kutz	179	
9	DFC Südschwarzwald	Christoph Kratzner	356	552
		Andrea Kopp	118	
		Joachim Cuolt	78	
10	DFC Regental	Til Matschoss	215	413
		Aido Olivotti	153	
		Willi Wickenhofer	45	
11	DFC Hochries-Samerberg	Gundram Hoffmann	193	394
		Manfred Mokros	114	
		Peter Achmüller	87	
12	HDFC Hamburg	Helmut Wilms	200	343
		Ralph Schmidt	77	
		Th. Schwalenberg	66	
13	Condor-Club Wehr	Helmut Lutz	201	259
		Josef Seger	37	
		Eberhard Sutter	21	

Juniorenwertung

Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Franz Schüller	DFC Bayrischzell	670
2	Holger Bolz	Mittag-Team Immenstadt	473
3	Henning Kettler	I. Odenwälder DFC	423
4	Christoph Kratzner	DFC Südschwarzwald	356
5	Martin Silberhorn	DFC Ingolstadt	216
6	Achim Rösch	TSV Seissen	200
7	Marcus Hoffmann-Guben	DDC Stuttgart	146

Deutscher Streckenflugpokal 1987

Endwertung (Stand 19. 10. 87)

Rang	Pilot	Verein	Flug 1				Flug 2				Flug 3				Flug 4				Flug 5				Pkte Ges.
			Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	
1	Franz Schüller	DFC Bayrischzell	11. 4. *	ZR	126	214	14. 4. *	ZR	134	228	28. 6. * D	FAI Δ	114	228									670
2	Karlheinz Baier	D'Allgäuer Drachenflieger	24. 4. Δ <28%		101	172	26. 5. *	FAI Δ	118	236	30. 6. * D	Δ <28%	82	139	24. 7. *	FAI Δ	121	242	22. 8. Δ <28%		101	172	617
3	Helmut Denz		12. 4. ZR		88	150	22. 4. *	ZR	130	221	24. 4. Δ <28%		101	172	24. 5. * D	VZR	128	128	8. 8. *	FAI Δ	121	242	591
4	Manfred Aumer	1. Oberpfälzer DFC Riedenburg	14. 4. VZR		122	122	17. 4. ZR		82	139	22. 4. *	ZR	130	221	24. 4. *	ZR	120	204	28. 6. * D	VA	112	112	537
5	Michael Weingartner	1. Odenwälder DFC	26. 5. * Δ	FAI Δ	105	210	30. 6. * D	Δ <28%	82	139	22. 8. * D	Δ <28%	101	172									521
6	Otfried Heinelt	Münchner alpine Drachenflieger	24. 4. * Δ <28%		101	172	12. 6. * D	FS	164	164	28. 8. * D	Δ <28%	101	172									508
7	Marcus Hanfstengl	DC Isartal	24. 4. Δ <28%		101	172	25. 4. * Δ <28%		117	199	9. 5. * D	VΔ FAI	97	97	13. 7. * D	Δ <28%	117	199					495
8	Wolfgang Gerteisen	DFC Bayrischzell	14. 4. ZR		84	143	30. 5. * D	VZ	52	52	12. 7. Δ <28%		117	199	13. 7. * D	Δ <28%	117	199	24. 7. * D	FAI Δ	121	242	493
9	Martin Brinek	DDC Stuttgart	22. 4. ZR		92	156	24. 4. * Δ <28%		101	172	30. 6. * D	Δ <28%	82	139	22. 8. * D	Δ <28%	101	172					483
9	Detlef Ziege	D'Allgäuer Drachenflieger	24. 4. * Δ <28%		101	172	30. 6. * D	Δ <28%	82	139	22. 8. * D	Δ <28%	101	172									483
11	Holger Bolz	Mittag-Team Immenstadt	10. 5. * D	VZ	117	117	8. 8. * Δ <28%		108	184	22. 8. * D	Δ <28%	101	172									473
12	Uli Blumenthal	DDC Stuttgart	30. 6. * D	Δ <28%	82	139	20. 7. * D	VΔ <28%	145	145	22. 8. * D	Δ <28%	101	172									456
13	Walter Schurr	1. Odenwälder DFC	26. 5. * Δ	FAI Δ	105	210	5. 7. * D	ZR	24	41	22. 8. * D	Δ <28%	101	172									423
13	Henning Kettler	1. Odenwälder DFC	26. 5. * Δ	FAI Δ	105	210	5. 7. * D	ZR	24	41	22. 8. * D	Δ <28%	101	172									423
15	Josef Guggenmos	D'Allgäuer Drachenflieger	25. 4. * Δ <28%	VΔ <28%	103	103	30. 6. * D	Δ <28%	82	139	22. 8. * D	Δ <28%	101	172									414
16	Josef Stellbauer	DDC Stuttgart	25. 4. VΔ <28%		87	87	2. 5. * D	VΔ	94	94	30. 6. * D	Δ <28%	82	139	22. 8. * D	Δ <28%	101	172					405
17	Knut von Hentig	Münchner alpine Drachenflieger	25. 4. * VΔ <28%		85	85	30. 6. * D	Δ <28%	82	139	22. 8. * D	101	172										396
18	Detlef Eilers	DFC oberes Elztal	19. 4. * ZR		82	139	22. 4. * D	ZR	130	221	4. 7. * D	VZR	28	28									388
19	Ernst Schneider	DFC D'Schwoba Ikarus	24. 4. * Δ <28%		101	172	4. 7. * D	VZR	28	28	22. 8. * D	Δ <28%	101	172									372
20	Michael Schmidt	1. Oberpfälzer DFC Riedenburg	25. 4. VΔ <28%		87	87	10. 5. * D	FS	51	51	29. 6. VZR	105	105	12. 7. * Δ <28%		84	143	22. 8. * Δ <28%		101	172	366	
21	Christoph Kratzner	DFC Südschwarzwald	18. 4. ZR		84	143	19. 4. * Δ <28%		91	155	30. 6. * D	VΔ <28%	29	29	22. 8. * D	Δ <28%	101	172					356
22	Ingo Westerboer	1. Oberpfälzer DFC Riedenburg	14. 4. * ZR		84	143	11. 6. VZR		50	50	13. 6. Δ <28%		68	116	12. 7. * Δ <28%		84	143	6. 8. * D	VZ	60	60	346
23	Günter Finzel	D'Allgäuer Drachenflieger	24. 4. * Δ <28%		101	172	22. 8. * Δ <28%		101	172													344
24	Hansi Bader	DFC Donzdorf	25. 4. * VΔ <28%		90	90	4. 7. * D	ZR	39	66	22. 8. * D	Δ <28%	101	172									328

Rang	Pilot	Verein	Flug 1				Flug 2				Flug 3				Flug 4				Flug 5				Pkte Ges.
			Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	
24	Hubert Peteranderl	DFC Bayerischer Rigi	14.4. *	ZR	84	143	17.4.	VZR	49	49	25.4. *	VZR	116	116	12.6. *	VZR	69	69					328
26	Toni Bender	Münchner alpine Drachenflieger	25.4. *	VΔ <28%	87	87	4.7. *	ZR	39	66	22.8. *	Δ <28%	101	172									325
27	Rudi Aumer	1. Oberpfälzer DFC Riedenburg	25.4. *	VΔ <28%	82	82	4.7. *	ZR	39	66	22.8. *	Δ <28%	101	172									320
28	Stefan Eylert	Oberammergauer DFC	25.4. D	VZ	54	54	2.5. D	VZ	37	37	9.5. *	VZR	123	123	12.6. *	VZ	110	110	11.7. *	VZR	85	85	318
29	Wolfgang Neuhofer	DC Bavaria Ruhpolding	23.4. *	VΔ <28%	103	103	24.4. *	Δ <28%	101	172	5.7. *	ZR	24	41									316
30	Jochen Wohlfarth	DFC Loffenau	24.4. *	Δ <28%	101	172	25.4. *	VΔ <28%	79	79													251
31	Karl Maillinger	DV Saar	22.4. *	VZ	89	89	12.7. *	VZ	107	107	11.8. *	VZ	50	50									246
32	Martin Scheible	TSV Seissen	19.4. *	ZR	84	143	26.5. *	VZR	101	101													244
33	Hans Kober	DFC Bayrischzell	11.6. *	VZR	74	74	28.6. *	VΔ FAI	96	96	30.6. *	VΔ FAI	67	67									237
34	Raimund Rud		25.4. *	FAI Δ	64	128	2.5. *	VΔ	104	104													232
35	Wilhelm Feucht	DFC Unterland	14.4. *	ZR	84	143	10.6. *	VZR	80	80													223
36	Martin Silberhorn	DFC Ingolstadt	5.4. *	VZ	44	44	22.4. *	ZR	73	131	24.4. *	VZR	41	41									216
37	Til Matschoss	DFC Regental	26.5. *	VZR	111	111	13.6. *	VΔ <28%	40	40	10.7. *	VZ	20	20	12.7. *	VΔ <28%	84	84					215
38	Klaus Pfretschner	DFC Albatros Kampenwand	9.5.	VZR	68	68	10.5.	VZR	68	68	26.5. *	VZR	110	110	11.6.	VZR *	101	101					211
39	Werner Kutz	DFC Bayerwald	21.3. *	VZR	63	63	1.5. D	VZR	31	31	13.6. *	VΔ <28%	84	84	5.7. *	VZR D	57	57					204
40	Helmut Lutz	Condor-Club Wehr	24.4. *	FS	60	60	26.4. *	FS	96	96	2.5. *	FS	45	45									201
41	Achim Rösch	TSV Seissen	22.4. *	VZR	46	46	28.6. *	FAI Δ	77	154													200
41	Helmut Wilms	DFC Hamburg	19.4. *	VZR	90	90	23.4.	VZR	78	78	24.4. *	VZR	96	96	5.7. *	VZ (W) D	14	14					200
43	Werner Pongratz	DFC Bayerwald	13.6. *	Δ <28%	68	116	30.6. *	VZR	20	20	12.7. *	VΔ <28%	60	60									196
43	Anton Schimansky	1. Oberpfälzer DFC Riedenburg	22.4. *	ZR	92	156	24.4.	VZR	40	40													196
45	Gundram Hoffmann	DFC Hochries-Samerberg	2.5. *	VΔ FAI	54	54	9.5. *	VZR	63	63	28.6. *	FS	76	76	16.8. D	FS	50	50					193
46	Bernd Weber	DDC Stuttgart	5.4. *	VZF	65	65	8.8. *	VZR	71	71	19.8. *	VZF	54	54									190
47	Sepp Singhammer	DC Isarwinkel	26.5. *	VΔ <28%	110	110	12.7. *	VZ	78	78													188
48	Martin Storz	DFC Blumberg-Immendingen	10.5. *	VZ	114	114	29.7. *	VZR	72	72													186
49	Arno Gröbner	1. Odenwälder DFC	14.4. *	VZR	72	72	7.6. *	FS	46	46	26.5. *	VΔ	67	67									185
50	Gerd Langwald	WG Lohaus	5.7. *	VZ (W) D	37	37	19.7. *	VZ	148	148													185
51	Rudi Kutz	DFC Bayerwald	27.4. *	VZR	63	63	12.6. *	Δ <28%	68	116													179

Rang	Pilot	Verein	Flug 1				Flug 2				Flug 3				Flug 4				Flug 5				Pkte Ges.
			Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	
52	Peter Wölter		17.4. *	ZR	104	177																	177
53	Friedhelm Lotte	NBDV	14.4. *	ZR	102	173																	173
54	Aido Olivotti	DFC Regental	22.4. *	VZR	128	128	10.7. * D	VZ	25	25													153
55	Marcus Hoffmann-Guben	DDC Stuttgart	17.4.	VZR	52	52	23.4. *	VZR	70	70	25.4.	VZR	54	54	11.6. *	VZR	76	76	12.6.	VZ	69	69	146
56	Peter Friedemann	Die Althofdrachen	14.4. *	ZR	84	143																	143
56	Romuald Kieferle		22.4. *	ZR	84	143																	143
58	Jo Bathmann	DFC Bavaria Ruhpolding	14.4. *	VZR	136	136																	136
59	Klaus Richter	DFC Bayerischer Rigi	24.4. *	VZ	53	53	2.5. * D	VZ	75	75													128
60	Marinus Fischer	DC Bayrischzell	10.5. * D	VZ	120	120																	120
61	Andrea Kopp	DFC Südschwarzwald	12.7. *	VΔ <28%	43	43	13.7. *	Δ <28%	44	75													118
62	Heino Böhm	D'Allgäuer Drachenflieger	9.5. *	ZR	68	116																	116
63	Siegfried Barth	DFC Trier	9.7. * D	VZ	114	114																	114
63	Manfred Mokros	DFC Hochries-Samerberg	10.5. * D	VZR	51	51	28.6. * D	VZR	63	63													114
65	Erich Ferstl	1. Oberpfälzer DFC Riedenburg	22.4. *	VZR	36	36	24.4. *	VZR *	24	24	9.5. * D	ZF	34	44									104
66	Peter Achmüller	DFC Hochries-Samerberg	2.5. * D	VΔ	31	31	13.6. *	VZR	56	56													87
67	Theophil Behr-Kuder	DFC Achenal	28.6. * D	VΔ <28%	40	40	16.8. * D	FS	42	42													82
67	Walter Rackl	DFC Achenal	18.4. *	VZR	38	38	11.6. * D	VΔ	44	44													82
69	Joachim Cuolt	DFC Südschwarzwald	8.8. * D	VZ	78	78																	78
70	Ralph Schmidt	HDF Hamburg	24.4. *	VZR	50	50	4.7. * D	VZ (W)	27	27													77
71	Lorenz Fritz	1. Oberpfälzer DFC	25.7. * D	VZ	74	74																	74
72	Thomas Schwalenberg	HDF Hamburg	4.7. * D	VZ (W)	66	66																	66
73	Harry Dittmar	1. Pfälzer DFC	24.4. *	VZ	51	51																	51
74	Martin Jung	WDCW Garmisch	13.6. * D	VZ	24	24	16.8. *	VZ	24	24													48
75	Willi Wickenhofer	DFC Regental	6.8. * D	VZ	45	45																	45
76	Josef Seger	Condor-Club Wehr	2.5. * D	FS	37	37																	37
77	Hansjörg Keller	DFC Inzell	29.6. * D	VΔ <28%	33	33																	33
78	Arnold Kummer	DFC Tegernseer Tal	18.4. * D	VΔ	31	31																	31
78	Jürgen Weichelsgärtner	DFC Hochries-Samerberg	28.6. * D	VZR	31	31																	31

Rang	Pilot	Verein	Flug 1				Flug 2				Flug 3				Flug 4				Flug 5				Pkte Ges.
			Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	Tag	Art	km	Pkte	
80	Anton Annaberg	DFC Ingolstadt	2.5. * D	FS	27	27																	27
81	Jost von Schönebeck	DFC Ingolstadt	16.6. * D	VZ	23	23																	23
82	Eberhard Sutter	Condor-Club Wehr	6.4. * D	FS	21	21																	21
83	Gottfried Tschannerl	DFC Regental	11.7. * D	VΔ <28%	13	13																	13

* gewertete Flüge

W = Windenstart
Z = Zielflug
FS = Freie Strecke

ZR = Ziel-Rück
Δ = Dreieck
D = Start in BRD

VZ = Ziel-Versuch
VZR = Ziel-Rück-Versuch
VΔ = Dreiecksversuch

Interview aktuell

Klaus Tänzler interviewt Andrea Kopp, Sportlehrerin, Gewinnerin des Frauen-Streckenpokals 1987

Klaus: Der Anteil der Frauen unter den Drachenfliegern ist gering. Streckenfliegerinnen sind noch seltener, worauf führst Du das zurück?

Andrea: Das hat verschiedene Gründe.

Da ist einmal die Rückholproblematik: Männer werden in der Regel vom weiblichen Partner zurückgeholt. Frauen können, so zeigt die Erfahrung, nicht ebenso selbstverständlich auf Unterstützung rechnen und zurücktrampeln tue ich allein nicht so gern.

Es bleibt jedoch uns Frauen auch die Möglichkeit, Interessensgruppen zu bilden. So kenne ich z. B. drei französische Pilotinnen, die mit Gruppen unterwegs beim Streckenfliegen sind. Der wichtigste Grund jedoch ist wohl in der rollenspezifischen Erziehung zu suchen.

Jungs lernen früh mit Risiken umzugehen und entwickeln Lust daran, ihre Möglichkeiten auszureizen. Mädchen dagegen werden von Risiko-Spielen ausgeschlossen nach dem Motto »Das ist nichts für Mädchen«. Wirkt sich dies nicht auch auf spätere Verhaltensmuster aus?

Gerade beim Drachenfliegen wird eine Frau nach wie vor, oft wie ein »exotischer Vogel« angesehen.

Klaus: Ist nicht mit ein Hauptgrund, daß Frauen weniger Kraft und Ausdauer haben?

Andrea: Das glaube ich nicht. Kraft und die für das Streckenfliegen besonders wichtige Kraft-Ausdauer ist eine reine Trainingsache. Wichtig ist – aber



Andrea Kopp

Foto: Wolfgang Gerteisen

das gilt gleichermaßen auch für Männer – sich ständig fit zu halten und nicht ein Gerät zu fliegen, das einen bei längeren Flügen kräftemäßig überfordert. Uneingeschränkte Konzentrationsfähigkeit auch noch nach stundenlangen Flügen ist schließlich ein nicht unwesentlicher Faktor für das Gelingen eines Streckenfluges.

Klaus: Wie bist Du Streckenfliegerin geworden?

Andrea: Irgendwann merkte ich, daß ich keinen Spaß mehr daran hatte, mich immer nur im selben, überschaubaren Luftraum aufzuhalten und dann immer nur am selben Berg zu fliegen.

Ich fühlte, »Jetzt muß ich auch einmal hinter den Berg schauen.« Es war für mich ein starker Reiz, über diese Schwelle hinwegzufliegen.

Klaus: Du hast Dich also eines Tages einfach ins Abenteuer gestürzt und bist losgeflogen?

Andrea: Ganz so einfach war es nicht. Ich habe versucht, das Ganze systematisch aufzubauen, um dann an die Erfahrung versierter Streckenpiloten aus meinem Bekanntenkreis anzuknüpfen.

Zuerst habe ich erprobt, wie lange ich überhaupt kräftemäßig und konditionell in der Lage bin, konzentriert zu fliegen. Als ich nach vielen langen Flügen mit meinem Gerät sehr gut vertraut war, habe ich gelernt, im Flug den Wettbewerbsregeln entsprechend zu fotografieren. Parallel dazu eignete ich mir das erforderliche theoretische Wissen an. Dabei hat mich Wolfgang sehr unterstützt.

Wichtig jedoch war, daß ich mich selbst nie überfordert habe, die notwendigen Schritte immer selbst bestimmen konnte und nicht von außen unter Druck gesetzt wurde.

Ich meine, wenn alle diese Punkte erfüllt sind, ist sicheres Streckenfliegen für jeden möglich.

Klaus: Zum Schluß noch eine letzte Frage. Wie wünschst Du Dir, daß sich Drachenflieger gegenüber Drachenfliegerinnen verhalten?

Andrea: Mein Wunsch ist es, daß wir Frauen von unseren männlichen Kollegen nicht nur am Boden, sondern auch in der Luft akzeptiert werden. Ich möchte nicht das Gefühl haben, nur klischeehaften Vorurteilen zu begegnen, sondern als echter Partner akzeptiert zu werden.

Deutscher Streckenflugpokal 1988

– Ausschreibung –

Veranstalter: Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) und Deutscher Aero Club e.V. (DAeC) Sportfachgruppe Hängegleiten.

Zweck: Förderung des Streckendrachenflugs, Ligaqualifikation.

Dauer: 1. Januar 1988 bis 15. September 1988

Raum: Europa.

Teilnehmer: Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

Geräte: Hängegleiter mit Gütesiegel oder als gleichwertig anerkanntem Zertifikat. Gerätewechsel erlaubt.

Startverfahren: Bergstart, Windenstart und UL-Schlepp. Bei Schlepp Ausklinkhöhe maximal 2500 ft über Talgrund.

Wertung: Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei 3 gewerteten Flügen muß für mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der flugrechtlichen Bestimmungen durchzuführen. Die geflogenen Streckenkilometer eines jeden Fluges werden mit dem der Flugaufgabe zugehörigen Faktor multipliziert. Gezählt werden die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, Wendepunkten und Zielpunkt bzw. Landeplatz. Bei Start eines Dreiecks auf einem Schenkel wird die Strecke zwischen den drei Wendepunkten gewertet. Bei Wertung als Freie Strecke ohne Wendepunkt gilt statt Startpunkt der Startplatz.

Mannschaft: Eine Mannschaft besteht aus den 3 besten Teilnehmern eines Mitgliedsvereins des DHV oder DAeC, weitere Vereinsmannschaften aus den jeweils 3 nachfolgenden Teilnehmern des Vereins usw. Die Teilnehmer der Mannschaft müssen spätestens bei Durchführung des ersten angemeldeten Fluges des Vereins vom Verein dem DHV oder DAeC als Vereinsmitglied gemeldet sein. Bei Zugehörigkeit zu mehreren Vereinen muß der Teilnehmer bei Einreichung seines ersten Fluges den Verein angeben, dessen Mannschaft er angehören will.

Gewinner: Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl erhält den Streckenflugpokal. Der bestplatzierte Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 15.9.1963) erhält den Juniorpokal. Die bestplatzierte Teilnehmerin erhält den Damenpokal. Die bestplatzierte Mannschaft erhält den Mannschaftspokal.

Einreichung: Jeder zu wertende Flug ist innerhalb von 1 Monat nach Durchführung bei der Geschäftsstelle des DHV, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund am Tegernsee, oder des DAeC, Lyoner Straße 16, 6000 Frankfurt 71, mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge im September ist Einreichungsschluß der 30. September. Es können beliebig viele

Flüge eingereicht werden. Sämtliche Flüge eines Teilnehmers müssen bei derselben Geschäftsstelle eingereicht werden.

Auswertung: Die Erstauswertung erfolgt durch die Stelle, bei der die Flüge eingereicht wurden, die Zweitauswertung durch die jeweils andere Stelle. Erst- und Zweitauswertung dürfen nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

Aufgaben: Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde Faktor 1,0
Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde Faktor 1,3

Zielrückkehrflug Faktor 1,7

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge Faktor 1,7

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge Faktor 2,0
Dreiecke können an einem Eckpunkt oder auf einem beliebigen Schenkel gestartet werden. Achtung: Flaches Dreieck und Dreieck mit Start auf einem Schenkel sind keine FAI-Aufgaben.

Jede angemeldete Flugaufgabe kann während des Fluges in Freie Strecke geändert werden. Alle nichterfüllten oder übererfüllten Flugaufgaben können gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Wendepunkte und des Zielpunktes im ganzen als Freie Strecke eingereicht und gewertet werden.

Dokumentation: 1. Startmeldung

Gemäß Formular, das Bestandteil der Ausschreibung ist (vgl. Kopiervorlage). Die Startzeugen müssen volljährig sein. Steht als Startzeuge ein Pilot mit Befähigungsnachweis A (neu) oder B zur Verfügung, ist kein zweiter Startzeuge erforderlich. Es darf nur 1 Aufgabe pro Flug angemeldet und durchgeführt werden.

2. Fotografische Beurkundung

Film schwarzweiß, Farbe oder Diapositiv, Mindestformat 24 × 24, Bilder in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Muß der Film labortechnisch bedingt zerschnitten werden, ist die Notwendigkeit nachzuweisen. Dias dürfen nicht gerahmt sein. Reihenfolge der Bilder

a) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).

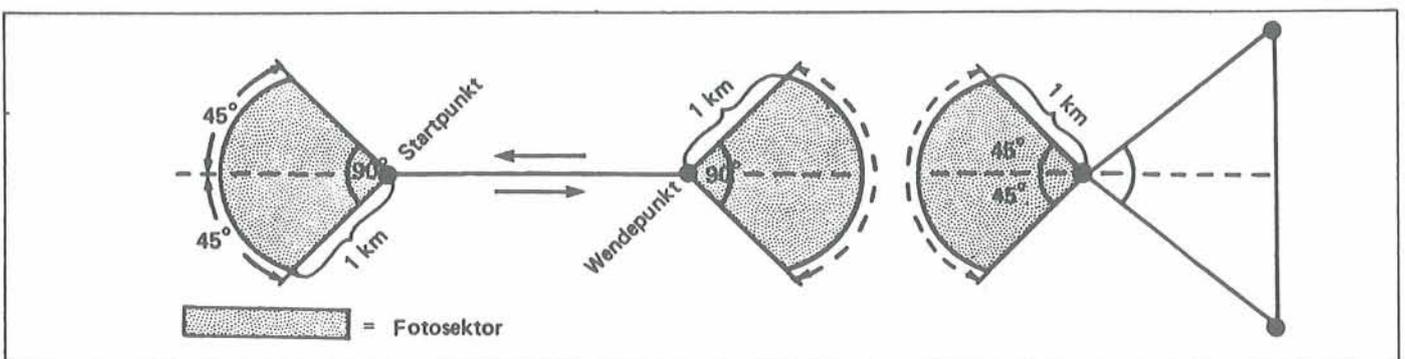
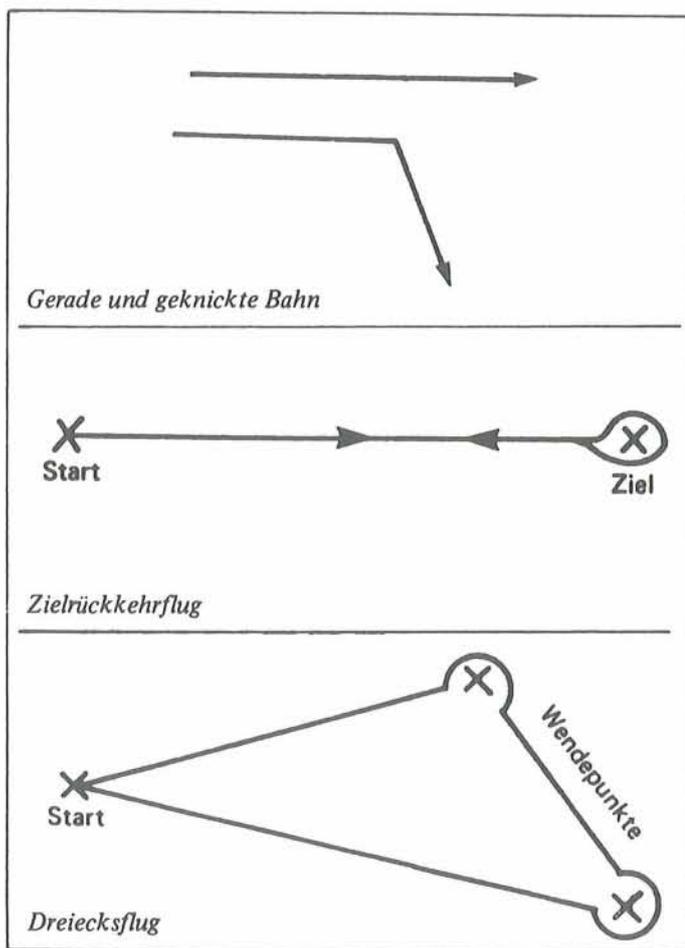
b) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.

c) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 20 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.

- d) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke. Bei Landung innerhalb eines Radius von 0,5 km um den angegebenen Zielpunkt entfällt dieses Bild.
- e) Landeplatz mit aufgebautem Hängegleiter und markantem Hintergrund.
- f) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung.

Start-, Ziel- und Wendepunkte müssen klar definierte Stellen sein (z. B. Kirche, Brücke, Bahn- oder Straßenkreuzung). Ausnahmsweise können auch Flächen mit einem Durchmesser von höchstens 1 km angegeben werden (z. B. Häusergruppe).

Startpunkte, Wendepunkte und Zielpunkte sind gemäß Sporting Code der FAI zu fotografieren (siehe Schemazeichnung). Auf mindestens einem Luftbild muß ein markanter Teil des Drachens zu erkennen sein. Die Luftbilder sind – außer bei Diapositiven – als Papierabzüge (Mindestformat 9×9 cm) beizulegen. Alle Bilder sind zu numerieren und zu erläutern.



3. Landemeldung

Gemäß Formular, das Bestandteil der Ausschreibung ist (vgl. Kopiervorlage). Die Landezeugen müssen volljährig sein.

4. Kartenmaterial

Startplatz, Startpunkt, angegebener Zielpunkt, tatsächlicher Landeplatz, Wendepunkte und Flugstrecke sowie Positionen der nummerierten Luftbilder müssen auf Karten mit Maßstab 1 : 200 000 eingezeichnet werden. Start-, Ziel- und Wendepunkt müssen in die Karte eingedruckt sein. Das Kartenmaterial ist im Original oder in Kopie zusammen mit den anderen Unterlagen einzureichen.

5. Ausnahme

Statt der Dokumentation gemäß oben Ziffern 1–4 kann die gesamte Dokumentation gemäß Sporting Code der FAI für Rekordflüge erfolgen.

Protest: Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,- beim DHV oder DAeC schriftlich Protest einlegen. Jeder Protest ist gegen die eigene Bewertung oder die eines einzelnen Mitbewerbers zu richten, dessen Dokumentationsunterlagen nach Einlegung des Protestes vom Protestführer eingesehen werden können. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV und dem DAeC zu gleichen Teilen zu. Über den Protest entscheidet abschließend ein Schiedsgericht, das von DHV und DAeC mit je 2 Nichtteilnehmern besetzt wird. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Ausschluß: Teilnehmer, die vorsätzlich durch unwahre Angaben oder durch sonstigen Verstoß gegen diese Ausschreibung Vorteile in der Wertung erzielen wollen, können vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

Haftung: Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

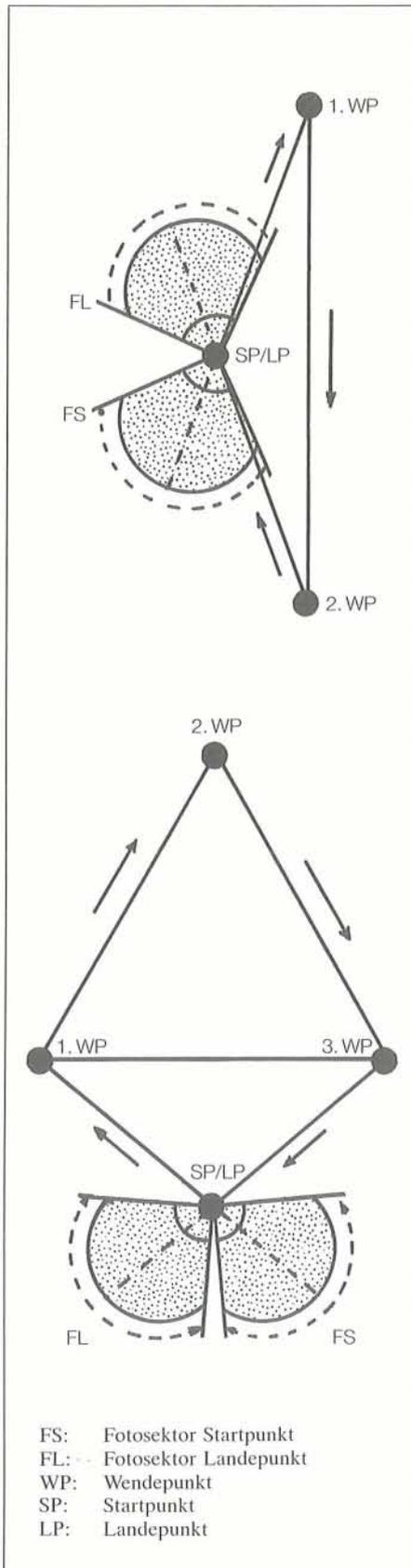
Ligaqualifikation: Die 3 bestplatzierten bzw. von den Rängen 4 bis 10 nachrückenden Teilnehmer am Streckenflugpokal 1988 qualifizieren sich automatisch für die DAeC Liga 1989. Die weiteren Teilnehmer am Streckenflugpokal 1988 bis Rang 30 und die Ligapiloten auf den Ligarängen ab 26 bis 38 (Endstand 1988) qualifizieren sich in ihrer Reihenfolge bei der Deutschen Meisterschaft 1988 für 10 Ligaplätze 1989.

– Änderungen vorbehalten –

DHV/DAeC, November 1987

Achtung, Fotosektor beachten

Beim flachen Dreieck oder bei Start auf einem Dreiecksschenkel (keine FAI-Aufgaben) gilt für den Fotosektor vom Start- und Landepunkt keine winkelhalbierende, sondern der Abflug- bzw. Anflugschenkel:



DHV-Filmverleih

»Drachenfliegen – Ein Traum wird lebendig«

Herstellung: 1981 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen
Format: Super 8
Ton: Magnetton, Mono
Filmdauer: 50 Minuten
Spulengröße: 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: 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: Durchmesser 205 Millimeter
Adressaten: Alle

»Gleitsegeln – Mir gehört der Himmel, die Erde bleibt unter mir«

Herstellung: 1986 von Guy Mauchamp, deutsche Bearbeitung Charlie Jöst
Format: Super 8
Ton: Magnetton, Mono
Filmdauer: 25 Minuten
Spulengröße: 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 Werktagen (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,-.

Juniorenwertung, Geburtsdatum _____ Mannschaftswertung

Startmeldung

Datum: _____ Uhrzeit: _____

Pilot: _____

Verein: _____

Fluggerät: _____

Startplatz: _____

Startpunkt: _____

Geplante Flugaufgabe: _____

Bergstart; Windenstart; UL-Start UL-Kennzeichen _____

Unterschrift Pilot: _____

Erster Startzeuge

Name _____

Adresse _____

Telefon _____

Befähigungsnachweis A oder B
(Bei Windenstart: der Windenfahrer)
(Bei UL-Start: der UL-Schleppilot)

Ich bestätige hiermit

- die vollständig ausgefüllte Startmeldung
- das Startmeldungsfoto und die Mitnahme des Fotoapparates
- bei Schlepp die Ausklinkhöhe von maximal 2500 ft über Talgrund.

Unterschrift _____

Zweiter Startzeuge

Name _____

Adresse _____

Telefon _____

über 18 Jahre

Ich bestätige hiermit

- die vollständig ausgefüllte Startmeldung
- das Startmeldungsfoto und die Mitnahme des Fotoapparates

Unterschrift _____