

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

46



Santana – Die perfekte Synthese aus Handling und Leistung.



Santana

Das Konzept des Santana

- Purer Genuß beim Fliegen durch
- auffallend kurzes, bewußtes Startverhalten
 - gutmütiges, einfaches Steuerverhalten, niedrige Minimalgeschwindigkeit beim Kurven, geringes Sinken, dennoch beste Gleitzahl bei höherer Geschwindigkeit*
 - extrem einfaches Landeverhalten
- * Kommentar Prof. M. Schönheer
 Unterlagen anfordern!

Ihre Sicherheit durch unsere Erfahrung



Alle Alpin-Gleitschirme

– vom Allrounder bis zum Hochleister werden nach den internationalen Fallschirmherstellungsnormen in einem Fallschirmfachbetrieb bei Verwendung hochwertiger, bewährter Materialien hergestellt.
 Alpin-Gleitschirm-Programm für alle Pilotenansprüche.
 Unterlagen anfordern!

NEU:

Die einzigartige Einheit Gurtzeug-Rucksack-Rettungssystem formvollendet und unauffällig vereint.

Mayday Safe



ultraleicht verbund

**JÜRGEN LAUK · ERNST-ABBE-STR. 16-18
 7080 AALEN · TELEFON (0 73 61) 4 13 49**

UL-Schulung in der größten UL-Schule Deutschlands. Unterlagen und Termine anfordern.

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



CROSS COUNTRY 8000 DM 1.598,-
 Multifunktionales Cockpit für Top-Piloten:
 Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, Fahrtmesser, programmierbare Akustik, programmierbare Sollfahrtanzeige, Gleitzahlrechner, Zeit- und Stoppuhr, Kapazitäts- und Reserveanzeige der Batterie, Totalenergiekompensation.

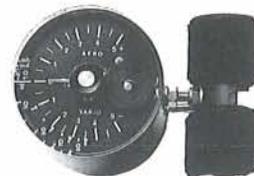
CIRRUS 8000 DM 1.298,-
 Multifunktionales Cockpit für den Streckenpiloten.
 Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, Fahrtmesser, programmierbare Akustik, Zeit- und Stoppuhr, Kapazitäts- und Reserveanzeige der Batterie, Totalenergiekompensation.



CUMULUS 8000 DM 958,-
 Multifunktionales Cockpit für den anspruchsvollen Piloten.
 Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, programmierbare Akustik, Kapazitäts- und Reserveanzeige der Batterie.

Alle Speedbargeräte sind funkentstört, höhenkompensiert und gegen Feuchtigkeit geschützt.

VARIO ANALOG DM 549,-
 Das Gerät ist funkentstört, höhenkompensiert und gegen Feuchtigkeit geschützt.



VARIO DIGITAL
 Das Gerät ist funkentstört, höhenkompensiert und gegen Feuchtigkeit geschützt.

POCKET VARIO DM 398,-
 Mit programmierbarer Akustik, das Gerät ist höhenkompensiert und gegen Feuchtigkeit geschützt.



ALTIMETER DIGITAL DM 498,-
 Vierstelliger Höhenmesser, Barometer, zwei Höhenspeicher, Batterieanzeige, auf Wunsch mit programmierbarer Variometerakustik. Das Gerät ist höhenkompensiert und gegen Feuchtigkeit geschützt.

Weiter im Programm:
 OWENS VALLEY 8000 DM 1.298,-, SPEED DIGITAL DM 270,-,
 SPEED ANALOG II DM 169,-, SPEED ANALOG I DM 108,-,
 Fotohalterung DM 49,-, Kompass DM 59,-, Stoppuhr DM 59,-.

**AFRO-Fluginstrumente A. Frommwieser, Bahnhofstraße 37,
 D-8219 Rimsting/Chiemsee, Tel. 0 80 51-6 12 49**

IMPRESSUM

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiter-
verband e. V. (DHV)
Fachverband der Drachen-
flieger und Gleitsegler in
der Bundesrepublik
Deutschland
Schaflacher Straße 23
8184 Gmund
Telefon 0 80 21/81 81
Telefax 0 80 21/80 47

Redaktion:
Wolfgang Gerteisen
(verantwortlich)
Peter Janssen
Klaus Tänzler

Layout:
Tilman v. Mengershausen

Erscheinungsweise:
5 Ausgaben pro Jahr

Preis:
Im Mitgliedsbeitrag des
DHV enthalten.

Anzeigen:
Bedingungen und
Anzeigenpreise bei der
DHV-Geschäftsstelle
erhältlich.

Haftung:
Für unaufgefordert zuge-
sagte Manuskripte und
Bilder wird keine Haftung
übernommen.

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

Auflage:
12 000

Titelbild:
Mit dem Gleitsegel in der
Thermik über Kössen

Foto:
Tilman von Mengershausen

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

AUS DEM INHALT

wichtig... neu... kurz	4
Korrosion: Dauerschäden an Hängegleitern	6



Bei einem Korrosionstest in den Prüfkammern der Audi AG wurden Alurohre mit Beschlagteilen sowie Verspannungsseile mit und ohne Kunststoffummantelung untersucht. Wichtige Erkenntnis: Auch VA-Seile können Rosten

Foto: Carlos Alvarez

Flachlandflieger: Interview mit Gerd Langwald	10
DHV bietet an	13
DHV-Versicherungsprogramm	14
Erklärung des DHV zum Thema Gleitsegeln und Naturschutz	15
Streckenfluglager 88 am Mt. Dolada	16
DHV-Prüfungskalender	18
Sicherheitsjournal	20
Verhalten nach einem Unfall	26
Gebrauchtmarkt	27
Vereinsnachrichten	30
Briefe	31
Landesmeisterschaften '88	32
Liga '88	36
Deutscher Streckenflugpokal '88	38
Ladies First: Bayrische Gleitsegelmeisterschaften '88	46
II. Internationale Salewa-Cup	50
Streckenflugseminar für Pilotinnen in Pfalzen	52
DHV-Filmverleih	53
Wettbewerbskalender	54

Neu: Telefax

Seit Mai 1988 ist die DHV-Geschäftsstelle mit einem Telefax-Gerät ausgestattet.

Die Telefax-Nummer lautet: 08021/8047.

Das Telefax-Gerät ist Tag und Nacht betriebsbereit, so daß Nachrichten schnellstmöglichst übermittelt werden können.

Mitglied 9000

Am 18. 4. 1988 war der nächste 1000er voll. Mit Franz Hofmann konnte das 9000ste Mitglied begrüßt werden.

Franz, 33 Jahre alt und Vater eines Kindes steht derzeit noch in der Ausbildung zum Gleitsegel-Piloten. Er war durch einen Fernsehbericht auf das Gleitsegeln aufmerksam geworden und begann zusammen mit seiner Frau die Ausbildung in der Ostallgäuer Drachenflugschule.

Deutscher Leistungssport mit neuer Führung

Nach dem Rücktritt von Manfred Moos als Teamchef der Deutschen Nationalmannschaft und von Hans Olshewski als DAeC-Sportreferent und Liga-Organisator waren die drei Positionen neu zu besetzen.

Teamchef ist jetzt Klaus Tänzler, DHV-Ausbildungsreferent. Er wurde von den Liga-Piloten einstimmig in diese Funktion gewählt und anschließend vom DAeC bestätigt.

Organisiert wird die Liga nach ebenfalls einstimmigem Beschluß der Liga-Piloten von Wolfgang Gerteisen, DHV-Geschäftsführer. Ihm steht für diese Aufgabe die DHV-Geschäftsstelle zur Verfügung. Mitverantwortlich sind Ottfried Heinelt und Detlev Ziege.

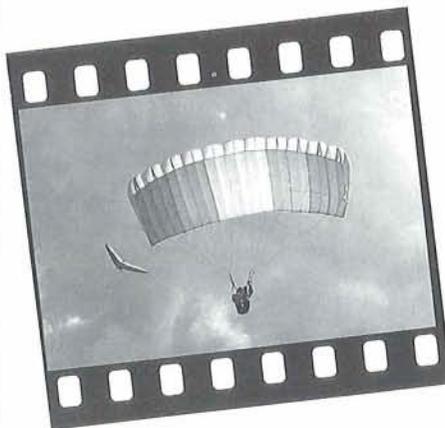
Neuer DAeC-Sportreferent ist Knut von Hentig. Ihn hat die DAeC-Hängegleitertagung mit Mehrheit gewählt.

Der personelle Brückenschlag zwischen den Verbänden hatte bereits sachliche Konsequenzen:

- Die Deutsche Drachenflugmeisterschaft 1988 in Bayrischzell wird von beiden Verbänden gemeinsam veranstaltet.
- Für die Teilnehmer an nationalen Wettbewerben ist die FAI-Sportlizenz und damit die DAeC-Mitgliedschaft nicht mehr erforderlich.
- Die Deutsche Hängegleiter-Liga wird von beiden Verbänden getragen und mitfinanziert.

Der neue Weg beim Leistungsdrachenflug kann als Modell für den Gleitsegelsport dienen. Das Angebot an den DAeC zur gemeinsamen Veranstaltung der diesjährigen Deutschen Gleitsegelmeisterschaft wurde vom zuständigen DAeC-Referenten Heinz Fischer noch zurückgewiesen.

6. Internationales Filmfestival in St. Hilaire



Vom 15.–18. Sept. 1988 findet in St. Hilaire du Touvet (Isere/Frankreich) das 6. Internationale Festival für Drachenflug- und Gleitsegelfilme statt.

Zugelassen sind alle Super-8, 16-mm- oder 35-mm-Filme sowie Videofilme, die das Drachenfliegen, Gleitsegeln oder Ultraleichtfliegen zum Thema haben. Filmemacher, die einen guten Film über eines dieser Themen gemacht haben, wenden sich direkt an den Veranstalter:

Syndicat d'Initiative
F-38720 St. Hilaire du Touvet
Isere/Frankreich

1. Internationaler Gleitsegel-Alpenpokal (IAP '88)

Das Organisationskomitee für den Internationalen Gleitsegel-Alpenpokal hat unter der bewährten Leitung des Organisators der Nordischen Ski-WM 1987 Otto-Max Fischer in Oberstdorf seine Arbeit aufgenommen und die Ausschreibung erstellt.

Die Ausschreibung ist erhältlich entweder über die DHV-Geschäftsstelle oder über das Organisationskomitee IAP 88, Schellenbergstraße 12 B, 8980 Oberstdorf, Telefon 083 22/20 18.

Startplatz für den IAP 88 ist entweder der Nebelhorn-Gipfel (2220 m) oder der Geißfuß (1980 m). Landeplatz bei der Talstation der Nebelhornbahn (820 m).

In Oberstdorf wird jedoch nicht nur interessanter Wettbewerbssport sondern auch ein umfangreiches Rahmenprogramm für alle Flugsport-Interessierten geboten.

Weitere Informationen gibt das Organisationskomitee IAP 88, oder die DHV-Geschäftsstelle.

Termine Assistenten- und Fluglehrerlehrgänge

Auswahltest für Assistentenlehrgang Hängegleiten (Ruhpolding)

17. 9. 1988

Ausweichtermine, falls Schlechtwetter

18. 9. 1988, 24./25. 9. 1988, 1./2. 10. 1988

Lehrerlehrgang Hängegleiten (Ruhpolding)

1. 10.–7. 10. 1988

Assistentenlehrgang Hängegleiten

8. 10.–14. 10. 1988

Lehrerfortbildung Hängegleiten

29. 10. 1988

Lehrerfortbildung Gleitsegeln

30. 10. 1988

Deutscher Drachenflugsport auf der Weltausstellung '88

Die Bundesrepublik präsentiert sich auf der World Expo '88 im australischen Brisbane. Der bundesdeutsche Pavillon wurde im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums gestaltet und organisiert. In einem aufwendig gestalteten »Aktionsraum« flimmern die DHV-Filme über drei großformatige Leinwände. Die Firma Bautek schmückt den deutschen Pavillon mit 10 »Zephir« in den Farbkombinationen der deutschen Nationalflagge. 27 weitere deutsche Firmen zeigen den Stellenwert der aktuellen Freizeitgestaltung in Deutschland. Insgesamt beteiligen sich 40 Nationen an dem farbenfrohen Spektakel, das unter dem Motto »Freizeit im Zeitalter der Technologie« steht. Rund 8 Millionen Besucher werden bis Ende Oktober in Brisbane erwartet.



Deutscher Pavillon auf der Weltausstellung in Brisbane

Neue UL-Schlepp-Schule

Mit Anerkennungsbescheid vom 4. März 1988 hat die UL-Schlepp-Schule Schönleber, Trennhaus, 8411 Pettendorf, die DHV-Anerkennung erhalten. Damit stehen bereits drei Schulen für die Ausbildung zum UL-Schlepp-Piloten zur Verfügung.

Neue DHV-Vereine

Der DHV begrüßt als neue Mitgliedsvereine recht herzlich die »Gleitschirmgruppe« Bergwacht Berchtesgaden und den Harzer Drachenflugverein Goslar e. V.

Die Postanschrift der beiden Vereine lautet:
»Gleitschirmgruppe« Bergwacht
Berchtesgaden
Roland Bannert
Vorderbrandstraße 10
8240 Berchtesgaden
Harzer Drachenflugverein
Goslar e. V.
Rolf Fuhrmann
Karsten-Walder-Stie
3380 Goslar/Harz.

Start frei für Gleitsegelschlepp

Das Bundesverkehrsministerium hat bei einer Besprechung am 5. 5. 1988 im Grundsatz grünes Licht für Gleitsegelschlepp gegeben.

Vorausgegangen war ein Symposium am 13. 4. 1988 unter Leitung des DHV-Fachbeirats Arno Gröbner in Kirchhundem-Würdinghausen. Teilnehmer am Erfahrungsaustausch waren Fluglehrer und Hersteller mit Erfahrung im Gleitsegelschlepp.

Die beim Symposium durchgeführten Schleppversuche bestätigten die einhellige Meinung: das Schleppen mit Gleitsegeln ist betrieblich und technisch in der Anlehnung an Drachenschlepp gelöst. Ein zusätzliches Erprobungsprogramm ist nicht notwendig. Die Ausbildung der Fluglehrer und der Piloten kann alsbald beginnen.

Der DAeC hat daraufhin seinen Erprobungsantrag beim BMV zurückgenommen und betreibt zusammen mit dem DHV die allgemeine Zulassung. Zunächst sollen nur Inhaber des Gleitsegel-Befähigungsnachweises an der Schleppausbildung teilnehmen können.

Informationen über den aktuellen Sachstand erteilt die DHV-Geschäftsstelle, Telefon 08021/8181.

Drachenfliegen in Belgien

Aufgrund von Schwierigkeiten am Startplatz Sept-Meuses, Révière/Belgien, teilt der Belgische Hängegleiterverband (FBVL) mit, daß das Starten an diesem Fluggelände nur für brevetierte und erfahrene Piloten erlaubt ist. Es wird davon abgeraten, bei starkem Wind mit Einfachsegel-Geräten zu starten. Das Fluggelände ist verboten für Gleitsegel, solange hierfür noch kein geeigneter Landeplatz gefunden ist.

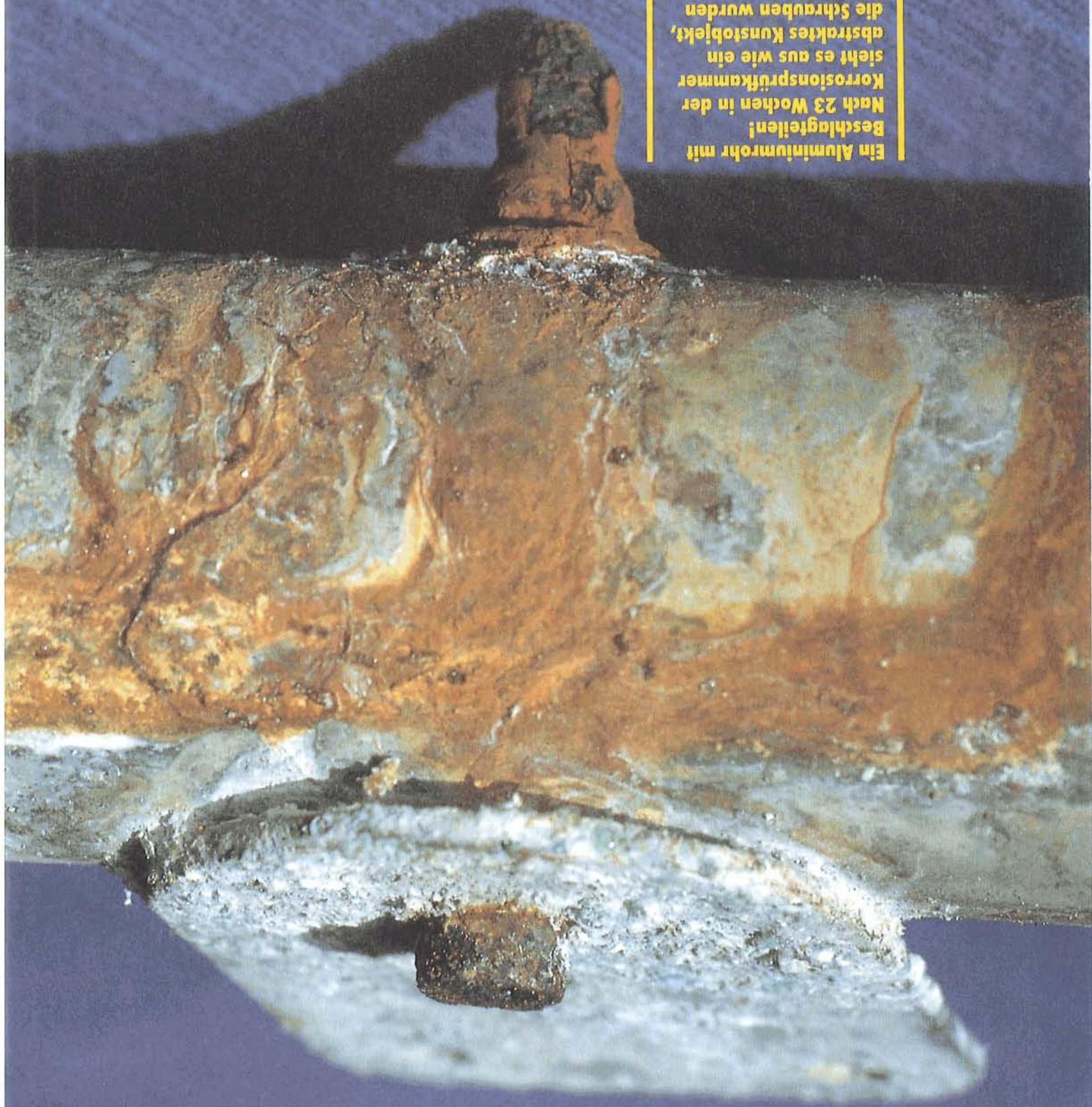
Da die Miete für den Landeplatz stark erhöht wurde, wird ab 1988 ein Startgeld in Höhe von DM 25,- pro Jahr verlangt. Weitere Informationen erteilt E. van Herck, Tel. 0032/27201689

Erprobung für Gleitsegel-UL

DULV und DAeC planen die gemeinsame Durchführung eines Erprobungsprogramms für motorisierte Gleitsegel. Der DHV gibt prüftechnische Unterstützung.

Informationen über den aktuellen Sachstand erteilt die DULV-Geschäftsstelle, Telefon 0241/76425.

Ein Aluminiumrohr mit
Beschlagteilen;
Nach 23 Wochen in der
Korrosionsprüfkammer
sieht es aus wie ein
abstraktes Kunstobjekt,
die Schrauben wurden
vom Rost zerrissen.



KORROSION

Dauerschäden an Hängegleitern



Auszüge der Diplomarbeit von Carlos Alvarez, die der Deutsche Hängeleiterverband in Auftrag gegeben hat.

Interessenten können die komplette Diplomarbeit gegen Erstattung der Kopierkosten in Höhe von DM 50,- bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern.

Aufgabenstellung

Zweck dieser Diplomarbeit war es, mindestens in Teilbereichen Aussagen über Dauerschäden an Hängeleitern durch Korrosion und Autotransport zu treffen.

Dauerschäden an Hängeleitern können auf viele Faktoren zurückgeführt werden. Die Schwierigkeit liegt nicht nur darin, diese Faktoren ausfindig zu machen, sondern auch ihre gegenseitige Beeinflussung zu erkennen. Im täglichen »Leben« dieser Geräte treten gleichzeitig Witterung, Lagerung, Transport und mehr oder weniger intensiver Gebrauch auf.

Normierte Versuche können jeweils nur einen dieser Faktoren berücksichtigen. Sie werden daher ein, gegenüber der Wirklichkeit, harmloseres Bild ergeben. In der Praxis wird jeder Faktor die anderen in ihren »zerstörerischen« Wirkungen unterstützen.

Korrosionsuntersuchung

Für diese Untersuchung wurde eine Auswahl der von den Geräteherstellern verwendeten Rohre und Seile zusammengestellt.

Die Rohre wurden mit einer im Drahtbau üblichen Muffenverbindung versehen um die Spaltkorrosion zu untersuchen. Kontaktkorrosion wurde durch Anbringung von Schrauben und Nieten verschiedener Werkstoffe beschleunigt. An jedem Rohr wurden eine schwarze und eine kadmierte Stahlschraube sowie eine Kupfer-, eine Aluminium- und eine VA-Niete angebracht. Ferner wurde eine etwa 10 cm lange Ritze gemacht und somit eine Beschädigung der Oberfläche vorgetäuscht.

Für den Korrosionsversuch an Seilen wurden folgende Werkstoffkombinationen verwendet:

- VA-Seil mit PVC-Mantel und engem Schrumpfschlauch; Kausche: VA-Stahl; Nippel: Nicopress
- Verzinktes Stahlseil mit PVC-Mantel; Kausche: verzinkter Stahl; Nippel: Alu



An einem Kratzer in der Eloxalschicht zeigen sich erste Korrosionserscheinungen



Besonders heimtückisch: An der Durchführungsstelle der Schraube beginnt auch im Innenbereich des Rohres die Korrosion

- VA-Seil blank, mit engem Schrumpfschlauch; Kausche: VA-Stahl; Nippel: Nico
- VA-Seil blank, mit transparentem Schrumpfschlauch; Kausche: VA-Stahl; Nippel: Nico
- VA-Seil mit weißer Ummantelung; Kausche: VA-Stahl; Nippel: Nicopress

Für diese Untersuchungen wurden von der Firma AUDI AG Korrosionsprüfkammern zur Verfügung gestellt. Wir möchten an dieser Stelle der Firma AUDI AG für diese Unterstützung ausdrücklich danken.

In den Korrosionsprüfkammern befinden sich jeweils zwei Versuchspakete, mit den in oben aufgeführter Weise bearbeiteten Rohren und Seilen. Eines der Pakete wurde in einen handelsüblichen Hängeleiterpacksack verpackt, das andere Paket wurde »nackt« der Witterungssimulation ausgesetzt.

Versuchsauswertung für Alu-Teile:

Bei den Versuchen ergab sich erwartungsgemäß, daß die Teile im Packsack in einem besseren Zustand sind als die offenen.

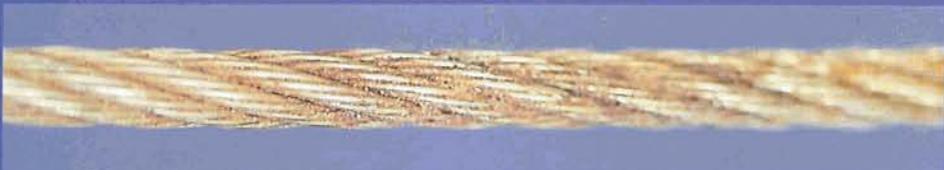
In der Praxis ist dies aber genau umgekehrt: die Hängeleiter werden oft feucht in den Packsack eingeschoben und danach gelagert. Durch Wärmeeinwirkung wird eine Schwitzwasseratmosphäre im Packsack gebildet, die eine beschleunigte Korrosion hervorruft.

In den Muffen bilden sich viele weiße Korrosionspunkte, die das Lösen der Muffenverbindung erschweren. Diese Ablagerungen von Korrosionspunkten sind rasch zu erkennen und können durch Einsprühen mit Silicon oder Wachs vermindert werden.

An den Schraub- und Nietverbindungen werden die Rohre am stärksten angegriffen. Die Kontaktkorrosion an diesen Stellen kann leicht erkannt, aber nur schwer beurteilt wer-



Cadmierte Schraube mit Mutter, neu und nach 23 Wochen Prüfkammer



Seil mit Korrosionserscheinungen, im Normalbetrieb erscheint das Seil durch Abrieb blank



Dicke Deckschicht über den Pressnippeln, im Kauschenbereich ist das Seil bereits angefressen

Fotos: Carlos Alvarez

den, denn die Ablagerung von Korrosionsprodukten verbirgt den eigentlichen Korrosionsvorgang. An der Berührungsstelle Schraube-Scheibe-Rohr wird das Aluminium aufgelöst und die Bohrung erheblich vergrößert.

VA-Schrauben verhalten sich korrosionsneutral, verzinkte Schrauben wirken korrosionsschützend, auch gegenüber Aluminium und sollten bevorzugt werden, kadmierte Schrauben korrodieren schneller.

An den Nietstellen geschieht ähnliches wie an den Schraubverbindungen, aber der Korrosionsvorgang findet langsamer statt. VA-Nieten verhalten sich wie die Schrauben aus dem gleichen Material, korrosionsneutral. Am geeignetsten bezüglich des Korrosionsverhaltens sind Aluminiumnieten.

Die Rohre aus der Legierung AlMgSi 1 F32 erweisen sich als sehr korrosionsbeständig. Sie zeigen kaum Lochfraßstellen, geringe Korrosion im Rohrrinnen und in der Muffenkammer. An den Niet- und Schraubstellen

hält sich die Korrosion in engeren Grenzen als bei den anderen Versuchsteilen, aus der Legierung AlZnMgCu 1,5 F52. Nachteilig ist natürlich, daß die Festigkeit der Rohre der Legierung AlMgSi 1 F32 wesentlich geringer ist als die der Legierung AlZnMgCu 1,5 F52.

Die Teile aus AlZnMgCu 1,5 F52 zeigen Lochfraßstellen, mehr oder weniger Oberflächenverfärbung und durchschnittliche Beständigkeit gegen Spaltkorrosion und gegen Kontaktkorrosion.

Die Segellatten, Material AlCuMgPb F38, sind mit Abstand die am meisten gefährdeten Teile. Sie erhalten nach kurzer Zeit viele tiefe Lochfraßstellen, die sogar die Wand durchbrechen.

Bei den Versuchsteilen aus poliertem AlZnMgCu 1,5 F52 bilden sich weit rascher als bei unpolierten Teilen aus dem gleichen Material Ausbreitungen an der Deckschicht. Der weitere Korrosionsverlauf ist gleich wie bei nichtpolierten Teilen.

Die gewachsenen Teile zeigen insbesondere in der ersten Zeit der Versuche weniger Korrosionsangriffstellen als die nicht gewachsenen Teile. Dies bedeutet, daß die Muffen ständig gewachsen werden sollten, um die Spaltkorrosion zu verringern.

Versuchsauswertung für Seile

Wichtigste Erkenntnis: Auch VA-Seile rosten. Es handelt sich hierbei meist um Oberflächenkorrosion mit Ablagerung von Korrosionsprodukten zwischen den einzelnen Litzen.

Die Korrosion an ummantelnden Seilen läßt sich zwar leicht an der Braunverfärbung der Ummantelung erkennen, jedoch ist es nicht möglich auf den tatsächlichen Zustand des Seiles Rückschlüsse zu ziehen. Die Verfärbung der Ummantelung erfährt während der Versuchswochen kaum eine Veränderung.

Bei den Nippeln zeigt sich eher Oberflächenkorrosion, wogegen im Bereich der Kauschen ein regelrechtes Zerfressen der Seile stattfindet.

Korrosion an und in den Seilen ist nur sehr schwer überprüfbar. Die beste Maßnahme gegen Schäden ist hier regelmäßiges Auswechseln der Unterverspannung (2 Jahre!)

Autotransport

In der Praxis werden mit großer Wahrscheinlichkeit keine Schwingungsschäden auf den Auto-Transport zurückzuführen sein. Zwar wurde im Versuch nur die Belastung in Folge der Geräteschwingungen berücksichtigt ohne andere Faktoren miteinzubeziehen, wie z.B. die durch Scheuern verursachten Schäden, trotzdem kann festgestellt werden, daß Schwingungen beim Transport als Ursache von Rohrbrüchen ausscheiden.

Die auftretende Belastung auf einem Feldweg in extrem schlechtem Zustand würden eine Schädigung des »lang« transportierten Drachen erst nach einer 1000 km langen Fahrt (mit Schlaglöchern in einem Abstand von jeweils 1 m) hervorrufen. Eine solche Belastung tritt bei den in Deutschland üblichen Straßenverhältnissen kaum auf.

Auch durch Scheuern beim Auto-transport verursachte Schäden reichen sicherlich nicht aus, einen Rohrbruch zu verursachen. Trotzdem sollte Schwingen und Scheuern durch Einsatz einer Leiter oder eines speziellen Trägersystems reduziert werden. ▢

Flachlandflieger

Windenschlepp macht Norddeutschland zum Streckenflugparadies

Interview mit Gerd Langwald
von Klaus Tänzler

Klaus: Du bist als Streckenflieger schon seit Jahren in Norddeutschland erfolgreich. Voriges Jahr verordnete das Wetter eine Zwangspause. Aber im April '88 konntest Du aus der Winde wieder weite Flüge starten und hast die Dokumentation für den Streckenflugpokal beim DHV eingereicht.

Gerd: Ja, zuerst einen 110-km-Flug bis hinter Paderborn bei Nordlage, dann einen 130-km-Flug in den Harz bei NW, der dritte Flug war der schönste, der ging nach Holland. Bis zu den Seen vor dem IJsselmeer.

Klaus: Hattest Du bei diesen Flügen starken Wind, konntest Du mit Rückenwindunterstützung fliegen?

Gerd: Nein, kurioserweise hatte ich, bis auf den ersten Flug, bei den anderen Flügen immer schwachen Wind. Das liegt mir auch am besten. Ich kann mich einfach besser nach den Wolken richten, habe wesentlich mehr Zeit, mir die richtige Wolke auszusuchen, flieg sie an und hab meistens Glück, weil ich sie gut zentrieren kann. Bei starkem Wind ist der Bart oft dermaßen zerblasen, daß, auch wenn Du die Wolke anfliegst, der Bart oft ganz woanders

herkommt. Ich hab' also die besten Flüge gemacht bei einer leichten Brise.

Klaus: Worauf führst Du den Umstand zurück, daß bei Euch oft Thermikanschluß nach dem Windenschlepp zustande kommt, während sich in anderen Gegenden

die Winden-Piloten offensichtlich schwer tun, nach dem Windenstart Thermik zu finden?

Gerd: Ich vermute fast, daß wir einfach mehr fliegen, sonst kann ich mir das auch nicht vorstellen. Und – das haben mittlerweile auch wir gelernt, hier im Flachland – daß es wichtig ist, bei den richtigen Wetterverhältnissen zu starten. Gut ist es bei uns immer bei einer neuen Lage, wenn die frische Luftmasse hereinkommt. Der Segelflugwetterbericht sagt meistens erst einen Tag später das Wetter an, das

man dann hatte. Da sind wir mittlerweile auf der Hut. Und wir können es uns zeitlich ganz gut einteilen. Ich, mit meiner Disco, kann es mir schon erlauben, unter der Woche zum Fliegen zu gehen. Der Olli ist Lehrer, der hat ab Mittag auch Zeit. Fiddi ist Landwirt, der kann sich's auch mehr oder weniger einteilen, und insofern haben wir eben



Gerd Langwald,
160 km aus der Winde





auch die Möglichkeit, die guten Wetterlagen auszunutzen.

Klaus: Ist Euer Schleppegelände besonders thermisch aktiv?

Gerd: Wir hatten die letzten 2 Jahre ein dolles Moorgebiet in der Nähe von Diepholz, aber da hat man uns nun verbannt. Der Vogelschutz hat sich da gegen uns stark gemacht. Aber Du kennst die Problematik ja. In dem Moorgebiet konnten wir in jede Richtung schleppen, weil es groß genug war und genügend parallele Straßen und Wege da waren. Und es war thermisch gut aktiv. Die ersten beiden Flüge hab' ich noch von dort aus gemacht. Zum Glück hat Fiddi, Friedrich Lührs, einen Bauernhof mit dementsprechenden Ländereien, dorthin haben wir uns nun zurückgezogen und komischerweise hat es auch da gut geklappt. Wir sind immer sehr gut weggekommen. Es waren ein paar Flüge dabei, die auch mal kurz waren, aber Fiddi ist 100 km geflogen und Olli, Oltmann Hinrichs, ist 130 km bis fast ins Ruhrgebiet geflogen.

Klaus: Macht Schlepfbetrieb in thermisch turbulenter Luft keine Schwierigkeiten?

Gerd: Wir hatten am Anfang, vor 3 Jahren, die Gerl-Winde, die Autowinde, da hab ich persönlich mal eine ganz schlechte Erfahrung gemacht und wir haben auch nicht ein einziges Mal thermischen Anschluß gefunden. Das mag aber auch an der geringen Schlepphöhe gelegen haben und an unserer geringen Erfahrung. Mit dieser Autoschleppwinde brauchte man entsprechend befestigte Wege. Fiddi hat zusammen mit seinem Vater dann eine stationäre Winde gebaut, Typ Großklaus, diese wurde zugelassen und seither geht es besser.

Klaus: Jetzt muß ich mal zwischenfragen: mit welcher Höhe hast Du zu Deinem 160-km-Flug ausgeklinkt?

Gerd: Das war das Kuriose, ungefähr 180 m. Das kam, weil wir nur ein kurzes Feld zur Verfügung hatten, die Schleppstrecke betrug nur 650 da.

Klaus: Zurück zur Frage, ist Schleppen durch thermische Turbulenz gefährlich?

Gerd: Im letzten Jahr, im Moorgebiet, da hab ich einmal dermaßen eine unter die linke Fläche bekommen, so in 50 m Höhe, das war mir in dieser Stärke noch nicht bekannt. Das Gerät drehte sich schlagartig auf eine Seite. Ich hab' richtig reagiert und sofort auf



meine Klinke gehauen. Das wär auch wichtig, mal zu erwähnen: Das ist das Wichtigste überhaupt bei dieser ganzen Schlepperei, daß man, wenn irgend etwas schief geht, den einen Griff auf diese Klinke macht. Ich löste mich von dem Seil und hab' das Gerät schnell gemacht, einen Bogen geflogen, zur Landung angesetzt, und weiter auch keine Probleme gehabt.

Klaus: Hattest Du auch keine Probleme, als Du in Holland zur Landung angesetzt hast?

Gerd: Das war ein ganz dolles Abenteuer, überhaupt mal in einem anderen Land runter zu kommen und dann auch noch so weit... das war wirklich ein ganz schönes Erlebnis, schade, daß da niemand anderes dran teilnehmen kann. Der Flug ist mir richtig leicht gefallen. Ich mußte vielleicht ein- oder zweimal wirklich hart kämpfen, sonst bin ich immer in einer Höhe von 1300 bis 1800 m geflogen. Und dann um halb 7 bin ich gelandet,

Klaus, das war phantastisch, die kamen angelaufen in Trachten, da war eine Euphorie, und ich bin dermaßen nett aufgenommen worden, das kann ich Dir gar nicht beschreiben.

Klaus: Die Begeisterung für den Windenschlepp hat nach Euren Flügen sicher weiter zugenommen, oder?

Gerd: Ja, auf alle Fälle. Wir haben hier ja nur die Porta Westfalica und da kann man nur bei südlichen Winden starten. Mit der Winde dagegen kann man jede Richtung wahrnehmen. Wenn man die Schleppegelände hat. Ich meine, und das liegt mir sehr am Herzen: in einer Gruppe von 8 bis 10 Leuten kann man unwahrscheinlich viel Spaß an so einer Windengemeinschaft haben. Wenn man die richtigen Leute beisammen hat, läuft das dermaßen kollegial und freundschaftlich, ich kann da nur von uns ausgehen. Bei uns, wenn es auch mal nicht so klappt mit dem Wegkommen an einem Tag, dann landet man unten. Der eine hat Kaffee mitgebracht, der andere vielleicht ein bißchen Kuchen, es ist eine richtig tolle Atmosphäre. Nur, ich seh ein großes Problem, wenn die Gruppe zu groß wird. Erstens wegen dem Gelände und an guten Tagen kommt der letzte nicht mehr zu der guten Zeit in die Luft, das ist fast unmöglich, weil das Schleppen doch eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt. Das ist nicht so, wie wenn Du auf den Berg gehst, um 11 bist Du da und kannst dann starten. So ist es bei der Winde nicht. Man muß schon bedeutend mehr Rücksicht nehmen. Da wird ausgelost, wer zuerst schleppt und da bleibt reihum einer übrig, der eben unten an der Winde bleibt. Aber wir haben das in unserer Gruppe prima gelöst und wir haben sehr, sehr viel Spaß. Auch an Tagen, wo es mal nicht so gut geht. Oft haben wir da sogar den meisten Spaß.

Gerd Langwald wohnt in Kuppendorf, zwischen Minden und Bremen, ist 39 Jahre alt, fliegt seit 1980. Hat keine Segelflugerfahrung.

Auch seine ersten Streckenflüge fanden nicht in den Alpen, sondern im Flachland statt, Gerd fliegt den HP 2. 

Drachenfliegen

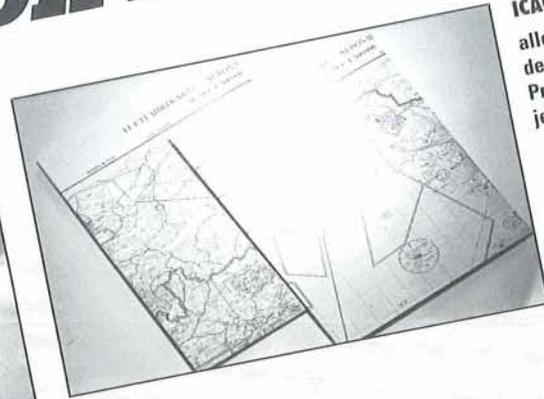
Drachenfliegen
Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; reich illustriert mit Zeichnungen und Farbseiten; 161 Seiten; Preis DM 29,80

DHV bietet an

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

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 (ohne Abbildung)

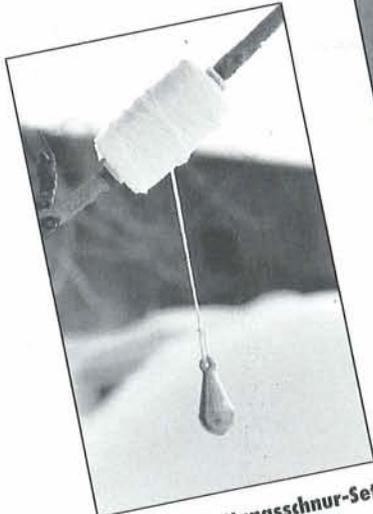
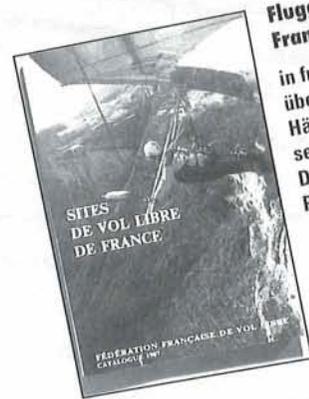
für Befähigungsnachweis A Hängegleiten; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-
für Befähigungsnachweis B Hängegleiten; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-
für Befähigungsnachweis Gleits Segeln; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder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

Gleitschirmsegeln

Gleitschirmsegeln
Die einfachste Art des Fliegens, das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Fritz Kurz und Klaus Tänzler; 156 Seiten mit 172 Abbildungen, davon 12 mehrfarbig, Preis DM 38,-

Fluggebietsführer Frankreich

in französischer Sprache, über 100 Fluggebiete für Hängegleiter und Gleits Segler auf je einer DIN A5-Seite. Preis DM 45,-



Retlungsschnur-Set

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

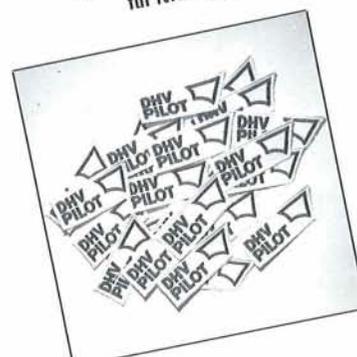
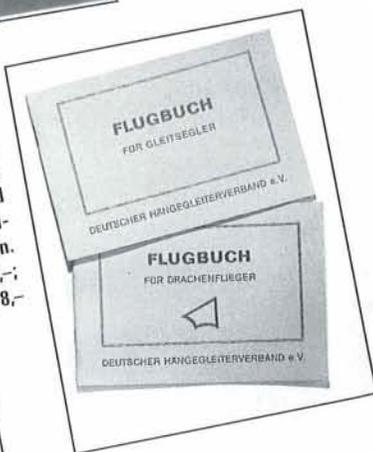


T-Shirt für Drachenflieger

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

Flugbücher für Drachenflieger und Gleits Segler

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,-



DHV-Aufnäher

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

Sämtliche Preise incl. Mehrwertsteuer und Versandkosten

Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711525 70), Kto.-Nr. 79657 oder Postgiroamt München (BLZ 700100 80), Kto.-Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.

Das DHV-Versicherungsprogramm

Stand: 13. 1. 1988

Versicherer: Gerling Konzern Köln

Achtung: Der Versicherungsschutz setzt die grundsätzliche Zulässigkeit des Flugbetriebes voraus, besonders hinsichtlich Gelände, Befähigungsnachweis, Betriebstüchtigkeitsnachweis und Betriebsform. Schlepp als Betriebsform ist in Deutschland derzeit für Gleitsegel nicht zugelassen.

Versicherung	Deckungs- summe	Deckungs- bereich	Jahresprämie inkl. Vers.-St.	Umfang Anmerkungen
Halterhaftpflicht für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel (Hauptvertrag) Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler Halterhaftpflicht für Mitgliedsvereine	DM 1,5 Mio pauschal Personen- und Sachschäden max. DM 500000,- pro verletzte Person	weltweit	Hängegleiter + Gleitsegel DM 45,- bei DM 500,- SB DM 75,- ohne SB Nur Gleitsegel DM 40,- bei DM 500,- SB DM 50,- ohne SB	Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb; keine Gerätekenzeichnung; Selbstbeteiligung vom Bun- desaufsichtsamt bestätigt; Gleitflugzeuge gleich- gestellt; Versicherungsausschlüsse auf Minimum reduziert, ebenso bei übrigen Versicherungen. Auch für Haltergemeinschaften.
Fluglehrerhaftpflicht	DM 500000,- Personenschäden DM 50000,- Sachschäden	Europa	DM 40,-	Lehrtätigkeit Fluglehrer und -anwärter
Schirmpackerhaftpflicht			DM 25,-	Packen von Hängegleiterrettungssystemen
Startwindenhaftpflicht			DM 75,-	Halter und Windenfahrer je Startwinde
Halterhaftpflicht für Rückholfahrzeuge			DM 125,-	Inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug
Startleiterhaftpflicht		Deutschland	DM 50,-	Halter und Fahrer beim Schleppbetrieb
Geländehaftpflicht			für alle Mitglieder kostenlos	Startleiter mit Befähigungsnachweis Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen
Veranstalterhaftpflicht		Europa	DM 50,-	Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine			für alle Mitgliedsvereine kostenlos	Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc. Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc.
Rechtsschutz für Mitgliedsvereine			DM 45,-	Wie Kfz-Rechtsschutz
Luftfahrzeug-Verkehrs- Rechtsschutz		DM 5000,- bei Tod DM 10000,- bei Invaldität	weltweit	für alle Mitglieds- vereine kostenlos
Boden-Unfall für Startleiter	DM 2,- pro Mitglied			Verfünffachung möglich
Boden-Unfall für Mitgliedsvereine	DM 10000,-	Deutschland	DM 45,-	Verzehnfachung möglich. Versichert: Piloten von Hängegleitern, Gleitsegeln, als Fluggast in einmotori- gen Flugzeugen, Motorseglern, Segelflugzeugen.
Flug-Unfall, Tod und Invaldität			DM 30,-	
Flug-Unfall, nur Invaldität			DM 100,-	Alle Hängegleiter und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr Verdoppelung möglich
Boden-Unfall für Veranstalter	DM 10000,- bei Tod DM 20000,- bei Invaldität	Deutschland		
Kapital-Lebensversicherung mit Berufsunfähigkeits- Zusatzversicherung	Vers.-Summe bis DM 200000,-		Prämie nach Alter und Bedarf	Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit. Kein Risikozuschlag für nichtgewerbliche HG + GS-Piloten

Für alle Versicherungen: Bei Versicherungsabschluß während des Jahres 1/12 pro Monat

Versicherungsanträge bei der Geschäftsstelle anfordern!

Erklärung des DHV zum Thema Naturschutz und Gleitsegeln

1. Statistische Zahlen

Seit Zulassung des Gleitsegelsports im April 1987 hat der Deutsche Hängegleiterverband e. V. (DHV) im Auftrag des Bundesministers für Verkehr 1900 Befähigungsnachweise für Gleitsegelpiloten ausgestellt.

Die theoretische und praktische Ausbildung bis zur Prüfung dauert bei günstigen Witterungsverhältnissen ca. 10 bis 14 Tage.

Von den geprüften Piloten gehören ca. 60 bis 70 Prozent als Mitglieder dem DHV an und erhalten regelmäßig die Informationsschrift »DHV-Info«.

2. Fluggelände

Bedingt durch den Gleitwinkel des Fluggerätes und durch die Windabhängigkeit muß das Fluggelände starkes Gefälle aufweisen. Start- und Landeplätze müssen besondere Bedingungen erfüllen.

In Deutschland sind nur wenige Gelände für das Gleitsegeln geeignet.

3. Boden und Pflanzen

An belebten Startplätzen können durch die Trittbelastung Schädigungen am Boden und Bewuchs auftreten.

Die gefährdete Fläche ist eng begrenzt. Das Maß der Schädigung entspricht dem Maß anderer Tritt-Einflüsse, wie etwa bei Ruhebänken.

Wenn Bergwanderer das Gleitsegel als Abstieghilfe nützen, verschonen sie das Gelände von der Trittbelastung beim Abstieg.

4. Wildtiere

Es kursiert die Geschichte von 6 Hirschen, die aufgescheucht durch Gleitsegel in eine Schlucht gestürzt sein sollen. Diese Geschichte ist an einem Wirtshaustisch entstanden. Tatsächlich hat eine Lawine die Tiere mitgerissen (Auskunft Hannes Weininger, Forstamt Füssen).

Gesprochen wird von der »Raubvogelsilhouette«, die bei Wildtieren Panikreaktionen auslösen könne. Das

Gleitsegel in seiner rechteckigen Form hat mit der Silhouette eines Raubvogels keine Ähnlichkeit.

Falls Pilot und Fluggerät auf andere Weise störend wirken, gilt auch hier die Gewöhnungsfähigkeit der Wildtiere an neue, aber nicht bedrohende Einflüsse.

5. Maßnahmen des Deutschen Hängegleiterverbandes

Die Mehrzahl der Gleitsegelpiloten fühlt sich eng mit der Natur verbunden und ist von sich aus auf deren Schonung bedacht. Die Förderung dieses Bewußtseins gehört zu den Aufgaben des DHV.

In die Fluglehrerausbildung wurde das Fach Naturschutz als weiteres Lehr- und Prüfungsfach aufgenommen. Fachleute aus dem Bund Naturschutz unterrichten die angehenden Fluglehrer.

Der Lehrplan des DHV für die Piloten weist mit einem eigenen Abschnitt »Natur und Landwirtschaft« die angehenden Piloten in die Grundsätze des schonenden Verhaltens ein. Das DHV-Info erreicht mit weiteren Informationen die Mitglieder.

Landschaftsverträgliche Schutzmaßnahmen für Boden und Pflanzen an den Startplätzen sind in Arbeit.

Mit Hilfe der Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege ist die Ausbildung von Naturschutzwächtern vorgesehen, die vor Ort an den Fluggeländen aufpassen und einschreiten.

6. Erwartungen der Gleitsegelsportler

Die Diskussion ist sachlich zu führen, ohne Polemik, Rechthaberei und Machtgebaren.

Pauschale Annahmen und Schuldzuweisungen ohne wissenschaftlichen Beleg müssen vom Tisch.

Spätere Konflikte sind durch frühzeitige Information und gemeinsame Lösungssuche zu vermeiden.

Einschränkungen bedürfen vorher der wissenschaftlichen Begründung

Gleitsegeln im Visier der Naturschützer

Der Gleitsegelsport hat bei den Naturschutzverbänden Bedenken und Emotionen ausgelöst. Bei Pressekonferenzen und Diskussionsveranstaltungen zum Thema hat der DHV Stellung bezogen, über die tatsächlichen Zahlen, Vorschriften und Betriebsregeln informiert. Argumente und Klima sind sachlicher geworden.

Engagierte Unterstützung kam vom Deutschen Alpenverein e. V. mit über 400 000 Mitgliedern, der eine große Pressekonferenz unter dem Motto »Wir lassen uns nicht hinausschützen« veranstaltete und den DHV dazu einlud. Alpenvereinspräsident Dr. März hat in klaren Worten Partei für den Gleitsegelsport ergriffen und ihn gegen undifferenzierte Vorwürfe und Beschränkungen verteidigt.

Den Drachenfliegern und damit auch den Gleitseglern in den Rücken gefallen ist der DAeC. Im Aerokurier, der offiziellen DAeC-Verbandszeitschrift, steht »die Startplätze der Drachenflieger auf exponierten Höhen sind zusammenzulegen«, d. h. die ohnehin wenigen und überlasteten Bergstartplätze sind zu reduzieren. Den Piloten empfiehlt der DAeC-Fachmann, dem Trend zum Schlepp zu folgen.

und der engsten Konzentration auf Schutzzweck und Fläche.

Begründete Einschränkungen sind durch Selbstverwaltungsmaßnahmen der Sportverbände zu verwirklichen. Staatliche Maßnahmen dürfen nur »letztes Mittel« sein.

Dem Gleitsegelsportler stehen wie jedem Naturfreund in Bayern die Verfassungsrechte des Art. 141 Abs. 3 zu.

Das Gleitsegel fliegt geräusch- und geruchlos und verbraucht keinen Treibstoff. Gleitschirmfliegen ist als Massensport ungeeignet, verbaut keine Landschaft und schließt andere vom Naturgenuß nicht aus. Es gehört zu den besonders umweltverträglichen Sportarten.



Helmut Denz, Ausbilder im Streckenfluglager, referiert an der Reliefkarte



Neuschnee über Nacht, kalte Füße, keine Thermik



War das noch im Sektor? Andrea Kopf und Franz Schüller begutachten einen Dokumentationsfilm

Streckenfluglager 88 am Mt. Dolada

Geradeso, als wollte das Wetter die vielen Super-Streckentage beim Lager '87 wieder mit Schlechtwetter ausgleichen: die Woche vor Ostern '88 sah viele enttäuschte Gesichter am Alpensüdrand.

Am ersten Tag des Streckenfluglagers rissen wahnwitzige Bärte die Piloten in wirklich schwindelnde Höhen, im Funk wurde diskutiert, ob es sich womöglich um mächtige Lee-Rotoren handelt, die einen da katapultartig auf 3000 m beförderten. Viele brachen ihren Streckenflug der Sicherheit zuliebe ab, es roch zu sehr nach Nordföhn. Christoph Kratzner drehte am Mt. Avena um und schaffte es nach Hause, 80 km ZR.

Der zweite Tag ließ schon am Start keinen Zweifel. Etliche Drachen wirbelten über dem Aufbauplatz durcheinander, bis sie schnell wieder eingepackt wurden. Der sonnige Föhnhimmel ermöglichte immerhin einen angenehmen Spaziergang durch Beluno.

Die Nordkomponente blieb während dem dritten Tag in der Höhe, darunter spielte sich das regionale Windsystem ein, mit kontinuierlichen Aufwinden an den Südhängen. Das Lager kämpfte sich freudig nach Westen voran, gegen den Wind, der einen Teilnehmer zu der Schilderung veranlaßte: »Ich hatte den ganzen Tag Gegenwind, nur bei der Landung, da hatte ich Rückenwind.«

Am weitesten nach Westen, bis zum Panarotta, drangen Markus Hanfstängl, Franz Schüller und Günter Finzel vor. Obwohl der Himmel vom heranziehenden Schlechtwetter allmählich, dann gänzlich verdunkelt wurde, schaffte es Markus fast zum Mt. Dolada heim, damit wäre ihm beinahe ein 160-km-Ziel-Rück geglückt.

Eine mächtige Kaltfront brach herein, das Lager zog sich zum Theorie-seminar zurück, das Helmut Denz inhaltlich gestaltete.

Günter Finzel berichtete von seinen WM-Erfahrungen in Australien, von der schnellen Flugtaktik der internationalen Spitzenpiloten. Klaus Tänzler zeigte seinen Videofilm über die WM mit heißen Szenen von der Freestyle

Competition im Stanwellpark, während die Kälte draußen mehr als einen Meter Neuschnee bescherte. Durch den wühlte sich tags darauf der 4-wheel-drive-Bus von Detlev Eilers zum Startplatz, nach einem Lehrgang im Kettenaufziehen.

Bis zum Ende des Lagers kamen dann nur noch kurze Flüge, keine Strecken mehr zustande.

So ging das wahrscheinlich letzte DHV-Streckenfluglager zu Ende. Diese sympathische Zusammenkunft unter dem Motto: »Mit Freunden fliegen« war vor fünf Jahren ins Leben gerufen worden, um den Streckenflug zu fördern. Die planmäßige, sichere Durchführung des dokumentierten Streckenflugs sollte populär gemacht und trainiert werden. Weg vom zufälligen Drauflos-Fliegen sollte das Lager führen, hin zum damals frisch geschaffenen DHV-XC-Streckencup, der sich heute als Deutscher Streckenflugpokal etabliert hat und großer Beliebtheit erfreut.

Mit dem Segelflugehrer und Drachenflug-Weltrekordler Helmut Denz konnte der versierteste Ausbilder gewonnen werden. Sein 183-km-Ziel-Rückkehrflug von Aviano aus, hatte Ostern '84 Maßstäbe gesetzt. Heute steht dieser Rekord immer noch. Am Alpensüdrand ist bisher kein so großer Flug mehr gelungen. Aber der Wissens- und Erfahrungsstand der damals noch wenigen Streckenflieger hat sich mittlerweile weit verbreitet und zunehmend vertieft.

Überall in Deutschland sind heute versierte Streckenflieger unterwegs, die nach einem kritischen Blick zum Himmel ihre Startmeldung ausfüllen. Ihre Freude am Überlandfliegen in organisierter Form zeigt, daß die Idee des XC-Streckenfluglagers richtig war – und macht eine weitere Förderung dieser Idee zugleich überflüssig.



DHV-Prüfungskalender 1988

Hängegleiten

(wird laufend ergänzt)

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
1.7.1988	TA	Züschchen	Elmar Müller, Nühnetalstraße 73, 5788 Winterberg, 02983/2907
3.7.1988	TA	Rieden	Christa Vogel-Söder, Brunnenstraße 15, 8959 Rieden, 08362/5138
8.7.1988	TA + B	Göppingen	Klaus Irschik, Blumhardtstr. 14, 7320 Göppingen, 07161/49119
9.7.1988	PA + B	Züschchen	Elmar Müller
9./10.7.1988	T + PA + B	Tegelberg	Mathias Krug, Haldenweg 3, 8959 Roßhaupten, 08367/598
16.7.1988	T + PA + B	Ruhpolding	Gebhard Holzner, Brandstätter Straße 62, 8222 Ruhpolding, 08663/2729
16.7.1988	PA + B	Tegelberg	Christa Vogel-Söder
16./17.7.1988	T + PA	Bernau	Drachenflugzentrum Elztal, In der Gumm 3, 7807 Elzach, 07682/8279 oder Walter Wagner, Hof 57, 7816 Münstertal, oder Bernhard Schnekenburger, 07675/637

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
17.7.1988	T + P UL-Schlepp	Mellrichstadt	Horst Barthelmes, Obernhäusen 35, 6412 Gersfeld, 06654/353
22.7.1988	T + PS	Züschchen	Elmar Müller
23.7.1988	PA + B	Tegelberg	Christa Vogel-Söder
29.7.1988	TA + B	Göppingen	Klaus Irschik
6./7.8.1988	T + PA + B	Tegelberg	Mathias Krug
7.8.1988	TA	Rieden	Christa Vogel-Söder
13.8.1988	PA + B	Althof	Heinz-Jürgen Weise, Weinheimer Str. 6e, 6943 Birkenau, 06201/63184
13.8.1988	T + PA + B	Ruhpolding	Gebhard Holzner
13./14.8.1988	T + PA	Elzach	DFZ Elztal
19.8.1988	TA + B	Göppingen	Klaus Irschik
19.8.1988	PS	Birkenau	Heinz-Jürgen Weise
19.8.1988	TA	Züschchen	Elmar Müller
20.8.1988	PA + B	Tegelberg	Christa Vogel-Söder
21.8.1988	T + PA	Wasserkuppe	Horst Barthelmes
27.8.1988	PA + B	Züschchen	Elmar Müller
27.8.1988	PA + B	Tegelberg	Christa Vogel-Söder
27./28.8.1988	T + PA	Bernau	Walter Wagner oder Bernhard Schneken- burger
28.8.1988	T + P UL-Schlepp	Mellrichstadt	Horst Barthelmes

PARASAIL

!!! Gleitschirme !!! NEU DHV Gütesiegel
DUCK 9 • DUCK 10

10-jährige Erfahrung zeigt sich in Qualität, hervorragender Verarbeitung und Leistung! Überzeuge Dich selbst und probier ihn bei . . .

Hoschka 083 42/44 50
Königer 07 111/53 79 28

Brodbeck 07 91/4 11 51
Greber A-00 43/55 83 22 79

oder Gleitschirmschule **PARASAIL**
Nymphenburgerstr. 49 · 8000 München 2 · ☎ 129 85 95 ☎

● GLEITSCHIRME

alle aktuellen Modelle auf Lager,
laufend Gebrauchtchirme



● GLEITSCHIRMTOUREN

10 Tagestouren auf 10 der schönsten Flugberge in Bayern und Österreich

● GLEITSCHIRMSCHULUNG

Profitieren Sie von unserer langjährigen Erfahrung!

Bitte fordern Sie gratis den jeweiligen Prospekt an!

Sunglide

Gleitschirmschule München, Sybille Fischer
Egmatinger Str. 8c, 8011 Siegertsbrunn, Tel. 081 02/4857

DHV-Prüfungskalender 1988

Gleitsegeln

(wird laufend ergänzt)

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator	Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
2.7.88	P GS	Breitenberg	Christa Vogel-Söder, Brunnenstraße 15, 8959 Rieden, 08362/5138	23.7.88	T + P GS	Breitenberg	Christa Vogel-Söder
2.7.88	T GS	Holzgerlingen	Matthias Betsch, Hermannstraße 11, 7000 Stuttgart 1, 0711/617579	24.7.88	P GS	Allgäu	Klaus Irschik
3.7.88	P GS	Allgäu	Klaus Irschik, Blumhardtstr. 14, 7320 Göppingen, 07161/49119	28.7.88	T GS	Bad Tölz	Sepp Singhammer
7.7.88	T GS	Bad Tölz	Sepp Singhammer, Lenggrieser Str. 58, 8178 Gaißach, 08041/8721	29.7.88	T GS	Göppingen	Klaus Irschik
8.7.88	T GS	Göppingen	Klaus Irschik	29.7.88	P GS	Brauneck	Sepp Singhammer
8.7.88	P GS	Brauneck	Sepp Singhammer	30.7.88	T + P GS	Kössen	Walter Kumpfmüller, Am Balsberglift, 8218 Unterwössen, 08641/7575
9.7.88	T + P GS	Oberammergau	Peter Kratz, Am Wieseneck 6, 8111 Allenau, 08845/8401	30.7.88	T + P GS	Oberammergau	Peter Kratz
9./10.7.88	T + P GS	Kössen	Sybille Fischer, Egmaliner Str. 8c, 8011 Siegertsbrunn, 08102/4857	30.7.88	P GS	Breitenberg	Christa Vogel-Söder
16.7.88	T + P GS	Ruhpolding	Gebhard Holzner, Brandstätter Straße 62, 8222 Ruhpolding, 08663/2729	6.8.88	T + P GS	Sonthofen	Fritz Bunz
16.7.88	T + P GS	Sonthofen	Fritz Bunz, Bahnhofstraße 30, 8972 Sonthofen 9	13.8.88	P GS	Allgäu	Klaus Irschik
16.7.88	T + P GS	Seeg	Heini Lenzenhuber	13.8.88	T + P GS	Ruhpolding	Gebhard Holzner
17.7.88	T + P GS	Zillertal	Elmar Müller, Nühnetalstr. 73, 5788 Winterberg, 02981/6640 oder 2907	16.8.88	T GS	Holzgerlingen	Matthias Betsch
				18.8.88	T GS	Bad Tölz	Sepp Singhammer
				19.8.88	P GS	Brauneck	Sepp Singhammer
				19.8.88	T GS	Göppingen	Klaus Irschik
				20.8.88	T + P GS	Oberammergau	Peter Kratz
				20.8.88	T + P GS	Breitenberg	Christa Vogel-Söder, Lenzenhuber, 08364/1078 o. 08364/8282
				20./21.8.88	T + P GS	Kössen	Sybille Fischer
				21.8.88	T + P GS	Breitenberg	Horst Barthelmes
				27.8.88	T + P GS	Sonthofen	Fritz Bunz
				27.8.88	P GS	Breitenberg	Christa Vogel-Söder
				27.8.88	T + P GS	Kössen	Walter Kumpfmüller
				28.8.88	T + P GS	Zillertal	Elmar Müller
				28.8.88	P GS	Allgäu	Klaus Irschik

4 Gründe für 1 RAPACE

RAPACE-Hochleistungsdrachen sind

- einfach zu starten
- einfach zu fliegen
- einfach zu landen
- und haben ein Jahr Garantie.

RAPACE aufregend leistungsbereit, beruhigend sicher und eigentlich viel zu schade für so viel schlechtes Wetter!

RAPACE von AEROTEC S. A. R. L.
Zone Industrielle
F-68830 Oderen

RAPACE Information in 48 Stunden
Tel.: 0033/8982 1079



kostenlose Info

ULTRALEICHT-FLIEGEN FLUGFUNKKURSE BZF

lernen bei den Profis

HÖHENDINGER-SCHMIDTLER

Flugplatz – 8330 Eggenfelden

Tel. 087 21/7172

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 Tausende von Flügen in Deutschland durchgeführt werden, die problemlos verlaufen und nicht erwähnt werden.



Unfalltelefon

0 80 21 / 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.

Gleitsegel Genair 312 und 510

Chronologie

5. 4. 1988 Erste Störungsmeldungen. Außenzellen seien eingeklappt, unkontrollierte Steilspiralen hätten sich angeschlossen, das Wiederausklappen habe sich verzögert. DHV recherchiert die Vorkommnisse.

6. 4. 1988 Information über die Sicherheitslage an Josef Krimmer, Musterbetreuer der Herstellerfirma Ailes de Kalbermatten. Ankündigung eventueller Sicherheitsmaßnahmen.

7. 4. 1988 Gespräch mit Krimmer in der DHV-Geschäftsstelle. Gemeinsame Erarbeitung der ersten Sicherheitsmitteilung. Sofortiger Versand an Gleitsegelschulen, DAeC, ÖAeC, SHV.

Am Abend des selben Tages Unfallmeldung des DHV-Testpiloten Toni Bender: Bei einem weiteren Überprüfungsflug absichtliches Einklappen der Flügelenseite entlang der Naht zwischen geschlossenen und offenen Zellen, anschließende Steilspirale mit hoher Rotationsgeschwindigkeit, Ausklappen nicht möglich, Auslösen des Rettungsgeräts. Sofortige Information an Krimmer.

8. 4. 1988 Sicherheitsmitteilung II. In Übereinstimmung mit Krimmer Gütesiegel zunächst bis 14. 4. 1988 außer Kraft. Versand an gleiche Adressaten.

Bericht des DHV-Testpiloten Christoph Kirsch: Absichtliches Einklappen, anschließende Steilspirale, Ausklappen nur durch Einholen eines Fangleinenbündels möglich.

13. 4. 1988 Vorgespräch mit Krimmer in der DHV-Geschäftsstelle.

14. 4. 1988 Hauptgespräch in der DHV-Geschäftsstelle mit Kalbermatten, Krimmer, Bender, Pfändler, Janssen, Schmidler und anderen. Ergebnis nach 7 Verhandlungsstunden die gemeinsame Sicherheitsmitteilung III: Gütesiegel ruhen weiterhin, gemeinsamer Großversuch ist beabsichtigt, Einzelheiten sind noch festzulegen. Kernfrage: kann das von den Testpiloten mittels Flugfigur herbeigeführte und unkontrollierte Einklappen auch in natürlichen Turbulenzen auftreten?

18./19. 4. 1988 Telefonate DHV mit BMV wegen Genehmigung des Großversuchs. Mündliche Zustimmung.

21. 4. 1988 Mitteilung über neue DAeC-Gütesiegel für Genair.

22. 4. 1988 Telefongespräche Janssen (DHV) mit Stephan (DAeC): Der bestätigte die Betriebstüchtigkeitsprüfung des DAeC, die Nachprüfungen des DHV seien nicht bekannt gewesen. Die DAeC-Nachweise würden ruhen und die Herren Fischer

und Rademacher im Auftrag des DAeC weitere Erprobung durchführen.

27. 4. 1988 Schriftliche Genehmigung des Bundesverkehrsministeriums für den Großversuch.

1. 5. 1988 Schreiben des DAeC: keine Sicherheitsrisiken festgestellt, betriebliche Herstellerhinweise ausreichend, Gütesiegel für Geräte »Genair 312/1« und »Genair 510/1« sind erteilt.

2. 5. 1988 Erteilungsdatum der DAeC-Lufttüchtigkeitszeugnisse für die beiden Genair-Typen.

5. 5. 1988 Auf Einladung des Bundesverkehrsministeriums gemeinsame Sitzung in Bonn. Ministerium teilt die Sicherheitsbedenken des DHV, erklärt den DAeC für alleinverantwortlich und schließt Staatshaftung für Verhalten des DAeC aus.

9. 5. 1988 Rückgabe der (ruhenden) DHV-Gütesiegelzeugnisse durch Rechtsanwältin der Firmen Krimmer und Ailes de K mit Ablehnung des Großversuches.

Gemeldete Genair-Vorfälle mit Segeleinklappen (Auszug)

28. 3. 1988, Uli Wiesmeier, Steilspirale, kurz über Boden ausgeklappt.

31. 3. 1988, Toni Bender, Kurve zum Hang, mit Gegensteuern ausgeklappt.

1. 4. 1988, Robert Adelgoß, Spirale, aufgefangen von Liftseil.

7. 4. 1988, Toni Bender, Spirale, Schirmrettung.

8. 4. 1988, Christoph Kirsch, Spirale, durch Zug am Tragegurt ausgeklappt.

10. 4. 1988, Gerhard, Nachname unbekannt, Sterzing, Spirale, schwer verletzt.

15. 4. 1988, Holger Brückler, Spirale, nach 400 m Höhenverlust ausgeklappt.

22. 4. 1988, Josef Wandler, siehe Pilotenbericht.

1. 5. 1988, Pilot unbekannt, Stoderzinken, zweimal eingeklappt mit Spirale, nach ca. 300 m Höhenverlust über Boden ausgeklappt.

1. 5. 1988, Pilot unbekannt, Kössen, Spirale, bei Aufschlag schwer verletzt.

Für alle Vorfälle liegen Berichte der Piloten oder von Augenzeugen vor.

Die Kehrseite der technischen Entwicklung

Ein Gütesiegel setzt technische Prüfungen voraus. Die wiederum können nicht gründlicher sein als der Stand der Prüftechnik.

Drachen können wir ohne Gefährdung von Testpiloten flugmechanisch auf unserem Meßwagen prüfen. Gleitsegel sind auf diesem Meßwagen nicht prüfbar. Die Testpiloten müssen die Lücke füllen. Dabei sind sie bisher bis zum Äußersten gegangen, soweit, daß man dem DHV die Gefährdung seiner Testpiloten vorhielt.

Bei diesen Gütesiegeltests mit 5-Sekunden-Fullstall und aerodynamisch herbeigeführtem Einklappen der Außenflügel haben die Gerätetypen Genair 312 und 510 keine Mängel gezeigt.

Es gab dann Störungen im Flugbetrieb. Der DHV hat sofort und vorbehaltlos die notwendigen Maßnahmen getroffen.

Würden alle technischen Neuerungen, die den harten Testkriterien genügen und dabei keine Schwächen erkennen lassen, alleine wegen ihrer Neuheit unterbunden, würde die Entwicklung der Gleitsegel blockiert.

Wer dies nicht will, muß das Risiko der Neuheit hinnehmen, das bei Anwendung auch der gründlichsten Prüftechnik verbleibt. Wichtig ist die Bereitschaft, bei ersten Anzeichen von Sicherheitsmängeln die notwendigen Konsequenzen zu ziehen.

Pilotenbericht über eine Genair-Störung

Ich darf vorausschicken, daß ich mit dem GENAIR 312 in den vergangenen 6 Wochen, vor Zeugen, 35 bis 40 Höhenflüge bei teils stark turbulenten Verhältnissen ohne Probleme durchgeführt habe. Ich war begeistert von der Schnelligkeit, Wendigkeit, Gleitleistung und Sicherheit.

Der Zwischenfall ereignete sich am 22. 4. 1988 am Wallberg um ca. 14 Uhr. Es wehte zu diesem Zeitpunkt ein gleichmäßiger NW-Wind mit 10 bis 15 km/h. Im Gipfelbereich war Thermik, die ein Steigen von 1–2 m/s ermöglichte. Die Wolkenuntergrenze lag bei ca. 2500 m. Als Zeugen beobachteten mehrere Piloten und Spaziergänger vom Landeplatz und vom Gipfel aus das Geschehen.

In 1300 m ü. NN Flughöhe, etwa über der Seilbahntalstation, klappte in einer leichten Turbulenz der rechte Teil der Kappe mit den 5 geschlossenen Zellen völlig unerwartet von der Seite zur Mitte hin ein. Die Steuerleinen waren zu diesem Zeitpunkt zu 25% gezogen. Die Waagenaufhängung war frei. Der eingeklappte Flügel entleerte sich nicht und stand senkrecht nach unten, angelehnt an die gespannten Fangleinen der offenen Zellen. Der Schirm kippte nach rechts in eine Steilschleife. Durch ein sofortiges kräftiges Ziehen am linken hinteren Tragegurt, wie mir vorher gesagt worden war, stellte der Schirm und der eingeklappte Flügel öffnete sich sogleich wieder. Ich bremste die nun nach vorne nickende Kappe durch Zug an den Steuerleinen ab und der Schirm nahm wieder normale Fahrt auf. Der Höhenverlust war gering.

Doch nun klappte die linke Seite der Kappe bei freier Bremse und Waage wie vorher ein und der Schirm stürzte nun mit erheblich höherer Geschwindigkeit als vorhin nach links in eine Spirale. Das sofortige Ziehen am rechten hinteren Tragegurt und

der rechten Bremsleine reichten nicht, um den Sturz abzufangen. Trotz heftigen Rüttelns mit der linken Bremse kam der Flügel nicht frei. Schließlich gelang es durch beidhändiges Greifen in die rechten hinteren Fangleinen, die Kappe rechts soweit nach hinten herabzuziehen, daß die eingeklappte linke Hälfte wieder freikam.

Die Kappe entleerte sich nun völlig. Sie kippte nach hinten unter mich und ich stürzte und verfang mich in den Leinen des seitlich wieder hochsteigenden Schirms. Nachdem ich mich aus den Leinen befreit hatte, stoppt die Drehung der Kappe, ich drehte noch eine Umdrehung ein und nun klappte leider wieder die rechte Schirmhälfte wie beim ersten Mal ein. Sie öffnete sich nun jedoch nach kurzem Ziehen am linken Tragegurt sofort wieder und ich erreichte sehr vorsichtig steuernd noch eine Wiese am Waldrand.

Der Gesamthöhenverlust betrug 400 bis 500 m, da der Schirm erst wieder 50 m über dem Boden richtig geflogen ist. Die Sinkgeschwindigkeit war mit Sicherheit so groß, daß ein Aufschlagen auf der Erde schwerste Verletzungen verursacht hätte. Eine anschließende Kontrolle des Schirmes und der Leinen ergab keine Mängel.

Josef Wandler

Tödlicher Unfall mit Genair

Oberstdorf – Am 12. 6. 1988 flog der erfahrene Gleitsegelpilot Hannes Högerle mit einem Genair 510 in Begleitung eines Fliegerkameraden vom Gipfel des Hohen Licht. Beim Aufschlag auf felsigem Hang erlitt er tödliche Verletzungen. Amtliche Untersuchung läuft.

Tödlicher Drachenflugunfall im Sauerland

Elpe – Am 30. 4. 1988 verunglückte bei einem Übungsflug der A-Schein-Pilot Wilhelm Morgen auf dem Fluggelände der Drachenflugschule Elpe tödlich.

Der Pilot hatte im überzogenen Flugzustand mit seinem neu erworbenen Gerät La Mouette Competition in ca. 12 m Höhe eine Baumberührung und zog sich beim Aufprall auf dem Boden tödliche Verletzungen zu.

Gleitsegler zusammengestoßen

Pfronten – Am 1. 5. 1988 stießen am Landeplatz des Breitenbergs zwei Gleitsegel-Schüler in ca. 200 m Höhe zusammen. Beide Schirme verwickelten sich und fielen ca. 50–60 m durch. Danach lösten sich die Schirme und beide Piloten konnten unverletzt landen.

Zusammenstoß von 2 Hängegleitern

Silian – Am 24. 4. 1988 startete Dietmar Türk mit seinem Nimbus 62 von der Startrampe »Stalpe«.

Unmittelbar nach dem Start flog Dietmar Türk nach rechts am Hang entlang. Nach ca. einer Minute begegnete ihm Alfred Hovestadt ebenfalls mit einem Nimbus 62. Trotz seines Ausweichversuches konnte Dietmar Türk die Kollision nicht verhindern und zog sein Rettungssystem des Typs Charly. Dabei verletzte sich Dietmar Türk leicht. Alfred Hovestadt öffnete sein Rettungssystem nicht und stürzte ab. Alfred Hovestadt zog sich beim Aufprall schwere Verletzungen zu.

2mal Unfalltod bei der Drachenflugschulung

Ruhpolding – Am 17. 5. 88 startete der Lernausweisinhaber Rainer Drobniak mit einem Polaris Delta 16 zu einer Flugübung am Auslauf des Schulungshangs Unternberg. Nach ca. 30 Meter Flugstrecke mit wenigen Metern Bodenabstand wurde der Hängegleiter verlangsamt, kurvte in die falsche Richtung und schlug ohne Pilotenreaktion auf dem Wiesengelände auf. Die Helmschale platzte beim Aufprall. Der Pilot starb etwa 2 Wochen später.

Seeg/Rückholz – Am 26. 5. 1988 führte der Fluganfänger Ernst Kreiner am Südhang Hack bei ca. 30 Meter Höhendifferenz mit einem Worldcup 90 einen Schulungsstart durch. Kurz nach dem Start stellte das Fluggerät, kurvte zurück und schlug am Hang auf. Der Pilot starb etwa eine Woche später.

Neu: Gütesiegelforderungen für Gleitsegelrettungsgeräte

Die stürmische Entwicklung auf dem Gebiet der Gleitsegel hat im letzten halben Jahr nicht nur viele Weiter- und Neuentwicklungen an Gleitsegeln gebracht, sondern auch zur Entwicklung von Rettungsgeräten für diese Sportart geführt.

Es ist nicht beabsichtigt, zwingend die Mitnahme eines Rettungsgerätes für Gleitsegel-Piloten zu fordern, es sei denn, die Unfallhäufigkeit und die Art der Unfälle zeigen, daß durch den Einsatz von Rettungsgeräten die Sicherheit wesentlich erhöht werden kann. Trotzdem hat der Deutsche Hängegleiterverband für dieses wichtige Zubehör Gütesiegel-Forderungen ausgearbeitet. Damit soll die Produktion und der Vertrieb ungeeigneter Rettungsgeräte möglichst verhindert werden.

Vor Erstellung dieser neuen Gütesiegelforderungen wurden von der DHV-Technik Versuche durchgeführt, um vernünftige Grenzwerte für die zu fordernden Daten zu erarbeiten. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse kamen auch den Rettungsgeräten für Hängegleiter zugute.

Im nachfolgenden eine kurze Zusammenfassung der wesentlichsten Punkte der neuen Gütesiegel-Forderungen für Gleitsegelrettungsgeräte:

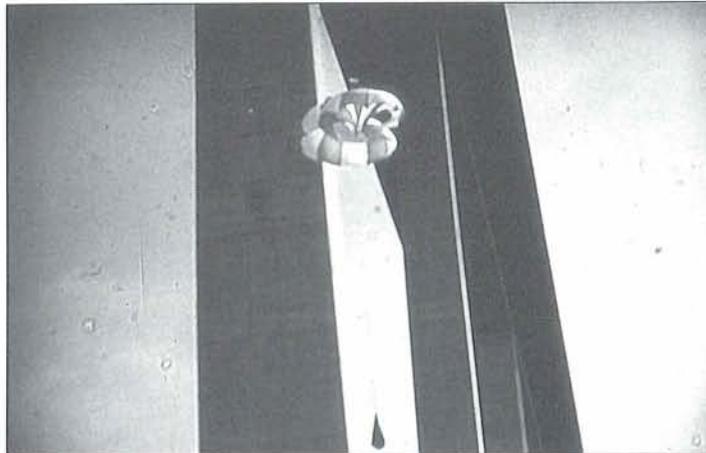
Befestigung am Gurtzeug: Es ist bisher umstritten, ob eine einseitige Befestigung oder eine Befestigung an den beiden Schultergurten des Gleitsegelgurtzeuges richtig ist. Von seiten der Fallschirmspringer wurde vor einer einseitigen Aufhängung gewarnt – die DHV-Testpiloten haben aber herausgefunden, daß auch mit einseitiger Aufhängung einwandfreie Landungen möglich sind. Es wurde daher in den Gütesiegel-Forderungen keine Forderung über einseitige oder beidseitige Befestigung aufgenommen.

Länge der Verbindungsleine: Auch bei der Verbindungsleine gibt es harte Diskussionen, ob lange Verbindungsleinen (Rettungsgerät hängt über dem Gleitsegel) oder kurze Verbindungsleinen (Rettungsgerät hängt unter dem Gleitsegel) eingesetzt werden. Nachdem hier bisher keinerlei Erfahrungen vorliegen, werden beide Systeme akzeptiert.

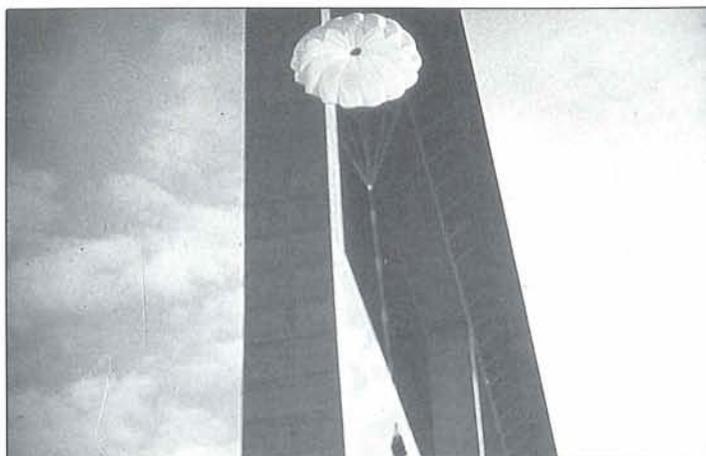
Sinkgeschwindigkeit: Es wird empfohlen, nur Rettungsgeräte zu verwenden, die bei der angehängten Last eine Sinkgeschwindigkeit von 6,8 m/sec oder weniger ausweisen. Daraus ergibt sich eine empfohlene Maximallast. Diese empfohlene Maximallast kann zwar überschritten werden, der Pilot muß sich aber darüber im Klaren sein, daß er in diesem Fall in den Bereich von Sinkgeschwindigkeiten kommt, die die Verletzungsgefahr erhöhen.



Festigkeitstest negativ; Bruch am Scheitel

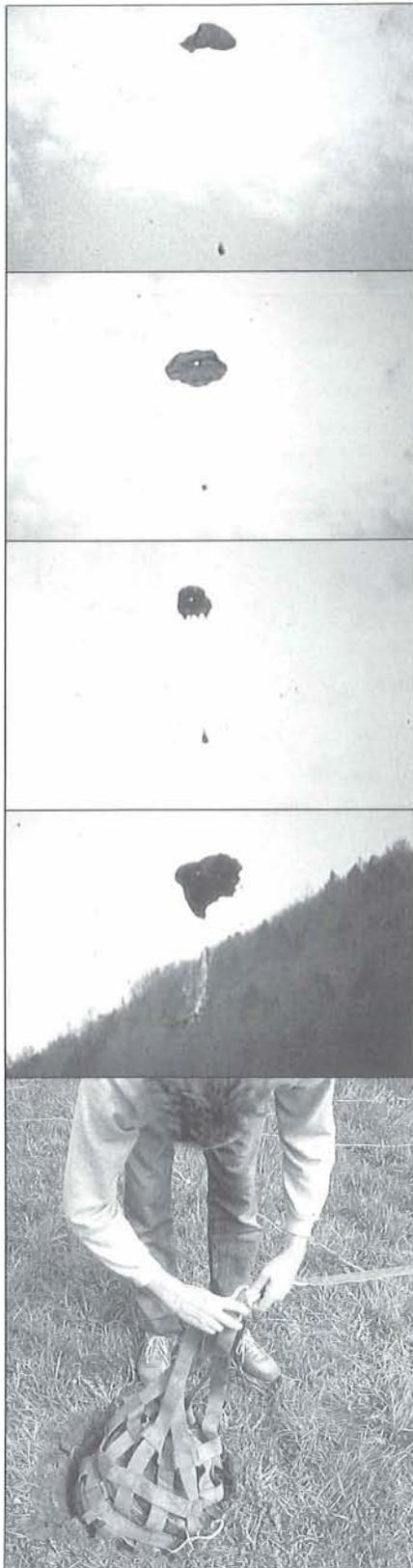


Festigkeitstest negativ; durch falsches Packen des Herstellers bildet sich »Brötchen« und zerfetzt das Rettungssystem



Festigkeitstest positiv

Fotos: Charlie Jöst



Festigkeitstest negativ;
Bruch der Verbindungsleine

Höhe bis zur Öffnung des Rettungsgerätes: Zur Ermittlung dieser Höhe wurde ein neues Verfahren entwickelt. Bisher wurde die sog. »Öffnungshöhe« gemessen, d. h. es wurde geprüft, ob ein Rettungsgerät innerhalb von 80 m, ausgehend von der Sinkgeschwindigkeit Null und geschlossenem Container, tragend offen ist. Die Beurteilung des »tragend offen« konnte nur optisch erfolgen, so daß immer wieder Diskussionen entstanden, ob das Gerät tatsächlich tragend offen war oder nicht.

Das neue Meßverfahren geht nicht mehr von dem »tragend offenen« Rettungsgerät aus, sondern vom 1. Öffnungsstoß. Der 1. Öffnungsstoß tritt ein, wenn das Rettungsgerät erstmals Last auf die Verbindungsleine zum Piloten bringt. Der Zeitpunkt der ersten Last auf die Verbindungsleine läßt sich durch eine definierte Abreißschnur genau ermitteln.

Erfahrungsgemäß sind Rettungsgeräte spätestens 5 Höhenmeter nach dem 1. Öffnungsstoß tragend offen. Durch Neuentwicklungen der Rettungsgeräte-Hersteller insbesondere der Technologie der Mittelleinen-Schirme war zusätzlich die Möglichkeit gegeben, die Öffnungszeit zu reduzieren. Die Gütesiegel-Forderungen für Gleitsegelrettungsgeräte verlangen daher eine Höhe bis zum 1. Öffnungsstoß von 60 m.

Festigkeit: Der Festigkeitstest wird mit der vom Hersteller angegebenen höchstzulässigen Last, mindestens jedoch mit 100 kg durchgeführt (bei Hängegleiterrettungsgeräten beträgt die Mindestlast 130 kg, da hier wesentlich schwerere Fluggeräte das Rettungsgerät belasten).

Das Rettungsgerät muß mit der höchstzulässigen Last drei schlagartige Öffnungen bei einer

Fallgeschwindigkeit von 150 km/h ohne Beschädigung überstehen.

Öffnung bei gleicher Fallgeschwindigkeit Pilot-Rettungsgerät: Soweit die Länge der Verbindungsleine zwischen dem Innencontainer und dem Aufhängepunkt am Gurtzeug die Möglichkeit bietet, daß das Rettungsgerät außerhalb der Reichweite des Piloten mit gleicher Fallgeschwindigkeit wie der Pilot sinkt muß der Luftwiderstand der Verbindungsleine ausreichen um den Innencontainer zu öffnen.

Auswirkungen auf die Gleitsegelgurtzeuge:

Da man bisher bei Gleitsegelgurtzeugen nicht vom Einsatz von Rettungsgeräten ausging, waren die Festigkeitsprüfungen nur auf die normalerweise im Flug auftretenden Belastungen abgestellt.

Für den Einsatz mit Rettungsgeräten wurden die Gütesiegel-Forderungen für Gleitsegelgurtzeuge bei der Festigkeitsprüfung verschärft. Während die Gurtzeuge bisher mit dem 6fachen Pilotengewicht, mindestens jedoch mit 600 kg auf beiden Gleitsegel-Anhängepunkten geprüft wurden, werden ab sofort alle Gurtzeuge einseitig mit dem 9fachen Pilotengewicht, mindestens jedoch mit 900 kg geprüft.

Die Hersteller können Gurtzeuge, die früher das Gütesiegel erhalten haben, nachprüfen lassen. Wir werden sobald als möglich eine Liste der Gurtzeuge veröffentlichen, die für den Einsatz mit Rettungsgeräten geeignet sind.

Achtung! Der Einsatz herkömmlicher Gurtzeuge mit Rettungsgeräten kann wegen zu geringer Festigkeit der Gurtzeuge lebensgefährlich sein!

Neue Hängegleiter-Gurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 18. 5. 1988

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
03-066-88	Liegeschürze Pinguin	Fa. Charly Produkte
03-067-88	Liegeschürze Sting	Fa. Manhard
03-068-88	Liegeschürze Cross-Country integral	Fa. Keltjens/Ollen

Neue Gleitsegel-Gurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 18. 5. 1988

gültig bis 31. 12. 1988

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
GS 03-031-88	Baudrier Verbier	Fa. Keller/Parasail
GS 03-032-88	Sky 60	Fa. Fürst/Baier
GS 03-033-88	Sky 40	Fa. Fürst/Baier

Neue Gleitsegellehrer 1988

Martin Ackermann
Daniela Anke
Andreas Anschütz
Ingrid Böck
Werner Böck
Walter Gatscher
Helmut Gerber
Wilhelm Graske
Sepp Gschwendtner
Achim Kirchmann
Frank Kranzusch
Dieter Ladmann
Gerhard Lieglein
Sepp Mangold
Andrea Meier
Markus Niggel
Bernhard Schmid
Walter Schrempf
Klaus Schweiger
Rudi Settele
Karl Slezak
Gerhard Steinberg

Neue Gleitsegel- lehrerassistenten 1988

Christian Bethke
Gerhard Bortz
Christoph Burger
Frank Dörr
Klaus-Günter Eberle
Peter Geg
Bernd Keller
Christa Kirschbaum
Herbert Lehner
Vilus Leneis
Martin Mergenthaler
Martin Obermayer
Günther Perko
Elmar Pitow
Georg Reindl
Stefan Schachtl
Manfred Schlicke
Ernst Schrempf
Klaus Steinberg
Caspar Toepffer-Güntsch
Franz Widerer
Friedrich Zacherl

Gleitsegel mit DHV-Gütesiegel

Stand: 7. 6. 1988

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/ Musterbetreuer	Klasse
GS 01-001-87	Rainbow Maxi (Salewa Wing 9/30)	Firebird/Charly Pr.	1
GS 01-003-87	Maxi	AilesdeK/Krimmer	1
GS 01-004-87	Fun 7 1/2	Atelier de la Glisse/Schlager & Strobl	2
GS 01-005-87	Fun 9	Atelier de la Glisse/Schlager & Strobl	1-2
GS 01-006-87	Magic 27	Soubeyrat/Schlager & Strobl	2-3
GS 01-007-87	Firebird Light (Salewa 928)	Firebird	1-2
GS 01-008-87	Rainbow Bergsteiger (Salewa Wing 9/24)	Firebird	2
GS 01-009-87	Combi Cut 11 C	Pro Design/Kranzusch	2-3
GS 01-010-87	Sigma 918	Waldmann	1
GS 01-012-87	Jet	Parasail	1
GS 01-013-87	Aster-X	AilesdeK/Krimmer	3
GS 01-014-87	Sky Wing Maxi	Stöllinger	1-2
GS 01-015-87	Profil	AilesdeK/Krimmer	3
GS 01-016-87	Delta Fly 300	Madreiter	1-2
GS 01-017-87	30 Blow Up	Interkrenn Trading	1-2
GS 01-018-87	Salewa Wing 927 ITV	ITV/Salewa	1-2
GS 01-019-87	Speedmax	BL Sails/Cholewa	2
GS 01-020-87	X3	Firebird	2
GS 01-021-87	Bix X	AilesdeK/Krimmer	2
GS 01-022-87	Alpin-Caddy	UL-Verbund Lauk	1
GS 01-023-87	Combi Cut 9	Pro Design/Kranzusch	1-2
GS 01-024-87	Speedline	BL Sails/Cholewa	2
GS 01-025-87	Stormline	BL Sails/Cholewa	2
GS 01-026-87	Bicla Randonneuse Aster-X	Bichlmeier	2
GS 01-027-87	Bicla Randonneuse Profil	Bichlmeier	2
GS 01-028-87	Bicla Randonneuse Big-X	Bichlmeier	2
GS 01-029-87	Thermik 268	Pro Design/Kranzusch	2
GS 01-030-87	Swing	Lenz/Kosteletzky	2
GS 01-031-88	Super 7	AilesdeK/Krimmer	2
GS 01-032-88	Asterion 923	Salewa	1-2
GS 01-033-88	Asterion 820	Salewa	1-2
GS 01-034-88	Asterion 1026 ITV	Salewa	1-2
GS 01-035-88	Skyline Condor HP 9	Condor Sports/Genghammer	1-2
GS 01-036-88	Duck 9	Parasail	2
GS 01-037-88	Duck 10	Parasail	3
GS 01-038-88	Evolution 25	North-Sail/Cornel	2
GS 01-039-88	Alnair 24 ITV	ITV/Salewa	4
GS 01-040-88	Alnair 26 ITV	ITV/Salewa	4
GS 01-041-88	Alpin-Racer	UL-Verbund Lauk	1
GS 01-042-88	Parafex	Finsterwalder	1
GS 01-043-88	Ex-Tase 24	Firebird	3
GS 01-044-88	Ex-Tase 30	Firebird	2-3
GS 01-045-88	AilesdeK - Brizair 8	AilesdeK/Krimmer	1-2
GS 01-046-88	AilesdeK - Brizair 9	AilesdeK/Krimmer	1-2
GS 01-047-88	AilesdeK - Brizair 10	AilesdeK/Krimmer	1-2
GS 01-048-88	Ex-Tase 27	Firebird	2
GS 01-049-88	Spirit	Madreiter	1-2
GS 01-050-88	Blow Up Competition	Melitopoulos	2-3
GS 01-051-88	Steinbach-Condor 26	Steinbach/Kühr	2
GS 01-053-88	Alpin Dream	UL-Verbund Lauk	1-2
GS 01-054-88	Parafun 31	Steinbach/Kühr	1
GS 01-055-88	Skyline Condor HP 11	Condor Sports/Genghammer	2-3
GS 01-057-88	Master 10	Stöllinger	2
GS 01-058-88	Montana P 1	Steinert	1
GS 01-059-88	VS magic 24 E	Soubeyrat/Schlager & Strobl	4
GS 01-060-88	Cirrus 925	Custom Sails/Wagner	1-2
GS 01-061-88	Brizair A-2	AilesdeK/Krimmer	1-2
GS 01-062-88	Zebulon 25	Soubeyrat/Schlager & Strobl	2-3
GS 01-063-88	Revolution 23	North Sails/Cornel	3
GS 01-064-88	Concor Equipe	Condor Sports/Genghammer	1
GS 01-065-88	VS Magic 27 E	Soubeyrat/Schlager & Strobl	4

Klassifizierung:

- 1 Für Gleitsegel-Anfänger und für Gleitsegel-Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.
- 2 Für Durchschnittspiloten, die genußvolles Fliegen dem leistungsorientierten Fliegen vorziehen.
- 3 Für Leistungspiloten, die regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen sowie fliegerisch talentierte und leistungsorientierte Piloten.
- 4 Für Leistungspiloten mit spezieller Einweisung, z. B. wegen ungewöhnlicher Steuerung.

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 17. 5. 1988

Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-161-88	Sphinx D	Fa. La Mouette/Kaspeitzer	1-2
01-162-88	Joker	Fa. Thalhofer	1-2
01-163-88	Polaris Touring 15	Fa. Polaris/Andreas	3
01-164-88	Bullet C 15	Fa. Guggenmos	2-3
01-165-88	Sensor 510 B	Fa. Flight Systems/Steffl	3

Klassifizierung:

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

Neue Hängegleiter mit HGMA-Airworthiness certification

Stand: 25. 5. 1988

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
8702	Sport 150	Wills Wing

... und dann krachte ich in einen abgestellten Drachen

So oder ähnlich lauten über die Hälfte der Schadensmeldungen, die den DHV erreichen. Meistens ist zum Glück zwar kein Personenschaden zu verzeichnen, die Materialschäden sind jedoch fast immer erheblich. Da bleibt es oft nicht bei einem verbogenen Flügelrohr, sondern das ganze Segel muß – weil gedehnt – ersetzt werden. Der Schaden beträgt dann oft dreitausend und mehr Mark.

Man unterstellt, daß die meisten Schäden nicht »getürkt« sind, stellt sich dennoch die Frage: Müssen diese Landeunfälle eigentlich sein?

Um diese Frage zu beantworten, braucht man nur an einem Wochenende mit schönem Wetter einen x-beliebigen Landeplatz aufsuchen. Meistens gibt es zwar einen offiziellen Abbauplatz, doch dieser ist oft derartig mit aufgebauten Geräten belegt, daß die Drachen auch in der Landewiese abgestellt werden. Sicherlich ist es für den Piloten angenehm, sich nach einem anstrengenden Flug im Schatten des Drachens ein wenig auszuruhen oder mit anderen Piloten den Flug zu

diskutieren. Doch dies darf nicht auf Kosten der Sicherheit anderer Piloten gehen. Nicht abgebaute Geräte am Landeplatz können ein gefährliches Hindernis darstellen.

Deshalb die dringende Bitte:

- Nach der Landung sofort aushängen und den Drachen an den Rand der Landewiese tragen (dabei auf möglicherweise gerade landende Piloten achten);
- Mit dem Drachen sofort zum Abbauplatz gehen, das eventuell abgelegte Gurtzeug später holen.
- am Abbauplatz den Drachen sofort abbauen, mindestens jedoch auf den Boden legen.

Diese drei Grundregeln sollten für jeden Piloten selbstverständlich sein und gelten natürlich auch für Streckenflieger und Gleitschirmflieger.

Niemand hat dafür Verständnis, wenn ein Pilot mitten auf der Landewiese sein Gerät abbaut oder seinen Gleitschirm zusammenlegt. Unfälle, Schadensfälle und Ärger mit dem Landeplatzigentümer sind sonst vorprogrammiert.

PROFI SHOP

für
Gleitschirm- und
Drachenflieger

 AILES DE K

BRIZAIR 8-9-10
Noch mehr Leistung – noch mehr Sicherheit

 WILLS WING

SPORT 167/150
Optimale Abstimmung von Leistung und Handling. Der Top-Drachen – auch für den Genußflieger. Ausgereiftes Gerät mit überzeugendem Finish.

 SOLEUR WING

ITV ALNAÏR 926
FIREBIRD EXTASE
Die neuen Gleitschirme der Spitzenklasse.

 VOILERIE SOUBEYRAT

VS MAGIC 24E-27E
Die idealen Wettkampfschirme

SEPP SINGHAMMER
GLEITSCHIRM- UND DRACHENFLUGSCHULE

Lenggrieser Straße 58 - 8178 Gaißlach - Tel. 0 80 41/8721

Verhalten nach einem Unfall

1. Eine (fast) wahre Geschichte

Ein Drachenflieger, nennen wir ihn Felix, kommt kurz nach dem Start in eine unkontrollierbare Fluglage und stürzt ab. Felix liegt schwerverletzt ein Stück unterhalb der Rampe.

Die Erste-Hilfe-Maßnahmen am Unfallort werden vorbildlich durchgeführt, Notarzt, Sanitätsfahrzeuge und Polizei telefonisch verständigt, und Felix ist in kurzer Zeit in ärztlicher Behandlung.

Damit ist für die anwesenden Drachenflieger die Sache fürs erste abgeschlossen, man packt das gecrashte Gerät zusammen und beginnt – etwas betreten – über die Unfallursache zu diskutieren.

»Ein klarer Fall von Flattersturz« meint HBM (keiner kennt seinen Namen genau, alle nennen ihn seit Jahren HBM), »ich hab's genau gesehen«. Ein Zuschauer, Nicht-Drachenflieger, erzählt von einem Flugzeugabsturz, den er vor Jahren beobachtet hat, damals war Vergaservereisung die Ursache. Sein Hinweis wird von den »Fachleuten«, den Drachenfliegern, mit geringschätzigem Lachen quittiert. Die Sache ist ja klar, Flattersturz.

Etwas später stößt noch ein versprengter Drachenflieger zu der Clique und erzählt, daß die Polizei am Unfallort aufgetaucht sei und die Namen einiger Zeugen notiert habe.

Zwischenzeitlich ist ein Apparat in Gang gesetzt worden, von dem die diskutierenden Drachenflieger nur vage Vorstellungen haben:

Von der zuständigen Polizeidienststelle wurde, wie immer bei Flugunfällen, eine stichpunktartige Information über den Unfall per Telex an die zuständige Flugsicherung, an das örtlich zuständige Luftamt und an das Luftfahrt-Bundesamt gegeben. Die Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt muß kurzfristig entscheiden, ob der Unfall durch einen Spezialisten zu untersuchen ist oder nicht. Da nach dem Polizeibericht für Felix Lebensgefahr besteht und keine näheren Daten über den Unfallablauf bekannt sind, beauftragt das Luftfahrt-Bundesamt telefonisch einen Sachverständigen für Hängegleiterunfälle mit der Untersuchung.

Sinn dieser Untersuchung ist es, Informationen über die Unfallursache zu bekommen, um in Zukunft ähnlich gelagerte Störungen auszuschließen.

Der Beauftragte des Luftfahrt-Bundesamtes versucht nun so schnell wie möglich zur Unfallstelle zu kommen, um Spuren des Unfalls zu sichern.

An der Unfallstelle findet er in unserem Beispiel aber leider nur einen traumhaft schönen Sonnenuntergang. Bei der Polizei erfährt er, daß ein gewisser HBM Zeuge des Unfalls war und daß vermutlich noch weitere Zeugen existieren, die aber namentlich nicht bekannt sind. Über den Verbleib des Unfallgerätes ist nichts bekannt.

Auch wenn der Mann mit überdurchschnittlichem Engagement versucht, an das Unfallgerät heranzukommen, er wird an dem abgebauten Gerät nicht mehr feststellen können, ob etwa ein Aufbaufehler vorlag. Selbst wenn er (mühsam) alle Augenzeugen ausfindig macht, er bekommt von jedem die stereotype Antwort »Flattersturz, der HBM hat das sofort gewußt«.

Als er endlich den Zeugen HBM findet, stellt sich heraus, daß dessen voller Name »Halt besser den Mund« ist. Genau hat er zwar den Absturz nicht beobachten können, aber vor 5 Jahren, als am XY-Berg der Pilot YZ verunglückte, war HBM auch in der Gegend, und damals war es auch ein Flattersturz.

Der Unfall wird ungeklärt abgelegt.

2. Ein Märchen

Ein Drachenflieger, nennen wir ihn Felix, kommt kurz nach dem Start in eine unkontrollierbare Fluglage und stürzt ab. Felix liegt schwerverletzt ein Stück unterhalb der Rampe.

Die Erste-Hilfe-Maßnahmen am Unfallort werden vorbildlich durchgeführt, Notarzt, Sanitätsfahrzeuge und Polizei telefonisch verständigt, und Felix ist in kurzer Zeit in ärztlicher Behandlung.

Das Gerät von Felix ist nicht nur stark zerstört, sondern bei der Bergung des Piloten auch mehrfach umgedreht und zusätzlich beschädigt worden. Trotzdem lassen die Helfer am Unfallort das Gerät in der Lage, in

der es sich nach der Bergung befand. Damit es nicht vom Wind verschoben wird, beschweren sie es mit Ballast, z. B. mit einigen Steinen.

Sie diskutieren nicht über den möglichen Unfallverlauf, sondern halten in einer Liste Namen und Adressen aller Augenzeugen, den Zeitpunkt des Unfalls und Namen und Adressen des Verletzten fest.

Anschließend verzieht sich jeder der Augenzeugen in eine stille Ecke und notiert sich

- die Wetterverhältnisse beim Unfall, insbesondere Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Sichtverhältnisse,
- den genauen Standpunkt, von dem aus er den Unfallablauf beobachtet hat und
- alles, was er selbst gesehen hat.

Alle Zeugen halten ausschließlich das fest, was sie selbst gesehen haben, sie notieren weder ihre »Meinung« noch die Erzählung von anderen. Sie haben vor dem Festhalten ihrer Beobachtungen keine Hypothesen über die Unfallursache aufgestellt. (Erfahrungsgemäß biegt jeder, der Überlegungen hinsichtlich einer Unfallursache anstellt, seine Beobachtungen unbewußt so hin, daß sie mit seinen Theorien übereinstimmen.)

Nachdem alle ihre konkreten Beobachtungen in Notizen festgehalten haben, diskutieren sie selbstverständlich über den Unfallablauf, über mögliche Ursachen und über widersprüchliche Beobachtungen.

Es werden sich zwar alle Beteiligten wundern, wie widersprüchlich die einzelnen Beobachtungen sind, trotzdem aber werden keine der vorher festgehaltenen Beobachtungen »verbessert«.

In der Zwischenzeit ist in unserem Märchen der gleiche Experte des Luftfahrt-Bundesamtes unterwegs, aber diesmal hat er Aussicht auf Erfolg. Der Unfall von Felix wandert nicht als ungeklärter Fall zu den Akten.

Die Verletzungen von Felix werden dadurch sicherlich nicht geringer. Im Gegensatz zum ersten Beispiel kann diesmal aber dem Unfall von Felix nachträglich eine positive Seite abgewonnen werden: die genaue Ermittlung der Unfallursache kann gleichartige Unfälle verhindern. Wir alle können daraus Nutzen ziehen. 

gebrauchtmarkt

Rainbow Maxi 9/30, Bj. 5/87, mit Sitzgurt und Packsack, VB, Farbe weiß-gelb-pink, DM 1800,-, Tel. 09372/10370;

Firebird X 3, Bj. 10/87, ca. 40 Flüge, mit Hängegurt, VB DM 2300,-, **Atelier de la Glisse Fun 9**, Bj. 2/88, ca. 20 Flüge, mit Air-Bulle, Sitzbrett, VB DM 2100,-, Tel. 0721/881736 oder 881827 oder 616785;

Gleitschirmvariometer **Afro Pocket Vario**, Neupreis DM 398,-, für sagenhafte DM 300,-, 2x geflogen; Tel. 089/5022920 oder 08046/1553;

Monofly Turbo, Elf-Zeller, gute Leistung, trotzdem extrem klein packbar und gutmütig, Bj. 11/87, Preis VB, Tel. tagsüber 089/6000-3169, abends 089/6126986;

Randonneuse Maxi, Gurt, Rucksack, DM 1700,-, Tel. 0931/400427 nach 19 Uhr;

Gesucht

Doppelsitzerdrachen möglichst Mojés 210 GTR oder ähnliches, 1 Abrollwinde für Bootslepp, Tel. 02771/35114;

Suche **alte Drachen zum Aufbau einer Oldtimer-Ausstellung** ab Baujahr 1973 bis ???, Wer hat noch alte Prospekte und Gerätebeschreibungen von diesen Drachen? Bitte an Günter Burghardt, Alte Brücke 4, 6750 Kaiserslautern, Tel. 0631/79264, wenden;

Suche **Impuls**, Tel. 08458/9758 ab 18 Uhr;

74-kg-schwerer Student sucht nach bestandener DHV-Prüfung **gutmütigen Gleitschirm** bis DM 1507,- für Thermik, Tel. 089/227751 oder Nachricht unter 089/283374;

Integralgurt, 190 cm, Vario, Höhenmesser und Kevlar Integralhelm, gesucht, Tel. 0231/123276;

Handfunkgeräte gesucht, Tel. 08662/7238;

Bonner Gleitschirmflieger sucht **Gleichgesinnte** aus dem näheren Umkreis! Wer kann Tips für Flüge in der näheren Umgebung geben? Uwe Jürgens, An den Buchen 20, 5300 Bonn 1, Tel. 0228/252762;

Suche **Pitchy für Magic IV**, Tel. 0951/46519 (rufe zurück);

Gefunden

Liegeschürze mit 86 Gütesiegel, Farbe hellgrün/innen blau mit Fallschirm, im Stadtpark Marl, Anfang April; Tel. 02365/21714 Herr Hertel;

Gestohlen

Gleitschirm Blow Up Typ 30, am 15. 1. 1988 in Lenggries, Seriennr. 0017, Farbe Obersegel Orange, Untersegel weiß. Informationen an Reinhard Hönig, Brunnenstr. 4, 8011 Baldham, Tel. 06106/5865.

Zephyr '88 ... jetzt noch stärker

Aufgrund intensiver Forschungs- und Entwicklungsarbeit konnten wir die Leistung des Zephyr nochmals verbessern. Wie war das möglich?

Wir haben ein spezielles Meßgerät entwickelt, mit dem wir die Druckverhältnisse längs der Halbspannweite exakt ermitteln und optimieren können. Natürlich sind die vorgenommenen Modifikationen Gütesiegelkonform.

Der Zephyr '88 besitzt nicht nur im Sinken, sondern auch im schnellen Gleiten ein Leistungspotential, das Sie im direkten Vergleich mit den vermeintlich besten Hochleistungsgeräten einmal prüfen sollten. Das Ergebnis wird Sie verblüffen:

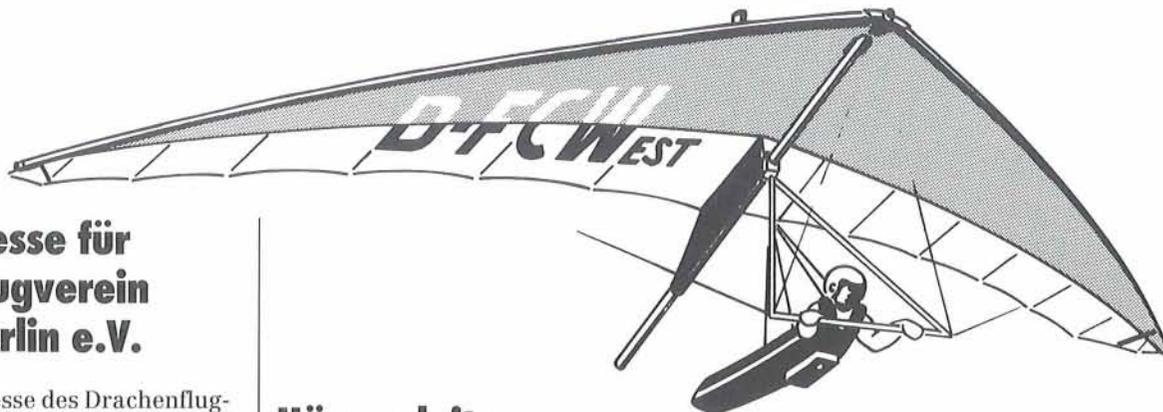
- Spitzenklasse trotz leichtem Handling und Kurzpackmaß
- Spitzenklasse ohne "VG", Kevlar und Mylar
- Spitzenklasse ohne "Schwipp-Schwapp-Unterriggs" und unangenehmen Start- und Landeeigenschaften
- Spitzenklasse in Verarbeitung und Service

Rufen Sie uns an, wir nennen Ihnen einen Händler, den Sie zum Vergleichsflug fordern können.

Das Bild zeigt das neue Meßgerät mit Kamera am Zephyr.

**bautek GmbH, Paulinstr. 78,
D - 5500 Trier, Tel.: 0651-22019**





Neue Adresse für Drachenflugverein Phönix Berlin e.V.

Die neue Adresse des Drachenflugvereins Phönix Berlin e. V. lautet ab sofort:

Drachenflugverein
Phönix Berlin e. V.
c/o Helge Krause-Lindner
Belziger Straße 46
1000 Berlin 62
Tel. 030/365119

Fluggelände gefährdet

Aufgrund eines Vorfalles an der Porta Westfalica mit einem Gastpiloten ist wieder einmal ein Fluggelände gefährdet. Nach Auskunft des Delta-Clubs Wiehengebirge flog ein Gastpilot in die Kontrollzone des Militär-Flugplatzes Achun/Bückeburg ein und wurde dort von einem Hubschrauber der Bundeswehr zur Landung gezwungen.

Dieser Vorfall war Anlaß für den Delta-Club Wiehengebirge, Gastpiloten das Fliegen an Werktagen grundsätzlich zu verbieten. Bei einem weiteren Vorkommnis würde das Fluggelände sofort geschlossen.

Windenschlepp in Schleswig-Holstein

Die Interessengemeinschaft Winde Nord sucht noch Mitglieder, die aktiv an der Winde mitfliegen möchten. Interessenten wenden sich an:

Interessengemeinschaft
Winde Nord
Holger Goos
Hauptstraße 4
2381 Dannewerk
Tel. 04621/37326

Hängegleiter-Schleppkurs in Kehl

Die Ortenauer Drachenflieger veranstalten im September 1988 einen Schleppkurs für Hängegleiter-Piloten. Der Kurs beginnt am 3. September und dauert voraussichtlich 3 Wochenenden.

Ausbilder:

Peter Klimbsch
Untertal 16
7613 Schuttertal 2
Tel. 07823/2284.

Aktionswoche des 1. Münchner Paragleiter-Clubs e.V.

Der 1. Münchner Paragleiter-Club veranstaltet auch 1988 Aktionswochen in Chamonix, St. Moritz und am Dachstein. Nähere Auskünfte bei:

1. Münchner Paragleiter-Club e. V.
Erzgiebereistraße 48
8000 München 2
Tel. 089/522729.

Bergmesse

Der Drachenflug-Club-Achental e. V. feiert die traditionelle Bergmesse dieses Jahr am 23. Juli (Ausweichtermin ist der 30. Juli). Beginn um 11 Uhr an der Bergstation der Sesselbahn Hochplatte/Marquartstein. Die Messe mit anschließender Drachenweihe zelebriert wie jedes Jahr Pfarrer E. Neidinger.

Neue Regelungen beim DFC-West

Aufgrund der letzten Jahreshauptversammlung des DFC-West ergeben sich für Gastpiloten einige wichtige neue Regelungen.

So können Gastpiloten für eine ganze Saison die Gastmitgliedschaft für einen einmaligen Kostenanteil von DM 50,- erwerben.

Neu ist das Club-Info-Band. Dieses sagt, wann an Wochenenden beim DFC-West geflogen wird. Das Club-Info-Band kann unter der Telefonnummer 02962/5445 abgefragt werden. Das Band nimmt auch Anregungen oder Kritik entgegen.

Nachruf

Wir trauern um unser
Vereinsmitglied

Werner Rauch
St. Ingbert

Werner Rauch wird uns in
immerwährender, guter
Erinnerung bleiben. Er
verschied nach einem kurzen,
schweren Leiden am 8. Mai 88.

Die Ortenauer
Drachenflieger e. V.

für die Vorstandschaft
Peter Klimbsch, 1. Vors.



Trinkflasche mit Schlauch für »unterwegs«

Durst

Für alle, die zu salzig essen, zu warm angezogen sind, mit offenem Mund oder sehr lange fliegen, gibt Oltmann Hinrichs folgenden Tip:

Die Trinkflasche aus Plastik ist als Süßstoff-Flasche im Handel (Firma flarom, 5060 Bergisch-Gladbach 2). Bauanleitung: Öffnung auf 5 mm aufbohren; 1,5 m langen Aquarium-Schlauch (6 mm Durchmesser) mit Hilfe von Speiseöl bis zum Boden der Flasche eindrücken – fertig.

Die Flasche läßt sich z. B. im »Dach« der Keller-Schürze aufhängen. Sie läuft im Flug nicht aus. Beim Transport sollte das Schlauchende mit einem Gummiring umgeknickt werden.

Oltmann Hinrichs

Sinken im Kurvenflug

Liebe DHV-Freunde!

Wiederholt wurde ich darauf angesprochen, daß ich den Kritikern im DHV-Info Nr. 41 (zu meinem Beitrag in Nr. 39, »Sinken im Kurvenflug«) nichts erwidert hätte. Jedoch ich habe erwidert – nur wurde es im DHV-Info nicht gedruckt. Deshalb möchte ich hier nochmals (und kürzer!) darlegen, daß die Kritiker meinen Beitrag nicht sorgfältig genug gelesen haben, sonst wäre ihnen nicht entgangen, daß absichtlich und ausdrücklich (der einfachen Darstellung des Grundprinzips wegen) von gleichbleibender Geschwindigkeit ausgegangen wurde.

Gewiß ergibt sich bei höherer Kurvengeschwindigkeit ein (scheinbar!) günstigeres Sinken in Abhängigkeit vom Neigungswinkel. Aber dieser günstigere Zusammenhang ist eben nur scheinbar, und zwar deshalb, weil bei höherer Geschwindigkeit der Neigungswinkel notwendigerweise mit größer wird.

In diesem Zusammenhang sollten die interessierten Leser doch einmal den sehr fundierten Beitrag von Hans-Peter Zepf im DHV-Info Nr. 42 lesen – und dann die Kernaussagen von mir und den Kritikern damit vergleichen und eigene Schlüsse ziehen.

Es grüßt
Manfred Ullrich

Sehr nützlich

Ich bitte um die Zusendung von 2× Rettungsschnur-Set (in der Hoffnung, daß ich diese nicht brauchen werde).

Das alte war mir sehr, sehr nützlich.

Der Start war gut.

Der Flug war lächerlich!!!

Die Baumlandung war weich.

Die Bergwacht von Furtwangen war äußerst hilfsbereit.

Die Bergung von Pilot (mir) und dem Gerät verlief ohne Kratzer.

Und: Ich habe eine kleine Wichtigkeit dazugelernt (obwohl jeder weiß):

→ Starte nur bei zweifelsfreien Start- und Flugbedingungen ←

.....
Das da: !!!!!!! heißt:
NEIN, EINPACKEN.
.....

Mit freundlichen Grüßen
Manfred Hahn

Drachenflugschule Solling

In Eurem DHV-Info Nr. 44 ist meine Drachenflugschule unter Nr. 4 – Drachenflugschule Solling – aufgeführt. Allerdings liegt die Flugschule nicht nördlich von Hannover, sondern südlich von Hannover und östlich von Höxter.

Mit freundlichen Grüßen
Bauemer

GLEITSCHIRMFLIEGEN in Nepal

Unvergeßliche Eindrücke und Flüge im Land der höchsten Berge der Welt! Fliegen, Trekking und Besichtigungen unter erfahrener Leitung. Termine im Dezember '88, Januar '89 und Februar '89. 3 Wochen Komplettangebot DM 3880,-

Fordern Sie unsere genauen Unterlagen an!

Sunslide

Gleitschirmschule München, Sybille Fischer
Egmatinger Str. 8c, 8011 Siegersbrunn, Tel. 08102/4857

Rudi Wisser
Eichbühlweg 6
D-7808 Waldkirch

Telefon ab 17.30 h:
07681-1696

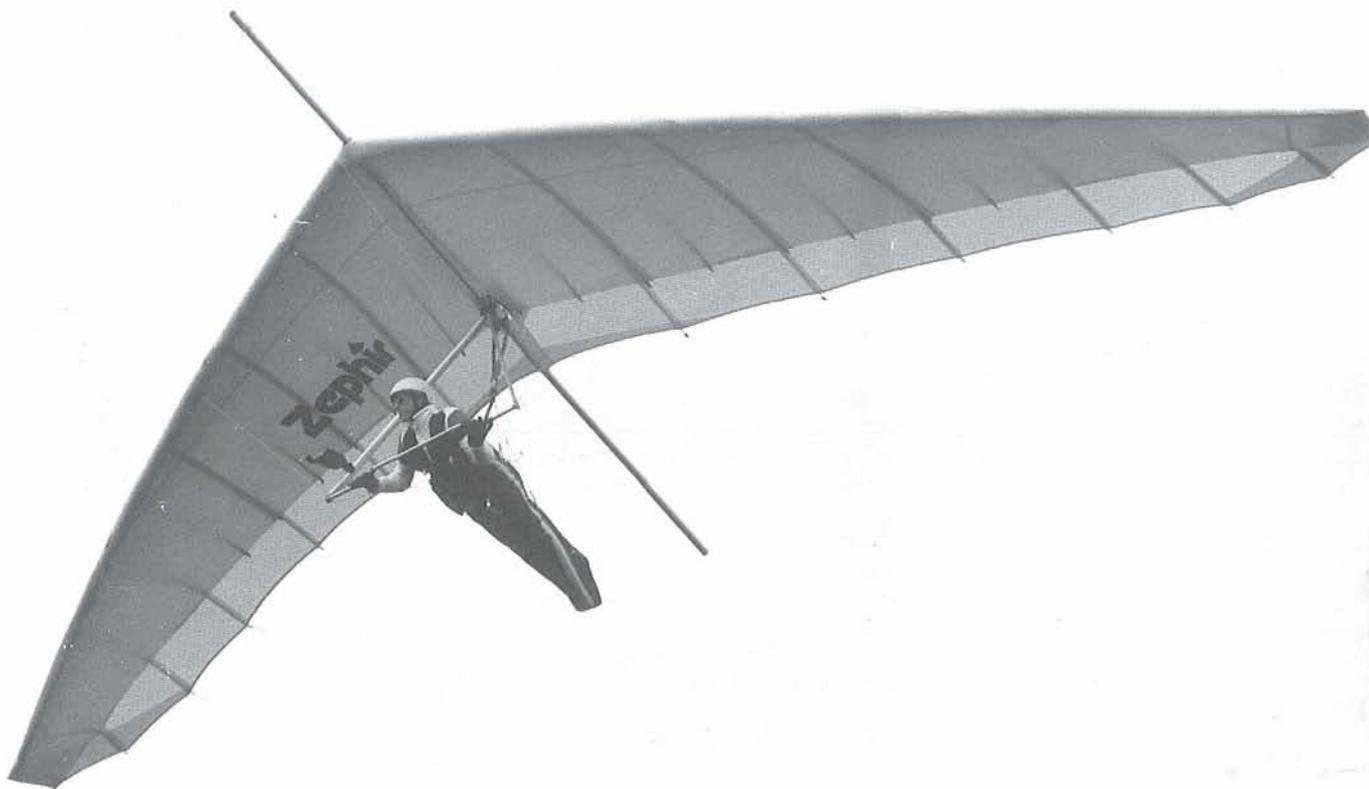
delta service
südschwarzwald



Wir liefern ab Lager (!)

Zéphîr MAGIC
Moyes GTR
funfex

Ersatzteile-
service
Zubehör-
programm



Harald Zimmer verteidigt Rheinland-Pfälzischen Meistertitel

von Peter Rother

Zum dritten Mal in Folge gelang es Harald Zimmer vom DFC Trier e.V., die Rheinland-Pfälzische Landesmeisterschaft für sich zu entscheiden.

Im Zeitraum 12.-15. 5. 88 veranstaltete der Luftsportverband Rheinland-Pfalz auf den Geländen des Drachenfliegerclubs Trier e.V. unter verantwortlicher Leitung durch Sportwart Herbert Kerber die diesjährige Landesmeisterschaft als Qualifikation zur Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft.

Nach anfänglicher schwacher Leistung konnte der Titelverteidiger den ersten Wertungstag nur mit Platz 8 beenden. Sigi Barth und Helmut Molterer haben diesen 1. Durchgang punktgleich als erstplatzierte abgeschlossen. Da an allen vier Wettkampftagen gute Bedingungen für die gestellte Aufgabe, von Neumagen nach Serrig zu fliegen und unterwegs

die Kirche von Pellingen als Wendepunkt der geknickten Zielstrecke zu fotografieren, herrschten, war jeder Tag sehr spannend. Sowohl am ersten als auch am zweiten Tag gelang es niemandem, das Ziel Serrig mit Landeplatz in Hamm zu erreichen. Dennoch setzte sich hier Zimmer mit bester Tagesleistung an die Spitze und gab sie, dicht verfolgt, nicht mehr her, dies, obwohl er am dritten Tag »abgesoffen« war und nachstarten mußte. Ein harter Kampf, der ihm alles abverlangte, um mit dem selbst und inzwischen in großer Serie gebauten Drachen schließlich wiederholt zu siegen.

Gleichzeitig und mit gleichen Bedingungen kämpften die Damen um Landesehren. Christina Kirst konnte sich insgesamt auf Platz 16 vor Gisela Blau auf Platz 19 durchsetzen und ist somit die erste offizielle Landesmeisterin im Drachenfliegen unseres Verbandes.

Nach Auswertung aller Flugdokumente sind plaziert:

Herren

1. Harald Zimmer, DFC Trier
2. Sigi Barth, DFC Trier
3. Karl Maillinger, DFC Trier
4. Helmut Molterer, DFC Trier
5. Peter Müller, DFC Trier

Damen

1. Christina Kirst
2. Gisela Blau, DFC Trier

Teilnehmerfeld insgesamt: 32
davon 30 Männer und 2 Damen

Da Harald Zimmer auf die Teilnahme an der DM verzichtet, werden Sigi Barth, Karl Maillinger und Helmut Molterer den Luftsportverband Rheinland-Pfalz, ich hoffe bestens, vertreten.



Baden-Württembergische Meisterschaft 1988

von Jacky Seibold

Erstmals wurde die Baden-Württembergische Meisterschaft in zwei Teilen ausgetragen. Teil 1 Windenschlepp – fand am 15./16. 4. 88 auf dem Segelfluggelände in Bartholomä, Teil 2 am 30. 4./1. 5. 88 am Tegelberg statt.

Für den 1. Teil zeichnete das Schleppteam Schwäbisch-Hall verantwortlich. Der Segelfliegerclub Heubach hatte dankenswerterweise den Hängegleiter-Schlepp auf dem Segelflugplatz ermöglicht.

Für den Veranstalter war ein Mischbetrieb von Segelflugzeug-Schlepp, Motorseglerbetrieb und Hängegleiter-Schlepp Neuland, so daß die gewünschte Schleppfrequenz trotz des Einsatzes dreier Winden nicht erreicht werden konnte. Der Flugbetrieb lief dennoch störungsfrei ab und es konnten am Samstag und Sonntag je 2 Zeitflüge durchgeführt werden. Streckenflüge waren wegen des schlechten Wetters nicht möglich.

Martin Kleiß und Hansi Bader konnten die Windenwertung mit den längsten Flugzeiten für sich entscheiden.

Im 2. Teil waren die Voraussetzungen für eine Streckenwertung besser, obwohl man morgens der Wetterlage skeptisch gegenübergestanden hatte. Nach eingehender Wetterberatung entschloß man sich Freitagmorgen den Wettbewerb durchzuführen. Geduldig warteten 43 Piloten am Startplatz bis das Fenster geöffnet wurde. Als Tagesaufgabe wurde ein Zierrückkehr-Flug Tegelberg-Alpsspitze festgelegt. Der Startleiter öffnete um 14.45 Uhr das Fenster und innerhalb einer Stunde waren alle Piloten gestartet.

Norbert Pfeiffer vom Drachenflieger-Club Staufien flog an diesem Tag die weiteste Distanz mit 27 km. Er orientierte sich an den Segelfliegern und flog als einziger Pilot über das Flachland zum Wendepunkt.

Am zweiten Tag verhinderte zunächst Rückenwind den Start. Wieder mußte man bis fast 15 Uhr warten, bis sich die Bedingungen gebessert hatten.

Überraschenderweise setzte sich an diesem Tag Thomas Scherlinzky vom



Foto: Petra Bader

Drachenflieger-Club Stuttgart-Neuffen durch. Mit seiner Leistung von 21,5 km bis zum Wendepunkt hatte er ein erfolgreiches Comeback. Werner Fleck stand ihm allerdings nicht nach und spielte seine in Venezuela gesammelte Streckenerfahrung voll aus. Um 18.30 Uhr liefen die letzten Landemeldungen ein. Die Auswertung per Computer war eine Stunde später fertig.

Für die Qualifikation zu den Internationalen Deutschen Meisterschaften

wurden laut Pilotenbeschluß beide Ergebnisse herangezogen, was eine gewisse Härte für die Teilnehmer bedeutete, die noch keinen Windenschein haben.

Für die Deutsche Meisterschaft haben sich laut Gesamtergebnis außer den Liga-Piloten folgende Piloten qualifiziert: Norbert Pfeiffer, Matthias Narr, Werner Fleck, Uli Schwarz, Thomas Scherlinzky

Endergebnis Baden-Württembergische Meisterschaft 1988

Rang	Name	Winde	Berg	Gesamt
1	Christof Kratzner	198	605	803
2	Norbert Pfeiffer	145	651	796
3	Matthias Narr	184	579	763
4	Werner Fleck	91	607	698
5	Uli Schwarz	100	568	668
6	Petra Bader	158	497	655
7	Hansi Bader	200	445	645
8	Thomas Scherlinzky	0	637	637
9	Martin Storz	100	535	635
10	Bernd Weber	159	472	631
11	Thomas Matula	98	527	625
11	Rainer Rössler	150	475	625
13	Martin Kleiß	200	416	616
14	Rolf Ebnet	98	516	614
15	Bernd Koziara	0	605	605
15	Roland Wöhrle	0	605	605
17	Martin Brinek	130	468	598
18	Peter Phillipin	0	546	546
19	Siegfried Keller	58	486	544
20	Jochen Wohlfahrt	0	541	541

Die hessischen Meisterschaften waren schon in früheren Jahren beliebte Qualifikationswettbewerbe für die deutsche Meisterschaft. Die Hessen haben bei der Deutschen Meisterschaft eine hohe Teilnehmerquote. Für ambitionierte Piloten war eine DM-Teilnahme so gut wie sicher. Aber es hat sich auch herumgesprochen, daß sich die »Hessische« nicht zuletzt wegen der guten Geländewahl zu einem äußerst attraktiven Wettbewerb gemausert hat. So verwunderte auch kaum das – mit über 60 Piloten – sehr große Teilnehmerfeld. Um unter die ersten 10 zu kommen, durfte man sich jedoch dieses Jahr keinen Aussetzer leisten.

Als am Pfingstwochenende die hessischen Drachenflieger ans Goldeck pilgerten, war alles gespannt, ob auch dieses Jahr das »Große Dreieck« wieder geflogen werden könnte. Eine verspätete Schafskälte mit langsam aufbauendem Hochdruck und Kaltluftzufuhr stimmte zuversichtlich. Pünktlich zum ersten Wettbewerbstag zeigte sich der Himmel von seiner besten Seite.

1. Wettbewerbstag

Eine rasch ansteigende Basis läßt keine Frage offen – 106 km FAI-Dreieck werden angesetzt. Aber die Meteorologen warnen: »Kräftige Inversion zwischen 1800 und 2000 m«, also genau auf Startplatzhöhe. Immer wieder müssen Vorflieger aufgeben und landen. So entschließt man sich erst relativ spät um 14.30 Uhr in fester Startreihenfolge zu starten.

Hoch bleiben

Doch es geht zäh! 100 m unter Start, und der Flug gehört ad acta! 30 Piloten stehen auf der Landwiese und so sicher glaubt keiner, daß die Aufgabe zu schaffen ist. Aber wer sich den Anschluß an die Kreuzeckgruppe erkämpft hat, wird mit kräftiger Thermik und Basishöhen um 3500 m belohnt. Die Devise ist »hoch bleiben«; unter 2000 m bläst kräftiger Talwind und die Thermik ist nur schwach. Die Zeit wird knapp. Um 17.30 Uhr sind die ersten Piloten am Alpenhauptkamm an der zweiten Wende angelangt. 4-m-Sinken hält auf und die Thermik wird schwächer.

Dennoch schwebt um 18.30 Uhr Walter Schurr als erster ein, gefolgt von Michael Weingartner. Beide sind sich einig, die Mittelstation, der Startpunkt, war nicht drin. Doch einer pro-

Mein Gott Walter!

Walter Schurr gewinnt hessische Meisterschaft

von Henning Kettler

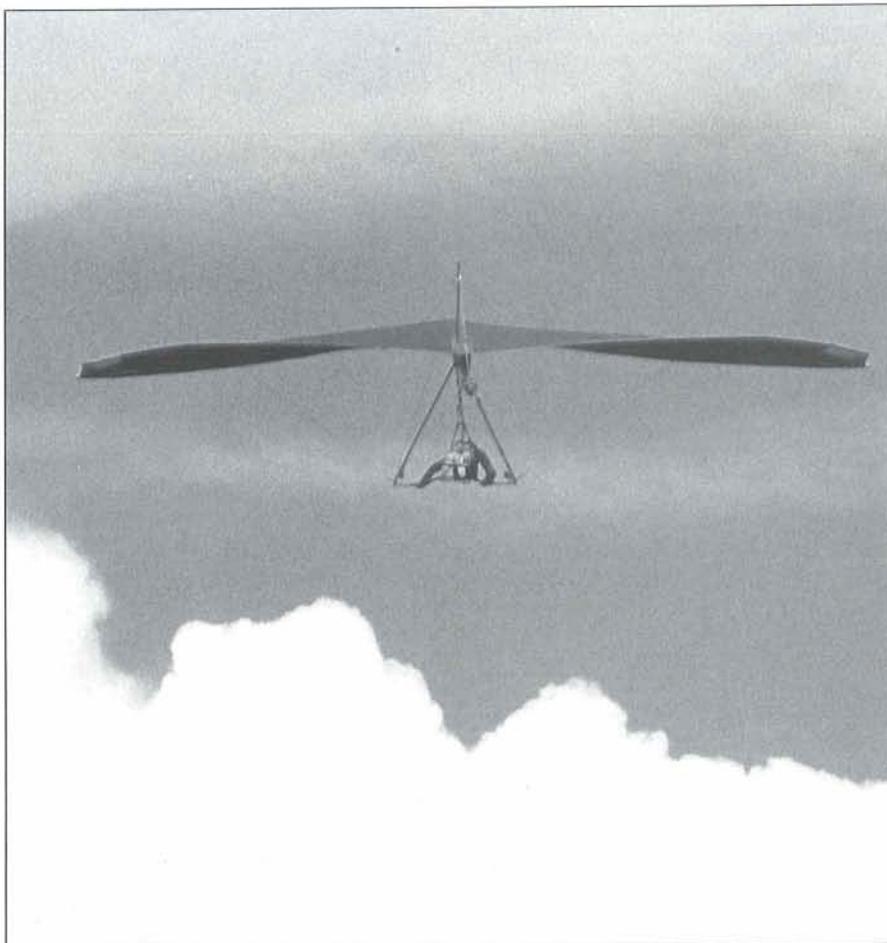


Foto: Tilman von Mengershausen

biert's, Frank Schubert, aber auch ihm fehlen einige Meter und der Versuch kostet ihm auch noch den Landeplatzbonus von 10%.

Die anderen, die erst nach 18 Uhr an der zweiten Wende in Mallnitz abgeflogen sind, werden auf dem letzten Schenkel von starkem Talwind erwischt. Dennoch ein 1000-Punkte-Durchgang war es allemal.

2. Wettbewerbstag

Gewarnt durch 50% Absauer des Vortages und eine eher kräftiger gewordene Inversion entscheidet sich die Wettkampfleitung für Open Win-

dow und eine etwas verkleinerte Aufgabe: Zwickenberg und zurück ist angesagt, 75 km.

Walters Leebart

Obwohl in sicherer Ausgangsposition, hält Walter Schurr nichts mehr am Boden. Obwohl ein Vorflieger nach dem anderen chancenlos landet, startet er um 13 Uhr als erster; und er steigt. Mühsam, aber es geht. Doch die erreichte Höhe wird von Blase zu Blase geringer. Nur wenige Piloten starten und zunächst wagt keiner den Abflug. Die Kreuzeckgruppe ist fast blau und die Höhe für den sicheren Anschluß zu gering.

Walter tastet sich den Goldeckgrat langsam nach Westen vor und plötzlich steigt er. Ein Leebart bringt die nötige Höhe. Er ist »On Tour«. Langsam kommt Bewegung ins Startfeld, aber das Goldeck wird nicht besser. Alle Wege führen über diesen Leebart, doch nach dem Abflugfoto gelingt vielen der Sprung ins Lee vom Goldeck nicht. Sie fliegen nur ihre Höhe ab. Den Piloten, die diesen Bart finden, machen heftige Turbulenzen zu schaffen und viele geben auf.

Die Kreuzeckgruppe belohnt wieder mit Höhen bis 3800 m, und die abgesehenen Piloten trauen ihren Augen nicht, als schon um 16 Uhr der Drachen von Walter Schurr aus riesiger Höhe das Goldeck anfliegt und um 16.30 Uhr am Landeplatz steht. 3 Piloten sollten folgen; Peter Kaltenhofer, Arno Gröbner und Günther Schmider; doch 2 zu wenig. Es wird nur ein 700-Punkte-Durchgang. Ein schwacher Trost für die früh Gelandeten. Auch Michael Weingartner hatte es erwischt und so führt Walter Schurr nun deutlich.

3. Wettbewerbstag

Allgemeine Erleichterung geht durch die Piloten, als der Wetterbe-

richt meldet: »Keine Inversion«. Es sieht nach Hammerwetter aus und alles spricht für ein erneutes Ansetzen des 106-km-FAI-Dreiecks.

Ein Hammertag

Heute geht auch das Goldeck super. 3200 m reichen immer für einen sicheren Abflug und schon um 14 Uhr sind fast alle Piloten in der Luft. Der erste Schenkel geht langsamer als gewohnt; die Thermik ist sehr zerrissen und durch den kräftigen Nordostwind nicht immer leicht zu finden. Aber die Basis klettert und klettert. In den hohen Bergen der Kreuzeckgruppe steigt sie auf 4200 m und die Sicht ist fantastisch. Um 17 Uhr runden ganze Pulks den zweiten Wendepunkt, aber wieder sollte es ein Kampf gegen die Zeit werden. Der letzte Schenkel ist schon zur Hälfte blau und die Basis sinkt deutlich ab.

Walter und Michael, die das Feld anführen, kämpfen unter einer der letzten, bereits niedrigen Wolken in einem Null-Schieber. Dann fliegt Walter zurück unter die 4000er Basis, dreht auf und fliegt über den folgenden niedrigen Wolken in einem ge-

streckten Endanflug zum Startpunkt zurück.

Michael verliert die Geduld und fliegt ab, denn für den Streckenflug-Cup-Startpunkt ist er hoch genug. Einen Augenblick zu früh, dann steigt Wigbert Rippert an derselben Stelle zur Basis. Ein weiterer Höhengewinn reicht ihm, wie auch Karlheinz Teichmann, um das Dreieck zu schließen.

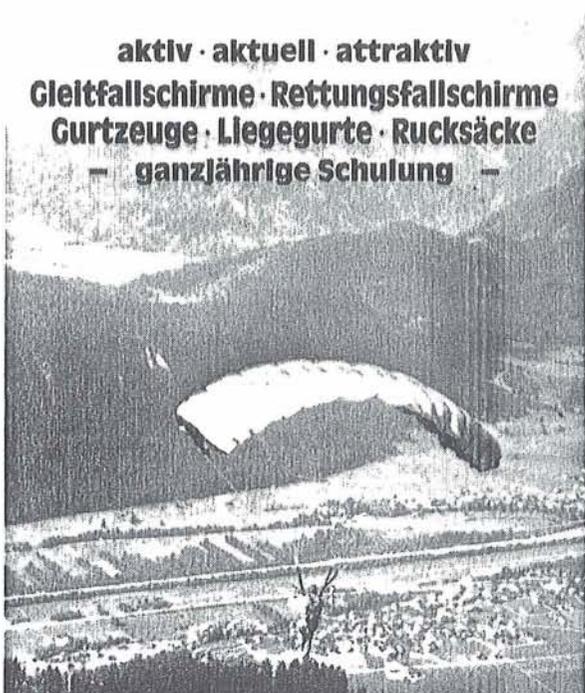
Den nachfolgenden Piloten bleibt nur ein sehr sehr langer Endanflug 4000 m direkt zum Landeplatz gegen dem am Boden auffrischenden Ostwind. So fiebern die Zuschauer mit den Piloten. So mancher Flug endet ohne Landeinteilung auf dem Punkt. Zum Schluß sind es 11 Piloten, die das Dreieck geschafft haben, ein weiterer 1000-Punkte-Durchgang.

Es sollte der letzte Durchgang bleiben, denn ab Donnerstag wird es gewittrig und weitere Wertungsdurchgänge sind nicht mehr möglich. So gewinnt ein überragend fliegender Walter Schurr die hessische Meisterschaft 1988. Der Wettkampf zeigte das hohe Pilotenniveau und man kann gespannt sein auf nächstes Jahr am Goldeck. 

Vorläufiges Endergebnis Hessische Meisterschaft '88

Rang	Teilnehmer	Punkte
1	Walter Schurr	2700
2	Peter Kaltenhofer	2325
3	Frank Schubert	2156
4	Michael Weingartner	2125
5	Günter Schneider	2032
6	Peter Klein	1971
7	Klaus Staubach	1846
8	Jörn Kunz	1796
9	Henning Kettler	1566
10	Karlh. Teichmann	1508
11	Eckhard Celentin	1472
12	Michael Jaspert	1424
13	Arno Gröbner	1356
14	Rolf Ebnet	1244
15	Klaus Trautmann	1239
16	Manfred Frank	1166
17	Wolfgang Wenisch	1120
18	Karl-Heinz Scheil	1104
19	Wigbert Rippert	1067
20	Tobias Handschell	1051

aktiv · aktuell · attraktiv
Gleitfallschirme · Rettungsfallschirme
Gurtzeuge · Liegegurte · Rucksäcke
 — ganzjährige Schulung —



RAFA
 RADEMACHER FALLSCHIRME

St. Urbanstr. 20
 D-89559 Rieden
 Tel. 09362 6403

Liga '88

1. Wettkampf in Belluno

Am 8. April begann für die Liga-Piloten das neue Wettbewerbsjahr mit der Neu-Qualifikation für die Nationalmannschaft. Um Wettbewerbserfahrung im Europameisterschaftsgelände von 1988 sammeln zu können, wurde der Wettbewerb am Monte Dollada, einem der EM-Startplätze durchgeführt.

Die Wetterberater Helmut Denz und Wolfgang Schott waren schon frühzeitig angereist, um vor Ort die Wetterentwicklung beobachten zu können. Zuerst sah das Wetter gar nicht so rosig aus, dennoch wurde der erste Durchgang für Freitag angesagt. Das Risiko sollte sich lohnen. Dafür hatten die 5 Piloten, die der Wetterberatung kein Vertrauen schenken und nicht angereist waren Pech. Für sie gab es im ersten 700-Punkte-Durchgang gleich mal 0 Punkte.

Zur Basis hinunter kurbeln und dennoch 45 km Ziel-Rück

Am Freitagmorgen gab es bei den Organisatoren zuerst noch bedenkliche Gesichter. Der Startplatz verhüllte sich mit dicken Wolken. Sollte gleich der erste Liga-Wettkampf nach der Ära Moos-Olschewski platzen und die Piloten umsonst bis zu 1000 km angereist sein? Das Briefing wurde verschoben und man nutzte die Zeit, um Klaus Tänzler zum Wettbewerbsleiter zu wählen und um anstehende Probleme wie Wahl des Teamchefs, die Zukunft der Liga und der Nationalmannschaft zu diskutieren (siehe auch Deutscher Leistungssport mit neuer Führung, Seite 4)

Als gegen Mittag die Wolken immer mehr aufrissen, setzte sich der Liga-Tross in Richtung Startplatz in Bewe-



gung. Zügig wurden die Drachen nach festgelegtem Plan aufgebaut. Der Liga-Ausschuß legte als Tagesaufgabe einen Zielrückkehrflug über 46 km an den Lago d'Mis fest. Eine – wie sich am Abend herausstellen sollte – lösbare Aufgabe. Der Start wurde freigegeben, die Piloten starteten nach festgelegter Startreihenfolge wie am Fließband und setzten zur Überquerung des Piave-Tals an. In weniger als ½ Stunde waren 38 Piloten in der Luft. Die Basis befand sich zwar nur bei knapp 1600 m MSL, dennoch verschwanden immer mehr Piloten in Richtung 1. Wendepunkt.

Die meisten Piloten waren schnell unterwegs, manche zu schnell. Sie saßen bald am Boden. 15 Piloten schafften zwar auf dem Rückflug noch einmal die Querung des Piave-Tals, doch nur 4 Piloten wahrten sich die Chance den Landeplatz zu erreichen.

Ein Obstbaum zerstört Hoffnungen

Von diesen 4 Piloten hatte zwar Liga-Neuling Wolfgang Gerteisen die

schnellste Flugzeit, doch 400 m vor dem Landeplatz beendete eine Häusergruppe den langen Endanflug. Er mußte abbrechen um eine sichere Landung gegen den Wind durchzuführen, vergaß dabei jedoch, daß sein Drachen noch voll gespannt war. Die Folge: Er streifte einen Obstbaum und fiel aus ca. 7 m Höhe senkrecht zu Boden.

Damit war die Chance vertan, mit der schnellsten Flug-Zeit nach Hause zu segeln und den Durchgang zu gewinnen. Stattdessen ein doppelt angebrochener Oberarm und schwere Prellungen, die ein Fliegen im 2. Durchgang unmöglich machten. So kassierte Martin Brinek, der souverän nach Hause segelte, 700 Punkte. Dicht gefolgt von Michael Weingartner und Christoph Kratzner. Am Abend dann lange Gesichter bei denjenigen Piloten, die auf ihre eigene Wetterprognose vertraut hatten und zum 1. Durchgang nicht angereist waren. Sie hofften nun natürlich auf den 2. Durchgang, der bei ähnlichen Wetterbedingungen wie am Vortag gestartet wurde.



Foto: Klaus Tänzler

Knut von Hentig gewinnt 2. Durchgang

Diesmal war als Tagesaufgabe ein 70-km-Zielrück ausgeschrieben. Um es vorweg zu nehmen, keiner der Piloten schaffte die Aufgabe. Knut von Hentig gewann den Durchgang. Doch wieviel Punkte würde er dafür bekommen?

Damit ein 700-Punkte-Durchgang zustande kam, mußten mindestens 10% der Teilnehmer – also 4 Piloten – über 40 km weit geflogen sein.

Würde es 4 Piloten gelingen, die 40-km-Marke zu überfliegen? Als erster, der die 40-km-Marke überflogen hatte, meldete sich Richard Liebig zurück. Der nächste Pilot war Hansi Bader, der den 1. Durchgang versäumt hatte und mit diesem Flug zeigte, daß auch in diesem Jahr mit ihm zu rechnen sei. Dann die Meldung von Knut von Hentig. Er war nach 60 km gelandet. Die anderen Piloten hatten bereits vor dem 1. Wendepunkt landen müssen.

Jetzt wuchs die Spannung, denn nun fehlte nur noch ein Pilot, Helmut

Ergebnisliste der Liga '88 im Hängegleiten

Rang	Name	1. Durchgang	2. Durchgang	Gesamtpunkte
1	Knut von Hentig	539	400	939
2	Christoph Kratzner	693	217	910
3	Martin Brinek	700	173	873
4	Michael Weingartner	696	157	853
5	Günter Finzel	574	213	787
6	Uli Blumenthal	588	193	781
7	Bob Baier	588	173	761
8	Lothar Wüst	574	187	761
9	Ottfried Heinelt	574	183	757
10	Toni Bender	574	173	747
10	Manfred Aumer	574	173	747
12	Wolfgang Schott	588	157	745
13	Ludwig Rauch	567	173	740
14	Markus Hanfstängl	553	143	696
15	Franz Schüller	595	97	692
16	Wolfgang Gerteisen	623	0	623
17	Dieter Köhler	364	183	547
18	Richard Liebig	266	280	546
19	Josef Stellbauer	364	173	537
20	Rudi Aumer	350	187	537
21	Walter Schurr	350	173	523
22	Detlev Eilers	350	143	493
23	Marcus Hoffmann	336	123	459
24	Helmut Denz	210	247	457
25	Karl Maillinger	266	173	439
26	Wolfgang Neuhofer	364	63	427
27	Hans-Peter Hübner	350	40	390
28	Holger Bolz	168	193	361
29	Martin Einsiedler	266	90	356
30	Ernst Schneider	168	167	335
31	Erwin Bertold	210	97	307
32	Giergl Weinzierl	210	83	293
33	Hans Bader	0	293	293
34	Hans Olschewski	133	140	273
35	Gabriele Miński	168	87	255
36	Achim Rösch	168	80	248
36	Ute Wieland	168	80	248
38	Lorenz Fritz	168	40	208
39	Martin Völkl	168	27	195
40	Detlev Ziege	0	173	173
40	Peter Fleischmann	0	173	173
42	Michael Schmidt	0	97	97
43	Wolfgang Genghammer	0	87	87
44	Petra Bader	0	80	80

Denz. Von ihm lag bisher keine Landemeldung vor. Wo war er gelandet, hatte er es geschafft, die 40-km-Marke zu überfliegen? Auf ihn kam es nun an, ob dieser Durchgang mit 700 Punkten oder lediglich mit 400 gewertet wurde. Endlich kam Helmut zurück. Natürlich gleich die Frage: »Wo bist du gelandet?«. »3–7 km hinter dem Wendepunkt« war seine lapidare Antwort. Doch auf diese 3–7 km kam es bei der Entscheidung über einen 700- oder 400-Punkte-Durchgang an.

Knut von Hentig auf Platz 1 der Liga-Rangliste

Die Auswertung ergab dann letztendlich, daß Helmut knapp vor der 40-km-Marke gelandet war und Knut trotz eines Super-Fluges lediglich 400 Punkte erhielt. Damit schob er sich dennoch vor Christof Kratzner, Martin Brinek und Michael Weingartner auf Platz 1 der aktuellen Rangliste. Auch die nachträgliche Fotoauswertung änderte in diesem Klassement nichts.

Deutscher Streckenflugpokal '88

Ein Zwischenbericht von Charlie Jöst

Der Norden im »Hoch« und der Süden im »Tief«?

Betrachtet man alle Flieger außerhalb des Alpenraumes als »Flachlandflieger«, dann weht – zumindest in der ersten Jahreshälfte – der Wind eindeutig aus Norden.

Daran ändert auch die Führungsposition von Markus Hanfstängl nichts, der als einziger »Alpenflieger« in die Phalanx der Flachländer eindringen konnte.

Vielleicht vollzieht sich bereits schon in diesem Jahr eine Wende wie vor zehn Jahren bei den Segelfliegern.

Rekorde werden nicht mehr im Hochgebirge, sondern bevorzugt über flachem Gelände aufgestellt.

Die Vorteile liegen auf der Hand:

Keine höheverzehrenden Talquerungen, Thermikanschluß noch in einhundert Metern über Grund, fast grenzenlose Außenlandemöglichkeiten und, bei bestimmten Wetterlagen, Wolkenstraßen mit vielen Kilometern Länge.

Der Nachteil der fehlenden Startplätze wird durch Winde und neuerdings UL-Flugzeugschleppstart wettgemacht.

Die Windengemeinschaft Lohaus zeigt, wie's gemacht wird.

Eignet sich das Flachland nur für freie Strecken und Zielflüge?

Leider glauben das noch immer viele Piloten.

Ich bin sicher, daß schon bald die ersten Zielrück- und Dreiecksflüge aus dem Flachland gemeldet werden.

Die Gleitleistung unserer Drachen konnte zwar nur geringfügig gesteigert werden – Experten sind ohnehin der Meinung, daß sich in dieser Hinsicht bei außenliegendem Piloten nichts mehr verbessern läßt – aber die Geschwindigkeitspolare wurde erheblich verbessert, d.h. ein leichter Gegen- oder Seitenwind kann kompensiert werden.

Benötigt wird ein beherzter Pilot, die richtige Wetterlage (gute Thermik, wenig Wind) und eine genaue Flugplanung.

Die Zeiten, wo einfach »ins Blaue« geflogen wurde, sind ohnehin vorbei.

Herausragende Leistungen werden systematisch erarbeitet, wie schon vor zwei Jahren Jo Bathmann mit drei weiten Dreiecksflügen bewiesen hat.

Auch im Flachland ist genaueste Flugplanung nicht nur wichtig für einen weiten, sondern auch sicheren Flug. Denn kein Land der Erde hat einen so dichten Flugverkehr wie die Bundesrepublik.

Es ist erfreulich zu sehen, daß alle in diesem Jahr bisher eingereichten Flüge sich klar an luftrechtlichen Bestimmungen orientieren, und daß die Piloten sehr oft die ICAO-Luftfahrtkar-



Markus Hanfstängl hat die Führung übernommen

Foto: Klaus Tanzler

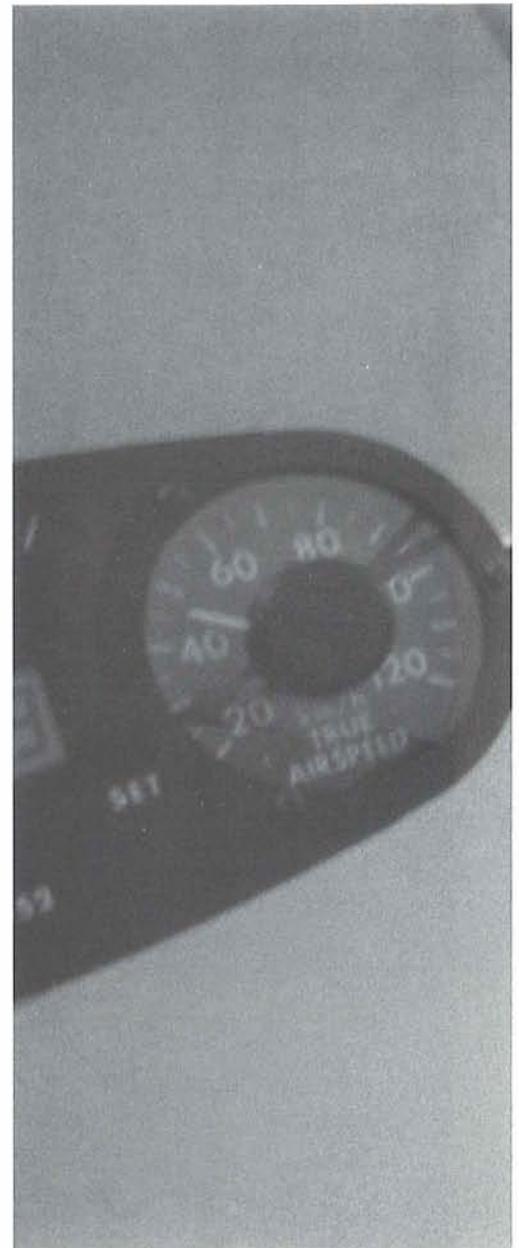
te sogar als Navigationshilfe benutzen.

Auch der 250-km-Flug von Michael Weingartner ist kein »Zufallsprodukt«.

Wer Michael in den letzten Jahren beobachtet hat, weiß, daß er systematisch diese Flugroute immer wieder probiert hat und bei jedem Flug einige Kilometer weiter flog. Michael ist überzeugt, daß in Europa schon bald 300 km und mehr geflogen werden.

Dabei sollte man nicht übersehen, daß für einen erfolgreichen Flug umfangreiches Wissen in Wetterkunde unabdingbar ist. Auch hierin unterscheiden sich die Spitzenpiloten deutlich von anderen.

Zu dem bisherigen Erfolg der »Flachlandflieger« tragen maßgeblich

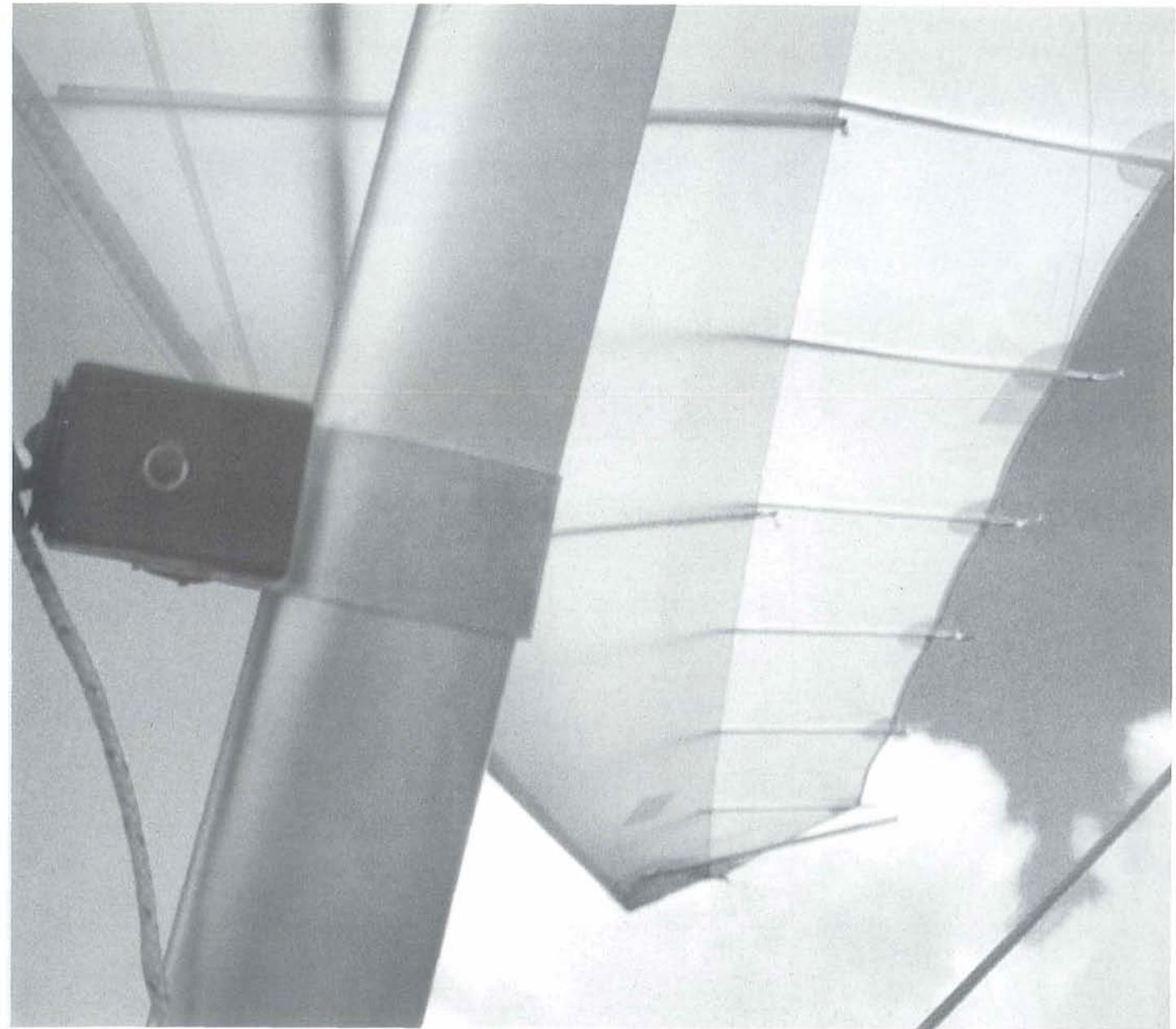


die Piloten der Windengemeinschaft Lohaus bei. Gerd Langwald und Oltman Hinrichs starteten alle ihre Flüge aus der Winde. Vielleicht ist das Ansporn, den stagnierenden Windenstart neu zu beleben.

Aber auch ohne Winde hat das Flachland einiges zu bieten.

Karl Maillinger startet seine Flüge an einem 150-Meter-Hügel, und die Flieger des DFC Regental und des 1. Oberpfälzer DFC haben selten mehr als 300 Meter Starthöhe.

Unter den zehn Erstplatzierten finden sich nicht weniger als sieben Flachlandflieger. Fairerweise muß man gestehen, daß die Flüge von Helmut Wilms und Hans Bausenwein in den Alpen durchgeführt wurden.



Pflichtfoto: Teile des Drachens in der Luft, Karl Maillinger fliegt mit hoher Reisegeschwindigkeit

Foto: Karl Maillinger

Trotzdem bleibt es verwunderlich, daß – bis auf Markus Hanfstängl – die bekannten »Alpenracks« fehlen.

Der Süden (Aviano, Bassano etc.) war wettermäßig in diesem Jahr ein Fiasko, und die wenigen guten Tage in unserem Alpenraum waren gar nicht so leicht zu erkennen.

Während der 17. April noch auf einen Sonntag fiel, wurde ein Dienstag, der 19. April, zum »Tag des Herrn«.

Pech, wer an diesem Tag arbeiten mußte.

Am falschen Startplatz konnte man eigentlich nicht sein, denn es ging von Kiel bis Italien.

Wollen wir hoffen, daß noch viele weitere gute Tage auf das Wochenende fallen. Dann werden wir sehen,

ob sich der »Norden« auch weiterhin gegen den »Süden« behaupten kann.

Noch einige Anmerkungen zur Flugdokumentation:

- Immer wieder werden unvollständige Unterlagen eingereicht. Dadurch wird die Auswertung verzögert und der Verwaltungsaufwand unnötig vergrößert. Bitte achtet auf Vollständigkeit der Unterlagen.
- Piloten, die zum ersten Mal dabei sind, reichen unentwickelte Filme ein. Bitte lest die Ausschreibung in Info Nr. 43 genau durch und haltet Euch daran.
- Seit diesem Jahr gelten neue Start- und Landemeldungsformulare (vgl. Info 43).

- Sogar erfahrene Piloten geben als Start-, Ziel- und Wendepunkte ganze Ortschaften an. Eine Häusergruppe wird nur »ausnahmsweise« anerkannt, wenn sie deutlich weniger als 1 km Durchmesser hat. Aber wo fängt ein Ort an, und wo hört er auf?

Bitte wählt eindeutige, markante Punkte wie z.B. BAB – oder Straßenkreuzungen, Brücken, Flugplätze, Hauptbahnhöfe oder andere markante Gebäude etc. Auch Kirchen sind als Wendepunkte nur bedingt tauglich. Meint der Pilot die evangelische, katholische oder eine sonstige Kirche? Außer in Italien. Da gibt es (fast) nur katholische Kirchen.

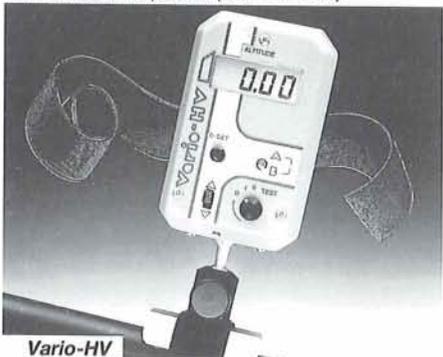
**Präzise – Robust –
Zuverlässig**



Alto Vario LCD-III
Das Kombigerät (165 x 110 x 39)



Vario LCD
Das preiswerte Gerät
für Gleitschirmpiloten (120 x 80 x 25)



Vario-HV
Das kleine Kombigerät
mit umschaltbarem Display (173 x 78 x 39)



Alto Print
Der Computerbarograph (193 x 116 x 38/430 g)

**BRÄUNIGER
FLUGELECTRONIC**

Bräuniger GmbH Tel.: 0881/64750
Pütrichstraße 21 8120 Weilheim

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

Deutscher Streckenflugpokal 1988

Zwischenwertung

Stand: 22. 5. 88

Rang	Pilot	Verein	Flüge			Punkte
			inger.	davon BRD	gewer- tet	
1	Markus Hanfstängl	DC Isartal	2	1	2	337
2	Gerd Langwald	WG Lohaus	3	3	3	330
3	Helmut Wilms	HDF Hamburg	2	0	2	321
4	Thomas Rauch		3	3	3	315
5	Michael Weingartner	1. Odenwälder DFC	1	1	1	250
6	Oltman Hinrichs	WG Lohaus	2	2	2	240
7	Hans Bausenwein	1. Odenwälder DFC	1	0	1	192
8	Til Matschoss	DFC Regental	4	3	3	147
9	Karl Maillinger	DFC Trier	1	1	1	142
10	Marinus Fischer	DC Bayrischzell	2	0	1	133
11	Martin Jung	WDCW Garmisch	2	0	2	112
12	Peter Friedemann	DFC Die Althofdrachen	1	0	1	85
12	Sepp Singhammer	DC Isarwinkel	1	1	1	85
14	Stefan Eylert	DFC Ammergau	1	1	1	84
15	Helmut Denz		1	1	1	83
16	Manfred King	DFC Oberes Elztal	1	1	1	80
17	Werner Kuntz	DFC Bayerwald	2	2	2	76
18	Jörg Stimmer	WDCW Garmisch	1	1	1	74
19	Theophil Behr-Kuder	DFC Achental	2	1	2	69
20	Peter Philippin	DFC Starzeln	1	0	1	66
21	Manfred Aumer	1. Oberpfälzer DFC	1	1	1	63
21	Helmut Lutz	DFC Condor Wehr	2	-	1	63
23	Karlheinz Stenzel	DDCS	1	-	1	61
24	Erich Ferstl	1. Oberpfälzer DFC	2	2	2	50
25	Hugo Rameil	DFC Olpe	1	1	1	37
26	Arnold Kummer	DC Tegernseer Tal	2	1	1	18

Für alle Flüge gilt:
Wertung vorläufig, da Bestätigung von 2. Auswertestelle noch nicht vorliegt.

Deutscher Streckenflugpokal 1988

Datum: Stand: 22.5.88

Pilot	Datum	Gerät	Flugaufgabe	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
		Verein	geplant gewertet	Startpunkt	Ziel				
Arnold Kummer	25.3.	Topfex Tegernsee	$\Delta < 28\%$ FS	Mte Cor (Revine) S. Maria Ortskern	1. Col Visentin Antenne 2. Cesen Rifugio (Straßen- ende) -	Solle	2 h 20'	18	18
Til Matschoss	26.3.	Lotus 16 Regental	ZR FS	Mte Dolada Startplatz	Rif. Lusa Gipfel Mte Avena -	Foen Vicino Feltre	3 h 50'	38	38
Helmut Lutz	27.3.	GTR Condor Wehr	ZR FS	Mte Dolada Kirche Soccer	Pass Croce D'Aune -	Oregne	3 h 45'	63	63
Martin Jung	27.3.	Zephir Garmisch	ZR FS	Mte Dolada Kirche Soccer	Pass Croce D'Aune -	Lamén (Feltre)	3 h 10'	47	47
Marinus Fischer	27.3.	HP II Bayrischzell	ZR ZR	Mte Dolada Kirche Soccer	Croce D'Aune Straßen- abzweig bei 473 -	Piève d'Alpago	?	78	133
Peter Philippin	29.3.	Saphir 17 Starzeln	ZR FS	Mte Grappa Semonzo Kirche	Aviano Straßengabe- lung bei An- tenne -	Aviano Landeplatz	3 h 30'	66	66
Markus Hanfstängl	29.3.	Bullet C 16 Isartal	ZR FS	Mte Dolada Kirche Soccer	Panarotta Sendestation -	Belluno	7 h 20'	149	149
Peter Friedemann	29.3.	Magic IV Althof	ZR ZR	Mte Cornosega Semonzo Kirche	Mte Faverghera Gipfelstation -	Semonzo Landeplatz	5 h 15'	50	85
Michael Weingartner	3.4.	Fun Race Odenwald	ZF FS	D Donnersberg Antenne	- Metz	Sommepey Tahure (Frankreich)	6 h 45'	250	250
Til Matschoss	10.4.	Lotus 16 Regental	ZR FS	D Bichlstein Weiking Ortskern	Pröllergipfel Lift – Berg- Station -	Bräueran Sulbach	4 h	53	53
Stefan Eylert	1.4.	HP II Ammergau	ZR FS	Prato Valentino Teglio Bergst.	Nuova nördl. Straßenkreuz -	Com Piateda Bustegio	3	84	84
Erich Ferstl	10.4.	Sport Oberpfalz	FS FS	D Jachenhausen Schaitdorf	- -	Wenzdorf	2 h 05'	30	30
Werner Kutz	10.4.	Magic Bayerwald	ZF FS	D Bichlstein Rampe	- Jachenstein Kraftwerk	Herndl-Schlag	2 h 15'	39	39
Thomas Rauch	14.4.	Zephir -	FS FS	D Jenner Jenner Mittelst.	Untersberg Stöhrhaus -	Sinnesberger (St. Johann i. T.)	3 h 05'	57	57

Pilot	Datum	Gerät	Flugaufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
		Verein		Startpunkt	Ziel				
Martin Jung	16. 4.	Zephir	ZF	Seegrube Innsbruck	Reiterkopf Sendeturm	Zell am Ziller	4 h 25'	50	65
		Garmisch	ZF	Seegrube Bergst.	Zell am Ziller Schwimmbad				
Karlheinz Stenzel	16. 4.	Select	ZR	Sand i.T.	Thurntaler Gipfelstation	Sand i.T.	4 h 15'	36	61
		Stuttgart	ZR	Tennisplatz	-				
Erich Ferstl	16. 4.	Sport	FS	D Böhming	-	Obermässing	1 h 15'	20	20
		Oberpfalz	FS	Rampe	-				
Theophil Behr-Kuder	16. 4.	Saphir 17	△	D Hochfelln	1. Schnappen- winkel Tennisplatz	Inzell	2 h 25'	24	24
		Achental	FS	Mittelst.	2. Hochstau- fenhaus (B. Reichenh.)				
Helmut Wilms	17. 4.	Magic IV	△ < 28%	Sillian	1. Schloß Kehl- burg (Bruneck)	Sillian	4 h 20'	113	192
		Hamburg	△ < 28%	Kirche Sillian	2. Hochstein- haus (Lienz)				
Manfred King	17. 4.	Sport	△ < 28%	D Prechtal Hans Uhl	1. Branden- kopf (Antenne)	Prechtal Landeplatz Korber	3 h 15'	47	80
		Elztal	△ < 28%	Landeplatz Cafe-Korber	2. Schweig- hausen (Kirche)				
Sepp Singhammer	17. 4.	Bullet	ZF	D Wallberg	-	Flugplatz Zell am See	6 h	85	85
		Isarwinkel	FS	Wallberg Gipfel	Zell am See				
Thomas Rauch	17. 4.	Zephir	△ < 28%	D Jenner	1. Untersberg Stöhrhaus	Mittelst. Jennerbahn	3 h 20'	76	129
		-	-	Jenner Mittelst.	2. Steinplatte Skilift Berg- stat.				
Markus Hanfstängl	19. 4.	Bullet C 16	FAI △	D Wallberg	1. Oberaudorf (Sessellift)	Point (Tegernsee)	5 h 30'	94	188
		Isarwinkel	FAI △	Wallberg Talst.	2. Kanzelkehre (Inntal)				
Hans Bausenwein	19. 4.	Magic FC	△ < 28%	Sillian	1. Kehlburg (Bruneck)	Sillian Landeplatz	4 h	113	192
		Odenwald	-	Sillian Kirche	2. Hochstein- haus (Lienz)				
Til Matschoss	19. 4.	Lotus 16	ZR	D Bichlstein	Pröllner Gipfel	Klingelbach	2 h 40'	36	36
		Regental	FS	Weiking Ortskern	-				
Werner Kutz	19. 4.	Magic	ZR	D Bichlstein	Pröllner Liftstation	Steinburg	2 h	37	37
		Bayerwald	FS	Weiking Ortskern	-				
Karl Maillinger	19. 4.	HP II	ZF	D Pfeffel- bach	-	Merten Markushof	4 h	142	142
		Trier	FS	Startplatz	Achen Segelflugplatz				

Pilot	Datum	Gerät	Flugaufgabe	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
		Verein	geplant gewertet	Startpunkt	Ziel				
Thomas Rauch	19. 4.	Zephir -	$\Delta < 28\%$ -	D Rossfeld Ahornkaser Scharitzkehl- alm	1. Untersberg (Stöhrhaus) 2. Steinplatte (Skilift Berg- stat.) -	Schönau Landeplatz	4 h	76	129
Oltmann Hinrichs	22. 4.	Magic III Lohaus	ZF FS	D Hems Loh (Moor) Startplatz Winde	- Kirche Bad Driberg	Hildesheim	4 h 35'	108	108
Jörg Stimmer	22. 4.	HP 170 Garmisch	Δ FS	Buchen Ausfahrt Telfs	1. Restaurant Zirler Berg 2. Schloß Lin- derhof 3. Untermak- ler Alm -	Rosenberger Raststätte	4 h	74	74
Gerd Langwald	22. 4.	HP II Lohaus	Δ FS	D Hemsloh (Moor) Startplatz Winde	1. Lübbecke (Fernsehturm) 2. Kraftwerk Lehde -	Gehrenrode (Bad Gandersheim)	4 h 10'	126	126
Gerd Langwald	23. 4.	HP II Lohaus	ZF FS	D Hemsloh (Moor) W Startplatz Winde	- Haltern Stausee	Voxtrup (Osnabrück)	1 h 05'	44	44
Manfred Aumer	23. 4.	Magic Oberpfalz	FS FS	D Ober- emmendorf Rampe	- -	Allershausen	2 h	63	63
Helmut Wilms	23. 4.	Magic Hamburg	ZF ZF	Sillian Schloß Heinfels	- Arnoldstein Bahnhof	Nötsch Lokun Flugplatz	3 h 30'	100	130
Helmut Denz	23. 4.	Bullet -	ZF FS	D Ober- emmendorf Rampe	- Landeplatz Ruhpolding Rauschberg	Groß- hündelbach	3 h 10'	83	83
Hugo Rameil	24. 4.	Hermes Olpe	FS FS	D Saal- hausen Startplatz	- -	Hammer	3 h 30'	37	37
Oltmann Hinrichs	24. 4.	Magic Lohaus	ZF FS	D Hemsloh (Moor) W Startplatz Winde	- BAB Kreuz Lotte	Haltern	5 h	132	132
Gerd Langwald	26. 4.	HP II Lohaus	Δ FS	D Lohaus Reden W Startplatz Winde	1. Bahnte Flugplatz 2. Porta Westfalica -	Meppel (Holland)	6 h	160	160
Til Matschoss	26. 4.	Lotus 16 Regental	ZR ZR	D Bichlstein Weiking Ortskern	Pröllergipfel Liftst. -	Landeplatz Bichlstein	3 h	33	56
Theophil Behr-Kuder	27. 4.	Saphir 17 Achtental	ZR FS	Mte Dolado Kirche Soccer	Straßentunnel Cast Scherner -	Arten (Fonzasa)	2 h 30'	45	45

Für alle Flüge gilt: Wertung vorläufig, da Bestätigung der 2. Auswertung noch nicht vorliegt
 Δ = Dreieck, ZR = Ziel-Rück, FS = Freie Strecke

PARASAIL

Rettungssysteme

auch für **Gleitschirm** — Piloten

Esprit-Light! Schnelle Auslösung!

Kappe vom Parasail IV wurde vom DHV für Hängegleiter geprüft!

PARASAIL · Nymphenburgerstr. 49 · 8000 München 2 · ☎ 089/1298595

Überlandkennzeichen

selbstklebend, Dacron 90 gr/m²
schw. u. weiß, Höhe 50 cm: 54,- DM,
Höhe 30 cm: 35,- DM + Versand

A. Hahn

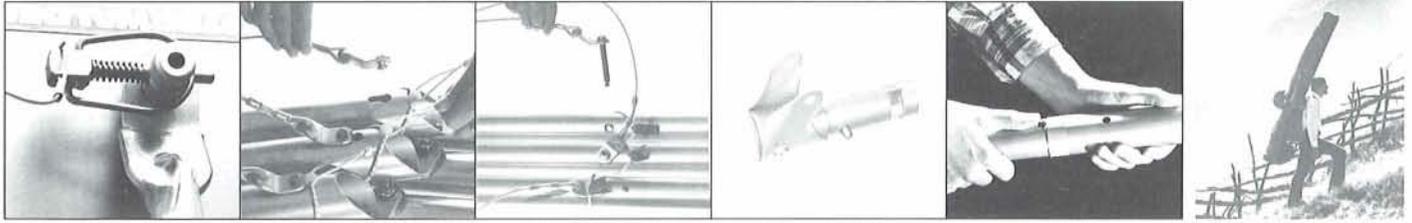
Koch-Sternfeld-Straße 8
8240 Berchtesgaden
Telefon: 08652/63842

finsterwalder funfex

DHV-Gütesiegelnummer 01-149-87

Schnellverschlüsse

14 Jahre Finsterwalder Drachenflug GmbH
Dipl. Ing. T. Finsterwalder, Pagodenburgstr. 8, 8 München 60, Tel. 8116528
Geschäftszeiten 9.00-13.00/14.00-18.00, Samst. 9.00-11.30 Uhr



Klappsplint

Kugelverschluss

Bajonettverschluss

Basisverriegelung

Druckknopf

Gute Schnellverschlüsse sind der Schlüssel zu praktischen Packmaßen. Seit 14 Jahren tüftelt Finsterwalder immer weiter verbesserte Verschlüsse aus. Bei uns gibt es für jeden Zweck eine spezielle Ideallösung. Mit 5 Spezialverschlüssen hat der Funfex zweifellos das beste Kurzpacksystem, das Sie zur Zeit finden können.

Der Finsterwalder **Klappsplint**, bekannt seit dem „Bergfex“, hat schon viele Merkmale später entwickelter Verschlüsse: Doppelsicherung gegen unbeabsichtigtes Öffnen, keine losen Teile, robust und korrosionsfest (Bolzen und Federn aus Edelstahl). Sein mechanischer Vorteil ist, daß beim Verschuß kein Totpunkt überwunden werden muß. Verwendung an der vorderen Unterverspannung.

Noch schneller ist der **Kugelverschluss**. Mit ihm ist echte Einhandbedienung blind möglich. Verschußzeit mit Sicherung = 1 sec. Der Kugelverschluss verhindert ein Verdrehen der Verspannung in der Aufbauphase. Außerdem gibt es keine abstehenden Teile, die beim verpackten Drachen Kratzspuren hinterlassen könnten. Verwendung: an der Turm-, Quer- und Längsverspannung und an der hinteren Unterverspannung. Die selben Vorteile hat der, auch in Längsrichtung hoch belastbare, **Bajonettverschluss**. Er wird an der seitlichen Unterverspannung eingesetzt. Die **Basisverriegelung** mit 3-fach-Sicherung ermöglicht eine blitzschnelle Trapezmontage. Dabei werden Kugelsperbolzen, die bei Verwendung an dieser Stelle leicht verschmutzen, vermieden. An der

abnehmbaren Speedbar mit Sicherungsseil können problemlos Räder montiert werden.

Bei den **Druckknöpfen** für die Rohrverbindungen hat Finsterwalder eine Lösung gefunden die gewährleistet, daß der Knopf nicht im Rohr stecken bleiben oder verloren gehen kann. Sie ermöglichen ein Zusammenstecken der 6 Funfex-Gestänge in weniger als 2 Minuten.

Natürlich können Sie den FUNFEX wie jeden anderen Drachen auch lang packen. 80% der Funfex-Besitzer nutzen jedoch das Kurzpacksystem weil es bei Transport und Lagerung enorm praktisch ist. Besuchen Sie uns doch einmal in unserer Delta Boutique und lassen Sie sich den Funfex vorführen oder vereinbaren Sie einen Probeflugtermin!

Die neue Münchner delta boutique

Die komplette
Delta Ausrüstung

Fachberatung

Gurtprüfstand

Gebrauchtdrachen



verbesserter
Computer-Schnell-
Versand in alle Welt

50 Seiten Gratiskatalog

Telephon-Auftrags-
annahme mit Beratung

XC-Leistungsabzeichen



Folgenden Piloten wird auf Antrag und nach Erfüllung der Bedingungen das XC-Abzeichen zuerkannt:

XC – Bronze:

- Nr. 16 Josef Seger (FS 37 km am 2. 5. 1987)
- Nr. 17 Marcus Hoffmann-Guben (FS 69 km am 12. 6. 1987)
- Nr. 18 Jürgen Weichelsgärtner (FS 31 km am 28. 6. 1987)

XC – Silber:

- Nr. 12 Helmut Wilms (FAI-Dreieck 50 km am 27. 5. 1985, FS 100 km am 23. 4. 88)

Weitere Anträge auf Leistungsabzeichen bitte schriftlich an die DHV-Geschäftsstelle richten. Bitte mit Datum der zur Bewertung vorgesehenen Flüge.

Es können Flüge aus dem XC-Cup 1983 bis 1985, sowie Flüge aus dem Deutschen Streckenflugpokal 1986 bis 1988 herangezogen werden.

Die genaue Ausschreibung ist in DHV-Info Nr. 43 auf Seite 44 zu finden.

Seit 1987 gilt die Regelung, daß für freie Streckenflüge die weiteste Distanz vom Startplatz gerechnet wird, d. h. ein Zielrückkehrflug mit 200 km Gesamtstrecke wird auch als freier Streckenflug über 100 km anerkannt, jedoch kann nicht ein Flug für beide Bedingungen eines Abzeichens gewertet werden.

Die Verleihung der Abzeichen ist im Rahmen des Deutschen Hängegleitertages vorgesehen.

Bisher wurden folgenden Piloten Abzeichen verliehen:

XC – Gold:

- Nr. 1 Franz Schüller
- Nr. 2 Klaus Tänzler

XC – Silber:

- Nr. 1 Michael Schmidt
- Nr. 2 Helmut Denz
- Nr. 3 Manfred Mokros
- Nr. 4 Romuald Kieferle
- Nr. 5 Franz Schüller
- Nr. 6 Bernd Gassner
- Nr. 7 Klaus Tänzler
- Nr. 8 Michael Weingartner
- Nr. 9 Aido Olivotti
- Nr. 10 Reinhard Jurk
- Nr. 11 Lorenz Fritz

XC – Bronze:

- Nr. 1 Til Matschoss
- Nr. 2 Sven Oertel
- Nr. 3 Helmut Wilms
- Nr. 4 Arnold Kummer
- Nr. 5 Jörg Sebold
- Nr. 6 Gerhard Steinberg
- Nr. 7 Klaus Tänzler
- Nr. 8 Wolfgang Gerteisen
- Nr. 9 Reinhold Schmitz
- Nr. 10 Achim Rösch
- Nr. 11 Jost von Schönebeck
- Nr. 12 Helmut von Holdt
- Nr. 13 Peter Friedemann
- Nr. 14 Martin Schärfl
- Nr. 15 Wilhelm Feucht



VS MAGIC EVOLUTION – der Maßstab aus Frankreich: Kompromißlose Hochleistungs-Parapentes von der Voilerie Soubeyrat. 11 Zeller mit je 3 Alveolen – Magic 24 E. und Magic 27 E. Ideale Wettkampfschirme. Absolute Wendigkeit. Körpersteuerung. Beste Öffnungsv ermög. Hoher Geschwindigkeitsbereich. Gewicht ca. 3,9 kg (4 kg). Gleitwinkel 5 +, Pilotengewicht ab 60 kg (70 kg). Wartet zum Starten beim exklusiven Sportfachhandel.

DIE RUHIGE KRAFT



Händlernachweis bei Schlagler & Strobl
Sportartikelvertrieb GmbH,
D-8196 Eurasburg



LADIES FIRST

Der Tegelberg-Cup und die Bayerischen Meisterschaften 1988 im Gleitschirmfliegen

von Bernhard Schmid



Fliegen und fliegen lassen war angesagt zwischen dem 12. und 15. Mai 1988 am Tegelberg in der Nähe der kleinen Ortschaft Schwangau. Ein wichtiger Wettbewerb zweifelsohne, ging es doch neben Siegerehren auch um die Qualifikation für das Nationalteam, das Deutschland bei den Europameisterschaften in St. Hillaire vertreten wird. 75 Pilotinnen und Piloten, zum Teil aus Italien und der Schweiz, waren für dieses Tegelberg-Turnier gemeldet. Mit in der Luft fast alle deutschen Top-Piloten.

1. Wettbewerbstag: Herrliches Flugwetter, doch zuerst stehen auf dem Plan der Organisatoren die Wettbewerbseinschreibung, Schirmkontrolle, das obligatorische Briefing in der Nähe des extra für den Wettbewerb aufgebauten Bierzeltes. Um diesen Wettbewerb für die deutsche Rangliste gewertet zu bekommen, wurden die Teilnehmer bereits in der Ausschreibung darauf hingewiesen, daß dafür die Mitgliedschaft in einem DAeC-Verein und die FAI-Sportlizenz nötig sind. Beides konnte bei Wettbewerbsbeginn noch abgeschlossen bzw. beantragt werden. Beim Briefing von Wettbewerbsleiter Ernst Büttner erfuhren die Wettkampfteilnehmer dann auch, daß an der gelosten Startreihenfolge und dem Starten der Ranglistenpiloten nach Ranglistenpunkten in umgekehrter Reihenfolge festgehalten wird. Am Tegelberg-Rampenstart dann noch die genaue Erläuterung der gestellten Tagesaufgabe, die Maximalzeit-Fliegen mit Ziellandung hieß. Auch die Wahl der Pilotensprecher – gewählt wurden Toni Bender, Sepp Gschwendtner und Sepp Singhammer – wurde am Start noch durchgeführt.

Dann ging alles zügig – Rampe frei, der Durchgang wurde begonnen: Ein-

gespielte Helfer am Start sorgten für schnelle Startreihenfolge. Der Steilabbruch in südwestlicher Richtung vom Gipfel schien der Trumpf des Tages und Ziel vieler Piloten zu sein. In kurzer Zeit sammelten sich an dem beengten Geländerrücken mehr als 15 Piloten, die gleichmäßig wie ein Fischschwarm im Aufwindband hin- und herzogen. Freilich machte es am Anfang mehr den Eindruck, als wenn ein Haifisch den Schwarm störte, erschien es doch so, daß die Hangflugregeln erst bei längerem Flug umgesetzt werden konnten. Im Interesse der Sicherheit wurde vom Veranstalter die Maximalflugzeit auf 60 Min. begrenzt. Dies brachte für die Piloten den Vorteil, daß gelegentlich einige den Bart verlassen und den Landeplatz ansteuern mußten, denn bei Landen mit Zeitüberschreitung gab es null Punkte für diesen Durchgang. Ihre Flugzeit zu üppig geplant hatten Hans Ostermünchner und Christoph Kirsch. Um die zehn Flieger konnten Flugzeiten von knapp einer Stunde für sich verbuchen, so auch die Mädchen Carola Weh, Daniela Anke und Ingrid Böck. Nachdem für die meisten Piloten die Stunde voll oder auch nicht voll war, schwächte sich die Thermik ab, und die später gestarteten Piloten hatten das Nachsehen.

2. Wertungstag mit Streckengleitflug: Hier galt es zwei Bodenpunkte zu überfliegen und anschließend das Landefeld zu treffen, eine Strecke, die im knappen Gleitbereich für manche Hochleistungsschirme lag. Erstaunlicherweise wurden dafür 650 Punkte maximal ausgegeben. Bei der 1. Deutschen Meisterschaft im Herbst 1987 versicherte Manfred Moos noch, derartige Gleitflugaufgaben würden für das nächste Jahr entfallen oder zumindest stark zurückgedrängt werden. Nichts gegen Aufgaben mit Wen-

depunkten, die nicht mehr im Gleitwinkelbereich liegen, sondern mit Thermikunterstützung erreicht werden müssen. Dafür scheinen jedoch die heutigen Geräte noch zu leistungsschwach bzw. das Wetter auf unserer Alpennordseite zu schlecht. Mit Punkten gewertet wurde bei diesen Durchgängen der Überflug der Wendepunkte 1 und 2 sowie eine Mindestzeitwertung bei Erreichen des Landefeldes. Für eine Landung im Zielkreis gab es dann ebenfalls entsprechende zusätzliche Punkte. Unterschiedliche meteorologische Verhältnisse sorgten bei diesen Gleitflugdurchgängen für Überraschungen. War es früh morgens die fehlende Thermik, so war es mittags oder nachmittags der starke Ostwind. Ein erneuter Gleitflug, diesmal jedoch sogar mit einer Höchstpunktzahl von 850 Punkten und ein Maximalzeitflug mit der Höchstpunktzahl von 450 Punkten, waren am Samstag angesagt. Diesmal glitt man jedoch Richtung Schloß Neuschwanstein und wieder zurück über einen weiteren Wendepunkt zum Landeplatz. War etwa der Grund, warum einige Piloten den Landeplatz nicht erreichten, die Suche nach dem Schloßfräulein oder dem Prinzen? Egal wie, Maximalzeit war für den Nachmittag angesagt, Flug-

zeitbeschränkung 30 Minuten. Der Abschlußtag brachte ein ähnliches Programm wie der Vortag: Aufgabe war das Umrunden der höchsten Zinne des Schlosses Neuschwanstein (jetzt hatte man tiefere Einblicke in das Schloßgeschehen) und ein Zurückflug zum Landefeld. Ein Maximalzeitdurchgang war für den Nachmittag angesagt; es konnte jedoch nur maximal kurz geflogen werden, da, wie in den vergangenen Tagen, sich die Wetterlage ab Mittag verschlechterte, so daß immer mit Gewittern gerechnet werden mußte. Aber für das Wetter können ja bekanntlich weder Veranstalter noch Pilot etwas. Eine Veranstaltung zu kritisieren, ist sehr leicht – eine Veranstaltung zu organisieren, dagegen sehr schwer. Man kann feststellen, daß sich seit der letzten Meisterschaft am Tegelberg einiges getan hat, wenngleich die Aufgabenstellung und die damit verbundenen Punkte nocheinmal überdacht werden sollten. Für den Tegelberg-Cup wurden alle durchgeführten Wertungsflüge gezählt, wohingegen für die bayerische Meisterschaft lt. Ausschreibung nur die drei Maximalzeitflüge zusammengefaßt wurden. Nachfolgend die Rangliste Tegelberg-Cup, Bayerische Meisterschaft 1988.



Ein märchenhaft blühender Landeplatz wartete auf d

SALEWA.

SCHIRME · BEKLEIDUNG · SY



Teilnehmer der Bayerischen Meisterschaft

Fotos: Wolfgang Gerteisen

Ergebnisse Bayerische Meisterschaft im Gleitschirmfliegen '88

Rang	Name	Gerät	Punkte
1	Carola Weh	Genair 510	1208
2	Ingrid Böck	North Sails 23	980
3	Toni Bender	Magic 27	971
4	Peter Kaiser	Ekstase 30 C	946
5	Daniela Anke	Genair 312	774
6	Peter Geg	Genair 510	729
7	Bernhard Schmid	Alnair 24	690
8	Lang	Genair 510	607
9	Heinrich Praml	Genair 510	596
10	Sepp Gschwendtner	Alnair 26	558

Tegelbergcup '88

Rang	Name	Gerät	Punkte
1	Reinhold Unterholzner	Genair 510	2890
2	Carola Weh	Genair 510	2763
3	Peter Kaiser	Ekstase 30	2693
4	Peter Geg	Genair	2492
5	Sepp Gschwendtner	Alnair 26	2346
6	Uli Wiesmeier	Magic 27	2332
7	Daniela Anke	Genair 312	2330
8	Lang	Genair 510	2304
9	Toni Bender	Magic 27	2147
10	Achim Kirchmann	Genair 510	2037

Flight Systems.

TEMZUBEHÖR



ALNAÏR – EXTASE – ASTERION – WING. Vier Serien, neun Typen. Alles dabei, vom Allrounder bis zum Höchstleister. Informationen und Katalog bei SALEWA oder im Fachhandel. Nachfolgende Gleitschirmspezialisten zählen auf SALEWA-Schirme: Sport Scheck, 8000 München 2, Tel. 089/21661 · Sport Schuster, 8000 München 2, Tel. 089/237070 · Gleitschirmparadies, 8000 München 2, Tel. 089/2283613 · Sunslide Gleitschirmschule, 8011 Siegersbrunn, Tel. 08102/4857 · Gleitschirmschule Werdenfels, 8100 Garmisch-Partenkirchen, Tel. 08821/1425 · Sport-Peter, 8170 Bad Tölz, Tel. 08041/8786 · Surf Reichart/Parafly, 8175 Greiling, Tel. 08041/6783 oder 71291 · Gleitschirmschule Singhammer, 8178 Gaißach, Tel. 08041/8721 Montagne, 8200 Rosenheim, Tel. 08031/14888 · Flugschule Speidel, 8201 Nußdorf, Tel. 08034/8990 · Govind, Südd. Gleitschirmschule GmbH, 8210 Prien, Tel. 08051/61576 oder 08641/7575 Sport Rehr, 8230 Bad Reichenhall, Tel. 08651/3731 · PARA-FLUG, 8233 Anger, Tel. 08656/1576 · Regensburg Gleitschirmschule, 8419 Nittendorf, Tel. 09404/1815 · Gleitschirmschule Vogel-Söder, 8959 Rieden, Tel. 08362/5138 · Flugschule Göppingen, 8972 Sonthofen, Tel. 08321/88335 · Gleitsegelschule Tübingen, 7400 Tübingen, Tel. 07071/51394 · Westdeutsche Gleitschirmschule, 5788 Winterberg-Züsch, Tel. 02981/6640 oder 2907



Salewa Sportgeräte GmbH
Thalkirchner Str. 47, 8000 München 2

II. Internationaler SALEWA-Cup 1988

von Sepp Gschwendtner





Fragt man Sieger nach einer Veranstaltung, war natürlich alles bestens organisiert, die Flugaufgaben toll, die Wertung absolut korrekt. Ganz anderer Ansicht allerdings diejenigen, die nicht die Platzierung erreicht haben, die sie sich vorgestellt haben. Da hat der Landerichter oder der Zeitnehmer betrogen, das Wetter war mies und überhaupt die ganze Veranstaltung nichts Besonderes.

Da ich selbst beim SALEWA-Cup vorne mitmischen konnte und schon deshalb – aber auch aus anderen Gründen – vermutlich nicht objektiv sein kann, möchte ich mir eine Wertung ersparen und das Urteil dem Leser überlassen.

Fakten:

- II. Internationaler SALEWA-Cup in Westendorf/Tirol, Choralpe, 8. 4. bis 10. 4. 1988;
- 109 Teilnehmer aus der Bundesrepublik Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich und Jugoslawien mit ca. 15 verschiedenen Gleitschirmtypen;
- Zeit-, Zielwertung, Höhenunterschied 1026 m.

Pluspunkte:

- optimales Fluggelände mit riesigem Start- und Landeplatz;
- nahezu fehlerlose, korrekte Organisation und Auswertung durch Bernhard Schmid und Helmut Brunner;
- kein Unfall, weder im Training noch in den Wertungsdurchgängen;
- unabhängige Jury bestehend aus Josef Krimmer (Ailes de K), Stefan

Rieder (Schlager und Strobl) und Bernhard Schmid (Salewa);

- ein Wettbewerb, der wirklich durch »Fliegen« entschieden wurde; Es wurden z.B. in einem Durchgang Zeiten von ca. 6 Minuten bis weit über 1 Stunde erflogen;
- das Wetter: obwohl es überall sonst schneite und regnete, konnten wenigstens zwei korrekte Wertungsdurchgänge sowie jeden Tag frei geflogen werden;
- und natürlich die tollen Preise bis zum 89. Platz.

Minuspunkte:

- die Probleme mit dem Genair, die Genair-Gleitsegel durften nicht starten, da nur Gütesiegel-Gleitsegel zugelassen waren und das Gütesiegel des Genair aus Sicherheitsgründen ruhte;
 - der Ausschluß des französischen Teams, das – obwohl eindeutig einige davon die besten Flugleistungen zeigten – aus der Wertung genommen werden mußte, da Ihre Schirme von der Gütesiegelversion abwichen;
 - daß Zwischenlandeplätze nicht überwacht wurden, was vermutlich ein »Sportkamerad« ausnützte;
 - daß einige Piloten beim Freien Fliegen glauben, unverletzlich zu sein und bei totalem Nebel Radaraugen zu haben. (Manche wissen anscheinend noch nicht, wie hart der Boden sein kann; Auskünfte werden auf Anfrage gerne erteilt);
- Wenn Ihr nun Plus- und Minuspunkte gegeneinander aufrechnet und zu einem positivem Ergebnis kommt, dann macht halt 1989 mit!



Endergebnis

Rang	Name	Gerät	Punkte
1.	Christoph Kirsch	Alnair 26	1402
2.	Sepp Gschwendner	Alnair 26	1357
3.	Andreas Witte	Brizair 10	1325
4.	Anton Swolsjak	Magic 24 E	1293
5.	Sepp Mangold	Asterion 1026	1246
6.	Reinhold Speidel	Alnair 26	1180
7.	Uli Wiesmeier	Big X	1167
8.	Rudi Settele	Ex-Tase 30	1119
9.	Henry Hauck	Alnair 26	1118
10.	Fabian Schreiner	Alnair 24	1117
11.	Bruno Wolfsfelner	Big X	1088
12.	Felix Federer	Blow Up Competition	1048
13.	Franz Kranzusch	Alnair 26	1046
14.	Martin Wolf	Alnair 24	1004
15.	Peter Kaiser	Ex-Tase 30	1003

Streckenflugseminar für Pilotinnen in Pfalzen '88



Knut von Hentig gibt letzte Tips



Alle Teilnehmerinnen nutzten die Gelegenheit ihr fliegerisches Können und auch die theoretischen Kenntnisse auf den neuesten Stand zu bringen

Fotos: Wolfgang Gerteisen

Von Conny Steger
und Andrea Kopp

Der DHV hatte eingeladen und 15 streckenhungrige, flugsüchtige Pilotinnen waren dem Ruf nach Pfalzen/Südtirol gefolgt. Die beiden WM-Teilnehmer Knut von Hentig und Toni Bender stellten sich als Seminarleiter der Herausforderung.

Die Erwartungen der Pilotinnen waren hoch; sie hofften auf weite Flüge, unterstützt durch Tips und Hilfen der beiden »Cracks«. Petrus hatte nach anfänglichem Grollen ein Einsehen mit den angereisten »Engelchen« und bescherte ihnen 3 Tage bestes Flugwetter. So stieg am letzten Tag die Basis bis auf 4200 m. Ganz Südtirol lag den Pilotinnen zu Füßen.

Das Konzept der beiden Seminarleiter Toni und Knut ging auf; Theorieunterricht auf der Basis ihres fundierten Wissens, verknüpft mit ihrer persönlichen Erfahrung, überbrückte den ersten verregneten Seminartag und schuf die optimale Grundlage zur praktischen Umsetzung an den Folgetagen.

So konnte schon am zweiten Tag ein solider Praxis-Grundstock für die folgenden Streckenflüge geschaffen werden. Mit Hilfe von Videoaufnahmen sowie Notizen zur individuellen Flugtechnik wurden Fehler aufgearbeitet und korrigiert.

Pfingstsonntag und -montag konnten dann die Pilotinnen mit individuellen, differenzierten Flugaufgaben nach Herzenslust fliegen. Obwohl die Basis bei 3200 m lag, erschwerte der starke Nordwestwind das Streckenfliegen. Dennoch gelang einigen Pilotinnen der Zielrückkehrflug zum Redelhorn (32 km), und zwei Pilotinnen schafften sogar den Grenzsprung und lernten das reizvolle Pustertal bis nach Sillian (40 km) von oben kennen. Der Rückholddienst, bestens organisiert durch Christine, Marion und Lutz, funktionierte, und nur die Polizeistunde unterbrach spätabends die spannenden Flugberichte der Pilotinnen in der Pizzeria Hinteregger.

Resümee: 15 Pilotinnen, zwei Seminarleiter – eine Gemeinschaft. Vier Tage voller Bereicherung, neuer Kontakte, Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch und Pläne für die Zukunft.

Einstimmiger Wunsch der Pilotinnen: Nächstes Jahr wieder!



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 Werktage (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,-.

Wettbewerbskalender 1988

Drachenfliegen (D) und Gleitsegeln (G)

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
18.-28. 8.	D	1. Weltcup der Senioren ab Jahrgang 1943	Kitzbühel/Tirol	Dr. Sepp Hillebrand, Hahnenkammstr. 1 c, A-6370 Kitzbühel, A 05356/57204 oder 26 14
19.-21. 8.	G	Internationaler Gleitsegel-Alpenpokal des DHV	Nebelhorn/Oberstdorf	Organisationskomitee IAP '88, Schellenbergstr. 12 b, 8980 Oberstdorf
27./28. 8.	D	6. Bärenpokal-Fliegen	Bad Herrenalb	Althofdrachen e. V., Alex Wagner, Alte-Fritz-Straße 6, 6920 Sinsheim-Steinsfurt, Telefon 07261/62368
27./28. 8.	D	Ziellande-Wettbewerb ggf. auch Freie Strecke	Eisenberg bei Ballenberg	Ernst Weller, Burgbergstraße 14, 3559 Ballenberg, Telefon 06452/8484
27./28. 8.	D	Herzerbergpokal-Fliegen	Pfeffelbach/ Kreis Kusel	Drachenflugclub Saar, Ursula Werle, Kindsbacher Straße 38, 6751 Mackenbach, Telefon 06374/1881
24./25. 9.	D	Wettkampf um den Ortenaupokal (Start von der Winde sowie Rampe)	Berghaupten, Nähe Offenburg	Ortenauer Drachenflieger, Peter Klimsch, Untertal 16, 7631 Schuttertal 2, Telefon 07823/2284



Der **neue Weltmeister**
Ricky Duncan
auf **GTR**

Kellersysteme
 Kellergurte
 org. Generaltrieb
 Shop
 mit komplettem Drachen-
 und Gleitschirmzubehör
 Rettungssysteme
 für Gleitschirme + Drachen
 MOYES
 Generalvertrieb
 Gleitschirme
 Gleitschirmschule
 Gleitschirmgurte
 Gurtsysteme

Erfahrung bringt Sicherheit!
Eine der ältesten Firmen
in der Drachenflugbranche.

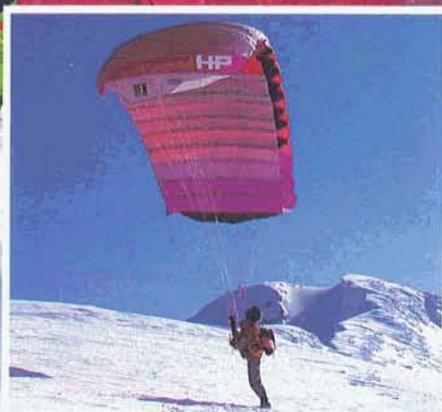
was willst Du noch??
... ruf an, komm vorbei
oder fordere Prospekt an!

FOR SAFETY AND PERFORMANCE

CONDOR HP SERIES

SPECIAL THANKS TO ERNST AND MARTIN PHOTOS: HARTMUT SCHMIDT

SPECIAL THANKS TO ERNST AND MARTIN PHOTOS: HARTMUT SCHMIDT



SKYLINE CONDOR FLUGSCHULEN:

SPORT-SCHECK
8000 MÜNCHEN 33
☎ 0 89 / 2 16 60

DFS GERHARD SPIELER
8120 WEILHEIM
☎ 08 81 / 76 57

DFS RUPOLDING
8222 RUPOLDING
☎ 0 86 63 / 27 29

DFS SCHWÄBISCHE ALB
7000 STUTTGART 50
☎ 07 11 / 53 79 28

DFS HELMUT HILS
7733 MÖNCHWEILER
☎ 0 77 21 / 7 15 13

SÜDD. GLEITSCHIRMSCHULE
8210 PRIEN/CHIEMSEE
☎ 0 80 51 / 6 15 76

MONTAGNE SPORT
8200 ROSENHEIM
☎ 0 80 31 / 1 48 88

DFS REINHOLD SPEIDEL
8201 NUSSDORF
☎ 0 80 34 / 89 90

REGENSBURGER GSS
8411 UNDORF
☎ 0 94 04 / 18 15

DRACHENSPO RT H. BRODBECK
7178 MICHELBA CH/BILZ
☎ 07 91 / 4 11 51

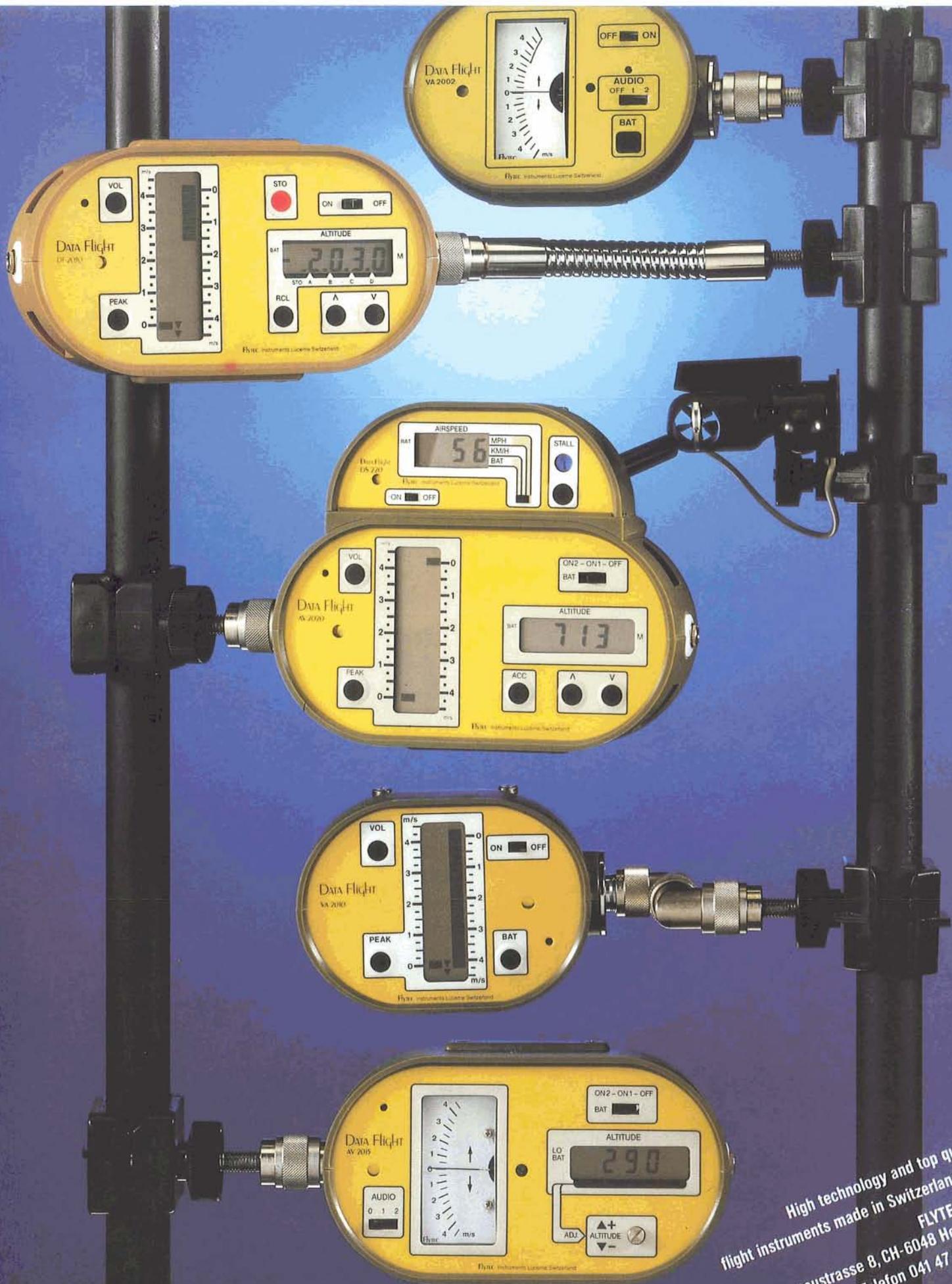
DFZ ELZTAL
7807 ELZACH
☎ 0 76 82 / 82 79

GLEITSCHIRMSCHULE MÜNCHEN
8011 SIEGERTSBRUNN
☎ 0 81 02 / 48 57

CONDOR SPORTS-LINE · ROLF KÜCHLER · CH-6403 KÜSSNACHT · INDUSTRIEZONE FÄNN · ☎ 00 41 / 41 81 41 44

SKYLINE

P.O. BOX 18
DORFSTRASSE 9 + 13
PH. 0 86 42 / 267, 232
D-8212 ÜBERSEE/CHIEMSEE



High technology and top quality
 flight instruments made in Switzerland
FLYTEC AG
 Ebenaustrasse 8, CH-6048 Horw
 Telefon 041 47 34 24

FlyTEC