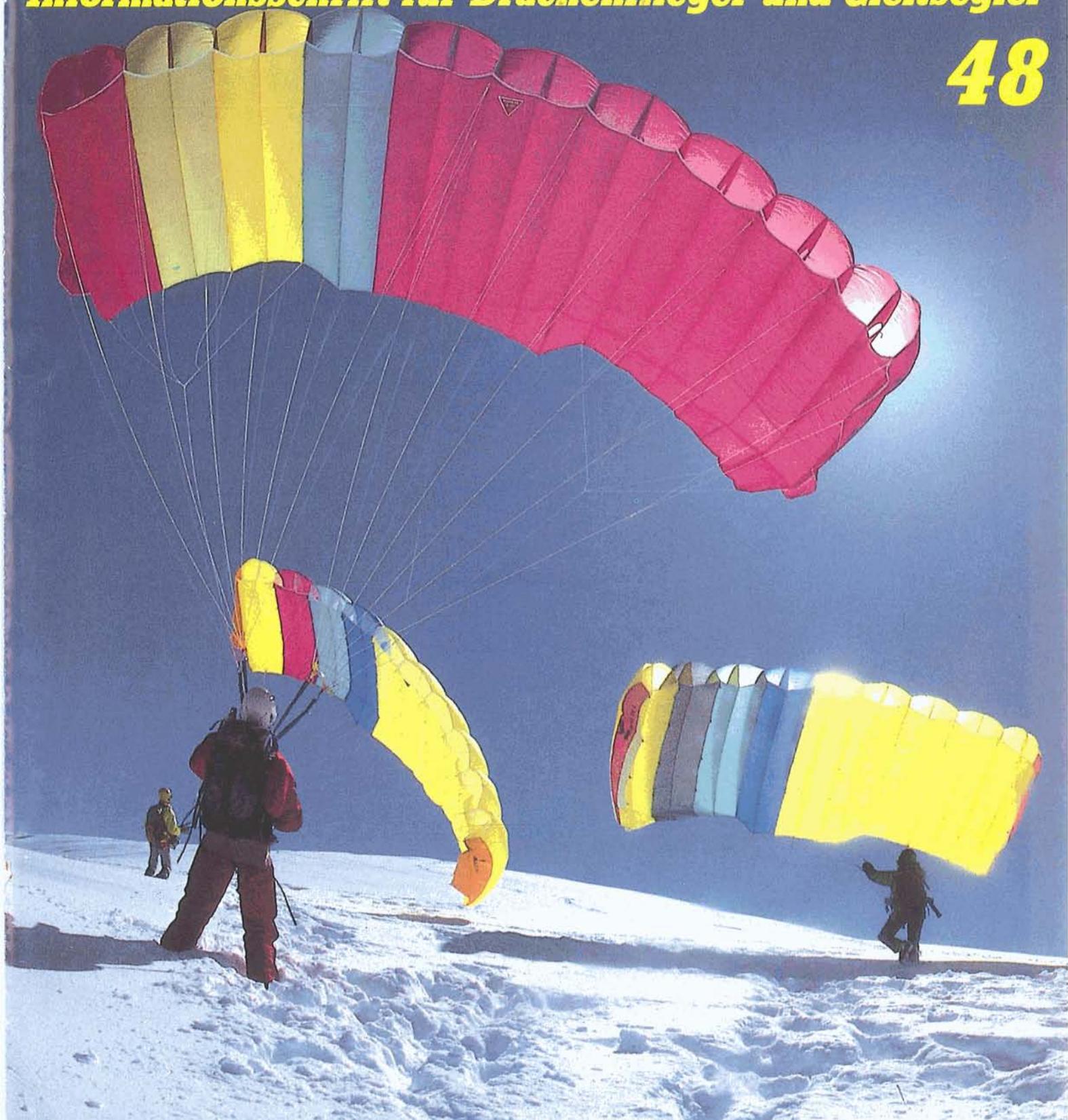


# **DHV-info**

**Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler**

**48**



# MILSING

HP-2-88  
 SPORT-167  
 + competition  
 SPORT-150  
 + competition

**NEU**  
 SPORT-180  
 + competition



GENERALIMPORT

DORFSTRASSE 62  
 6162 MUTTERS · AUSTRIA  
 NEUE TEL. NR.:  
 05222/5621 95  
 AUSLAND: 0043/5222/5621 95  
 NEUE TELEFAX NR.: 5621 97  
**HANSI BADER**  
**Flugsport**  
 Vertrieb BRD  
 Am Burgblick 5  
 7070 Schwab. (07171)40769  
 Telefon Büro:  
 Werkstatt: 4945  
 Gmund

Vertieb  
 Schweiz:  
**Schottola Olin**  
 CH-8645 Jona  
 Tel. 055/282015

Handler BRD:  
 Riedel Armin  
 D-8980 Oberstdorf  
 Tel. 08322/4774  
 D-8120 Weilheim  
 Tel. 0881/8722 od. 7657  
 American Fly  
 D-8200 Rosenheim  
 Tel. 0803/17116 od. 64755  
 Wenig Franz  
 D-8240 Königsee  
 Tel. 08652/2363  
 Drachenflugschule  
 Sapp Singhammer  
 D-8178 Gaißach  
 Tel. 0804/18721  
 Drachenfluggesellschaft  
 D-7807 Eizach  
 Tel. 07682/7710 od. 8279  
 Lothar Wust  
 D-7530 Pforzheim  
 Tel. 0723/174866  
 Drachenflugschule  
 Saar-Mosel, Paul Loch  
 D-5660 Willlich  
 Tel. 06571/2214

Drachenflugschule  
 Oberberg, Arno Gönner  
 D-5276 Wiehl 1  
 Tel. 02262/92430  
 Drachenflugschule  
 Höxter Jörg Peine  
 D-4939 Steinheim  
 Tel. 05276/583  
 od. 05239/6627  
 Matlitschsch Maran  
 D-8100 Garmisch  
 Tel. 08821/59424  
 Händler Gelerich:  
 Muck Martin  
 A-2572 Kaumberg  
 Tel. 02673/8316  
 Natter Wolfgang  
 A-6822 Salten  
 Tel. 05524/8439  
 Flugschule Aufwind,  
 Fehrl Franz  
 A-8972 Ramsau  
 a. Dachstein 52  
 Tel. 03667/81880  
 Schützinger Andreas  
 08243/2305 A-5441 Adlenu

DESIGN: G. SCHATZ, A.S.P.O.I. INZING

## IMPRESSUM

**Herausgeber:**  
Deutscher Hängegleiter-  
verband e. V. (DHV)  
Fachverband der Drachen-  
flieger und Gleitsegler in  
der Bundesrepublik  
Deutschland  
Schaftlacher Straße 23  
8184 Gmund  
Telefon 08021/8181  
Telefax 08021/8047  
Info-Phon 08021/8150

**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-  
sandte Manuskripte und  
Bilder wird keine Haftung  
übernommen.

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

**Auflage:**  
13 500

**Titelbild:**  
Winterstart in Chamonix

Foto:  
Uli Wiesmeier

# DHV-info

Informationsschrift für Drachentflieger und Gleitsegler

## AUS DEM INHALT



### 1. internationaler Gleitsegel- Alpenpokal in Oberstdorf

Eine neue Wettbewerbsform feiert  
Premiere; beim ersten großen Mann-  
schaftswettbewerb des DHV war  
Teamgeist gefragt.

Trotz Wetterpech ein Super-Wett-  
bewerb am Nebelhorn, das sich mit  
seinen fantastischen Flugmöglichkei-  
ten für weitere internationale Wett-  
bewerbe empfiehlt.

**Bericht Seite 62**

Foto: Sammy Minkoff

wichtig ... neu ... kurz	4
The Big Task	6
Treffpunkt Porta Westfalica	14
Protokoll der 8. Hängegleitertagung	16
Bericht der DHV-Hängegleiterkommission	18
DHV in Zahlen	21
Sicherheitsjournal	22
Briefe	24
Das Versicherungsprogramm	26
Vereinsnachrichten	28
DHV bietet an	32
209 km über Flachland	33
Gebrauchtmarkt	34
Wettbewerbssport	40
Liga 88: Finale in Fiesch	42
Deutsche Meisterschaft der Damen	44
Deutscher Streckenflugpokal 88:	46
Das aktuelle Porträt: Markus Hanfstängl	52
Im Gespräch: Anja Kohlrausch	54
DHV-Filmverleih	55
IAP – Internationaler Gleitsegel-Alpenpokal	62
Gleitsegeln: Der Start	66

## Mitglied 11 000 und 12 000

Das Info Nr. 47 mit der Nachricht über Mitglied 10 000 steckte noch nicht in den Briefkästen, da war die Mitgliederanzahl des Deutschen Hängegleiterverbandes um einen weiteren Tausender hinaufgerutscht. Doch damit nicht genug, vor Ablauf des Septembers konnte der DHV das 12 000ste Mitglied begrüßen.

Mitglied 11 000 ist Uwe Wahl, Gleitsegler aus Pappenheim. Mitglied 12 000 ist Bärbel Körner, Drachenfiegerin aus Hamburg.

## Laber für Gleitsegelpiloten gesperrt

Nach einer Mitteilung des Oberamergauer DF e. V. ist der Laber ab sofort für Gleitsegelpiloten gesperrt. Begründet wird das Flugverbot mit einer Häufung der Unfälle am Landeplatz Wellenberg. Der Verein ist bemüht, einen neuen Landeplatz zu finden.

## Termine Assistenten- und Fluglehrer-Lehrgänge Gleitsegeln

Auswahltest für Assistenten-Lehrgang Gleitsegeln  
18./19. 2. 1989

Ausweichtermine, falls Schlechtwetter  
25./26. 2. 1989, 4./5. 3. 1989  
Lehrer-Lehrgang Gleitsegeln  
6. bis 12. 2. 1989

Assistenten-Lehrgang Gleitsegeln  
13. bis 19. 3. 1989

Seminar: Navigation und Luftraumgliederung für Gleitsegellehrer  
11./12. 3. oder 18./19. 3.

## Gleitsegelschlepplehrer ausgebildet

Am Samstag, dem 1. 10. 1988, fand in Kirchhunden-Würdinghausen unter Leitung des DHV-Fachbeirats für Schleppausbildung Arno Gröbner der erste Lehrerlehrgang für Gleitsegelschlepp statt. Ausgebildet wurden Gleitsegellehrer, die bereits die Fachlehrerberechtigung für Hängegleiterschlepp besitzen.

Es konnten neben den üblichen Standardgeräten auch Hochleistungsgeräte wie Gen 3 und VIP 2 geschleppt werden. Dabei zeigte sich, daß auch diese Geräte bei richtiger Windenbetätigung ohne Probleme zu schleppen sind.

Hängegleiter-Windenfahrer, die auch Gleitsegelpiloten schleppen wollen, benötigen dafür eine Einweisung. Nähere Auskünfte über die DHV-Geschäftsstelle.

Ab sofort bilden die unten aufgeführten Gleitsegelschlepp-Ausbildungsstätten aus.

Gleitsegelcenter Nordrhein-Westfalen  
Norbert Mundorf  
Bünder Straße 2  
4972 Löhne

Gleiterschirmschule Oberberg  
Arno Gröbner  
Cosimastraße 2  
5276 Wiehl

## Stuttgarter Barographen-Eichaktion

Vom 1. Dezember 1988 bis 31. Januar 1989 führt die Akaflieg Stuttgart Höhen- und Zeiteichungen von Barographen als traditionelle jährliche Aktion zum Sonderpreis von zusammen DM 15,- durch. Während der Saison – 1. 2. 1989 bis 30. 11. 1989 muß für die Nacheichung DM 20,- berechnet werden. Die geeichten Barographen werden innerhalb von 14 Tagen zurückgesandt.

Barographen bitte senden an:  
akademische fliegergruppe  
stuttgart e. V.  
Pfaffenwaldring 35  
7000 Stuttgart 80



Schleppstart mit dem Gleitsegel

Gleiterschirmschule Wasserkuppe  
Horst Barthelmes  
Obernhausen 35  
6412 Gersfeld

Flugschule Göppingen  
Klaus Irschik  
Blumhardtstraße 14  
7320 Göppingen

Gleitsegelschule Tübingen  
Günther Koch  
Nauklerstraße 25  
7400 Tübingen

## DAeC-Kommission zurückgetreten

Die 1987 neu gewählte Hängegleiter-Kommission unter Leitung des Sportfachgruppenvorsitzenden Jakob Krose hat sich 1 Jahr lang für die ca. 1000 Drachenfieger und Gleitsegler im DAeC eingesetzt. Verschiedene Unstimmigkeiten zwischen DAeC und DHV konnten in dieser Zeit im Sinne der Sportler beigelegt werden, insbesondere beim Wettkampfsport.

Diese erfreuliche Entwicklung hat im September 1988 mit dem Rücktritt von Jakob Krose und seiner Kommission ein plötzliches Ende gefunden. Begründet hat die Kommission ihren Rücktritt mit unüberwindlichen Mißständen und Behinderungen innerhalb des DAeC.

## Fluggebietsführer West-Kanada

Interessant für diejenigen Piloten, die nach West-Kanada fahren wollen, ist der Fluggebietsführer, den der britische Hängegleiterverband herausgibt.

Er kostet 15 Can. \$ plus 2 \$ Versand und kann angefordert werden über folgende Adresse:

Hang Gliding Association of British Columbia  
c/o Sport BC  
1367 West Broadway  
Vancouver  
British Columbia V6H 4A9  
Canada



## Neues Gleitsegelbuch

Bei der BLV-Verlagsgesellschaft ist ein neues Buch zum Thema Gleitschirmfliegen erschienen. Autor ist der gleitschirmfliegende Journalist Peter Gruber. Er informiert nicht aus der Sicht des Lehrers, sondern aus der Perspektive des Schülers von den ersten Schritten des Gleitschirmbegeisterten bis zum beeindruckenden Flug des Könners. Anfänger erhalten ein realitätsnahes Bild von den Anforderungen und der Technik, die ein Pilot beherrschen muß. In dem Buch wird beschrieben, wie ein Kurs abläuft. Für Fortgeschrittene werden 15 ausgewählte, besonders schöne und interessante Flugberge des Nordalpenbereichs mit allen wichtigen Daten angeboten.

Das Buch »Gleitschirmfliegen« kostet DM 24,-, umfaßt 111 Seiten, 60 Schwarz-weiß-Fotos sowie 15 Zeichnungen.

## Neu: Kostenloser Versicherungsschutz für alle Startwinden im DHV

Die Fluggeländehalter im DHV sind bereits ohne Kosten haftpflichtversichert. Bei den Berggeländen gilt der Versicherungsschutz für den Startplatz und den Landeplatz.

Die Flachländer, die statt eines Bergstartplatzes die Startwinde brauchen, erhalten dafür vom DHV ab 1. 1. 1989 den gleichen kostenlosen Versicherungsschutz. Darin nicht enthalten ist die Deckung für Schäden am oder im geschleppten Luftfahrzeug. Personenschäden des Piloten können durch eine Zusatzversicherung abgedeckt werden, vgl. Versicherungsprogramm Seite 26.

Der Versicherungsschutz gilt europaweit, sofern die in Deutschland bestehenden Sicherheitsvorschriften – insbesondere Befähigungsnachweise und Betriebsordnung – eingehalten sind.

## Neu: Seilrückholfahrzeuge eingeschlossen

Die bisherige Haftpflichtversicherung für Seilrückholfahrzeuge ist ab 1. 1. 1989 in die kostenlose Windenhaftpflichtversicherung eingeschlossen. Versichert sind solche Rückholfahrzeuge, für die keine gesetzliche Versicherungspflicht besteht.

## Neu: Kostenlose Haftpflichtversicherung für Schirmpacker

Wer für andere den Hängegleiter- oder Gleitsegelrettungsschirm packt, hat bei Versagen des Rettungsschirms für den Schaden zu haften. Die dafür vom DHV angebotene Versicherung gilt ab 1. 1. 1989 kostenlos für alle lizenzierten Packer.

## Neu: Kostenlose Haftpflichtversicherung für Veranstalter

Die bisher angebotene Haftpflichtversicherung für Drachenflug- und Gleitsegelveranstalter ist ab 1. 1. 1989 für alle DHV-Mitgliedsvereine kostenlos. Der Versicherungsschutz gilt nur für genehmigungspflichtige Veranstaltungen.

## Neu: Deckungssummen für Haftpflichtversicherungen verdoppelt

Für alle DHV-Versicherungen mit bisheriger Deckungssumme 500 000 DM für Personenschäden und 50 000 DM für Sachschäden sind die Deckungssummen ab 1. 1. 1989 auf 1 Mio. DM für Personenschäden und 100 000 DM für Sachschäden angehoben worden.

Der verbesserte Versicherungsschutz gilt für folgende Versicherungen: Fluglehrerhaftpflicht, Schirmpackerhaftpflicht, Startwindenhaftpflicht, Startleiterhaftpflicht, Fluggeländehaftpflicht, Veranstalterhaftpflicht, Vereinshaftpflicht.

## Delta 1989

Uli Blumenthal stellt seinen 5. Drachenflugkalender vor. In 13 brillanten Farbaufnahmen wird die Faszination des Drachenfliegens eingefangen. Ergänzt wird der Kalender durch Tips von Uli Blumenthal zum Thermikfliegen.



Foto: Michael Weingartner



**T H E**

# **BIG TASK**

**SWISS OPEN 88**

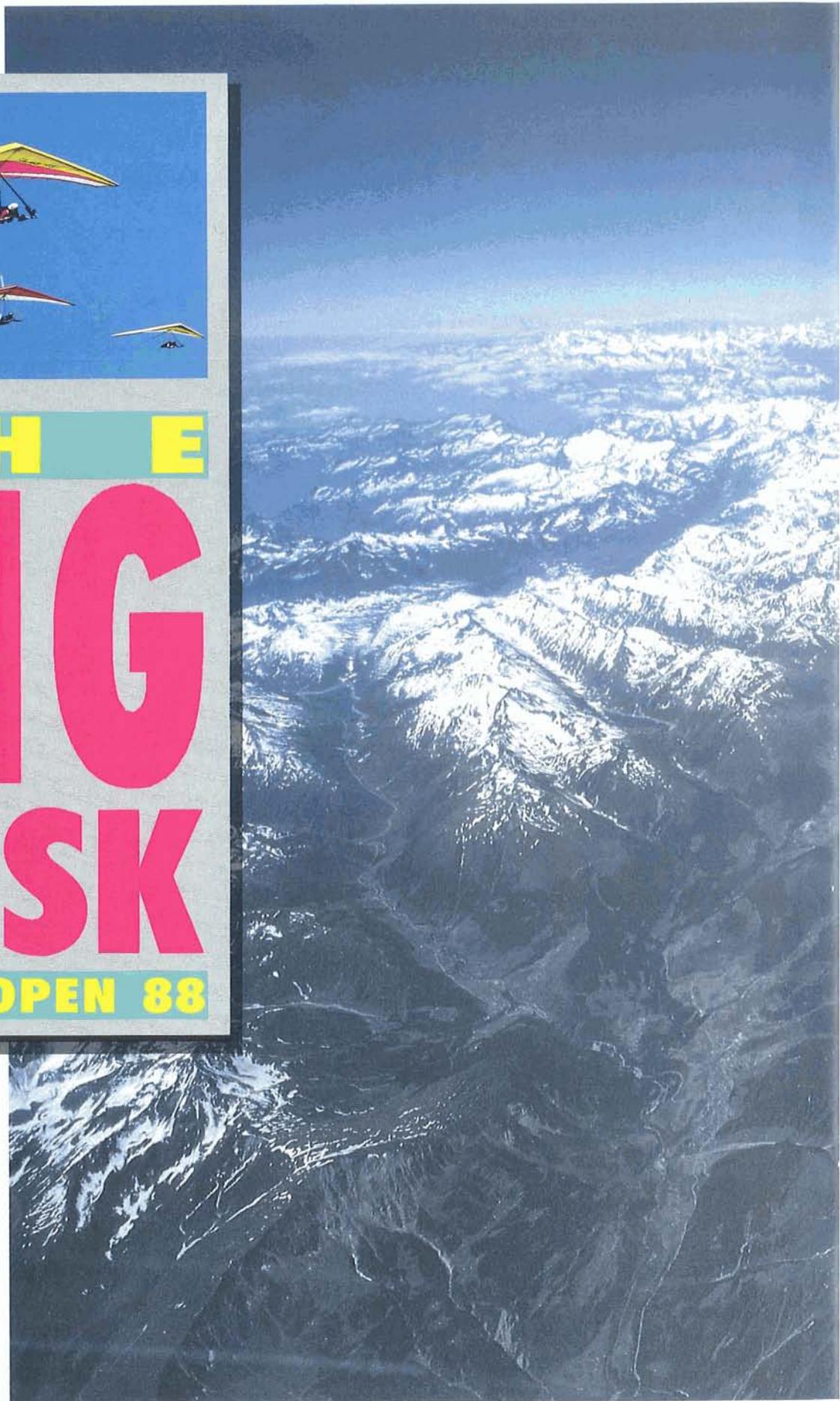
**IMPRESSIONEN**

**EINES**

**ZUSCHAUERS**

**von Michael**

**Weingartner**



**Die Schweizer  
Wettkampfarena  
aus 10 000 m  
Höhe. Im Vorder-  
grund Brigels,  
Bildmitte Oberalb,  
dahinter Furka**





**Der Gewinner der  
Swiss Open 88,  
Robert Whithall  
über den Fiescher  
Almwiesen**



**D**

er erste Versuch – vergeblich. Der zweite genauso. Und der dritte? – Er gibt sich, sichtlich irritiert, geschlagen. Die vielen Zuschauer können sich keinen Reim dar-

auf machen, wie ein Sieger so betreten gucken kann. Ganz im Gegenteil; soll das etwa heißen, es wäre leichter einen »Kiss« zu »handeln« als diese Trophäe hochzuheben; diese verdammte Trophäe, wenigstens einmal für die Fotografen, in die Höhe zu strecken?

Nur dem aufmerksamen Insider entgeht nicht: die Stimmung unter den »Aussis« ist, wieder einmal, verdächtig gut; eigentlich, viel zu gut, denn: von den Briten geschlagen, im Einzel und in der Mannschaft, ist wahrlich kein Grund zu dieser ausgelassenen Freude. Vor allem dann nicht, wenn man bis kurz vor Schluß in Führung lag. Und dabei handelt es sich nicht um irgend eine Konkurrenz; nein, das hier ist die Hauptprobe zur WM 89, die »Swiss Open«.

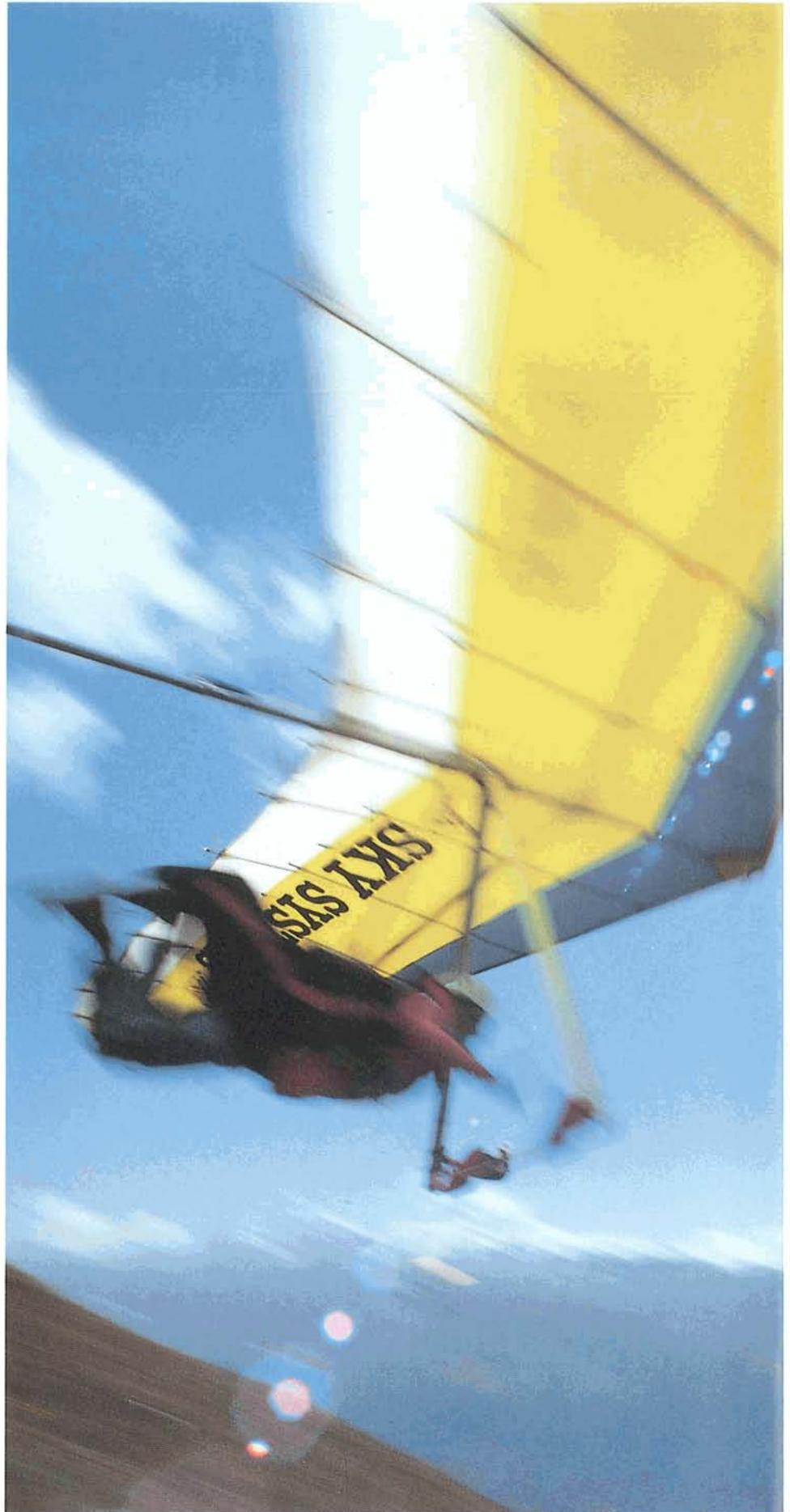
Okay, wer wieder mal eine Einlage der »Kängurus« vermutet, liegt richtig. Einmal ist es die Karosse des Rivalen, die über Nacht pink gespritzt wird; das andere Mal das Vehikel, von dieser verrückten Meute auf die Seite gelegt. Und dieses Mal? Überlistet. Der Gewinner dieses Rennens wurde von den Australiern wenigstens einmal überlistet. Der Pokal ist bis unter den Rand mit Sand gefüllt.

### Selektives Finale

Das packende Rennen ist zu Ende. Ein Schauspiel, das in vielen Revieren der Welt oft nur die Akteure selbst erleben. Irgendwo, unter sich; in einem abgelegenen Seitental, in ausladender Gebirgslandschaft. Vielleicht an der Wende, an der sich, wie so oft, alles entscheidet.

Nicht hier im Wallis: Hier wird auch der ahnungslose Tourist zum unerwarteten Zaungast. Auf der Furka steht er in vorderster Reihe.

Der letzte Durchgang – und wieder mal dieser verteufelte Nordwind, der das Oberwallis in einen Hexenkessel verwandelt. Jetzt heißt es, sich mühsam von Quertal zu Quertal in turbulenten Bärten hochzuangeln. Wer's bis zum Ende des Goms – wie die Einheimischen diesen letzten, breiten Talabschnitt nennen – geschafft hat, wird zur Belohnung vom berüchtigten





Grimselwind hinuntergespült. Nein, nicht im Schongang, wirklich nicht. Und der Lohn für die paar Stunden Abenteuer? Weniger als die Hälfte der möglichen Punkte. Hier trifft sich heute alles, was Rang und Namen hat. Fast alles, und diejenigen, die es schon früher erwischt hat, sind ohnehin aus dem Rennen um die vorderen Plätze.

Wem dieser Abgang nicht spektakulär genug ist, wagt sich weiter vor, zum pittoresken Rhonegletscher; dahin, wo sich die steile Paßstraße fast tausend Meter hoch, zur 2. Wende windet.

Der Autofahrer, der jetzt an der dritten Straßenkehre angehalten hat, um das Spektakel vor seiner Windschutzscheibe – wenigstens einen kurzen Augenblick – mitzuverfolgen, ahnt wenig: Nein, hierhin fliegt niemand aus barer Lust; hier wird, verbissen, um jeden Meter Höhe gekämpft. Hautnah, direkt hinter der Leitplanke. Action par excellence!

Vergeblich. Auch Günther Finzel und John Pendry müssen tief unten, irgendwo gegen jene steile Almwiese landen.

Weiß der Kuckuck wie, aber Bostik schafft das Husarenstück; als erster, wenig spektakulär, hoch über der Boje. Kurz darauf – Robert Whithall. Als Newland und Goldsmith die Wende umrunden, bleiben sie unentdeckt: aus Osten hat sich eine Nebelschicht über die Paßhöhe geschoben.

### Cut auf der Furka

Vielbesagter Höhenweg ist allemal einen Besuch wert. Aber die Rede ist – versteht sich von selbst – nicht von der Mittagsvorstellung; die ist an einem sonnigen Sommertag ständig die gleiche: eine Blechlawine, die sich über das schöne Stückchen Schweiz quält, nur um vor dem Gletschermaul den Touristenstrom in Gang zu halten. Nein, die Rede ist von der Abendvorstellung; und die scheint vielversprechender zu werden.

Contest-Regisseur Thomas Bossard setzt »the big task«: Brigels und zurück! Brigels und zurück, das heißt: den ganzen Tag in der Luft; quer über die Hochalpen; über zwei gewaltige Pässe; das halbe Rheintal hinunter, und zurück; 175 Kilometer für den, der's packt.

Brigels und zurück; und die Spätvorstellung kann beginnen. Die Kulisse: Granit, Eis und Schnee; alles zwischen 2000 und 4000 Metern; darüber seit Tagen stahlblauer Himmel. Blau-thermik, im Westen besser als im Osten.

Hier oben ist es ruhig, und kühl geworden. Der Wind weiß nicht so recht, aus welcher Richtung er kommen soll. Es ist kurz vor sieben, als die ersten farbigen Punkte im Osten auftauchen. Ein paar nur, winzig klein und tief; zwischen Oberalb und Furka.

Sie kommen näher, vielleicht ein Dutzend; steigen in ruhigen Kreisen höher, bis sie alle – einer heimlichen Abmachung folgend – stur auf das gewaltige Hindernis zusteuern. Kielrohr an Kielrohr, nur knapp unter dem Horizont. Ein Schauspiel: Die Protagonisten: die Besten der Besten.

»I didn't land, I just stoped flying!« meint Robert Whithall, nachdem er »straight-in« beim Parkplatz am Hospiz, neben dem staunenden Touristen zum Stehen kommt.

Und ... Toni Bender? ... Wohin will er ...? Er »hört als Letzter auf zu fliegen«. Nach 145 Kilometern; nach 7 Flugstunden ist auch für ihn der Paß 10 Meter zu hoch.

Dennoch Grund zur Freude; wer hier oben »aufgehört hat zu fliegen«, hat den Cut geschafft; ist in der Finalrunde.

### Die Kür; zum Auftakt

Wirklich nicht. Wer behauptet, hier im Wallis würde nur talauf, talab geflogen, weiß nicht, wovon er spricht; und wer »freie Strecke« anmeldet, wird mitleidig belächelt.

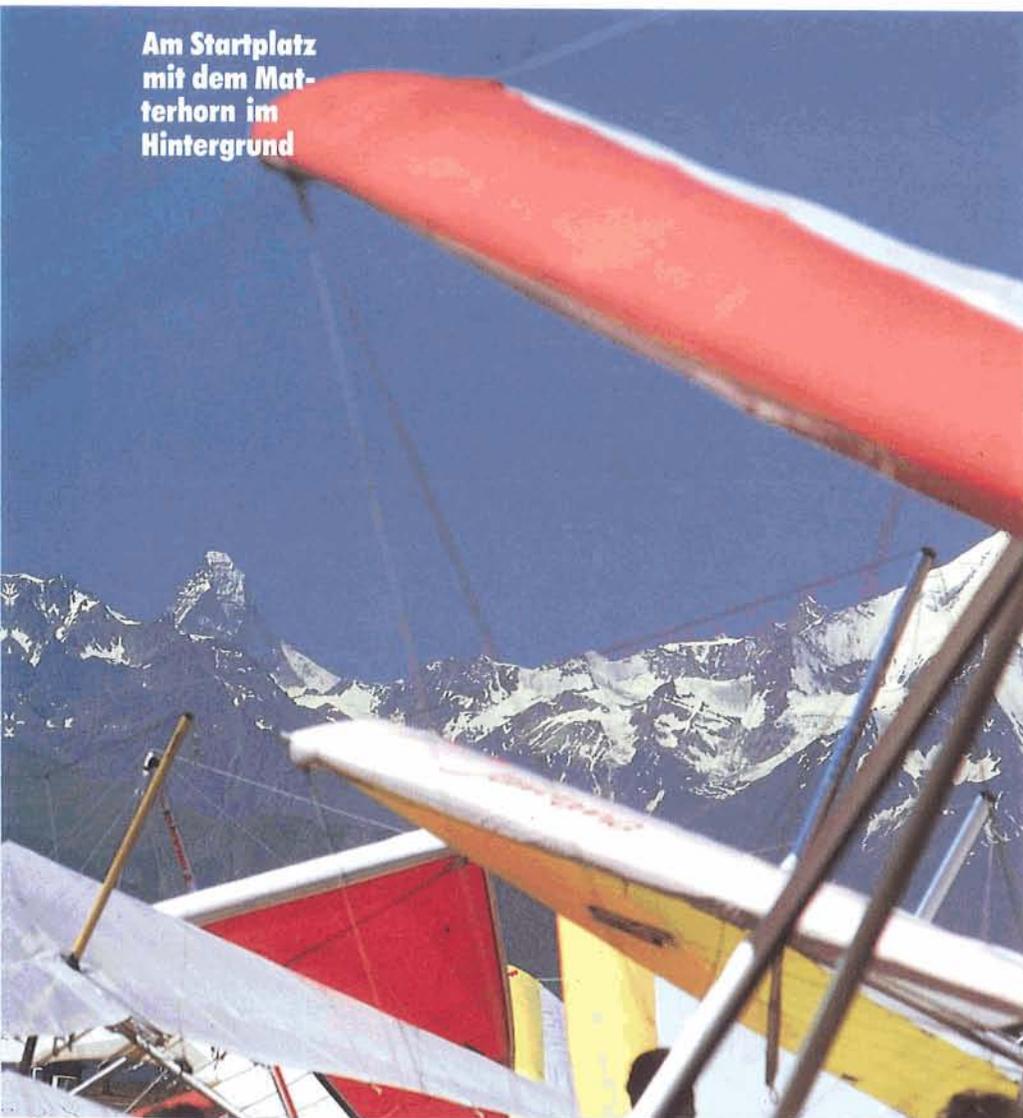
»Zielrück« ist hier inzwischen so was wie die Pflicht – für die Kür gibts Besseres: FAI-Dreiecke; so riesig, daß sie dem Vergleich mit anderen Revieren jederzeit standhalten.

Zugegeben, eine Weile hat's gedauert, bis die Lokalmatadoren auf die Idee kamen, die bequemen Routen zu verlassen. Um so mehr hat Dani Thut mit seinem 145er Dreieck verblüfft.

Daß er dabei den Sprung über das breite Rhonetal gleich zweimal packt, ist nur das eine. Das andere, die Wende. Die liegt nämlich auf der Thorent Alb und die so weit talab, daß früher wirklich niemand einmal daran gedacht hätte, sich dorthin im Hochsommer zu verirren. »Nur bei Super-Wetter!«, nicht alltäglich. Aber bei hoher Basis mit modernster Aerodynamik wurde das Kunststück diese Saison gleich mehrmals vorexerziert.

Achtung! Nichts für schwache Nerven. Wen die winzigen Wiesen zwischen Fiesch und Brig schon schrecken, vermeidet den Blick nach unten auf dem Stück von Visp bis Saas Fee am besten gänzlich. Ein Trost: Direkt

Am Startplatz  
mit dem Mat-  
terhorn im  
Hintergrund



Fotos: Michael Wänglinger

nach dem ersten großen Knick, vor Saas Almagell, soll's große freie Wiesen geben; munkelt man.

Alles in allem ein Revier, so richtig zum Auftakt des Contests. Eine amerikanische »One-man show«, die »Kür«. Jo Bostik, in 3 Stunden 19 Minuten ist er rum: 97-Kilometer-Dreieck. Und wer bei diesem Schnitt noch von der »senic area« schwärmt, der hat entweder einen siebten Sinn oder macht sich was vor. Maximale Konzentration ist gefragt: Optimale Speed, saubere Kreise, genau das nächste Steigen treffen und dazwischen immer die Fragen: Was machen die Wolken? Der Wind? Die Konkurrenz? Hier bleibt kein bißchen Zeit zum Genießen. Nein, das wäre etwa so, als würde einer mit der Rennbolide um den Nürburgring jagen und danach von der schönen Eifel schwärmen. Wer von Fiesch spricht, spricht aber auch vom Landeplatz; und hier ist gelegentlich die Hölle los. Nein, nicht von der Weltelite, die sich hier trifft, ist die Rede; nein,

hier treffen sich an Hammertagen auch drei bissige Winde, direkt über dem Landeplatz. Der Gomser-, der Fiescher- und der Walliser-Talwind, im ständigen Clinch.

Einmal wär's fast passiert. Der Britte im Queranflug und plötzlich ... senkrechter Sturzflug; zehn, zwanzig, dreißig Meter... der Ace fängt ab. Was hilft hier Können? Hier hilft Können gar nichts, da hilft nur Glück, viel Glück, und jeder denkt laut: »Hoffentlich muß ich hier nie am frühen Nachmittag landen!«

### Die Jungen rücken näher

Die WM 89 hat jetzt ihren Favoriten; oder, genauer noch, ihre beiden Favoriten. Bis zum Schluß lieferten sie sich ein packendes Rennen. Dem Pechvogel von Australien – dort hat er sich in aussichtsreicher Position den Arm gebrochen – fehlten nur ein paar hundert Meter zum Sieg über Robert

Whithall. Aber damit unterstreicht Josef Bostik seinen Anspruch auf einen der vordersten Plätze im nächsten Jahr.

Und wer nach dem Titelverteidiger Ausschau hält, findet ihn auf dem 13. Platz. Aber das täuscht. Nur einmal, am zweitletzten Tag, patzte er. »I like this area much more than Italy!« läßt erwarten: mit ihm ist zu rechnen. Genauso wie mit Mark Newland, der Dritter wird. Bruce Goldsmith unterstreicht mit seinem 4. Platz seine Topform. Und John Pendry? Man merkt; er ist nicht traurig, wenn die Saison zu Ende geht. Und trotzdem; nach seinem 6. Platz und dem Sieg bei der Europameisterschaft wäre es viel zu früh, über seine Nachfolge zu handeln.

Überhaupt scheint, diese Leistungs-dichte in der »Formel 1« der Lüfte gab es noch nie. Ob Steve Moyes, Herbert Kühr, Roland Delez; von den ersten 20 ist praktisch mit jedem zu rechnen.



### Ergebnisse Swiss Open '88

Rang	Pilot Gerätetyp	Nat.	Punkte
1.	Robert Whithall Magic Kiss	GB	3804
2.	Josef Bostik Sport 167 Wills Wing	USA	3785
3.	Mark Newland Moyes GTR 162	AUS	3676
4.	Bruce Goldsmith Magic Kiss 154	GB	3499
5.	Toni Bender HP2 Wills Wing	D	3164
6.	John Pendry Magic Kiss	GB	2895
7.	Roland Delez Magic Kiss	SUI	2848
8.	Herbert Kuehr SP-VARIO	A	2783
9.	Phil Haegler Foil	BRA	2714
10.	Günther Finzel Magic Kiss	D	2638
11.	Drew Cooper Moyes GTR 162	AUS	2632
12.	Daniel Thut Moyes GTR Top Race	SUI	2630
13.	Rick Duncan Moyes GTR 162	AUS	2573
14.	Butch Peachy Magic Kiss	USA	2538
15.	Carl Braden Foil 160 Racer	AUS	2491

CONDOR

very improved performance

# VIP

*DHV Gütesiegel  
DHV Klassifikation:  
Kategorie IV*



Der CondorVIP repräsentiert eine neue Klasse von Gleitschirmen für eine neue Klasse von Piloten. Er stellt mit seinem Konstruktionsprinzip, seiner Leistung und seiner Sicherheit ein neues Maß des Möglichen dar. Konsequente Entwicklungsarbeit in Verbindung mit den Erfahrungswerten vieler Spitzenpiloten ist die Garantie für ein Niveau, welches bisher nicht erreicht wurde: Die außergewöhnlich geringe Sinkrate sorgt für beste Steigwerte in der Thermik · Ein besonders großer Geschwindigkeitsbereich und hohe Wendigkeit entfalten sich durch ein spezielles Gurtsystem · Drei Leinenebenen mit fertigungstechnisch aufwendigen Vergabelungen führen zu einer unübertroffenen Profiltreue · Flares im Frontbereich ermöglichen das einzigartige Startverhalten. Bewährte Verarbeitungsqualität und hochwertigstes Material unterstreichen das Leistungs- und Sicherheitspotential des CondorVIP.

**SKYLINE**

*Dorfstrasse 9 + 13  
P.O. Box 18  
D-8212 Übersee  
Chiemsee  
Tel.: 0 86 42 / 2 67*

# Treffpunkt Porta Westfalica

**Jahreshauptversammlung des DHV in Norddeutschland. Neuwahl der DHV-Kommission. Deltaclub Wiehengebirge brillanter Gastgeber.**

Da staunten die Bayern und Württemberger: So weit nördlich ein gutes Fluggelände! Und dazu noch eine erstklassige Startrampe, direkt von der Terrasse der Gaststätte Wittekindsburg. Kein Wunder, daß der örtliche Verein, der Deltaclub Wiehengebirge, zu den aktivsten in Deutschland zählt und als Gastgeber des Deutschen Hängegleitertages 1988 – das ist die Jahreshauptversammlung des DHV – neue Maßstäbe setzte.

Bei strahlendem Herbstwetter strömten die Drachenflieger und Gleitsegler aus ganz Deutschland nach Bad Oeynhausen am Fuß der Porta und eroberten in bunten Haufen das altehrwürdige Wasserschloß Ovelgönne.

Die letzten Morgennebel schwebten noch über dem Schloßgraben, als die Vereinsvorsitzenden und die DHV-Kommission sich zu ihrer gemeinsamen Sitzung trafen. Auf dem Prüfstand die Frage: War die 1987 beschlossene Integration des Gleitsegelsports richtig? Einhellige Antwort: Ja. Dagegen gab's Sorgenfalten über die Restriktionen mancher Naturschutzbehörden.

Parallel dazu hatten im Nachbarraum die Pilotinnen ihren Treffpunkt. Sie wollen den Leistungsrückstand im Wettkampfsport aufholen und orderten für 1989 zwei Streckenflugseminare, wieder die »Damen-Deutsche« und ein eigenes Pilotinnen-Forum im DHV-Info.

Währenddessen lief draußen der Flugbetrieb an Startrampe und Startwinde. Mittags war mit Fliegen Schluß und die Piloten brachten die mild-



**Claudia Sträche (li.) und Carolin Fürst, die »guten Feen« der DHV-Geschäftsstelle**



**Mancher Tagungsteilnehmer nahm die Gelegenheit wahr, sich im angeschlossenen Basar über neue Produkte zu informieren**



**Deutscher Hängegleitertag 88: Die Besucher tagten in dem alten Wasserschloß Ovelgönne in Bad Oeynhausen am Fuße der Porta Westfalica**



**Landrat Borchering bei einem »Trockenflug«; Peter Janssen assistiert**



**»Dans op de Deel – Tanz auf der Diele«. Die Nordlichter zeigten ihren Gästen, wie bei ihnen gefeiert wird**

Fotos: Charlie Jöst und Wolfgang Gertheisen

sonnige Stimmungslage mit in den großen Schloßsaal zur Hauptversammlung.

Landrat Borchering vom Landkreis Minden-Lübbecke war nicht nur zum Begrüßen erschienen. Denn der Landkreis ist hier der Fluggeländehalter – einmalig in Deutschland.

Breiten Raum zwischen den Kommissionsberichten beanspruchte die Siegerehrung für den Deutschen Streckenflugpokal 1988: mit über 120 Teilnehmern und 20 Vereinsmannschaften doppelt so stark wie im Vorjahr. Das XC-Leistungsabzeichen Nr. 3 in Gold erhält Michael Weingartner, Pech hat Helmut Wilms, dessen XC-Silbernadel wegen eines Regiefehlers nachgereicht werden muß. Zum Finale der Siegerehrung interviewt Charly Jöst die Windengemeinschaft Lohaus mit dem Winden-Cup-Gewinner Gerd Langwald.

Spannung bei den Filmen zum Ausbildungs- und Technikreferat: Ein australischer Hängegleiterpilot »tuckt« über die Leinwand, festgehalten mit der Videokamera von Klaus Tänzler. Und der Videofilm PARAGLIDING EXTREM von Henry Hauck öffnet den vielen Drachensfliegern die Augen für ihre neue Geschwistersportart – manchem wird schwindelig.

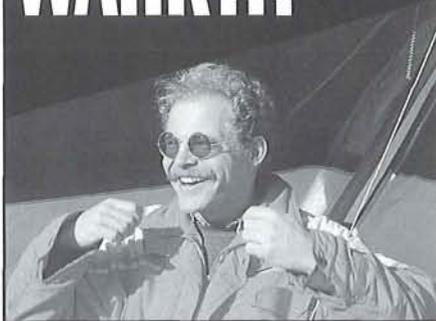
Erholung für die Mitglieder dann bei den Neuwahlen. Die bisherige Kommission wird bestätigt. Neugewählt als Sportreferent wurde Toni Bender, der zweifache Deutsche Meister 1988 im Gleitsegeln und im Drachensfliegen.

Spannend dann die einzige Kampf-abstimmung des Abends um den Austragungsort des Deutschen Hängegleitertages 1989 mit dem 10jährigen Verbandsjubiläum. Oberstdorf, Organisator des Internationalen Alpenpokals 1988, kann mit seinen exquisiten Drachensflug- und Gleitsegelbergen den Entfernungsnachteil wettmachen und Göppingen-Donzdorf, 1979 Gründungsort des DHV, überrunden.

Nach einer abschließenden Fachdiskussion über das Streckenflugreglement dampft unten im Erdgeschoß das Essen für die Teilnehmer. Vier Gerichte stehen für 7,- DM zur Auswahl, jedes Getränk kostet 1,- DM. Da verzieht sich keiner in ein benachbartes Lokal.

Voll ist dann auch die Tanzfläche, gefährlich für die Beinverletzten. Gegenüber an der Bar hängt eine dichte Menschentraube. Morgens um 3 Uhr geben die Besitzer das Schloß wieder frei.

# WIR MACHEN DEN TRAUM VOM FLIEGEN WAHR...



**...sicher und ohne Streß!  
Weil wir die optimalen Übungshänge haben – für Gleitschirm und Drachenschulung. Weil wir fundiert und ohne Zeitdruck ausbilden. Weil wir nur auf modernstem Gerät schulen. Einfach Info anfordern!**

**Verkauf von Geräten und Zubehör der führenden Marken:**



AILES DE K



WILLS WING

Enterprise Wings

**Ständig große Auswahl an Second-Hand-Geräten!**



**SEPP SINGHAMMER**

**GLEITSCHIRM- UND DRACHENFLUGSCHULE**  
Lenggrieser Straße 58 – 8178 Gaßlach – Tel. 0 80 41/8721

# Protokoll

## der 8. Hängegleitertagung am 22. Oktober 1988 in Bad Oeynhausen

**Beginn: 15.00 Uhr**

**Ende: 18.30 Uhr**

**Teilnehmer:**

Gemäß Anwesenheitsliste. Anwesend sind 141 stimmberechtigte Mitglieder. 179 Vollmachten wurden vorgelegt. Die Gesamtstimmenzahl beträgt 320.

### Tagesordnung

#### 1. Begrüßung

Peter Janssen begrüßt die anwesenden Mitglieder sowie Landrat Borchering, Oberkreisdirektor Dr. Momburg und Peter Rieger vom LBA. Dem Delta-Club Wiehengebirge als gastgebendem Verein dankt er für die Vorbereitung der Tagung.

Herr Landrat Borchering spricht zur Versammlung.

#### 2. Regularien

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Wolfgang Gerteisen wird zum Protokollführer bestimmt. Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Hängegleitertagung 1988 form- und fristgerecht durch Abdruck im DHV-Info Nr. 47 den Mitgliedern zugegangen ist.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Das Protokoll der Hängegleitertagung 1987 in Loffenau wird genehmigt.

#### 3. Bericht der Hängegleiterkommission

Die Kommissionsmitglieder berichten über die Arbeit der Geschäftsstelle und der einzelnen Fachbereiche. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Tätigkeitsbericht 1988, der Bestandteil dieses Protokolls ist.

Peter Janssen: Allgemeine Entwicklung des DHV, Neuerungen beim Schlepp, Aktivitäten der Pilotinnen, neue Rechtsverordnung, Versicherungswesen und Sportbereich.

Charly Jöst: Deutscher Streckenflugpokal 1988 und Siegerehrung.

Helmut Großklaus: Erprobungsprogramm Doppelsitzerschlepp.

Albert Schulz-Oechtering: UL-Schlepp.

Klaus Tänzler: Ausbildungsreferat.

Hans Peter Zepf: Technikreferat.

Peter Urban: Sicherheitsreferat.

#### 4. Bericht der Kassenprüfer

Dietmar Kletty trägt für Harald Klappers und Dr. Franz Karig den Kassenprüfbericht vor.

#### 5. Entlastung der Hängegleiterkommission

Helmut Wilms stellt den Antrag, die Hängegleiterkommission zu entlasten.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Die Hängegleiterkommission wird entlastet.

#### 6. Neuwahl der Hängegleiterkommission

Wahlleiter:

Kandidat Horst-Dieter Rolfmaier; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Horst-Dieter Rolfmaier wird als Wahlleiter bestimmt.

Vorsitzender:

Kandidat Peter Janssen; Peter Janssen wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

290 Ja-Stimmen, 2 Enthaltungen, 3 Gegenstimmen, 2 ungültige Stimmen.

Peter Janssen wird zum Vorsitzenden gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Stellvertretender Vorsitzender:

Kandidat Dr. Reinhart Wolfer; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Dr. Reinhart Wolfer wird zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Finanzen:

Kandidat Lambert Stäppgens; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)

Lambert Stäppgens wird zum Finanzreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Ausbildung:

Kandidat Klaus Tänzler; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; 3 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)

Klaus Tänzler wird zum Ausbildungsreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Sicherheit:

Kandidat Peter Urban; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:  
(Akklamation; einstimmig)  
Peter Urban wird zum Sicherheitsreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Technik:  
Kandidat Hans Peter Zepf; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:  
(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)  
Hans Peter Zepf wird zum Technikreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Sport:  
Kandidat Toni Bender; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:  
(Akklamation; einstimmig)  
Toni Bender wird zum Sportreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Erster und Zweiter Kassenprüfer:  
Kandidaten Adalbert Netzer und Rolf Fuhrmann; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:  
(Akklamation; einstimmig)  
Adalbert Netzer und Rolf Fuhrmann werden zu Kassenprüfern gewählt. – Sie nehmen die Wahl an.

## 7. Anträge

Es liegen keine Anträge vor.

## 8. Ort der Hängegleitertagung 1989

Vorschläge:  
Donzdorf, Oberstdorf.

Beschluß:  
(Akklamation; mehrheitlich)

Die Hängegleitertagung 1989 findet beim Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Oberstdorf statt.

## 9. Anregungen

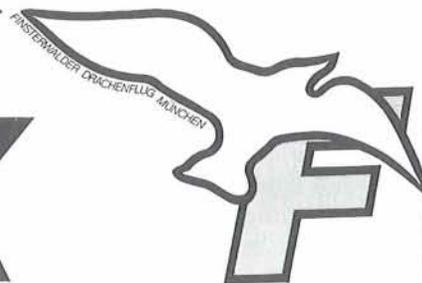
Michael Weingartner schlägt vor, für den Streckenflugpokal 1989 die Protestfrist zu verlängern sowie die Möglichkeit zu schaffen, Beweismittel nachzureichen. Weiterhin soll jeder Teilnehmer pro Gelände nur einen Flug einreichen können. Die Vorschläge von Michael Weingartner werden in der Versammlung diskutiert und an die Kommission zur Entscheidung verwiesen.

Gmund, den 25. Oktober 1988

Peter Janssen  
Vorsitzender

Wolfgang Gerteisen  
Geschäftsführer

# funfex



## Einerseits

- Wollen Sie sich beim Drachenfliegen amüsieren?  
D. H. keine unhandlichen 30kg Gepäckstücke zum Startplatz schleppen und keine 50 Latten sortieren?
- Wollen Sie nicht schon beim Start ein mulmiges Gefühl wegen der Landung im Magen haben?
- Wollen Sie ohne ständig zu trainieren, stundenlang mühelos fliegen?
- Wollen Sie keine DM 5.000,- ausgeben?
- Wollen Sie die Möglichkeit haben, später vielleicht motorisiert zu fliegen?

## Andererseits

- Möchten Sie höher, weiter und schneller fliegen als es mit einem Einfachsegler möglich ist?
- Möchten Sie besser als der Durchschnitt fliegen, ohne jedes Jahr einen neuen Drachen kaufen zu müssen?
- Möchten Sie auf Robustheit nicht verzichten, die Ihnen nur ein Drachen bieten kann, dessen Gestänge und Segellatten zu 100% aus hochfestem Perunal bestehen?
- Möchten Sie die Sicherheit nicht missen, die Ihnen ein Hersteller bietet, der seit 14 Jahren Spitzentechnik liefert?

**Dann gibt es nur eins: FUNFEX!  
Info anfordern und Probefliegen!**

GRATISKATALOG ★ SCHNELLVERSAND ★ FACHBERATUNG ★ GURTPRÜFSTAND ★ GEBRAUCHTDRACHEN MIT WERKSGARANTIE  
**finsterwalder** DRACHENFLUG GMBH ★ 8 MÜNCHEN 60 ★ PAGODENBURGSTR. 8 ★ TEL. 089/8116528  
Geschäftszeiten: 9-13 Uhr/14.30-18 Uhr ★ Samstag 9-11.30 Uhr.

# Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission

Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein 9jähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 22. 10. 1988 gehörten dem DHV 12326 Mitglieder an, davon 65% als Direktmitglieder und 35% über Mitgliedsvereine. Das ist im Vergleich zum Vorjahr ein Zuwachs von 4183 Mitgliedern bzw. 51%.

## Die Kommission

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

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

**Ernannte Fachbeiräte:** Überlandflug *Helmut Denz*, Flugsicherung und Luftraum *Günter Dorn*, Schleppausbildung *Arno Gröbner*, Schlepptechnik *Helmut Großklaus*, Medien *Karl Jöst*, Naturschutz *Dieter Ladmann*, Fluggebiete *Wolfgang Leng*, Pilotenprüfungen *Peter Rieger*, Gütesiegel *Wilfried Rudolf*, UL-Schlepp *Albert Schulze-Oechtering*, Medizin *Dr. Gerhard Steinberg*.

## Die Geschäftsstelle

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

Der Mitgliederzuwachs hat die Geschäftsstelle täglich neu überschwemmt. Die Anpassung der Mitarbeiterzahl scheitert an den Räumlichkeiten. Neben der Neuaufnahme von mehr als 4200 Mitgliedern und der Bearbeitung von fast 4300 Versiche-

rungsanträgen mußten über 4300 Befähigungsnachweise ausgestellt und 415 Pilotenprüftermine abgewickelt werden. Mitgliedsbeiträge und Pilotenprüfgebühren blieben stabil.

### Im einzelnen:

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

## Wettbewerbssport

*Hans Kober* (Referent), *Helmut Denz* (Beirat), *Charlie Jöst* (Auswertung), *Klaus Tänzler* (Teamchef).

Der Sportvertrag zwischen DAeC und DHV wurde zunächst für das Jahr 1988 verlängert und dann weiter ausgebaut. Klaus Tänzler leitete erfolgreich die deutsche Liga und die Nationalmannschaft. Es gab erstmals wieder eine gemeinsame deutsche Meisterschaft, ohne Zwangsmitgliedschaft beim DAeC. Der Deutsche Streckenflugpokal erlebte mit 121 Teilnehmern und 21 gewerteten Mannschaften einen Boom. Erstmals im Terminkalender waren das Streckenflugseminar für Drachenfliegerinnen und das Thermikfluglager für Gleitsegler. Einen neuen Maßstab für Gleitsegelwettkämpfe setzte der Internationale Alpenpokal.

### Im einzelnen:

- Veranstaltung des Internationalen Gleitsegel-Alpenpokals, Ausrichter Oberstdorfer Drachenflieger;
- Durchführung der mit dem DAeC getroffenen Vereinbarungen über gemeinsamen Wettbewerbssport im Drachenfliegen;
- Mitorganisation bei Landesmeisterschaften und deutscher Meisterschaft, Ausrichter DFC Bayrischzell;
- Auswertung der Flugdokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal;
- Streckenfluglager 1988, Streckenflugseminar für Pilotinnen, Thermikfluglager für Gleitsegler.
- Unterstützung der deutschen Liga und der Nationalmannschaft.

## Technik

*Hans-Peter Zepf* (Referent), *Bernd Schmidler* (Geschäftsleiter Technik), *Wilfried Rudolf* (Beirat), *Gerhard Bortz* (Prüfer), Testpiloten: *Toni Bender*, *Markus Hanfstängl*, *Knut von Hentig*, *Christoph Kirsch*, *Tilman von Mengershausen*, *Kurt Weber*, *Thomas Zeller*.

Wesentliche Aufgabe der Flugsicherheit ist die Gerätetechnik, allein schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitestgehend vermeidbar sind. Der im internationalen Vergleich sehr gute Sicherheitsstandard konnte weiter verbessert werden. Die Forschungsarbeit über Kor-

rosionsschäden an Hängegleitern wurde abgeschlossen und eine neue Arbeit über Alterungsschäden an Gleitsegeln begonnen.

#### Im einzelnen:

- Durchführung der technischen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungssysteme, Gurtzeuge, Schleppeschirre, Startwinden;
- Schaffung der Gütesiegelforderungen für Gleitsegelrettungsgeräte;
- Entwicklung der Testprogramme für Gleitsegelrettungsgeräte;
- Erweiterung des Testpiloten-Teams für Gleitsegeln und Hängegleiten;
- Neufassung der bestehenden Gütesiegelforderungen;
- 17 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter;
- 48 Gütesiegelverfahren für Gleitsegel;
- 1 Gütesiegelverfahren für Hängegleiterrettungsgeräte;
- 4 Gütesiegelverfahren für Hängegleitergurtzeuge;
- 9 Gütesiegelverfahren für Gleitsegelgurtzeuge;
- 4 Gütesiegelverfahren für Gleitsegelrettungsgeräte;
- 2 Einzelstückanerkennungen für Hängegleiterstartwinden;
- 1 Gütesiegelverfahren für Schleppeschirre;
- Diverse Gütesiegel-Änderungsverfahren;
- Diverse Prototypen-Genehmigungen;
- Diverse Anerkennungsverfahren für im Ausland geprüfte Hängegleiter.

## Flugsicherheit

*Peter Urban* (Referent), alle Kommissionsmitglieder und Mitarbeiter.

**A**ufrechterhaltung und Steigerung der Flugsicherheit ist der zentrale Bereich der Kommissionsarbeit. Die Frage »Wie können Unfälle verhindert werden, ohne gleichzeitig den Drachenflug- und Gleitsegelsport über das notwendige Maß hinaus zu reglementieren?« steht seit jeher im Vordergrund. Die Flugsicherheit durchzieht wie ein roter Faden alle Fachreferate. Der Unfallentwicklung beim Gleitsegeln wurde durch zusätzliche Ausbildungsanforderungen gegengesteuert.

#### Spezielle Tätigkeiten im Sicherheitsreferat:

- Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt und für andere Staatsbehörden;

- Geländegutachten für die Zulassungsverfahren der regionalen Luftämter;
- Erfassung der Unfälle;
- Untersuchung von Unfallgeräten, ohne behördlichen Auftrag;
- Veröffentlichung von Unfallberichten im Sicherheitsjournal des DHV-Info;
- Sicherheitsmitteilungen in Zusammenarbeit mit den Geräteherstellern;
- Zusammenstellung einer speziellen Erste-Hilfe-Ausrüstung;
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland, Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte;
- Forschungsarbeit über Korrosions- und Schwingungsschäden;
- Forschungsarbeit über Alterungsschäden bei Gleitsegeln.

## Ausbildung

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

**N**eben der Technik bildet die Ausbildung einen weiteren Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit. Das bisherige Verbot für Gleitsegelschlepp und doppelsitzige Gleitsegelausbildung ist weggefallen.

#### Im einzelnen:

- Durchführung der Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr zur Erteilung aller Arten von Befähigungsnachweisen für Piloten und Fluglehrer;
- Einführung des Lernausweises für Gleitsegelausbildung;
- Einarbeitung Gleitsegelschlepp und Doppelsitzerausbildung in Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Piloten und Lehrer, Anerkennungsordnung und Gleitsegelbetriebsordnung;
- Klassifizierung der Geräte nach fliegerischem Können;
- Überarbeitung der Ausbildungs- und Prüfungsordnungen, Anerkennungsordnungen und Betriebsordnungen;
- Betreuung, Anleitung und Überwachung von Fluglehrern und Ausbildungsstätten;
- 1 Fluglehrer-Assistentenlehrgang Hängegleiten;

- 1 Fluglehrerlehrgang Hängegleiten;
- 1 Fluglehrerlehrgang Gleitsegeln;
- 1 Fluglehrer-Assistentenlehrgang Gleitsegeln;
- 1 Fluglehrer-Fortbildungsseminar Gleitsegeln;
- 1 Fluglehrer-Fortbildungsseminar Hängegleiten;
- 1 Fachlehrerseminar für Hängegleiterflachschlepp;
- 1 Fachlehrerseminar für Gleitsegelschlepp;
- 1 Fachlehrerseminar für UL-Schlepp;
- 1 Prüfertreffen;
- 25 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten;
- 17 Anerkennungsverfahren für Gleitsegel-Schulen;
- 176 Pilotenprüftermine Hängegleiten;
- 239 Pilotenprüftermine Gleitsegeln;
- 4300 Befähigungsnachweise;
- 7 Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte.

## Winden- und UL-Schlepp

*Arno Gröbner*, *Helmut Großklaus*, *Albert Schulze-Oechtering* (Beiräte).

**F**ür das Gleitsegeln begann das Schlepp-Zeitalter. Beim Drachenfliegen hat sich UL-Schlepp etabliert. Die erste Erprobungsphase für Doppelsitzerschlepp mit Hängegleitern wurde erfolgreich abgeschlossen.

#### Im einzelnen:

- GS-Schleppsymposium;
- Fachlehrerausbildung;
- Windenfahrerausbildung und -prüfung;
- Zahlreiche Schlepp-Prüftermine und Ausstellung der Befähigungsnachweise;
- Anerkennung von Schleppausbildungsstätten/UL-Schleppausbildungsstätten;
- Schaffung der Vorschriften für Gleitsegelschlepp;
- Erprobungsprogramm Hängegleiter-Doppelsitzerschlepp.

## Kontakte zu Behörden

**D**as Bundesverkehrsministerium bereitet die neue Rechtsverordnung für Luftsportgeräte vor und der DHV als fachlich kompetente Stelle wirkt an diesem Vorhaben mit.

#### Im einzelnen:

- Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium;
- Besprechungen mit dem Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig und Beratung durch das Luftfahrt-Bundesamt;
- Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt;
- Geländegutachten für die Länderbehörden;
- Gemeinsame Lösung von Rechts- und Sicherheitsproblemen;
- Gespräche mit der Bundesanstalt für Flugsicherung;
- Stellungnahme und Diskussionen zu Natur- und Landschaftsschutzverordnungen.

## Versicherungen

Mit dem Gerling-Konzern als Gruppenversicherer kann der DHV seit Beginn seines Bestehens den Mitgliedern ein umfassendes Versicherungskonzept bieten. Ab 1.1.1989 gilt auch für Hängegleiter-Haftpflichtversicherung eine konkurrenzlos nied-

rige Prämie. Für Windenhalter u.a. besteht künftig kostenloser Versicherungsschutz, vgl. Versicherungsprogramm.

## Öffentlichkeitsarbeit

Besonders der Gleitsegelsport diente als Zielscheibe öffentlicher Kritik. Sachlich und energisch wurden Fehlinformationen richtiggestellt und der eigene Standpunkt vertreten. Gleiches galt für den Problembereich der militärischen Tiefflüge. Hinsichtlich der DHV-Mitglieder galt als Hauptziel der Informationsarbeit, durch schnelle offene Mitteilung die Flugsicherheit zu fördern und die Rahmenbedingungen für Drachenfliegen und Gleitsegeln durch das DHV-Info an die Piloten heranzutragen.

#### Im einzelnen:

- DHV-Info, bisher 48 Ausgaben; kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder, jetzt in Farbe;
- Verteilung des DHV-Info an die österreichischen, schweizerischen

und deutschen Vereine, an die Luftämter und andere interessierte Behörden sowie im Austausch an zahlreiche in- und ausländische Luftfahrtzeitschriften;

- Verleih der DHV-Filme an Vereine, Schulen, Behörden und andere Interessierte;
- Vorführung der DHV-Filme bei Vereinen und anderen Interessierten;
- Mitwirkung an Informationsveranstaltungen;
- Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge, Interviews, Erklärungen.

## Zusammenfassung und Vorschau

Der DHV hat sich für über 80% der Drachenflieger und Gleitsegler zum organisatorischen Zentrum entwickelt. Dem öffentlichen Bereich – hauptsächlich den Behörden und Medien – bereitet diese Tatsache keine Schwierigkeit. Die nationalen und internationalen Sportverbände brauchen etwas länger. ◁



# WINTERPREISE

Leuchtfarben aufpreisfrei  
und  
vier Steuerbügel pro Gerät!

Zum Anfahren:	„ATLAS“	2 810,-	„SPHINX“	3 630,-
Zum Weitermachen:	„SPORT“	3 950,-	„COMPETITION“	4 500,-
Für Könner:	„HERMES-Standard“	4 840,-		
Für Profis:	„HERMES-Trilam“	5 530,-		

Als LA-MOUETTE-Generalvertrieb bieten wir:

- jedes Ersatzteil lagermäßig
- 5-Jahres-Überholung an einem Tag (Terminabsprache)
- komplettes Zubehör von Kopf bis Fuß

Das Fachgeschäft für Drachenflieger gibt „Start frei“ für die Saison 89!!!

**Windborn**

Sepp Kaspeitzer Hochgernstr. 7-8  
8221 Erlstätt

Tel. 08 61/6 99 39  
+ BTX: 08 616 99 39

# DHV in Zahlen

Stand: 22. 10. 1988 (Stand: 22. 10. 1987)

## Mitglieder

gesamt	12326	(8143)
weiblich	912	(469)
männlich	11414	(7574)
Vereinsmitglieder	4301	(3477)
Direktmitglieder	8025	(4666)

## Vereine

gesamt	103	(97)
--------	-----	------

## Befähigungsnachweise

Piloten gesamt	13597	(9605)
Hängegleiten	9397	(8593)
Gleitsegeln	3862	(1012)
Hängegleiten + Gleitsegeln	338	—*
davon mit Zusatzberechtigung		
Hängegleiterschlepp	1098	(907)
Hängegleiterwindenfahrer	395	(384)
Hängegleiter-UL-Schlepp	75	—

## Fluglehrer

Geprüfte Lehrer gesamt	239	—*
Drachenfluglehrer	143	—*
Gleitsegellehrer	28	—*
Drachenflug- + Gleitsegellehrer	68	—*

## Ausbildungsstätten

gesamt	160	(134)
Hängegleiten	97	
Gleitsegeln	63	
davon mit Zusatzberechtigung		
Hängegleiterwindenschlepp	36	(32)
Hängegleiter-UL-Schlepp	5	—
Gleitsegelwindenschlepp	5	—

## Gütesiegel

gesamt	401	(288)
Hängegleiter	173	(150)
Hängegleitergurtzeuge	69	(65)
Hängegleiterrettungsgeräte	28	(26)
Startwinden	2	(2)
Schleppgeschirre	9	(8)
Gleitsegel	79	(26)
Gleitsegelgurtzeuge	37	(15)
Gleitsegelrettungsgeräte	4	—

## Kennzeichen

gesamt	5251	(4439)
Hängegleiter	3500	(2959)
Ultraleichtflugzeuge	1718	(1480)
Gleitsegel	33	—*

## Versicherungen

gesamt	11682	(7390)
Halterhaftpflicht ohne SB	8220	(4819)
Halterhaftpflicht mit SB	1992	(1438)
Pilotenflugunfall	1218	(752)

\* Vorjahreszahlen wurden nicht ermittelt bzw. sind statistisch nicht vergleichbar.

**V**ordringliches 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.

## Tödlicher Unfall beim Windschlepp

Osterholz-Scharmbeck – Am 1. 10. 1988 verunglückte der Lehrausweisinhaber Heinz Petri tödlich.

Der Pilot, der bereits ca. 27 Schleppstarts absolviert hatte, klinkte nach Beendigung des Schlepps nicht aus und flog mit erhöhter Fahrt eine Linkskurve. Der Windenfahrer kappte sofort das Schleppseil. Der Pilot setzte den Kurvenflug nach links fort und klinkte aus. Das Fluggerät AC 5 ging dann in eine sehr steile Linkskurve über, anschließend in eine senkrechte Flugbahn bis zum Aufprall.

## Sicherheitsmitteilung Space Bag

Bei dem Gleitschirmgurtzeug Space Bag mit der Gütesiegelnummer GS 03-008-87 wurden in einer Serie andere Brustschnallen ausgeliefert. Es handelt sich dabei um schwarze Plastikschnallen. Die Firma Parasail tauscht diese Brustschnallen kostenlos gegen die in der Gütesiegelprüfung getesteten Metallschnallen aus.

## Sicherheitsmitteilung Rapace

*Bei ungünstigen Aufbauumständen und nicht ordnungsgemäßem Aufbau – grobsteini-ger Untergrund und unsymmetrisches Auseinanderlegen der Flügel – kann sich die innere Naht der Anströmkante mit der Mutter der Querrohrbefestigung am Flügelrohr verhalten. Das Segel erhält dadurch einen Verzug. Dieser sehr unwahrscheinliche Aufbaufehler führt zu einem Ziehen des Gerätes nach einer Seite. Vermieden wird dies in jedem Fall durch korrekten Aufbau und Vorflugcheck – sichtbare Beule in der Anströmkante. Im Zweifelsfall ist die betreffende Stelle durch die Serviceißverschlüsse zum Querrohr-/Flügelrohranschluß zu inspizieren.*

Fa. Aerotec

## Tod einer Fußgängerin bei Gleitsegelunfall

Berchtesgaden – Am 8. 10. 1988 prallte der Gleitsegelpilot Helmut Steger bei der Landung mit einer Fußgängerin zusammen. Dabei stürzte die Frau mit dem Hinterkopf auf die Straße und erlag am folgenden Tag ihren Kopfverletzungen. Der Pilot hat nach eigener Angabe die Fußgängerin übersehen.

## Neue Verfügung gegen Strucl

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft und Technik hat mit luftaufsichtlicher Verfügung vom 10. 10. 1988 dem Drachenfluglehrer Veljo Strucl für 10 Monate die Ausbildungstätigkeit untersagt, und die sofortige Vollziehung angeordnet. Die Behörde begründet diese erneute Maßnahme hauptsächlich mit der Gefährdung der Flugschüler durch mangelhafte Schulungsdrachen und unqualifiziertes Ausbildungspersonal sowie ergänzend mit Strucl's Uneinsichtigkeit und dem wiederholten Versäumnis der Fluglehrerfortbildung.

## Erleichterung für Schleppbetrieb

In die Hängegleiterbetriebsordnung Abschnitt IV wurde folgende neue Ziffer 4 eingefügt:

»4. Der Pilot kann die Funktion des Startleiters persönlich wahrnehmen, wenn er den Befähigungsnachweis B mit Windschleppberechtigung besitzt und eine bedienungsfreie Sprechverbindung vom Piloten zum Windenfahrer besteht.«

Die nachfolgenden Ziffern dieses Abschnitts rücken entsprechend nach.

Die Änderung gilt ebenso für die Gleitsegelbetriebsordnung.

Weitere Änderung der Startkommandos gem. Ziffer 15 der Hängegleiterbetriebsordnung:

Das Wort »Fertig« entfällt.

## Sicherheitsmitteilung der Firma Orion Delta Sport

Anlässlich des letzten SHV-Gleitschirm-Fluglehrerkurses wurden praktische Versuche mit Gleitschirmrettungsgeräten über Wasser gemacht; dabei öffnete sich das von mir montierte und gepackte »Parasail-Gleitschirmrettungsgerät« nicht. Ich habe beim sicherheitsrelevanten Verschluß des Innencontainers einen gegenüber der Originalversion steiferen Gummi verwendet, wodurch das Öffnen des Schirmes verhindert wurde. Es werden daher alle Besitzer eines von mir (nur in der Schweiz) gelieferten Gleitschirm-Rettungssystems aufgefordert, sich umgehend mit mir in Verbindung zu setzen

(Tel. 03381/1976). Wir modifizieren Dein Rettungssystem kostenlos mit Originalteilen der Firma Parasail und stellen damit den Gütesiegelzustand wieder her.

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, daß dies Gleitschirm-Rettungsgeräte, welche direkt von Parasail München und deren Vertretern gekauft wurden, nicht betrifft.

Ich entschuldige mich hiermit öffentlich bei der Firma Parasail für den ihr hiermit zugefügten Schaden und hoffe, daß ihr dadurch keine Folgeschäden entstehen.

Franz Meyer  
Orion Delta-Sport, Diemtigtal

## Sicherheitsmitteilung Para-Comfort

Alle Piloten, die einen Para-Comfort haben und diesen mit einem Rettungsschirm kombiniert benutzen wollen, bitten wir, den Para-Comfort zur Modifikation einzuschicken. Der Gurt wird schnellstmöglich auf Schirmtauglichkeit zum Selbstkostenpreis modifiziert.

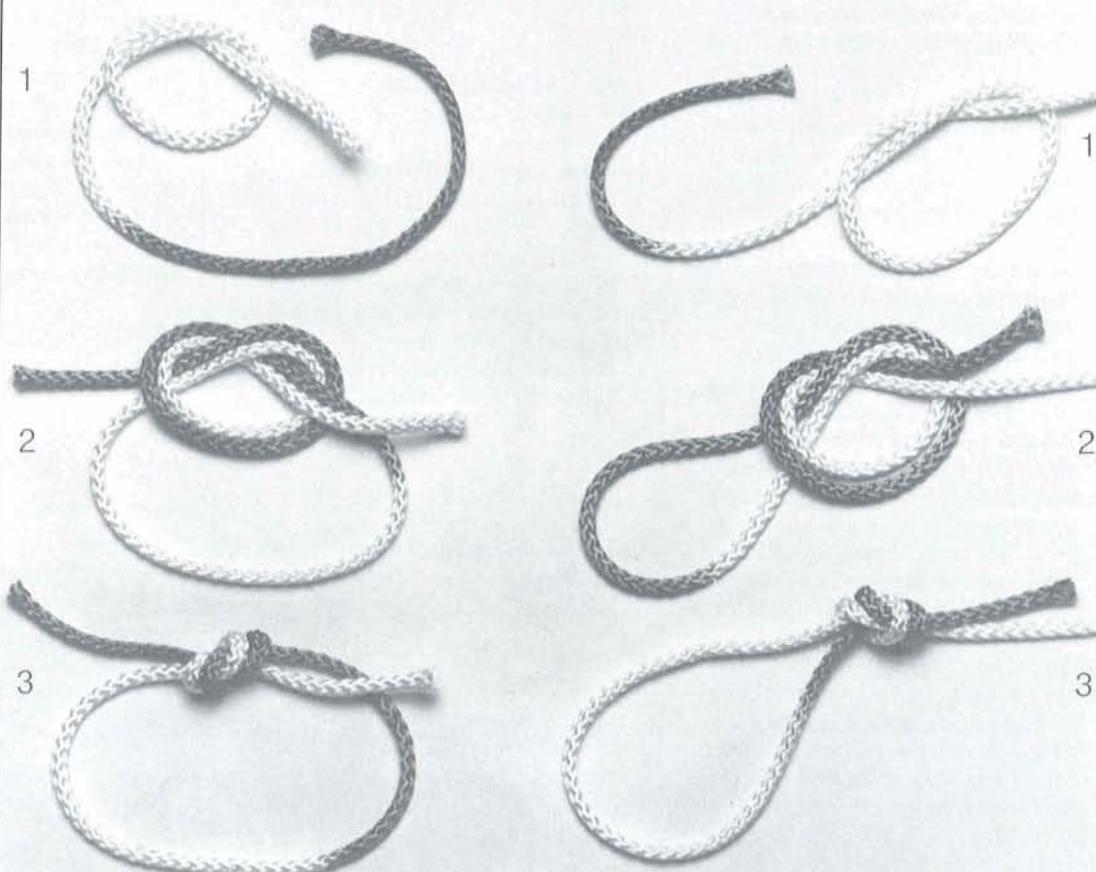
Zudem haben wir den Para-Comfort auch in bezug auf die Kombination Gurt und Schirm weiterentwickelt. Wir bieten nunmehr nach positivem Gütesiegelabschluß eine Zweipunkte-Aufhängung an. Info: (089) 1298595

Fa. Parasail

## Falscher Knoten im alten Lehrbuch

In die 1984 erschienene Erstauflage des Lehrbuches »Drachefliegen« hatte sich auf Seite 34 ein gefährlicher Zeichnungsfehler eingeschlichen. Ab der nachfolgenden 2. Auflage wurde der mißverständliche »Weberknoten« gegen den »gesteckten Sackstich« ausgetauscht. Die Besitzer der Erstauflage werden dringend gebeten, der fehlerhaften Zeichnung die hier gedruckte Abbildung beizuheften. Aktueller Anlaß ist das Schreiben eines Flugschülers, der noch im Sommer 1988 ein unkorrigiertes Exemplar der Erstauflage erhalten hat.

Der gesteckte Sackstich



Verbindung von zwei Seilenden. Anwendungsbeispiele: Aufhängeschleufe, Doppelaufhängung.

Schleufe an einem Seilende. Anwendungsbeispiele: Befestigung der Trageleine an den Gurtzeugschlaufen.

## Über Genair und Second Chance

15. 7. 88 am Sambock, einem harmlosen Wald- und Wiesenberg oberhalb Pfalzen im Pustertal; seit dem Bericht über den Wallbergflug im letzten DHV-Info fliege ich mit meinem Genair 312 nur noch harmlose Berge.

Am Vormittag hat es noch geregnet. Jetzt um 18 Uhr scheint die Sonne in den Westhang. Es herrscht kleinräumige Thermik, am Kamm überlagert von einem übergeordneten NW-Wind. Insgesamt Verhältnisse, bei denen ein sicherer, wenn auch ein etwas unruhiger Flug möglich sein muß. (Ich bin kein Neuling, fliege seit 15 Jahren Drachen und seit zwei Jahren zusätzlich Gleitschirme.)

Gleich nach dem Start stehe ich eine Minute im Hangaufwind, dann gleite ich relativ ruhig den Berghang entlang talauswärts. Nach einer Minute falle ich ohne erkennbare Ursache durch und fange zu spiralen an. Das hangseitige Flügelteil ist eingeklappt und bleibt es auch bei Zug an der rechten Bremse. Da ich nur 100 Meter über dem steilen Bergwald bin, habe ich nicht lange Zeit für weitere Experimente und beschließe, den Rettungsschirm zu ziehen. Aber ich schaffe es nicht.

Da kommt mir schon der erste Baum entgegen, ich mache mich so kugelförmig wie es geht und die Kreisbewegung haut mich durch den Gipfelbereich einer trockenen Bergkiefer, daß die Äste krachen. Nichts bleibt hängen. Nach einer weiteren halben Drehung falle ich parallel zum steilen, moosigen Berghang auf den Boden.

Der Freund ist noch ganz grün im Gesicht, als er zu mir gelaufen kommt. Es muß wohl nicht gut ausgesehen haben. Aber ich habe nicht die kleinste Schramme, deshalb kann ich im Wohnzimmer nochmal probieren, ob ich den Rettungsschirm ziehen kann. Ich schaffe es auch da nicht: Offensichtlich ist der Klettverschluss des Second Chance falscherum eingenaht; man kann ihn zwar aufziehen, aber die Haken des Kletts halten den Griff aus Perlonband so fest, daß er auf Scherung nicht wegzuziehen ist. Es ist eine Unverschämtheit, was sich die Hersteller so alles trauen.

Inzwischen habe ich mit einem Container selber genäht, mit richtigen Edelstahlkegeln und Splinten, wie sie Fallschirmspringer verwenden. Der Container hat zwar kein Gütesiegel, aber er geht wie Butter auf.

Nun zum Genair: Der Herr Kalbermatten macht mir nicht weis, daß ein erfahrener Pilot es schafft, bei 100 m Höhe so am Schirm zu turnen, daß er wieder fliegt und noch dazu in die richtige Richtung. Aber gerade Hochleistungspiloten müssen auch einmal knapp über dem Hang in ruppiger Thermik fliegen, sonst gewinnen sie keinen Preis. Und als Bergsteiger will ich auch einmal an einer Felswand entlang fliegen können.

Von einem anständigen Hersteller erwartet man in so einem Fall irgend einen Kompromiß. (In der Geschichte des Hängegleiterbaus gibt es dafür Präzedenzfälle.) Wie wärs mit der Entfernung der Ventile oder dem Einziehen einer Stange? Oder sollen die Genair-Piloten ihre 4400-DM-Nervensägen-Schirme nur noch im Winter fliegen?

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. E. Göttler

Anmerkungen der Redaktion:

1. Die Herstellerfirma der Gleitsegel Genair 312 und 510 arbeitet an modifizierten Versionen.
2. Der verwendete Rettungsschirm Second-Chance war ein Vor-Gütesiegel-Modell.

Die gütesiegelgeprüfte Version hat keinen Klettverschluss.

## Angels in the sky...

Schwarze Locken, dunkelbraune Augen, die Steuerleinen von zarter Hand geführt.

Wenn Dir als Gleitschirmflieger mit 700 Metern Startüberhöhung über dem Wank ein solches Wesen begegnet, dann handelt es sich wahrscheinlich nicht um einen Schutzengel, extra von Petrus für Dich bestellt.

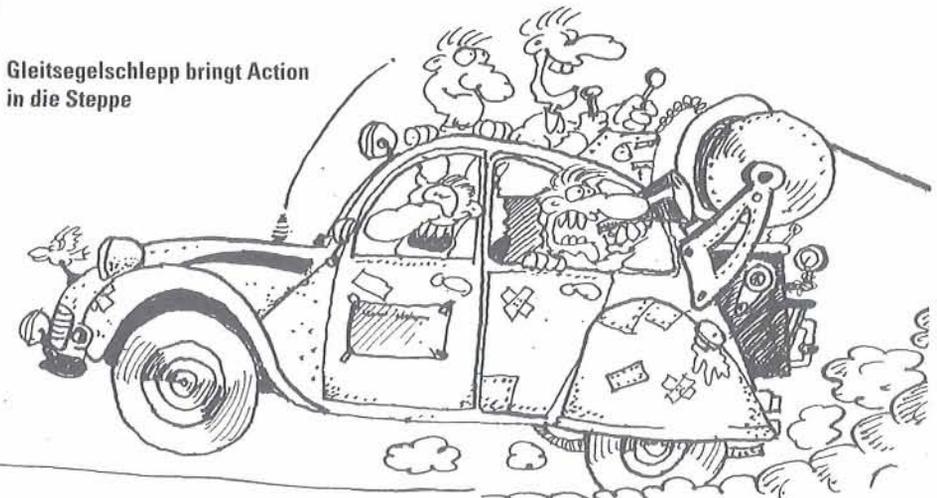
Vielmehr muß man dieses Wesen bei näherer Betrachtung als Gleitschirmflieger weiblichen Geschlechts identifizieren.

Man begegnet den optischen Bereicherungen der Gleitschirmszene nicht nur mehr, wie bisher, als Transporthelferin für ihre männlichen Kollegen oder als Zuschauer am Landeplatz, sondern ohne Emanzipationsgerangel und Zweitklassigkeit beansprucht das holde Geschlecht seinen berechtigten Platz in einer für Damen ausgesprochen geeigneten Sportart.

So besehen, nimmt sich der neue Damen-Flugzeitrekord von 3 Stunden und 15 Minuten, geflogen von Sabine Sonhütter aus Pfaffenhofen am 10. September am Wank, eher als Versprechen auf neue Bestleistungen aus.

Denn eben sie war es, die mir in besagter Höhe, um ein Wolkeck fliegend, entgegenkam und mir den Gedanken in den Kopf schießen ließ:  
Angels in the sky...

Gleitsegelschlepp bringt Action in die Steppe



## Zum Thema Widerstand

Bei der Widerstandsbetrachtung setzen Herr Schmidler und Herr Weißert den Pilotenwiderstand mit ca. 3 kg im Normalflug an.

Dieser Wert ist um ein Vielfaches zu hoch, wie verschiedene Windkanalmessungen gezeigt haben.

Die Seil- und Trapezrohrwiderstände einschließlich ihrer Interferenzwiderstände betragen nach diesen Messungen ebenfalls weit weniger als angenommen, so daß die aufgezeigten Verbesserungsmöglichkeiten viel geringer sind als vermutet. Eine elliptische Auftriebsverteilung beim Nurflügler ist im übrigen nur sehr eingeschränkt anwendbar, so daß auch dieser angenommene Leistungsgewinn praktisch nicht besteht.

Was übrig bleibt, ist wenig und rechtfertigt kaum die wesentlich höheren Kosten und Nachteile eines Starrflüglers.

Mit freundlichen Grüßen  
bautek GmbH  
Horst Zimmer

## Anmerkungen zum Windenschlepp

Meine These, die Größe einer Windengemeinschaft solle nur 3 bis 5 Mann betragen, löste beim Interview durch Charly Jöst auf der DHV-Hauptversammlung allgemeines Erstaunen aus.

Die Begründung ist relativ einfach: Zum Schleppen braucht man Muße.

Angenommen, es zieht alle 10 Minuten eine Ablösung durch das Schleppgelände, dann liegt der richtige Startzeitpunkt nur innerhalb weniger Sekunden. Wenn der Windenfahrer eine Ablösung meldet – und dazu ist er da –, kann es schon zu spät sein, weil sich Schlepp- und Windgeschwindigkeit addieren. (Die Bewegungen sind gegenläufig.) Startet man dennoch, so hat man meist nach einem Drittel der Schleppstrecke den Bart schon durchflogen. Jetzt heißt es klinken und umkehren, um sein Zentrum zu finden. Viel Zeit hat man nicht, denn die Schlepphöhe liegt tatsächlich erst bei 150 m. Falsch wäre es, auf bessere Chancen zu hoffen, indem man die Schleppstrecke ganz ausnutzt. Denn dort, im Lee des Bartes, wird man ihn mit Sicherheit nicht finden.

Gefragt ist also Sensibilität am Seil und – ein Vario, das mehr als 5 m Steigen anzeigt. Hat man erst einen Bart am Seil durchflogen, so gibt es zu 95% keinen zweiten. Es ist auch viel wichtiger, einen Aufwind durch frühes Klinken zu zentrieren als zu versuchen, am Ende der Schleppstrecke wieder höher in ihn einzusteigen, weil sich – wie gesagt – Schlepp- und Windgeschwindigkeit addieren und das Steigen am Seil zum Ende der Schleppstrecke stark abnimmt, erst recht auf der Rückseite des Bartes.

Die besten Aussichten hat man, auch an der mobilen Winde, wenn man startet, kurz bevor der Wolken Schatten die Winde erreicht, weil er meistens eine Ablösung bewirkt. Dann sind auch größere Schlepphöhen möglich, aber nicht nötig.

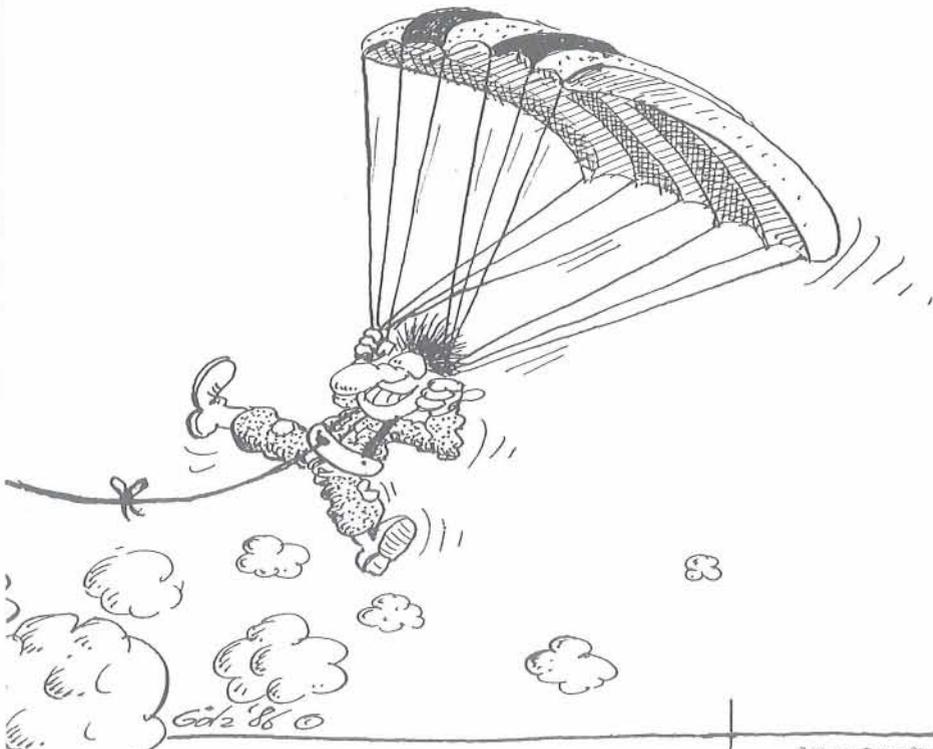
Fast überflüssig zu sagen, daß es sinnlos ist, in der völligen Abschattung zu starten.

All das ist aber nur möglich zu beachten, wenn nicht 10 Mann hinter einem stehen, die »auch ihr Glück versuchen wollen«! Windenschlepp heißt Warten und dem Partner die Zeit dazu zu gönnen. Das ist oft nicht leicht. Denn jeder Sport ist in sich leistungsorientiert. Es klappt im Grunde nur, wenn alle wirklich gleichberechtigt sind, d. h. Schlepp- und Windenfahrerberechtigung besitzen, um sich reihum abzulösen. Dann kann man sich auch mal freuen, wenn man seinem Partner zu einem Meisterflug verholfen hat.

So sehe ich im Windenschlepp in erster Linie ein menschliches (gruppendynamisches) Problem. Aber das zu lösen, fällt oft gerade denen schwer, die sich zum Drachenfliegen hingezogen fühlen.

Und noch eins. Ich halte, zumindest an unseren Geländen, nicht viel vom Pokern, sprich vom Erschleppen großer Höhen durch Stufenschlepp oder ähnliches, in der Hoffnung, beim Abfliegen derselben auf einen Bart zu stoßen. Die Chancen sind zu gering, wenn man sich die oben genannten Zeitverhältnisse vor Augen führt. Erfolgversprechender ist es, sich auf Tatsachen zu verlassen, die der Windenfahrer am Boden erkennt.

Oltmann Hinrichs



Zeichnung: Thomas Götz

# Das Versicherungsprogramm

Anzeige

Stand: 1. 1. 1989

Versicherer: Gerling-Konzern Köln

Achtung: Der Versicherungsschutz setzt die grundsätzliche Zulässigkeit des Flugbetriebes und der Tätigkeit voraus, besonders hinsichtlich Gelände, Befähigungsnachweis, Betriebstüchtigkeitsnachweis und Betriebsform.

Versicherung	Deckungs- summe	Deckungs- bereich	Jahresprämie inkl. Vers.-St.	Umfang Anmerkungen	
Halterhaftpflicht für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel (Hauptvertrag)	DM 1,5 Mio pauschal Personen- und Sachschäden  maximal DM 500 000,- pro verletzte Person	weltweit	Hängegleiter + Gleitsegel DM 45,- bei DM 500,- SB DM 60,- ohne SB	Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb; keine Gerätekennezeichnung; Selbstbeteiligung vom Bundesaufsichtsamt bestätigt; Gleitflugzeuge gleichgestellt; Versicherungsausschlüsse auf Minimum reduziert, ebenso bei übrigen Versicherungen. Auch für Haltergemeinschaften.	
Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer			Nur Gleitsegel DM 40,- bei DM 500,- SB DM 50,- ohne SB		
Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler					
Halterhaftpflicht für Mitgliedsvereine					
Fluglehrerhaftpflicht	DM 1 Mio Personen- schäden	Europa	DM 50,-	Lehrtätigkeit der Fluglehrer und -anwärter	
Schirmpackerhaftpflicht			Für alle Mitglieder kostenlos	Packen von Rettungsgeräten mit Drittpackerzeugnis	
Startwindenhaftpflicht			DM 100 000,- Sachschäden		Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug
				DM 65,-	Zusätzlich: inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug
Startleiterhaftpflicht				für alle Mitglieder kostenlos	Startleiter mit Befähigungsnachweis
Geländehaftpflicht					Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen
Veranstalterhaftpflicht				für alle Mitgliedsvereine kostenlos	Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr  Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc.
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine			Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc.		
Rechtsschutz für Mitgliedsvereine	DM 100 000,-	weltweit			
Luftfahrzeug-Verkehrs-Rechtsschutz			DM 45,-	Wie Kfz-Rechtsschutz	
Boden-Unfall für Startleiter	DM 5000,- bei Tod	Europa	für alle Mitglieds- vereine kostenlos	Tätigkeit als vom Verein beauftragter Startleiter	
Boden-Unfall für Mitgliedsvereine	DM 10 000,- bei Invalidität		DM 2,- pro Mitglied	Verfünffachung möglich	
Flug-Unfall, Tod und Invalidität			DM 45,-	Verzehnfachung möglich. Versichert: Piloten von Hängegleitern, Gleitsegeln, als Fluggast in einmotori- gen Flugzeugen, Motorsegelern, Segelflugzeugen.	
Flug-Unfall, nur Invalidität	DM 10 000,-		DM 30,-		
Bergungskosten	DM 1000,-		für alle Mitglieder kostenlos	Suche, Rettung, Krankenhaustransport, Rück- transport	
Boden-Unfall für Veranstalter	DM 10 000,- bei Tod DM 20 000,- bei Invalidität	Deutschland	DM 100,-	Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleit- segelveranstaltungen im Versicherungsjahr Verdoppelung möglich	
Kapital-Lebensversicherung mit Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung	Vers.-Summe bis DM 200 000,-		Prämie nach Alter und Bedarf	Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit. Kein Risikozuschlag für nichtgewerbliche Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten	

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

Versicherungsanträge bei der Geschäftsstelle anfordern.

# BIG X

Jäger Knuth  
Am Müllerkamp 2  
3380 Goslar  
Tel. 05321/64642

Gleitsegelcenter NRW  
Bünder Str. 2  
4972 Löhne  
Tel. 05321/4819

Müller Elmar  
Am Rad 20 a  
5788 Winterberg  
Tel. 02981/6640

Barthelmes Horst  
6411 Obernhäusen  
Tel. 06654/353

Betsch Mathias  
Hermannstr. 11  
7000 Stuttgart 1  
Tel. 0711/617579

Westallg. Schule  
Allmannsried 181  
8999 Scheidegg  
Tel. 08381/6265

Gleitcenterum Elztal  
In der Gumm 3  
7807 Elzach  
Tel. 07682/8279

Rohrmeier Jürgen  
Salzweg 37  
8972 Sonthofen  
Tel. 08321/9328

Flugschule Frank  
Fasanenweg 8  
7150 Backnang  
Tel. 07191/65475

Ziegelgruber Johann  
Neulehen 6  
8251 Arndorf  
Tel. 08762/723

Kumpfmüller Walter  
8210 Prien  
Tel. 08641/7575

Fürle Herbert  
Brahmsstr. 3  
8228 Freilassing  
Tel. 08656/1576

## Gelandet:

Das Weltmeistermodell Big X, der meistgeflogene Gleitschirm, hat einen würdigen Nachfolger:

Big X II Sport min 21 m<sup>2</sup>  
Big X II Sport max 26 m<sup>2</sup>

Bei gleichen Sicherheitsmerkmalen absolute Leistungssteigerung:

- traumhaftes Drehen und sehr hoher Geschwindigkeitsbereich
- absolut sackflugsicher und eigenstabil
- Gütesiegel abgeschlossen



# vereinsnachrichten

## Neue Vereine im DHV

Als neue Gleitsegelvereine im DHV begrüßen wir recht herzlich:

1. Ramsteiner Paraglider-Club e.V.,  
Postfach 1123,  
6792 Ramstein 1,  
Tel. 06371/58385.

Stratos  
Pfrontner Gleitschirmflieger e.V.,  
Postfach,  
8962 Pfronten,  
Tel. 08363/8084.

1. Niederbayerischer  
Gleitschirmfliegerclub  
Ludwig Bichlmeier  
Wald 1,  
8311 Wurmsham,  
Tel. 08745/404

## Gleitschirmfliegen am Wallberg!

Wegen zu hoher Frequentierung des Flugbetriebes am Wochenende sowie an Feiertagen, dürfen ab sofort an diesen Tagen keine Prüfungen mehr abgenommen werden.

Ab 1. September 1988 sind nur noch die Gleitschirmschulen:

- a) Tegernseer Tal
- b) Sepp Singhammer  
zugelassen.

Am Wochenende darf ausschließlich die Gleitschirmschule Tegernseer Tal, neben dem normalen Flugbetrieb, Schulungsflüge durchführen.

Diese Regelungen werden vom Startleiter überwacht.

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub  
Tegernseer Tal

## Treffen hannoverscher Drachenflieger

Um den Kontakt der Drachenflieger in Hannover zu verbessern, findet ab September ein regelmäßiges monatliches Treffen in der »Fledermaus«, Kronenstr. 17, statt. Das Treffen soll immer am zweiten Donnerstag des Monats gegen 20 Uhr stattfinden.

In der Hoffnung auf zahlreiches Erscheinen und mit freundlichen Grüßen die Hannoveraner

Info: Heiner Rodewald  
Tel.: 0511/621742

## 1. Niederbayerischer Gleitschirmfliegerclub gegründet

Sitz des Vereins: 8311 Wurmsham  
gegründet: 2. 9. 1988

Eintrag ins Vereinsregister:  
16. 9. 1988

1. Vorsitzender: Ludwig Bichlmeier  
Wald 1, 8311 Wurmsham  
Tel. 08745/404

2. Vorsitzender: Norbert Czermak  
Dekan-Bauer-Str. 15,  
8315 Geisenhausen  
Tel. 08743/2612

Zweck des Vereins ist insbesondere die Pflege der Kameradschaft und die Betreuung seiner Mitglieder. Zweck des Vereins ist es auch, sportliche, kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen durchzuführen.

Vereinsabend: jeder 1. Freitag im Monat im Vereinslokal Zellbachstüberl, Pauluszell/Ndb.

1. Niederbayerischer  
Gleitschirmfliegerclub

## Windenschleppkurs bei den Drachenfliegern Alb-Donau e. V.

Vom 3. bis 7. Januar 1989 veranstalten die Drachenflieger Alb-Donau e. V. in Riedlingen einen Windenschleppkurs. Daran können auch Inhaber des Lernausweises teilnehmen. Weitere Informationen gibt's unter den Telefonnummern 07371/2317 und 1760 (abends).

Ferner suchen die Riedlinger noch Piloten, die bei ihnen mitfliegen wollen. Sie haben auf dem dortigen Segelfluggelände nebst eigener Winde ein ideales Fluggebiet.

Drachenflieger Alb-Donau e. V.

## Bärenpokal-Fliegen der Althofdrachen

Beim diesjährigen Bärenpokal-Fliegen gelang es Peter Friedemann nicht, seinen Titel zu verteidigen. Wetterbedingt konnten keine Bojen- und Streckenflüge absolviert werden. Zur Wertung kamen lediglich Zeitflüge mit Ziellandung. Bärenpokal-Sieger 1988 wurde Günter Fleischmann.

## Neuer Gleitsegel- Verein im Allgäu

Am 15. Juli 1988 versammelten sich im Café Schwaltenweiher bei Seeg 13 Personen, um die Gründung des Gleitschirmfliegervereins »STRATOS-Pfrontner Gleitschirmflieger« zu beschließen.

Die Gründungsmitglieder setzen sich zusammen aus Gleitschirmfliegern der Pfrontner Bergwacht, der Breitenbergbahn, der Pfrontner Bauern, der Ersten Allgäuer Gleitschirmschule, der Firma Firebird und weiteren interessierten Personen.

Diese Gründungsmannschaft, in der alle maßgebenden Interessengruppen des Fluggebietes Breitenberg in Pfronten vertreten sind, verspricht eine erfolgreiche Arbeit des neu gegründeten Vereins, der am 13. September in das Vereinsregister eingetragen wurde.

Hauptaufgabe ist die Regelung eines sicheren Flugbetriebes in Breitenberg in Pfronten unter Beachtung des Natur- und Umweltschutzes, die Veranstaltung von Wettbewerben, die Betreuung auswärtiger Gäste und Mitglieder und das Betreiben von Öffentlichkeitsarbeit, um das Gleitschirmfliegen allen Bevölkerungskreisen als einen Sport zu präsentieren, der bei Beachtung der Regeln zugleich sicher und umweltfreundlich ist.

Die Mitglieder treffen sich zunächst alle 14 Tage freitags im Hotel »Schönblick« in Meilingen bei Pfronten. Hier besteht dann insbesondere die Möglichkeit des Informationsaustausches zwischen Mitgliedern und interessierten Gleitschirmfliegern.

Im Rahmen der Clubarbeit sind auch Reisen zu verschiedenen Fluggebieten unter Leitung erfahrener Fluglehrer und Bergführer geplant.

Ordentliche Mitglieder und Anwärter können nur Personen werden, die das Gleitschirmfliegen mit Befähigungsnachweis betreiben. Sie sind im neu gegründeten Club jederzeit herzlich willkommen.

Weitere Auskünfte erhaltet Ihr unter der Rufnummer der Geschäftsstelle (08363/8084 oder 5820) über Frau Rosi Kögel.

Stratos  
Pfrontner Gleitschirmflieger e. V.

## Jubiläumsflugtag des DFC-Saar

Mit einem großen Flugtag feierte zünftig der Drachenflugclub Saar sein Jubiläum »10 Jahre Drachenfliegen am Herzerberg« in Pfeffelbach.

Über 1500 Zuschauer waren ange-reist, um den interessanten Wettbe-werb um den Herzerbergpokal und das dargebotene Rahmenprogramm mit-zuerleben.

Am Landeplatz wurde im Festzelt mit Musik für Unterhaltung gesorgt. Die Vorführung der DHV-Filme »Dra-chenfliegen – ein Traum wird leben-dig« und »Drachenfliegen heiter bis wolkig« fand bei den Zuschauern ebenso wie bei den Piloten großen Beifall.

Am Festabend begrüßte der 2. Vor-sitzende Günter Burghardt in Vertretung des erkrankten 1. Vorsitzenden Klaus Werle die eingeladenen Orts-bürgermeister von Reichweiler und Pfeffelbach sowie die Landwirte, die ihre Wiesen als Landeplätze zur Ver-fügung stellen. Er dankte ihnen allen für ihre Unterstützung mit einem Er-innerungsteller.

Nach anfänglichem schlechten Wetter konnte dennoch der Wettbe-werb um den begehrten Herzerberg-pokal mit 69 Teilnehmern durchge-führt werden.

Den 1. Platz erflog sich souverän Günter Rössling (Hermes), gefolgt von Bert Nonnweiler (Zephir) auf Platz 2, Udo Dreher (Zephir) erreichte Platz 3.

Die besten Pilotinnen waren Doris Klieber, Helga Warken und Dorothea

Andries, gefolgt von Marianne und Barbara Mauch.

Windenschleppstarts und UL-Vor-führungen rundeten das Bild des ge-lungenen Flugtages ab.

DFC-Saar

## Mannschaftspokalfliegen: Samerberger erfolgreich

Am Wochenende vom 23./24. Juli trafen sich sechs bayerische Vereine zum inzwischen traditionellen Mann-schaftspokalfliegen.

Ausrichter war in diesem Jahr der DFC Achental, der den Wettbewerb am Hochfeln durchführte.

Am ersten Wettkampftag war ein 40-Kilometer-Dreieck über Rausch-berg, Hörndlwand, Adersberg mit Ziel am Weißnerhof zu fliegen. Gundram Hoffmann mit seinem Ace RX war der einzige Pilot, der die Aufgabe bewäl-tigte. Am zweiten Tag war freie Strek-ke angesagt, doch die Thermik war nicht gut, und so saßen alle bereits in Ruhpolding am Boden. Am Ende konn-te die Samerberger Mannschaft mit Peter Achmüller, Gundram Hoffmann, Sepp Irgler, Sebastian Ramsauer und Rudi Rehak den Pokal mit nach Hause nehmen. Ergebnis: 1. Samerberger DFC, 1319 Punkte; 2. DFC Achental, 1313 Punkte; 3. d'Allgäuer, 1007 Punkte; 4. DFC Achental II, 953 Punkte; 5. Bergdohlen Brannen-burg, 841 Punkte; 6. DC Tegernseer Tal, 656 Punkte.



RETTUNGSSCHIRME



PARASAIL VI Mittelleine  
PARASAIL V  
PARASAIL IV

## NEU Esprit Light

1. Gleitschirm-  
Rettungssystem  
mit DHV-Gütesiegel

Nr. GS 02-001-88

Neuentwickeltes Gleitschirm-Rettungs-system mit zwei V-förmig angeordneten Mittelleinen und zwei Hauptleinen. Prospekt anfordern!

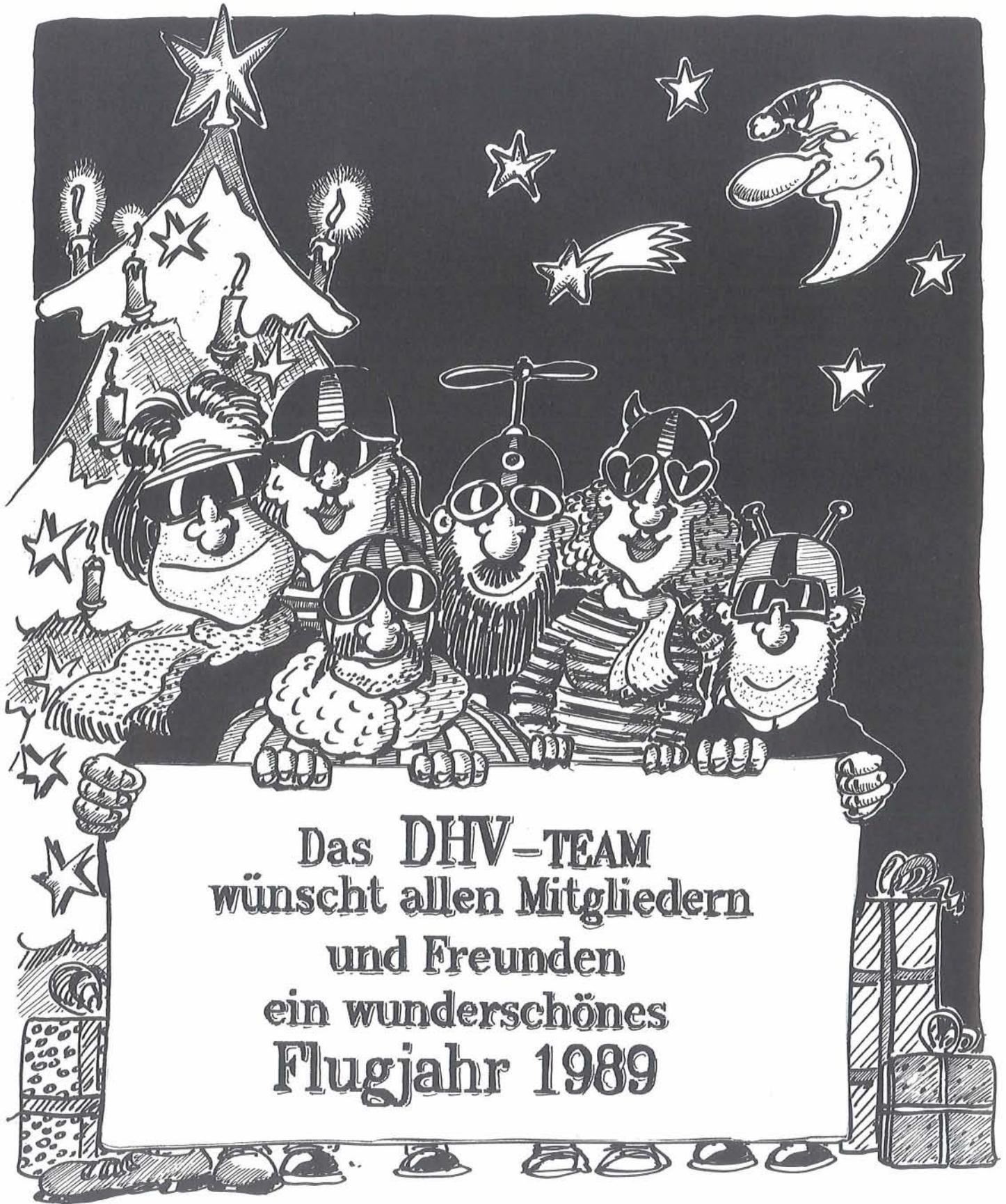
Nymphenburger Str. 49 · 8000 München 2  
mit komplettem Drachen- und  
Gleitschirmzubehör  
Mo-Fr 8-18 Uhr

☎ 089/129 85 95 ☎



kostenlose Info

**ULTRALEICHT-FLIEGEN  
FLUGFUNKKURSE BZF**  
lernen bei den Profis  
**HÖHENDINGER-SCHMIDTLER**  
Flugplatz – 8330 Eggenfelden  
**Tel. 087 21/7172**



Das **DHV-TEAM**  
wünscht allen Mitgliedern  
und Freunden  
ein wunderschönes  
**Flugjahr 1989**

## Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 20. 10. 1988

Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-169-88	Foil 140 B Racer	Enterprise Wings/Genghammer	3
01-170-88	Foil 150 B Racer	Enterprise Wings/Genghammer	3
01-171-88	Calyso 165	Aersport International	2-3

### 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 genüßvolle Fliegen dem leistungsorientierten Fliegen vorziehen.
- 3 für Leistungspiloten, die den Ausbildungsstand-Befähigungsnachweis B haben, regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen sowie fliegerisch talentiert und leistungsorientiert sind.
- 4 für Leistungspiloten mit spezieller Einweisung, z. B. wegen aerodynamischer Steuerung.

## Neue Hängegleiter-Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 20. 10. 1988

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
02-027-88	Mayday	Fa. Ultraleichtverbund

## Neue Gleitsegel-Gurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 20. 10. 1988

gültig bis 31. 12. 1988

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
GS 03-035-88	Selette Plus*)	Fa. SupAir/Schlager & Strobl
GS 03-036-88	Supine Kompatibel*)	Fa. Pro-Design/Harald Wolf

\*) Die so gekennzeichneten Gurtzeuge sind zur Mitführung von Gleitsegelrettungssystemen geeignet. Achtung! Wir weisen ausdrücklich daraufhin, daß bei Benutzung von Gleitsegelrettungssystemen in Gleitsegelgurtzeugen, die nicht entsprechend gekennzeichnet sind, Lebensgefahr bestehen kann.

## Neue Gleitsegel mit DHV-Gütesiegel

Stand: 20. 10. 1988

Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
GS 01-068-88	Fun & Fly G2	Globe Sportartikel	1
GS 01-069-88	Alpin-Easy	Ultraleichtverbund	3
GS 01-070-88	Kestrel 248	Pro Design/Wolf	3
GS 01-071-88	Gypaile	Gypa Aile/Zwicker	2
GS 01-072-88	Nova 9	Atelier de la Glisse/Schlager & Strobl	2
GS 01-073-88	Nova 10	Atelier de la Glisse/Schlager & Strobl	1-2
GS 01-074-88	Five-Five	Inferno/Sabine Wessel	3
GS 01-075-88	Condor VIP 1	Sports Line/Skyline	4
GS 01-076-88	Condor VIP 2	Sports Line/Skyline	4
GS 01-077-88	Gen 3 max	Fa. Bichmeier	3
GS 01-078-88	Gen 3 min	Fa. Bichmeier	4
GS 01-079-88	Five-Five-Plus	Fa. Inferno/Wessel	3

### 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 genüßvolles 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.



**GENERALVERTRIEBE  
DEUTSCHLAND**



**MOYES**

**GJR**

*The World Champion Glider.*

PARASAIL: D-8000 München · ☎ 089/1298595  
Poscher: A-4564 Klaus · ☎ 07585/462



Integralgurte

Neu:

**KELLER-High-Tec!**

Prospekt anfordern!

Nymphenburger Str. 49 · 8000 München 2  
mit komplettem Drachen- und  
Gleitschirmzubehör  
**Shop** Mo-Fr 8-18 Uhr

☎ 089/1298595 ☎



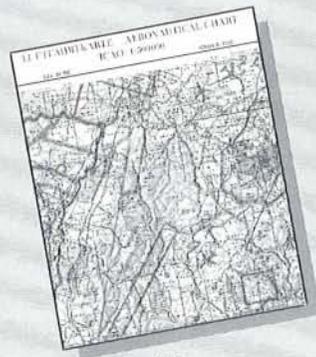
**Drachenfliegen**  
Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; reich illustriert mit Zeichnungen und Farbseiten; 161 Seiten; Preis DM 29,80

# DHV bietet an

**Erste-Hilfe-Koffer**  
Für DHV-Vereine DM 125,-  
Für Flugschulen DM 250,-



**Drachenfliegen für Meister**  
Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler, Autoren: Helmut Denz, Manfred Kreipl, Dr. Victor Henle und Peter Cröninger; 196 Seiten mit 151 Abbildungen, Preis DM 32,-



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

**Fluggebietsführer Frankreich**  
in französischer Sprache, über 100 Fluggebiete für Hängegleiter und Gleitsegler auf je einer DIN A5-Seite. Preis DM 45,-



**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,-

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



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

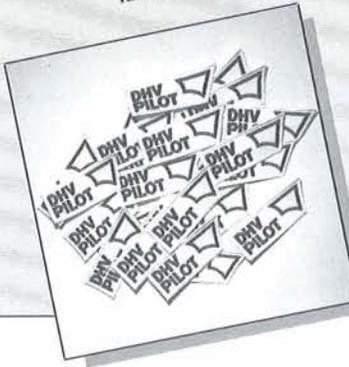


**T-Shirt für Drachenflieger**  
Grundfarbe Weiß, buntes Drachenfliegermotiv, Größen M, L, XL. Preis DM 25,-

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



Sämtliche Preise ind. Mehrwertsteuer und Versandkosten  
Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 71152570), Kto.-Nr. 79657 oder Postgiroamt München (BLZ 70010080), Kto.-Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.



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

# 209 km mit dem Drachen über Flachland

Eine starke Westströmung und durch gute Thermik markant ausgebildete Wolkenstraßen wiesen den Streckenflugpiloten des Drachenfliegerclubs Trier e.V. am Samstag, dem 30. 7. 1988 wieder einmal den Weg von ihrem Lieblingsstartplatz Serrig/Saar zum 125 km Luftlinie entfernten Rhein.

**E**rmuntert durch die Erfahrungen der letzten beiden Jahre und vertrauend auf das eigene Können, insbesondere aber durch die überaus positive diesjährige »Flachland-Streckenflug-Ausbeute«, blieben die Streckencracks bei ihrer Flugplanung nicht ganz unbescheiden:

Karl Maillinger (Landstuhl) und Günter Rössling (Kaiserslautern) meldeten einen Streckenzielflug Serrig/Saar – Melibocus/Darmstadt (150 km Luftlinie) an.

Siggi Barth (Wadrill) sah noch etwas weiter gen Osten und erklärte Heilbronn (190 km Luftlinie) zu seinem Ziel. Bereits um 11.45 Uhr startete er vom nur 180 m hohen Westhang an der Saarschleife bei Serrig/Saar.

Schon nach kurzer Zeit war die,

sich zu diesem Zeitpunkt nur 1000 m über Grund befindliche Wolkenbasis erreicht und ab ging die Reise über die schon etlichen Male erprobte »Hunsrück-Route« Serrig – Birkenfeld – Idar-Oberstein – Kirn.

Da der Weiterflug auf dieser Route das angepeilte Ziel Heilbronn immer weiter südlich liegen ließ, wechselte Siggi ab Kirn die Flugrichtung und nahm nun den Donnersberg/Pfalz ins Visier.

Beinahe hätte der Flug auf dieser etwa 40 km langen Strecke sein vorzeitiges Ende gefunden.

Etwa zwei Stunden lang »krebste« er mühsam in nur 300–400 m über



Foto: Siggi Barth

Grund herum, bis er ab dem Donnersberg wieder zur, nunmehr 1400 m hohen Wolkenbasis hochkurbeln konnte.

Nördlich von Worms wurde der Rhein überquert und das Ziel Heilbronn endgültig aufgegeben.

Den Wolkenstraßen folgend überflog Siggi Barth den Odenwald, überquerte südlich von Aschaffenburg den Main, und nach einer Flugzeit von nahezu exakt sieben Stunden, gegen 18.45 Uhr, landete er in Neuhütten bei Rechtenbach/Spessart.

209 km Luftlinie zwischen Start und Landung ergab das Nachmessen auf der Landkarte. Der bisher weiteste, ausschließlich in Deutschland durchgeführte Drachen-Streckenflug!

Mit diesem spektakulären Flug gehört Siggi Barth, der als ausgesprochener Flachlandspezialist über nahezu gar keine Alpenerfahrung verfügt, zu dem weniger als einem Dutzend

Drachenfliegern, die bislang in Europa die 200-km-Marke überflogen haben.

Trotz der späten Startzeit von 13.30 Uhr von Karl Maillinger und Günter Rössling erreichten auch diese beiden Piloten noch fast ihr 150-km-Ziel.

Durch einen Orientierungsfehler zum Wechsel der Wolkenstraße gezwungen, »soffen« beide in Sichtweite Ihres Zielberges Melibocus/Darmstadt ab. 145 km können beide Piloten dennoch ihrem Streckenflugkonto gutschreiben.

Etlichen anderen Piloten des Drachenfliegerclubs Trier e.V. glückten am gleichen Tag Streckenflüge bis zu 60 km.



Das ideale Weihnachtsgeschenk

Color  
Drachen  
flug  
kalender

13 Farbaufnahmen  
mit Tips  
zum Thermikfliegen  
von Uli Blumenthal



„DELTA 1989“  
Breitformat 30 x 40 cm  
Kunstdruckpapier  
DM/SFR 25,-

Bestellschein an

Windsport, Umlandstraße 24 a  
D-7547 Wildbad, Telefon (070 81) 8172

Ja, ich bestelle \_\_\_\_\_ Exemplare des  
DELTA '89, Preis pro Kalender DM 25,-  
plus Versand (BRD DM 3,-, Aust. DM 5,-)

Ein Scheck (Bargeld über DM  
liegt bei)

Per Nachnahme (+ Gebühr)

NAME \_\_\_\_\_ VORNAME \_\_\_\_\_  
STRASSE \_\_\_\_\_ (PLZ) ORT \_\_\_\_\_

Generalvertrieb

A: Pepi Gasteiger  
9920 Sillian  
Telefon 0 48 42 - 62 71

CH: Oskar Marthaler  
4710 Balsthal  
Telefon 062 - 71 12 02

# gebrauchtmarkt

## Hängegleiter

**Atlas 16 C**, wenig geflogen, mit 5-Jahres-Prüfung 10/88, Ersatztrapez und Räder sowie unbenutzter Kniehänger mit **Parasail-Rettungsschirm** für DM 2350,- (auch einzeln). Tel. 05241/403010 bis 15.30 Uhr, 05244/2160 bis 22 Uhr.

**Miniflex I**, Check neu, VB DM 2200,-. Tel. 08362/8625.

**Solar Wing Typhoon S 4 medium**, diverse Extras, Baujahr '84, DM 2000,-. Tel. 08026/2320.

**Polaris Delta 16**, Baujahr '86, eingeflogen 09/87, weiß-blau-dunkelblau, wenig Flüge, kein Übungshang, kein Crash, wie neu, eventuell mit Rädern, DM 2300,-. Tel. 08105/22184.

**Zephir 88**, Baujahr 07/88, 5 Flüge, super Farben, Anströmkante blau, Obersegel hellblau, Untersegel multicolor blau-pink, DM 4950,-. Tel. 0711/3161990.

**Kniehänger La Mouette** Wildborne, DM 150,-. Tel. 09306/8510.

**Typhoon medium**, nach 5-Jahres-Check nur 5 Flüge, alle Rohre und Verspannungen neu, crashfrei, sowie **Keller-Schürze** wegen Aufgabe des Sports gegen Höchstgebot abzugeben. Tel. 06531/4135.

**La Mouette Competition 15**, Baujahr 02/88, ca. 30 Flüge, viele Extras, wegen Entwicklungsdienst, DM 3999,-. Tel. 08458/2424 ab 20 Uhr, Jost verlangen.

**Swing**, Baujahr 04/87, viel geflogen und guter Zustand, Farben orange-gelb-weiß, VB DM 2000,-; **Kniehänger mit Fallschirm**, DM 850,-. Tel. 07022/33819.

**Nimbus 62**, Baujahr '84, orange-gelb-weiß, Kniehänger, rot, guter Zustand, DM 1000,-. Tel. 0641/21928.

**Uno**, Baujahr 08/86, Farben dunkelblau-marineblau-hellblau, guter Zustand, Aerosafe, Speedbasis, fixiertes und schwimmendes Querrohr, VB DM 2950,-; als Dekoration für Vereine, Geschäft oder ähnliches alter Osiris Schuldrachen, bunte Farben, ohne Gütesiegel, DM 400,-. Tel. 0511/853342 oder 05139/4173.

**Zephir 05/88**, Obersegel weiß, Untersegel asymmetrisch blau, gelb, Gag: 1 Streifen multicolor im Untersegel. VB DM 4800,-. Tel. 069/6335240 oder 06257/62351.

**Magic IV 177**, spektralfarben, alle Extras, guter Zustand, VB DM 3500,-. Tel. 05233/7967.

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

**Magic IV 166**, Baujahr 06/87, Farbe weiß-pink, super Zustand, wie neu, VB DM 3650,-; **Charly Pinguingurt** mit Tragetasche, Baujahr 07/88, Größe bis 1,80 m, Farbe pink-dunkelblau-metallic, Verkauf da etwas zu klein, VB DM 700,-. Tel. 06121/540885.

**Firebird New Wave**, Baujahr 05/87, guter Zustand, DM 3300,-; **Bullet C 84**, Baujahr '84, DM 1000,-. Tel. 07131/403183 ab 18 Uhr.

**Uno**, Baujahr 12/85, Erstflug 05/86, Bestzustand, schöne Farben, komplettes Ersatztrapez, VB DM 2500,-. Tel. 06063/2395 oder 06063/1887.

**Kniehänger mit Fallschirm Parasail VI, Römerhelm**, Rucksack, DM 650,-; **Wasmer Cockpit** für Speedbar, 1 Jahr alt, VB DM 700,-. Tel. 069/6335249 oder 06257/62351.

**Cloud II**, sehr guter Zustand, schöne Farbkombination, Baujahr '84, Räder, VB DM 1800,-. Tel. 0711/4560167.

**Windfex** mit 160-g-Dacron-Multicolor-Segel, Aerosafeföhre, Speedbar und Turmaufhängung sowie diverse Ersatzteile, Baujahr 1986, sehr wenig geflogen, VB. Tel. 08022/7213 privat, 08022/26987 Büro.

**Profil 17**, Baujahr 08/85, schweres Segel, schöne Farben multicolor, Aerosafe-Trapez, guter Zustand, da wenig geflogen, VB DM 2000,-. Tel. 04621/37326.

**Atlas 16 C**, Baujahr 12/84, multicolor, nur eine Saison geflogen, guter Zustand, und komplette Ausrüstung: **Liegegurt, Parasail-Schirm** usw., DM 2000,-. F. ten Have, Niederlande, Tel. 0031-731/33088 abends.

**Zephir**, Baujahr 03/88, Ligagerät, für DM 1200 unter Neupreis (DM 5600,-); **Vega**, Baujahr 10/84, Untersegel rot-weiß-gestreift, DM 1200,-. Tel. 0711/356627.

**Rademacher-Karpfen**, 2 Jahre alt, bis 1,80 m Körpergröße, Schirmcontainer mit Splintverschluß, Farbe sonnenblumengelb, geringste Abnutzungserscheinungen, VB DM 450,-. Tel. 06166/8241 abends.

**Impuls**, Baujahr '87, weiß, sehr guter Zustand, VB DM 3200,-. Tel. bis 17 Uhr 089/21058509, ab 21 Uhr 089/526155.

**Magic III 166**, 12/84, weiß-orange Mylarkante, neue Unterverspannung, **Keller-Schlafsackgurt**, schwarz, mit **PSR-Rettungssystem**, komplett DM 2950,-. Tel. 02204/71858.

**Cloud III**, Baujahr '83, Aerosafe-Trapez, Ersatztrapez, Quicksaferäder, neues Gütesiegel ab Jan. '89, DM 1300,-; **Keller-Integralgurt**, 170-190 cm, mit **HGS-II-Schirm**, DM 700,-. Tel. 08022/5432 oder 0871/89623 (Hermann).

**HP 2**, 05/87, weiß-blau, gelbe Eintrittskante, 1a-Zustand, VB DM 3900,-. Tel. 089/60006123 oder 089/687017, Harald Günther.

**Uno**, 05/86, guter Zustand, DM 2400,-. Tel. 0241/503536.

**Foil 170 Racer**, Baujahr '88, ca. 20 Flüge, weiß-neongelb, VB DM 4400,-. Tel. 089/3203786.

**Hermes 15**, Baujahr 12/85, Sandwich-Segel, Mylar-Anströmkante, Multicolor, VG, Aerosafe-Trapezrohre, Speedbar, guter Zustand, crashfrei, VB DM 2400,-. Tel. 06359/6888.

**Atlas 16**, Baujahr '84, mit Zubehör, sehr guter Zustand, VB DM 1800,-. Tel. 05202/82685.

**Thermik-Schnüffler**, amerikanisches Modell, DM 95,-. Tel. 089/366987.

**Moyes Mars 170**, 09/87, sehr guter Zustand, schwarz-pink-weiß, echte 22 kg, wegen Umstieg auf GTR, VB DM 2700,-; **Keller-Integral** bis 175 cm, schwarz-pink, incl. Rucksack, VB DM 550,-. Tel. 09402/3437 abends.

**Nimbus 62**, 15 m<sup>2</sup>, Baujahr und Gütesiegel 1987, schöne Farben, sehr gepflegter Zustand, garantiert crashfrei, 1a-Segelzustand, komplett mit langer und kurzer Aufhängung, incl. Tuning- und Ersatzteilen, VB DM 2300,-. Tel. 06851/4976.

**Magic FR B 166** mit weichem Hauptsegel (4,2 oz.) für ausgewogenes Handling, und Kevlar-Hinterkante für High speed mit übertragender Gleitleistung, VG, gefällige Farben, 06/88, Neupreis DM 6400,-, VB DM 4900,-. Tel. 0921/57252.

**Typhoon S 4 Racer large**, 12/85, VG, Mylar-Kante, guter Zustand, schöne Farben (multicolor), VB DM 2700,-. Tel. 07161/27190.

**Barograph Kroneis**, neuwertig, günstig zu verkaufen. Tel. 0761/26834.

**Magic IV 166**, Baujahr 07/86, Anströmkante blau, Segel weiß, VG, Spezialräder, 2 Steuerbügel Reserve, VB DM 3400,-; **Drama** von '82 bis 08/88 und **Drama-Ordner** 6 Stück, Preis VB. Tel. 05631/65504 oder 05631/2499.

**Foil**, Baujahr '86, VB DM 3000,-. Tel. 0511/733657.

**Feder**, Baujahr '86, 15,6 m<sup>2</sup>, Überlandkennzeichen, Obersegel weiß, Anströmkante mylarverstärkt türkis, Untersegel 30% gelb, Packmaße ca. 5 m und 3,5 m, schonend behandelt und geflogen, mit **Kniehänger La Mouette** und **Fallschirm**, VB DM 1900,-, sowie **Vario AOA** mit Höhenmesser, digital, Steigton moduliert, Sinkwarnton, DM 550,-. Tel. 07071/293521 gesch. oder ab 17 Uhr 07022/32400.

**UP GZE 160**, Baujahr '87, neongelb-blau-weiß, alle Extras, umständehalber, evtl. Inzahlungnahme Deines Drachens, VB. Tel. 08686/8589.

**Vega 16**, generalüberholt beim Hersteller 1988, Baujahr 1986, neue Verspannung, z.T. neue Beschläge, crashfrei, DM 2750,-; **Zephir**, Baujahr 1987, Spektralfarben, Obersegel weiß, DM 3600,-. Tel. 089/5806695 privat, 089/8344091/92 Geschäft.

**Ranger HS**, gültiges Gütesiegel, 19 kg, Kurzpack 1,5 m, Langpack 5,5 m, 2 Packsäcke, Bergsteigergerät, incl. komplettem 2. Gestänge, guter Zustand, DM 1400,-; **Superfex**, Kurzpack 2 m, 2 neue Ersatzsteuerbügel, DM 1100,-. Tel. 069/515719.

**Ace 160**, VG, 1 Saison, guter Zustand, VB DM 3800,-; **Flytec-Combi** (Vario + Höhenmesser) 2015, neu, oder **Ball-Combi** (Vario + Höhenmesser + Fahrtmesser) 652, neu, VB jeweils DM 1050,-; **Barograph Bräuniger Alto Print** mit Drucker, 15 Flüge, DM 1050,-; **Flugfunk AOR TR 720 D** (mit LTZ-Nr.) mit Zubehör, DM 900,-. Tel. 07081/8172 oder 07053/7676.

**Magic IV 177**, 03/88, wenig geflogen, neuwertig, DM 3900,-. Tel. 02961/4898 oder 02961/3096.

**Boivin Maxi**, Baujahr '87, Bestzustand, ca. 25 Flüge, aktuelle Farben, VB. Tel. 08036/1465 ab 19 Uhr.

**Brizair 10**, 27 m<sup>2</sup>, Gütesiegel 08/88, pink, VB DM 3175,-. Tel. 089/331951.

**New Wave (Harley Chutes)**, blau-weiß, Gütesiegel, Kevlarleinen, guter Zustand, mit **Gurtzeug** und **Packsack**, DM 1250,-. Tel. 08322/5444.

**2 Salewa Bergsteiger** incl. Packsack und Sitzgurt, 1a-Zustand, je DM 1500,-. Tel. 08151/5711.

**Salewa Wing 928** und **Leichtgurt**, 5x geflogen, VB DM 2200,-. Tel. 07531/33668 von 20 bis 22 Uhr.

**Profil 9 AillesdeK**, 12/87, ca. 60 Flüge, neongelb-violett, DM 2500,-. Tel. 08386/1422.

**Randonneuse Maxi**, neuwertig, 20 Höhenflüge, DM 1799,-. Tel. 0711/428463.

**Alpin Caddy**, komplett mit **Gurt** und **Rucksack**, DM 1500,-. Postkarte mit Telefonnummer (rufe zurück) an Matthias Schmid, Kohlenstraße 105, 3500 Kassel.

**Firebird Light** komplett mit Komfortgurt und **Rucksack**, sehr schöne Farben, wenig Flüge, VB DM 2000,-. Tel. 0821/591034.

## Gesucht

Suche **Big X**, **Duck 10** oder ähnlichen Gleitschirm. Tel. 0711/428463.

Suche **Anfängerausüstung** für Leichtgewicht, **Uno piccolo** oder ähnliches bis 13,5 m<sup>2</sup>, kein Atlas. Tel. 07831/324.

Suche **Liegematte (Schlafsack)** mit Gütesiegel, Gr. 173 cm, Fallschirm darf nicht integriert sein, außer bei PSR. Tel. 07721/22109.

Suche **Afro Cirrus 8000** oder **Afro Cross Country 8000**. Tel. 08051/8278 oder 08052/1605.

Suche **Gleitsegelpiloten für Clubgründung** in Augsburg. Bitte melden unter Tel. 0821/705963 ab 19 Uhr.

**Vario (Cockpit)** gesucht. Tel. 08066/1591 nach 17 Uhr.

Suche **Integralgurt 180 cm**. Tel. 089/308578.

**Integralgurt, 180 cm**, gesucht. Tel. 089/2714708, Rupert.

**Gleitsegel mit Gurtzeug** und Helm zu kaufen gesucht; möglichst Gleitzahl 4, evtl. **Big X** oder **Profil**. Tel. 07181/42387 abends.

Gebrauchte **Winde** gesucht. Tel. 02733/3164 privat oder 02733/8074 Büro.

**Sir, de Koffie is op!** Birgit + Martin, bitte melden, ich habe die Adressen verschlürft! Stefan. Neue Telefonnummer 0521/325599.

**Frau** gesucht bzw. **WG** im Raum Freiburg, in der eine Drachenfliegerin und Flieger mit einer Nichtfliegerin zusammenwohnen. Sie ist per Anhalter am 23.8. von B nach Seeheim-Jugenheim gefahren. Ich habe sie zur Raststätte Wetterau mitgenommen. Ich würde gern Kontakt mit ihr aufnehmen. Karl-Heinz, Tel. 0561/526808.

**Student** sucht günstig **Integralgurt** mit Schirm, 187 cm, **Speedbar** und **Trapezrohre** für Windfex; **Kombiinstrument** (Bräuninger, AOA, AFRO, Flytec). Tel. 069/651675, Markus.

**Cloud-II-Ersatzteile** zu kaufen gesucht (Trapez, Zentralgelenk). Tel. 07363/5401.

**Keller-Integralgurt, 180 cm**. Tel. 069/515719.

**Keller OK-Karpfengurt** (o.ä.), möglichst mit  **Rettungssystem, Schleppklinge**. Tel. 0621/473374.

**Dittel-Flugfunk** gebraucht, Handfunke FSG 5, **Fläche Saphir 17** und **Rettungssystem**, tausche auch 17er gegen Magic IV 166. Tel. 05631/65504 oder 05631/2499.

**Wasmer-Vario** uralt, auch defekt mit Ausgleichs-Dose. Tel. 06359/6888.

**Tandem-HG, Focus 18, Moyes GTR 210** o.ä. Tel. 04331/75851 ab 18 Uhr.

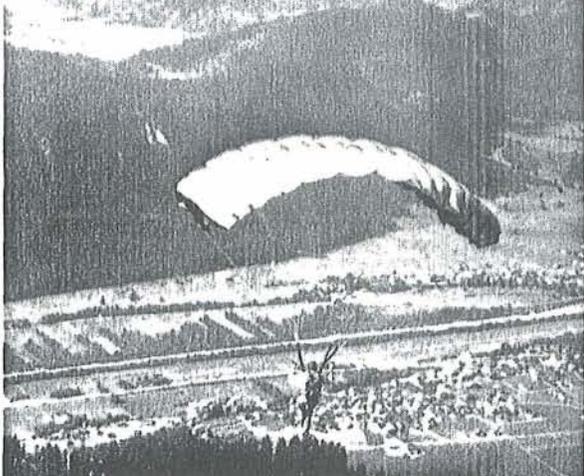
Suche guterhaltene und gutmütiges Umsteigergerät mit gutem Handling bei guter Leistung, vorzugsweise **Magic III** oder **Wills Wing Duck II 180**. Tel. 02051/84882.

Gesucht: **DHV-Infos 1-13, 15, 16, 22, 23, 27, 28, 29, 32, 33**. Tel. 0511/853342 oder 05139/4173.

**Student (75 kg)**, sucht gutmütigen **Hochleistungs-schirm** günstig komplett mit **Gurtzeug** zu kaufen, evtl. mit **Rettungsgerät**. Tel. 07031/804392.

**Student, 85 kg** schwer, sucht guterhaltene **Gleitsegel** mit **Gurtzeug** der DHV-Klassifikation 2 bis DM 2000,-, z.B. **Big X**. Tel. 07031/43393.

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



**RAFA**  
RADEMACHER FALLSCHIRME  
St. Urbanstr. 20  
D-8959 Rieden  
Tel. 08362 6403

## 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

Januar 1989

Sprechfunktelergänge für Drachenflieger  
BZF I – BZF II

Wochenendkurs: an 3 Wochenenden ab 21. 1. 89

Prüfungstermin: 8. 2. 89 am Ort

Kompaktkurs: vom 21. 1. 89 – 26. 1. 89

Prüfungstermin: 27. 1. 89 am Ort

Einführungspreis: nur 235,- DM

**Lühl Aviation**

Weinbergweg 7, 5484 Bad Breisig, Tel.: 02633/95593

Wir betreiben seit mehr als 15 Jahren Sprechfunkausbildung



Die Gewinner der Liga '88: (von links nach rechts) Uli Blumenthal 2., Knut von Hentig 1., Günter Finzel 3.

Foto: Wolfgang Gerteisen

## Knut von Hentig gewinnt Liga '88

Zum Abschluß der Wettbewerbssaison erfolgte die Siegerehrung der Liga bei der Herbsttagung in Bad Ditzgenbach.

**S**ieger Knut von Hentig hatte seit dem 2. Durchgang die Liga angeführt. Auf sehr intelligente Art meisterte er die kniffligen Wettkampfaufgaben und konnte so, trotz einer spannenden Aufholjagd seiner Konkurrenten, den 1. Platz bis zum letzten Durchgang verteidigen.

Für Uli Blumenthal ist '88 sein bisher erfolgreichstes Wettkampfsjahr. Viertbester Pilot in Europa, Zweitbester der Deutschen Liga, das sind Ergebnisse, die sich sehen lassen können.

Günter Finzel hatte sich in einem starken Endspurt zuletzt noch bis auf den 3. Liga-Platz vorgekämpft. Er reagierte so in sehr sportlicher Manier auf die Mitte des Jahres gefallene Entscheidung, ihn dieses Mal nicht ins Nationalteam '88 aufzunehmen.

Nach der Siegerehrung hielt Teamchef Klaus Tänzler einen Rückblick auf die abgelaufene Saison:

Anfang des Jahres hat die Liga einen neuen Weg beschritten, der sich erfolgreich erwies. Mit Hilfe der hinzugekommenen Unterstützung durch den DHV bewährte sich die Deutsche Liga in dem sich ständig verschärfenden internationalen Wettbewerb. Rechtzeitig hat sich die Nationalmann-

schaft auf eine moderne Wettkampftaktik umgestellt. Dies hat, gepaart mit einem hervorragenden Teamgeist, zum Erfolg bei der Europameisterschaft geführt.

In der Vergangenheit ist die Liga als verbandspolitisches Instrument des DAeC mißbraucht und von den 12000 DHV-Mitgliedern und den über 100 DHV-Mitgliedsvereinen isoliert worden.

Die nun vollzogene Öffnung hat der Liga gutgetan. Durch Abhaltung einer gemeinsamen deutschen Meisterschaft wurde der Nachwuchs für die Liga gesichert, Gelände Probleme haben sich reduziert, finanzielle Engpässe konnten vermieden werden.

Heute gilt es, die Liga allein auf ihren Zweck zu konzentrieren, der heißt: erfolgreiche Vorbereitung der nächsten Weltmeisterschaft. Die jüngsten Querelen innerhalb des DAeC dürfen von diesem Zweck nicht ablenken.

Klaus Tänzler stellte klar: Die DAeC-Kommission ist zurückgetreten und er hat sich in seiner Funktion als Kommissionsbeirat dem Rücktritt angeschlossen.

Als der von der Liga gewählte Teamchef bleibt er weiterhin tätig.

## Deutscher Streckenflugpokal: Ausschreibung geändert

Die Erfahrungen bei der Endauswertung 1988 machen verschiedene Änderungen der Ausschreibung für den bereits angelaufenen Pokalwettbewerb 1989 erforderlich:

### Dauer

16. September '88 bis 31. August '89

### Geräte

Hängegleiter mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Betriebserlaubnis

### Gewinner

...Der bestplatzierte Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 31.8.1964)

### Einreichung

...Für Flüge ab 16. August '89 ist Einreichungsschluß der 15. September '89

### Protest

Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,- beim DHV oder DAeC schriftlich Protest einlegen. Vertretung ist ausgeschlossen. Protest ist nur gegen einen eigenen Bewertungsnachteil oder gegen den Bewertungsvorteil eines einzelnen Mitbewerbers zulässig. Die betroffenen Dokumentationsunterlagen können nach Einlegung des Protests vom Protestführer eingesehen werden. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV und dem DAeC zu gleichen Teilen zu. Über den Protest entscheidet abschließend ein Schiedsgericht, das von DHV und DAeC mit je 2 Nichtteilnehmern besetzt wird. Das Schiedsgericht kann Dritte beiziehen. Die Beweismittel bleiben auf die fristgerecht eingereichten Dokumentationsunterlagen beschränkt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Foto: Michael Weingartner

## »Liga-Pechvogel in Silber« für Christoph Kratzner

**Der 22jährige Christoph Kratzner aus Waldkirch im Schwarzwald belegt trotz Pechsträhne Platz 6 in der Liga**

**C**hristoph, ein vielversprechender Nachwuchspilot, hätte wohl einen Spitzenplatz der Liga 88 erreicht, wäre somit für die Nationalmannschaft in Betracht gekommen, wenn, ja wenn sein »Pech« ihn nicht immer wieder verfolgt hätte.

Beim Ligakampf in Kössen hatte Kratzner einen schnellen Endanflug zu knapp angesetzt. Er erreichte gerade noch die Ziellinie, für eine geplante Landeinteilung blieb jedoch keine Zeit, so verschwand er in einer Senke neben dem Landefeld, wo er vor einem Waldrand die Notbremse zog. Beim anschließenden Gerätecheck muß er etwas übersehen haben, denn beim nächsten Wettkampftag kämpfte er mehr mit dem Drachen als mit den Gegnern und verlor so seinen Ligaspitzenplatz.

Bei der Deutschen Meisterschaft schon wieder auf dem Weg an die Spitze, hetzte er noch knapper bemesen ins Ziel – und stand einen Meter

vor der Ziellinie draußen. Diesmal dauerte es eine Weile, bis er diesen moralischen Tiefschlag verwunden hatte. Dann aber, beim vorletzten Flug in Fiesch, zeigte er allen, was für ein begnadeter Pilot in ihm steckt. Er querte, von einem Superflug heimgekehrt, in sicherer Höhe die Begrenzungslinie des Landefeldes – und landete anschließend auf der falschen Seite.

Das Reglement für diesen Durchgang verlangte die Landung in einem bestimmten Feld. Die Zeitnahme wurde wegen besserer Übersichtlichkeit nicht bei Querung der Ziellinie, sondern bei Landung in dem vorgeschriebenen Feld vorgenommen.

Knüppelharter Entscheid des Wettkampfleiters: keine Zeitpunkte!

So stand Christoph Kratzner dieses Jahr nicht unter den Pokalempfängern bei der Liga-Siegerehrung. Vielleicht nächstes Jahr?

**PARASAIL**

GLEITSCHIRME



**DUCK 10**

DHV-Gütesiegel

**DUCK 9**

DHV-Gütesiegel

...die sanfte  
Revolution!

**NEU:** Gleitschirmrettungssystem

**NEU**  
**Esprit Light**

☎ 089/129 85 95 ☎

**Liga '88**

# FINALE IN FIESCH

**Eigentlich war das Wettkampffahr '88 für viele Ligapiloten schon gelaufen, die neue Nationalmannschaft hatte bei der Europameisterschaft in Italien ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt. Dennoch mußten die Piloten noch einmal zum Finale in der Schweiz antreten.**

Die Intention war klar: Erstens sollten möglichst viele Piloten im Austragungsgelände der nächstjährigen Weltmeisterschaft Wettkampferfahrung sammeln, zweitens sollten die abstiegsgefährdeten Piloten die Gelegenheit erhalten, sich zu verbessern, und drittens, um es mit den Worten John Pendrys zu sagen: »practise helps«, also möglichst viel Wettkampferfahrung für die Piloten.

Dennoch waren nicht alle Piloten und Pilotinnen angereist. Mancher hatte bereits resigniert, andere wollten sowieso mit dem Wettkampfsport aufhören, weil es ihnen zu stressig geworden war und wieder andere lagen im Klassement so gut, daß ihnen der Liga-Erhalt schon sicher war.

Daß Wettkampffliegen aber auch riesigen Spaß machen und Freude bringen kann, bewiesen die zwei abschließenden Durchgänge vor der großartigen Kulisse der glitzernden Eisriesen des Wallis. Zwar mußte der Freitag wegen starker Gewitterneigung abgesagt werden, doch die Flüge am Samstag und Sonntag bildeten ein würdiges Liga-Finale.

Am Samstag schrieb Teamchef Klaus Tänzler nach Beratung mit Olin Schotola, der zusammen mit zwei weiteren Schweizer Ligapiloten am Wettkampf teilnahm, folgende Aufgabe aus:



**Christoph Kratzner über dem Gletscher**

Foto: Michael Weingartner

Start am Kühboden, erster Wendepunkt. Straßenkreuzung in Ulrichen zum Nufenenpaß, zweiter Wendepunkt Bergstation Bettmeralp, dritter Wendepunkt Straßenkreuzung in Ulrichen zum Nufenenpaß, vierter Wendepunkt Kirche Bellalp, Ziel Landeplatz bei »Baschi« mit Landung östlich einer definierten Ziellinie.

Die Aufgabe war trotz einer Basis Höhe von 3700 m nicht leicht zu lösen. Der Grund dafür war ein kräftiger Nordwestwind, der starke Turbulenzen und ausgeprägte Leezonen hervorrief. So kam es, daß 16 Piloten bereits vor oder hinter der ersten Wende am Boden saßen und von dort aus den übrigen Piloten zuschauen mußten, wie diese in Richtung zweiter

Wendepunkt davonzogen, größtenteils bald darauf zurückkamen, den dritten Wendepunkt umrundeten, um dann gegen Abend auf die noch in der Sonne liegende Südseite wechselnd den vierten Wendepunkt anzusteuern. Doch da saßen dann bis auf fünf Piloten letztendlich auch sie. So kassierte Knut von Hentig, der das Ziel nach 90½ Kilometern in einer Zeit von 4 Stunden und 27 Minuten vor Günter Finzel und Markus Hanfstängl erreicht hatte, 800 Streckenpunkte und 200 Zeitpunkte und verteidigte damit seine Position als Liga-Leader. 177 Zeitpunkte erhielt auch Dieter Köhler, während Christoph Kratzner, der fünfte im Bunde, der »nach Hause« flog, leer ausging bzw. nur Streckenpunkte bekam. Er war auf der

falschen Seite der Ziellinie gelandet. Pech für ihn, aber so hart sind eben die Wettkampfgeregeln und im internationalen Wettkampf gibt es in solch einem Fall kein Pardon.

Der Wetterbericht für Sonntag versprach noch bessere Bedingungen bei abflauendem Nordwestwind. Die Aufgabe: 102 km flaches, offenes Dreieck mit den zwei Wendepunkten Riederfurka und Bahnhof Andermatt, Landung am Landeplatz in Fiesch. Die Basis stieg von anfänglich 3500 m auf über 4000 m und als Folge entwickelte sich ein spannender Speedrun zwischen den 22 Piloten, die das Ziel erreichten. Dennoch hatte es die Aufgabe in sich, war doch der 2431 m hohe Furka-Paß zweimal zu überqueren. Und an diesem blieben dann auch einige Piloten sprichwörtlich »hängen« und mußten auf der Paßhöhe landen.

Eine überragende Leistung aber bot wieder Knut von Hentig. Er benötigte für die 102 km Gesamtstrecke 3 Stunden und 17 Minuten, 7 Minuten schneller als der zweitplatzierte Günter Finzel und 11 Minuten schneller als Franz Schüller, der am Vortag Pech hatte und bereits auf dem Hinweg zum ersten Wendepunkt landen mußte.

Doppeltes Pech für die Piloten, die am Sonntag das Ziel nicht erreichten. Da 22 Piloten (61,1% des Teilnehmerfeldes) das Ziel erreichten, gab es nur maximal 300 Streckenpunkte, aber maximal 700 Zeitpunkte. So erhielt z. B. Wolfgang Schott, der 74 km geflogen war, dafür nur 218 Punkte, während der langsamste, der für die gesamte Strecke mehr als 5 Stunden gebraucht hatte, immerhin noch 619 Punkte erhielt.

Manch einer mag dies als ungerecht empfinden, doch dieses Wertungssystem ist notwendig, um den internationalen Maßstäben zu genügen. Der Zeitfaktor wird in Zukunft international gesehen eine noch größere Rolle als heute spielen und nur Piloten, die sehr schnell fliegen, haben in Zukunft eine Chance, ganz oben mitzumischen. Knut von Hentig ist sicherlich auf dem Wege dorthin. Seine Schnittgeschwindigkeit für diesen Flug 31 km/h.

Mit dem Wettbewerb in Fiesch schloß die Liga '88 ab. Da 10 Durchgänge ausgeflogen worden waren, wurde im Gesamtklassement das schlechteste Ergebnis jedes Piloten gestrichen, was noch einmal Bewegung in die Klassifizierung brachte. Hinzu kam, daß die durch die Urlaubszeit verspätete Auswertung der Fotos von Kössen einige Dokumentationsfehler

ergab. So hatten bei einem Flug mehrere Piloten schlichtweg vergessen, den Startpunkt zu fotografieren oder einen falschen Wendepunkt fotografiert.

Für einige Piloten heißt es nun Abschied zu nehmen von der Liga, andere werden neu hinzukommen und sich

nächstes Jahr behaupten müssen. Das Niveau der Liga ist auch im internationalen Vergleich gesehen sehr hoch. Eine breite Spitze läßt für die Weltmeisterschaft 1989 in Fiesch hoffen.



### Endstand der Deutschen LIGA '88 im Hängegleiten

Rang	Name	D1/5	D6	D7	D8	D9	D10	Gesamt
1	Knut von Hentig	3083	975	636	0	1000	1000	6693
2	Uli Blumenthal	2855	962	660	377	623	937	6415
3	Günter Finzel	2287	924	647	360	992	964	6174
4	Bob Baier	2302	962	671	341	663	921	5860
5	Markus Hanfstängl	2207	943	231	324	990	908	5603
6	Christoph Kratzner	2983	241	645	0	800	912	5581
7	Richard Liebig	2360	1000	0	351	636	699	5046
8	Franz Schüller	1831	911	691	360	137	945	4876
9	Otfried Heinelt	1855	462	673	308	703	861	4863
10	Wolfgang Neuhofer	1973	943	576	295	203	763	4753
11	Wolfgang Gerteisen	2334	943	639	324	203	218	4661
12	Manfred Aumer	2111	462	242	347	663	801	4627
13	Toni Bender	2567	987	657	400	0	0	4611
14	Josef Stellbauer	2501	266	0	176	663	777	4384
15	Martin Brinek	2536	639	0	317	137	645	4275
16	Karl Maillinger	2079	943	0	157	164	899	4242
17	Hansi Bader	1307	962	640	311	239	695	4155
18	Walter Schurr	2438	601	17	301	663	0	4019
19	Detlef Ziege	2207	823	17	157	663	129	3996
20	Hans Olschewski	2127	671	110	0	217	844	3968
21	Ludwig Rauch	1555	234	700	347	203	869	3909
22	Georg Weinzierl	1722	538	231	299	371	701	3863
23	Holger Bolz	1812	405	17	375	340	901	3850
24	Dieter Köhler	1478	354	121	0	977	805	3735
25	Wolfgang Schott	1808	241	396	317	539	218	3519
26	Rudi Aumer	1506	354	0	157	601	812	3430
27	Helmut Denz	1977	386	578	305	0	0	3246
28	Lothar Wüst	1769	538	17	320	429	150	3223
29	Josef Guggenmos	990	462	646	317	203	143	2761
30	Martin Einsiedler	1527	557	0	90	340	150	2664
31	Michael Weingartner	1849	525	17	167	0	0	2558
32	Achim Rösch	1348	462	0	176	194	150	2331
33	Hans-Peter Hübner	1171	462	138	110	248	106	2233
34	Erwin Berkold	792	557	17	190	203	216	1975
35	Detlev Eilers	897	44	17	0	340	619	1918
36	Ernst Schneider	1260	405	17	110	0	0	1791
37	Markus Hoffmann-G.	833	323	17	90	203	129	1595
38	Michael Völkl	1357	0	0	175	0	0	1533
39	Michael Schmidt	898	266	0	0	203	129	1496
40	Petra Bader	561	589	17	176	0	106	1448
41	Gabi Mlinski	720	291	0	110	128	106	1355
42	Joachim Wünsche	472	342	99	76	186	106	1281
43	Peter Fleischmann	717	0	0	0	0	0	717
44	Henning Kettler	129	291	0	0	0	0	421
45	Ute Wieland	263	0	0	0	0	0	263
46	Lorenz Fritz	208	0	0	0	0	0	208
47	Clemens Koch	154	0	0	0	0	0	154

Anmerkung: Die Liste berücksichtigt 1 Streichresultat

# Deutsche Meisterschaft der Damen 1988

**Anscheinend sind die diesjährigen deutschen Meisterschaften der Drachenflierer vom Wetterpech verfolgt. Nicht nur die Männer mußten zwei Anläufe nehmen, um ihren Meister zu ermitteln, sondern auch die Frauen hatten bei ihrem ersten Termin im Mai am Tschiernock bei Spittal kein Wetterglück. So wurde der Ausweichtermin auf den 5. bis 7. August an der Hochries festgelegt.**

**V**on den gemeldeten 21 Teilnehmerinnen reisten leider nur noch 16 an, um ihre Meisterin zu ermitteln. Die Prognosen waren gut, dennoch »schlug« das Wetter noch einmal zu. Ein Blitz setzte am Donnerstag die Hochries-Bahn kurzerhand außer Betrieb. Nur den Überredungskünsten des Samerberger Vereinsvorsitzenden Rudl Bürger war es zu verdanken, daß eine Notreparatur vorgenommen wurde und die Bahn am Freitagmorgen noch einmal für die Pilotinnen und das angereiste Fernsehteam lief. Dann aber kam für die Bahn das endgültige Aus, die Elektronik brach zusammen und das Fernsehteam konnte nur mit halbstündiger Verspätung zu Tal gebracht werden. Damit entfiel der geplante Fernsehbeitrag.

## Zu spät

Am Startplatz der Hochries wurde währenddessen um die günstigste Startzeit gepokert. Offensichtlich mochte es keine der Pilotinnen so richtig glauben, als der Teamchef der Herren, Klaus Tänzler – diesmal als Vorflieger –, über der Hochries aufdrehte und Richtung erstem Wendepunkt verschwand. Gegen 15 Uhr starteten dann doch die ersten Pilotinnen, die dieses Mal ohne Funk fliegen mußten; zu spät, wie sich bald zeigen sollte. Keiner gelang es, trotz zähem Ringen an der Kampenwand, das von Wettbewerbsleiter Peter Achmüller ausgeschriebene 18-km-Dreieck – Hochries – Kampenwand – Bergstation – Schwimmbad Aschau – Landeplatz Hochries – zu beenden. Dennoch

schafften zwei Pilotinnen die Mindeststrecke von 12 km. Zwei weitere Pilotinnen landeten nach 11,5 km. Damit waren die Voraussetzungen für eine Wertung gegeben. Doch die Kontrolle der Wendepunktfotos setzte alle Pilotinnen wieder gleich – 0 Punkte für alle – da nicht alle Wendepunkte korrekt fotografiert worden waren.

## Der lange Marsch

Am nächsten Tag dann der Umzug nach Bayrischzell. Der dortige Vereinsvorsitzende Hans Kober hatte unbürokratisch den Vogelsang als Ausweichgelände zur Verfügung gestellt.

Und diesmal war auch das Wetter mit den Pilotinnen. Am Start herrschte Ostwind, und somit blieb der halbstündige Marsch zur Westrampe erspart. Dennoch kam manche Teilnehmerin arg ins Schwitzen, denn auch die Hochleistungsgeräte für »leichte Mädchen« wiegen schwer. 30 kg Drachen plus Gurtzeug ¼ Stunde den Berg hinauftragen – für manchen Mann schon zuviel –, und so kam manch aufmunternder Zuruf von den zahlreichen Touristen.

Als Flugaufgabe wurde ein 21-km-Zielrückkehrflug zur Spitzingseestraße gestellt, und kurz nach 13 Uhr startete als erste Pilotin Rosi Brams, ehemaliges Mitglied der Nationalmannschaft. Sie griff nach längerer Abwesenheit mit ihrem Bullet zum ersten Mal wieder ins Wettkampfschehen ein.

Doch zuerst ging es recht zäh, da eine dicke Inversion den Tatendrang bremste. Wem es jedoch gelang, die



Inversion zu durchbrechen, wurde mit einem herrlichen Blick auf den Alpenhauptkamm und einem weiten Flug belohnt. Rosi Brams erreichte als erste die Spitzingseestraße und erlog damit die festgelegte Mindeststrecke. Doch da war ihr Flug dann genauso zu Ende, wie der von Konny Schellong, während die Liga-Pilotin Gabriele Mlinski und die Allgäuerin Marlene Bitzer es schafften, ein Stück zurück nach Bayrischzell zu fliegen.

Trotz einer sehr guten Flugleistung hatte die Gießenerin Anja Kohlrausch Pech. 1500 m vor der Zeitlinie war ihr Flug zu Ende. Doppeltes Pech hatte Doris Tausch. Sie landete 2½ km vor der Zeitlinie in einem Stacheldraht.



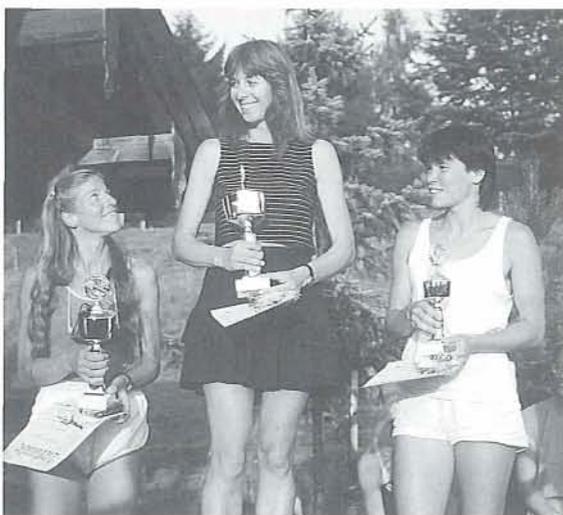
**Rosi Brahms startet in Bayrischzell, sie ist nach längerer Pause wieder in den Wettbewerbsport eingestiegen**

**Wettbewerbsleiter Peter Achmüller erklärt die Flugaufgabe**



**Die Gewinnerinnen: (v. l. n. r.) Andrea Kopp 2., Petra Bader 1., Anja Kohlrausch 3.**

Fotos: Wolfgang Gertheisen



**Zwei Rückkehrerinnen**

Am Landeplatz fragte man sich währenddessen bereits, ob es überhaupt einer Pilotin gelingen würde, die Tagesaufgabe zu vollenden, als plötzlich der Sport 167 von Petra Bader, der deutschen Meisterin von 1987 und Ligapilotin, am Himmel erschien. 98 Minuten hatte sie für die Aufgabe gebraucht und kassierte damit zusätzlich zu den 320 Streckenpunkten 80 Zeitpunkte. Doch sie sollte nicht die einzige Pilotin bleiben, die die Aufgabe schaffte. Kurz nach ihr schwebte Andrea Kopp, die 1987 als erste Frau am deutschen Streckenflugpokal teilgenommen hatte, mit ihrem Sport 150

am Landeplatz in Bayrischzell ein. Sie bewies damit auf Anhieb in ihrem ersten Wettkampf, daß man auch im Wettbewerbssport mit ihr rechnen kann.

**Keine Änderung**

Damit lag zu Beginn des dritten Durchgangs Petra Bader 11 Punkte vor Andrea Kopp. Mit 297 Punkten folgte Anja Kohlrausch auf dem 3. Platz.

Der nächste Tag sah die Pilotinnen wieder in Bayrischzell am Oststartplatz. Die Verhältnisse schienen die gleichen wie am Vortage zu sein – also

gleiche Aufgabe –, doch der Scheintrog. Zwei Dinge hatten sich geändert: Die Basis war wesentlich niedriger als am Vortage, und es begann sich Westwind durchzusetzen. So kam es, daß am Westende des Seebergs eine ganze Traube von Drachen hing und den Sprung über den Segelfluplatz Geitau nicht schaffte.

Für diese Pilotinnen war nach 7 km der Flug zu Ende. Konny Schellong und Marlene Bitzer versuchten den Umweg über den Wendelstein, schafften es jedoch auch nicht, die Mindeststrecke zu fliegen. Damit kam für diesen Tag kein Wertungsdurchgang zustande, und es blieb bei den nachfolgenden Ergebnissen.

21 angemeldete Teilnehmerinnen – 3 Durchgänge, damit war die DM gültig. Petra Bader kann nun ihrem inoffiziellen Meisterinnentitel von 1987 einen offiziellen deutschen Meisterinnentitel hinzufügen, dicht gefolgt von der Vizemeisterin Andrea Kopp. Dritte wurde Anja Kohlrausch.



**Ergebnisse**

Rang	Name Gerät	Punkte
1.	Petra Bader Sport 167	400
2.	Andrea Kopp Sport 150	389
3.	Anja Kohlrausch Magic 155	297
4.	Doris Tausch Magic 135	282
5.	Marlene Bitzer Bullet 14	236
6.	Gabriele Mlinski Zephir	198
7.	Konny Schellong GTR 148	168
7.	Rosi Brahms Bullet 14	168
9.	Karin Holl Quattro S piccolo	145
10.	Sigrid Albert GTR 148	122
11.	Heike Gorzitze Quattro S piccolo	99
12.	Jutta Kolenc Sport 150	23
12.	Renate Kutz Magic 133 B	23
12.	Rosalinde Hellmer Quattro S piccolo	23
12.	Eva-Maria Preiß GTR 148	23
16.	Silvia Schneck High-Dream	0

# Deutscher Streckenflugpokal '88

**Markus Hanfstängl gewinnt den Deutschen Streckenflugpokal 1988.**

**Michael Weingartner und Helmut Denz auf den Rängen 2 und 3.**

**R**ekordbeteiligung und Dominanz der »Flachlandpiloten« kennzeichnen den Deutschen Streckenflugpokal 1988.

Von 131 Teilnehmern kommen in diesem Jahr 121 Pilotinnen und Piloten in die Wertung. Das entspricht fast einer Verdoppelung der Teilnehmerzahl gegenüber dem Vorjahr!

Mit 8 teilnehmenden Pilotinnen kann dabei zum ersten Mal von einer echten »Damenkonkurrenz« gesprochen werden.

Sicherlich ein Erfolg der Initiative von Andrea Kopp – der ersten und bisher einzigen Teilnehmerin, dieses Jahr war sie zweitplatziert, – mehr Pilotinnen für den Streckenflugpokal zu gewinnen.

Auch in der Mannschaftswertung kann man bei 21 teilnehmenden Vereinen von einer Rekordbeteiligung sprechen.

Während in den vergangenen Jahren fast ausnahmslos die Piloten aus dem Alpenraum im Streckenflugpokal dominierten, wurden in diesem Jahr die »Flachlandflieger« zu einer echten Konkurrenz.

Wesentlichen Anteil daran hat die deutlich gestiegene Beteiligung aus Nordrhein-Westfalen, Hessen und dem Saarland.

Auch die weitesten Flugstrecken wurden außerhalb des Alpenraums geflogen – allein 3 Flüge mit mehr als 200 km Entfernung!

Herausragend sicherlich Michael Weingartners freier Streckenflug mit 250 Kilometern, der ihn von Donnersberg (Pfalz) bis weit nach Frankreich führte.

Nur wenige Wochen später gelang Michael Black vom gleichen Startplatz aus ein 208 km freier Streckenflug auf einer ähnlichen Flugroute.

In entgegengesetzter Richtung flog dagegen Sigggi Barth am 30. Juli von

Serrig (Saarland) beachtliche 209 Kilometer weit bis nach Neuhütten.

Er dürfte damit inoffizieller Rekordhalter des weitesten Fluges innerhalb der deutschen Grenzen sein.

Auch aus dem »absoluten Flachland« wurden beachtliche Leistungen gemeldet.

Allen voran Gerd Langwald, der mit drei Flügen aus der Winde und Entfernungen von weit über 100 Kilometern eine gute Platzierung erfolgte.

Er gewinnt mit einem 160 km Flug nach Holland zum zweiten Mal den vom »Drachenflieger-Magazin« gestifteten »Windenpokal«.

Während das Wetter in Italien und im deutschsprachigen Alpenraum nur wenige gute Leistungen zuließ, waren das Rhône-tal (Schweiz) und vor allem Südfrankreich wieder eine gute Adresse.

Günter Finzel erfolgte sich in Südfrankreich noch im August eine aussichtsreiche Platzierung, die er im September – kurz vor Ende des Wettbewerbs – mit einem 107 km Flug innerhalb der Bundesrepublik sichern konnte.

Als aufmerksamer Beobachter stellt man immer wieder fest, daß gute Platzierungen fast ausnahmslos auf den bewährten »Rennstrecken« erfolgen werden.

Über Spitzenpositionen entscheiden jedoch fast immer die Leistungen im geforderten »Deutschlandflug«.

Schon kurz nach Beginn des Wettbewerbs setzten sich Markus Hanfstängl und Michael Weingartner durch sehr gute »Deutschlandflüge« vom übrigen Feld ab.

Während Weingartner seine Führung weiter ausbauen konnte, gelang Hanfstängl der Anschluß mit einem 121 km FAI-Dreieck in Südfrankreich.

Michael Weingartner hätte mit einem 145 km flachen Dreieck in der Schweiz den Wettbewerb für sich ent-

**Die Gewinner im Deutschen Streckenflugpokal: (von links oben nach rechts unten) Helmut Denz, 3. Platz Gesamtwertung, Hans Bausenwein, 1. Platz Mannschaft, Gerd Langwald, weitester Flug aus der Winde, Michael Weingartner, 2. Platz Gesamtwertung, 1. Platz Mannschaft, Andrea Kopp, 2. Platz Damen, Markus Hanfstängl, 1. Platz Gesamtwertung, Henning Kettler, 1. Platz Junioren, 1. Platz Mannschaft, Anja Kohlrausch, 1. Rang Damen**



schieden, wenn er den zweiten Wendepunkt nicht zu knapp angefliegen und damit außerhalb des Fotosektors fotografiert hätte.

So verlor er wertvolle Punkte und mußte die Führung an Markus Hanfstängl abgeben, der mit einem 106 km flachen Dreieck von Fiesch aus sein Punktekonto verbessern konnte und mit 12 Punkten Vorsprung den Wettbewerb gewann.

Vergleicht man die Punkte der einzelnen Teilnehmer, dann fällt auf, daß besonders in den Spitzenpositionen eine hohe Leistungsdichte vorhanden ist.

Helmut Denz, z.B., trennen nur 2 Punkte (das ist 1 km Strecke auf einem FAI-Dreieck!) vom zweitplatzierten Michael Weingartner!

Einige der im letzten Jahr erfolgreichen Piloten, wie z.B. Franz Schüller und Bob Baier, findet man in diesem



Foto: Charlie Jöst

Jahr im Mittelfeld. Das hat einen bestimmten Grund.

Es läßt sich immer deutlicher feststellen, daß Liga-Wettkämpfe und Streckenflugpokal doch sehr unterschiedliche Wettbewerbe sind. Während in der Liga – verstärkt den internationalen Wettbewerben angepaßt – Flugaufgaben mit Zeitwertung und teilweise Mehrfachumrundungen geflogen werden, kann im Streckenflugpokal Flugaufgabe, Gelände und Strecke frei gewählt werden.

Es ist daher sinnvoll, zukünftig Ligaflüge nicht mehr automatisch in die Wertung des Streckenflugpokals aufzunehmen, sondern die betroffenen Piloten selbst über eine evtl. Teilnahme entscheiden zu lassen. Trotz enormer Beteiligung und hohem fliegerischen Niveau darf man nicht übersehen, daß der Wettbewerb zunehmend von einem harten – wenn nicht gar

schon verbissenen – Konkurrenzkampf bestimmt wird.

Neben den Geld- und Sachpreisen spielen natürlich auch Prestigegewinn (und Verlust) eine große Rolle.

Es wäre wünschenswert, daß – wie in den Anfängen des XC-Cups – eine freie und kameradschaftliche Atmosphäre die zukünftigen Wettbewerbe bestimmen würde.

Der verstärkte Konkurrenzkampf zwingt auch die Auswerter zu noch strengerer Beurteilung der Dokumentationsunterlagen.

Nachfolgend Kritik und Anregungen für zukünftige Dokumentationen:

- Start- und Landemeldungsformulare müssen dem letzten Stand (1988) entsprechen. Sie können in der Geschäftsstelle des DHV angefordert werden. Es ist auf vollständige, genaue und gut leserliche Beschriftung zu achten.

- Bei Änderungen (Datum, Flugaufgabe etc.) muß ein neues Formular verwendet werden.
- Adresse und Unterschrift des Startzeugen, sowie neues Foto nicht vergessen!
- Die Startmeldung fotografiert man bei Sonnenlicht am besten im Schatten des Drachens um Fehlbelichtungen zu vermeiden.
- Bei der Auswahl der Start-, Ziel- und Wendepunkte nicht nur flugtaktische Aspekte berücksichtigen, sondern auch auf markante Merkmale achten.
- Wendepunkte deutlich anfliegen und umrunden!
- Wer versucht, sich in den Fotosektor zu mogeln, riskiert die Nichtanerkennung dieses Punktes.
- Der Pilot ist immer auf der sicheren Seite, wenn er seinen Start- bzw. Wendepunkt direkt anfliegt, kurz vor der Umrundung zum ersten Mal fotografiert, dann über den Punkt hinausfliegt (Rückseite der Gebäude sichtbar?) und senkrecht nach unten fotografiert, um dann beim Abflug das letzte Foto zu machen.
- Wer deutlich weiter als 1 km (Radius) von seinem Punkt entfernt fotografiert, riskiert eine Ablehnung.
- Numerierung und Beschreibung der Fotos nicht vergessen!
- Aus den Fotos müssen mit Hilfe des beigefügten Kartenmaterials alle angegebenen Punkte auch von einem Ortsfremden zweifelsfrei identifiziert werden können.

Neben der vorgeschriebenen 1:200000-Karte, auf der alle wichtigen Punkte, die Flugroute und die einzelnen Fotopositionen eingetragen sein sollten, können beigefügte Wanderkarten (1:50000), topographische Karten (1:20000) oder Ortspläne (1:5000) sehr hilfreich sein.

Mit zunehmenden Streckenflugaktivitäten außerhalb des Alpenraums wächst die Gefahr, luftrechtliche Bestimmungen zu verletzen. Sorgfältige Flugplanung und regelmäßige Standortbestimmungen während des Fluges verhindern Luftraumverletzungen.

- Piloten, die gegen luftrechtliche Bestimmungen verstoßen, können teilweise oder ganz vom Wettbewerb ausgeschlossen werden!
- Für die gesamte Dokumentation gilt: Die Beweislast trifft den Piloten!

Und nun viel Freude und Erfolg beim Deutschen Streckenflugpokal 1989.

# Deutscher Streckenflugpokal '88

## Einzelwertung

Endstand

Rang	Pilot	Verein	Flüge			Punkte
			inger.	davon BRD	gewertet	
1	Markus Hanfstängl	DC Isarwinkel	4	1	3	610
2	Michael Weingartner	1. Odenwälder DFC	4	2	3	598
3	Helmut Denz	–	6	2	3	596
4	Günther Finzel	D'Allgäuer DFC	3	1	3	545
5	Martin Storz	DC R	2	–	2	472
6	Walter Schurr	1. Odenwälder DFC	5	2	3	442
7	Manfred Aumer	1. Oberpfälzer DFC	4	2	3	439
8	Jochen Wohlfarth	DFC Loffenau	2	–	2	438
9	Hans Bausenwein	1. Odenwälder DFC	3	1	3	404
9	Henning Kettler	1. Odenwälder DFC	3	–	2	404
11	Michael Black	1. Bergsträbler DFC	3	3	3	402
12	Gerd Langwald	WG Lohaus	4	4	3	396
13	Karl Maillinger	DFC Trier	4	3	3	392
14	Wilhelm Feucht	DFC Unterland	4	2	3	387
15	Martin Brinek	DDC Stuttgart	4	1	3	363
16	Volkher Schlegel	DFC Ammergau	3	2	3	361
17	Aido Olivotti	DFC Regental	3	1	3	354
18	Helmut Wilms	DFC Hamburg	3	1	3	348
19	Michael Kiefer	DFC Trier	4	2	3	338
20	Helmut Lutz	DFC Condor Wehr	4	1	3	334
21	Stefan Eylert	DFC Ammergau	5	2	3	321
22	Christof Kratzner	DFC Südschwarzwald	3	1	3	317
23	Thomas Rauch	Ostallgäuer DFC	3	3	3	315
24	Lothar Wüst	DC Loffenau	3	–	2	304
25	Wolfgang Gerteisen	DC Bayrischzell	3	1	3	302
26	Oltman Hinrichs	WG Lohaus	4	4	3	298
27	Sepp Singhammer	DFC Isarwinkel	4	3	3	287
28	Udo Dressel	DC Wiehengebirge	3	3	3	282
29	Erich Ferstl	1. Oberpfälzer DFC	7	7	3	274
30	Hans Kober	DC Bayrischzell	5	1	3	264
31	Richard Liebig	DFC Isarwinkel	3	1	3	257
32	Toni Bender	Delta Sport-Club	3	1	3	256
33	Bob Baier	D'Allgäuer DFC	3	1	3	254
33	Uli Blumenthal	DFC Loffenau	3	1	3	254
35	Til Matschoss	DFC Regental	7	5	3	253
36	Detlef Ziege	D'Allgäuer DFC	3	1	3	243
37	Wolfgang Neuhofer	DFC Ruhpolding	4	2	3	240
38	Adalbert Netzer	DFC Oberstdorf	3	1	3	233
39	Hans Olschewski	DFC Chiemgau	3	1	3	231
40	Marinus Fischer	DC Bayrischzell	2	–	2	226
41	Klaus Pfretschner	DFC Albatros Kampenwand	1	–	1	224
42	Rainer Rössler	DFC Einkorn	3	1	3	221
43	Markus Hoffmann-Guben	DDC Stuttgart	4	1	3	216
44	Ingo Westerboer	1. Oberpfälzer DFC	4	3	3	215

Rang	Pilot	Verein	Flüge			Punkte
			einger.	davon BRD	gewertet	
45	Kai Ehrenfried	1. Bergsträßler DFC	3	3	3	214
46	Holger Bolz	Mittag-Team	3	1	3	210
47	Siggi Barth	DFC Trier	1	1	1	209
48	Ernst Schneider	D'Ikarus Schwoaba	3	1	3	203
49	Jürgen Schwinghammer	–	2	–	2	202
50	Wolfgang Genghammer	DFC Achenal	3	1	3	192
51	Otfried Heinelt	MAD	3	1	3	189
52	Hansi Bader	DFC Donzdorf	3	1	3	188
53	Thomas Geißel	DFC Trier	3	2	3	186
54	Michael Schmidt	1. Oberpfälzer DFC	3	–	2	178
55	Anja Kohlrausch	DFC Goslar Harz	3	1	3	174
56	Martin Einsiedler	D'Allgäuer DFC	3	1	3	171
57	Peter Fricckmann	Die Althofdrachen	1	–	1	170
57	Andrea Kopp	DFC Südschwarzwald	6	1	3	170
59	Georg Weinzierl	DFC Bavaria Ruhpolding	3	1	3	168
60	Achim Rösch	TSV Seissen	3	1	3	162
61	Silvia Schneck-Engel	DFC Isarwinkel	2	–	2	155
62	Martin Jung	WDCW Garmisch	4	3	3	151
63	Ralph Schmidt	DFC Hamburg	2	–	2	150
64	Peter Achmüller	DFC Hochries-Samerberg	3	1	3	148
65	Peter Bork	DC Wiehengebirge	3	3	1	146
66	Joachim Cuolt	DFC Südschwarzwald	2	2	2	143
67	Walter L. Rackl	DFC Achenal	3	2	3	142
67	Franz Schüller	DC Bayrischzell	3	–	2	142
69	Michael Völkl	DC Isarwinkel	3	1	3	141
70	Friedrich Lührs	WG Lohaus	3	2	3	140
71	Jürgen Weichselgartner	DFC Hochries-Samerberg	4	1	3	139
72	Rudi Aumer	1. Oberpfälzer DFC	3	1	3	136
72	Dieter Köhler	DFC Unterland	3	1	3	136
74	Wolfgang Schott	D'Schwoaba Drachenflieger	3	1	3	133
75	Josef Guggenmos	D'Allgäuer DFC	3	1	3	131
76	Werner Kutz	DFC Bayerwald	3	3	3	127
77	Wolfgang Weinmann	Die Althofdrachen	1	1	1	126
78	Hans-Peter Hübner	MAD	3	1	3	118
79	Sven Oertel	DFC Regental	3	2	3	117
80	Petra Bader	DFC Donzdorf	2	–	2	114
81	Gabi Mlinski	1. Odenwälder DFC	4	2	3	109
81	Paul Raggl	DFC Ammergau	1	1	1	109
83	Erwin Berkthold	Mittag-Team	3	1	3	107
84	Jürgen Huith	DFC Ammergau	1	1	1	101
85	Josef Seger	DC Condor Wehr	1	–	1	99
86	Dieter Gerhart	DFC Saar	1	1	1	95
87	Arnold Kummer	DFC Tegernseer Tal	2	1	2	92
87	Gerald Woll	DFC Augsburg	2	1	2	92
89	Ludwig Rauch	DC Bayrischzell	3	1	3	90
89	Reinhard Pöpl	1. Oberpfälzer DFC	1	1	1	90
91	Klaus Müsch	DFC Seeadler Ludwigshafen	1	–	1	87
92	Manfred King	DFC Oberes Elztal	1	1	1	80

Rang	Pilot	Verein	Flüge			Punkte
			eingel.	davon BRD	gewertet	
93	Bernd Weber	DFC Unterland	2	2	2	75
94	Jörg Stimmer	WDCW Garmisch	1	1	1	74
95	Frank Undris	1. Bergsträßler DFC	2	–	2	70
96	Theophil Behr-Kuder	DFC Achantal	2	1	2	69
97	Joachim Wünsche	DC Bayrischzell	3	1	3	67
98	Martin Kopyciok	1. Oberpfälzer DFC	1	–	1	66
98	Peter Philippin	DFC Starzeln	1	–	1	66
100	Michael Braunstein	–	1	–	1	65
100	Karl-Heinz Teichmann	1. Odenwälder DFC	1	–	1	65
102	Klaus Kienzle	DFC Südschwarzwald	1	1	1	64
103	Peter Fleischmann	1. Oberpfälzer DFC	3	1	3	62
104	Andreas Auracher	DC Bayrischzell	2	2	2	61
104	Karlheinz Stenzel	DDC Stuttgart	1	–	1	61
106	Fridolin Barth	–	1	–	1	60
106	Ottmar Siechert	DFC Ingolstadt	1	1	1	60
108	Rolf Ebnet	DFC D'Wälder Titisee-Neustadt	1	–	1	57
108	Jutta Kolenc	DFC Friedrichshafen	2	1	2	57
110	Norbert Tohermes	–	1	1	1	56
111	Detlef Eilers	DFC Oberes Elztal	2	–	2	51
111	Bernd Stümpfig	DC Bayrischzell	1	1	1	51
113	Max Hartmann	1. Bergsträßler DFC	1	1	1	48
114	Martin Beckonert	DCC Weilheim	1	–	1	45
115	Gregor Pape	DFC Wiehengebirge	1	1	1	42
116	Eva Maria Preiß	DFC Hamburg	1	–	1	41
117	Bernd Mayer	DFC Bavaria Ruhpolding	1	1	1	39
118	Hugo Rameil	DFC Olpe	1	1	1	37
119	Gisela Blau	DFC Trier	1	1	1	33
120	Arnold Gäckle	–	1	–	1	29
121	Wolfgang Briegleb	DFC Trier	1	1	1	28

Juniorenwertung			
Rang	Pilot	Verein	Endstand
			Punkte
1	Henning Kettler	1. Odenwälder DFC	404
2	Karl Maillinger	DFC Trier	392
3	Thomas Rauch	Ostallgäuer DFC	315
4	Markus Hoffmann-G.	DDC Stuttgart	216
5	Kai Ehrenfried	1. Bergsträßler DFC	214
6	Holger Bolz	Mittag-Team	210
7	Thomas Geißel	DFC Trier	186
8	Anja Kohlrausch	DFC Goslar	174
9	Martin Jung	WDCW Garmisch	151
10	Jürgen Weichselgartner	DFC Hochries-Samerb.	139
11	Frank Uhdris	1. Bergsträßler DFC	70
12	Andreas Auracher	DC Bayrischzell	61
13	Bernd Stümpfig	DC Bayrischzell	51

Damenwertung			
Rang	Pilotin	Verein	Endstand
			Punkte
1	Anja Kohlrausch	DFC Goslar	174
2	Andrea Kopp	DFC Südschwarzwald	170
3	Silvia Schneck-Engel	DFC Achantal	155
4	Petra Bader	DFC Donzdorf	114
5	Gabi Mlinski	1. Odenwälder DFC	109
6	Jutta Kolenc	DFC Friedrichshafen	57
7	Eva Maria Preiß	DFC Hamburg	41
8	Gisela Blau	DFC Trier	33

# Mannschaftswertung

Endstand

Rang	Mannschaft	Piloten	Punkte Einzel	Punkte Gesamt	Rang	Mannschaft	Piloten	Punkte Einzel	Punkte Gesamt
1	1. Odenwälder DFC	Michael Weingartner	598	1444	12	DFC Süd-schwarzwald	Christof Kratzner	317	630
		Walter Schurr	442				Andrea Kopp	170	
		Hans Bausenwein Henning Kettler	404				Joachim Cuolt	143	
2	DC Isarwinkel	Markus Hanfstängl	610	1154	13	DDC Stuttgart	Martin Brinek	336	613
		Sepp Singhammer	287				Marcus Hoffmann-Guben	216	
		Richard Liebig	257				Karl-Heinz Stenzel	61	
3	D'Allgäuer DFC	Günther Finzel	545	1042	14	DFC Unterland	Wilhelm Feucht	387	598
		Bob Baier	254				Dieter Köhler	136	
		Detlef Hege	243				Bernd Weber	75	
4	DC Loffenau	Jochen Wohlfahrt	438	996	15	HDF Hamburg	Helmut Wilms	348	539
		Lothar Wüst	304				Ralph Schmidt	150	
		Uli Blumenthal	254				Eva Maria Preiß	41	
5	DFC Trier I	Karl Maillinger	392	939	16	DC Wiehengebirge	Udo Dressel	282	470
		Michael Kiefer	338				Peter Bork	146	
		Siggi Barth	209				Gregor Pape	42	
6	1. Oberpfälzer DFC I	Manfred Aumer	439	928	17	DFC Bavaria Ruhpolding	Wolfgang Neuhofer	240	447
		Erich Ferstl	274				Georg Weinzierl	168	
		Ingo Westerboer	215				Bernhard Mayer	39	
7	WG Lohaus	Gerd Langwald	396	834	18	1. Oberpfälzer DFC II	Michael Schmidt	178	404
		Oltman Hinrichs	298				Rudi Aumer	136	
		Friedrich Lührs	140				Reinhard Pöpl	90	
8	DC Bayrischzell I	Wolfgang Gerteisen	302	792	19	DFC Achenal	Wolfgang Genghammer	192	403
		Hans Kober	264				Walter L. Rackl	142	
		Marinus Fischer	226				Theophil Behr-Kuder	69	
9	DFC Ammergau	Volkher Schlegel	361	791	20	DC Bayrischzell II	Franz Schüller	142	299
		Stefan Eylert	321				Ludwig Rauch	90	
		Paul Raggl	109				Joachim Wünsche	67	
10	DFC Regental	Aido Olivotti	354	724	21	DFC Trier II	Thomas Geißel	186	247
		Til Matschoss	253				Gisela Blau	33	
		Sven Oertel	117				Wolfgang Briegleb	28	
11	1. Bergsträbler DFC	Michael Black	402	686					
		Kai Ehrenfried	214						
		Frank Uhdris	70						

## Die Gewinner des Deutschen Streckenflugpokals (1983–1988)

Jahr	Gesamtsieger (Punkte)	Junior (Punkte)	Damen (Punkte)	Mannschaft (Punkte)
1983	Kurt Weber (398)	–	–	–
1984	Helmut Denz (786)	–	–	–
1985	Manfred Mokros (559)	Franz Schüller (420)	–	–
1986	Jo Bathmann (772)	Franz Schüller (470)	–	1. Oberpfälzer – DFC (1049)
1987	Franz Schüller (670)	Franz Schüller (670)	Andrea Kopp (118)	D'Allgäuer Drachenflieger (1514)
1988	Markus Hanfstängl (610)	Henning Kettler (404)	Anja Kohlrausch (174)	1. Odenwälder – DFC (1444)

# DAS AKTUELLE PORTRÄT

## Markus Hanfstängl, Gewinner des Deutschen Streckenflugpokals 1988

**Jetzt kennt ihn jeder Streckenflugpilot. Noch im Vorjahr war er nur den Ligapiloten aufgefallen, denen er als Vorflieger einige Male auf und davon flog.**

**S**o galt er in diesem Jahr schon früh als Geheimtip für einen der vorderen Plätze im Streckenflugpokal – zumindest unter den »Insidern«.

Nun ist es der erste Platz geworden, mit etwas Glück (wer braucht das nicht?), aber verdient.

Es ist nicht leicht, mehr über den Menschen Markus Hanfstängl zu erfahren.

Hat man aber das Glück, ihn im richtigen Augenblick aus der Reserve locken zu können, dann kann man nur staunen, was Markus in seinen 32 Lebensjahren schon alles erlebt und gesehen hat.

Als Zimmermann begann er im väterlichen Sägewerk in Bad Tölz seinen beruflichen Werdegang.

1978 zog es ihn zu den benachbarten Drachenfliegern, denen er am Blomberg einige Male zugesehen hatte.

Bei Wolfgang Engel lernte er Drachenfliegen und bestand noch im Herbst desselben Jahres den A-Schein.

Sein erster, eigener Drachen war ein Ikarus 300, dem er auch sein erstes, aufregendes Flugerlebnis verdankt.

Im April 1979 hob ihn der Ikarus im Föhnsturm fast 3000 Meter hoch über den Wendelstein. Markus war nur mit einem dünnen Hemd, Lederhose und Kniestrümpfen bekleidet, die er immer wieder verzweifelt so weit wie möglich nach oben zog.

Erst nach einer Ewigkeit gelang ihm der Abstieg, und er zog jämmerlich durchfroren die erste vernünftige Lehre in seinem noch jungen Fliegerleben: Nie mehr bei Föhn fliegen.

Im Juni 1979 bestand er die B-Schein-Prüfung und verdiente seine Brötchen in der Zimmerei seines Bruders.

Keiner der Brüder wollte das technisch überalterte Sägewerk aufrüsten und weiterführen. 1980 zog es ihn in die weite Welt hinaus. Er arbeitete als Zimmermann auf verschiedenen Baustellen in der Türkei und in Afrika.

Die Mitarbeit am Bau eines großen Staudammes in der Türkei beeinflusste zweimal nachhaltig sein weiteres Leben:

1981 konnte er der Versuchung nicht widerstehen, mit seinem, im Gepäck mitgeführten Ikarus 800 einen Bootsschlepp zu versuchen. Die Kollegen von der Baustelle waren begeistert und Markus, des Schleppens noch unkundig, band das Schleppseil um das Zentralgelenk. Was konnte im Wasser denn schon Schlimmes passieren?

Nachdem er immer wieder frühzeitig gewässert hatte – genauer gesagt, das Boot war im Beschleunigen nicht schnell genug, ihn aus dem Wasser zu heben – wurde die Leine locker ins Wasser gelegt, um dem Boot eine Anlaufstrecke zu geben. Genau das wurde sein Verhängnis.

Durch die Peitschenwirkung des aus dem Wasser schnellenden Seils



**Markus gehört nicht zu denen, die viel reden über ihre weiten und schnellen und sowieso ganz außergewöhnlichen Flüge.**



Fotos: Tilman von Mengershausen

überschlug sich der Drachen mehrmals in der Luft und zerbrach, und Markus fiel aus fast 40 Metern Höhe nahezu ungebremst ins Wasser.

Nur mit viel Glück und auch dank seiner außergewöhnlich guten physischen Verfassung überlebte er schwerverletzt diesen Absturz.

Schon wenige Monate später hielt das Schicksal eine neue Prüfung für ihn bereit.

Mit Inbetriebnahme des Staudammes sollten zwei, mit Sprengkapseln versehene, Notöffnungen am Fuß des Dammes von oben mit großen Steinkugeln verschlossen werden. Beim Schließen der 2. Öffnung gab es Probleme:

Die mittlerweile einsetzende Strömung war stärker als vermutet und brachte die Kugel in so starke Pendelbewegung, daß schließlich das Kranseil zerriß und die Kugel in den Fluten verschwand.

Es blieb nur noch wenig Zeit, die Öffnung mit einer Stahlschotte von der anderen Seite zu verschließen, bevor

mit einer Notsprengung ein Überfluten verhindert werden konnte.

Arbeitskollegen von Markus informierten die Bauleitung, daß er bei der Bundeswehr die Gesellenprüfung als Taucher abgelegt und seine Tauchausrüstung im Gepäck hatte.

So begann in der Nacht die Rettungsaktion des Dammes. Für das Einfliegen von Berufstauchern reichte die Zeit nicht mehr. Markus und ein Hobbytaucher arbeiteten bei immer stärker werdender Strömung an den Stahlschotten gegen die Zeit. Nur wenige Minuten bevor die Sprengung hätte durchgeführt werden müssen, war die Aktion erfolgreich beendet.

Markus und sein Taucherkollege waren die Helden des Tages – und Markus hatte einen neuen Job: Er wurde Berufstaucher.

1986 meldete er sein Gewerbe an und arbeitet seitdem an verschiedenen Einsatzgebieten. Er schachtet Brückenfundamente aus und betoniert Pumpstationen. Manchmal 10 Stunden am Tag – und unter Was-

ser natürlich, bei völliger Dunkelheit. Denn durch die feinen Schwebeteilchen dringt kein Lichtstrahl mehr, weder von der Sonne, noch von einer Lampe.

So hat er einen feinen Tastsinn und Gespür für seine Lage im Raum entwickelt. Vielleicht ist das ein Grund für sein gutes fliegerisches Gespür.

Während er früher nur in den Urlaubsmonaten zwischen den einzelnen Schichten Drachenfliegen konnte, bestimmt er jetzt weitgehend selbst über seine Arbeitszeit.

Klar, daß er versuchen wird, sich die wichtigsten Flugmonate weitgehend freizuhalten. Schließlich wird er im nächsten Jahr in der Liga und als Gütesiegel-Testpilot des DHV gefordert sein.

Er selbst fühlt sich bis zu den Zehenspitzen motiviert. Wollen wir abwarten, wie er im nächsten Jahr abschneiden wird. Er hat das Zeug dazu, wieder ganz oben mitzumischen.

# IM GESPRÄCH

## Anja Kohlrausch ist die Gewinnerin der Damenkonkurrenz im Deutschen Streckenflugpokal 1988.

**S**ie ist 20 Jahre alt, wurde in Hildesheim geboren und studiert jetzt im 3. Semester an der Universität Braunschweig Lebensmittelchemie.

Anlässlich der DHV-Tagung in Bad Oeynhausen führte Charlie Jöst folgendes Gespräch mit ihr:

**CHARLIE:** Anja, Du hast erst vor 2½ Jahren mit dem Drachenfliegen begonnen und schon im ersten Anlauf die Damenkonkurrenz gewonnen. Hattest Du fliegerische Vorbildung, und wie bist Du zum Drachenfliegen gekommen?

**ANJA:** *Ich hatte keinerlei fliegerische Vorbildung. Allerdings war mein damaliger Freund im Besitz des Motorflugscheins, und im April 1986 hatten wir die »Schnapsidee«, uns für die Drachenflugausbildung anzumelden. Die nächstgelegene Schule war in Goslar, bei Werner Musiol, und schon am ersten Tag hängte mich Werner in den Drachen – eigentlich wollten wir erst einmal reinschnuppern, ich hatte noch nie zuvor einen Drachen in natura gesehen – und vom ersten Augenblick an war ich vom Drachenfliegen begeistert.*

**CHARLIE:** Empfandest Du die L-Schein-Ausbildung als besonders anstrengend, hattest Du z. B. Konditionsprobleme oder dachtest Du sogar daran, aufzugeben?

**ANJA:** *Ganz im Gegenteil. Die Ausbildung machte mir von Anfang an Spaß. Ich war damals noch Schülerin und habe fast meine gesamte Freizeit mit Drachenfliegen verbracht. Da ich früher viel Leistungssport betrieben habe, hatte ich auch keine Konditionsprobleme.*

**CHARLIE:** Wie reagierten Deine Eltern, Freunde, Geschwister auf Deinen neuen Sport?



Anja Kohlrausch bei der Siegerehrung zum Deutschen Streckenflugpokal

Foto: Charlie Jöst

**ANJA:** *Meine Eltern hatten am Anfang viel Angst um mich – aber das geht wohl allen so. Mittlerweile hat sich das gelegt.*

*Einige meiner Freundinnen und Freunde konnten diese Entscheidung nie verstehen. Mittlerweile besteht mein Freundeskreis eigentlich vorwiegend aus Drachenfliegern.*

*Meine jüngere Schwester konnte sich bis heute nicht für das Drachenfliegen begeistern.*

**CHARLIE:** Wie konntest Du in der kurzen Zeit so erfolgreich werden. Immerhin hast Du bei der diesjährigen Deutschen Meisterschaft der Damen den 3. Rang belegt.

**ANJA:** *Die Deutsche Meisterschaft war mein erster Wettbewerb überhaupt.*

*Ich hatte auf einem Fluglehrer-Ausbildungslehrgang Rosi Brahms kennengelernt, die mich zur Teilnahme an der »Deutschen« überredete.*

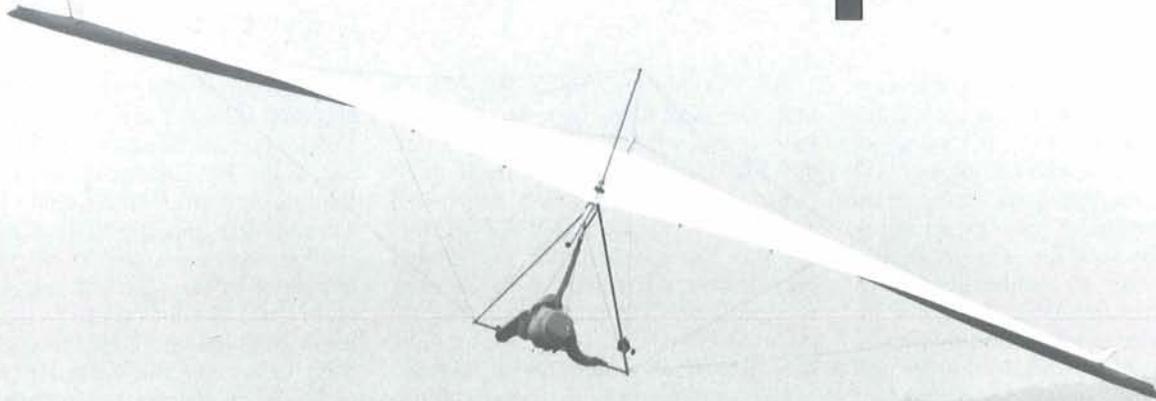
*Schon während meiner A-Ausbildung hatte ich mit meinem 14er Altos einige Thermikflüge am Rammelsberg (Goslar) und im Zillertal gemacht.*

*Im August 1987 erhielt ich endlich den B-Schein und bin gleich von der Porta Westfalica aus auf Strecke gegangen.*

*Das Streckenfliegen hat mir von Anfang an unheimlich Spaß gemacht, obwohl ich es auch genieße, im Herbst*

**NEU**

# Zéphir cx



Nach umfangreichen Druckmessungen an aktuellen Hochleistungsgeräten haben wir unter Berücksichtigung der Computerergebnisse ein neues Trilam Segel entwickelt und auf Antrieb hervorragende Werte erzielt. Nicht nur die Leistung, sondern auch die Flugeigenschaften sind excellent.

- \* neues Trilam Segel mit Längsbahnen
- \* Mylar-Anströmkante und Verstärkungsfolie
- \* neuartige Winglets auf der Flächenoberseite
- \* neue raffinierte Spreizlattenkonstruktion
- \* steifere Struktur mit geringerer Verwindung
- \* Superleistung auch im Hochgeschwindigkeitsbereich
- \* hervorragende Verarbeitung und beispielhafter Service

Testen Sie den neuen Renner, er wird Sie begeistern.

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

## H a R d W a R e !

**Alto Print**  
Der Computerbarograph  
(193 x 116 x 38/400 g)

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

**Alto Vario P**  
Das kleine Kombigerät (120 x 80 x 25)

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



# Wer sucht, der findet ...

Thermik-Seminar für Gleitsegler vom 5. bis 7.8. 1988 im Zillertal

Schon bei den letzten Wettbewerben hatte ich ihn immer wieder beobachtet, wie er, während viele der anderen Piloten mit den Funkgeräten hantierend nervös umherliefen, abseits an exponierter Stelle saß, um das ganze Geschehen genau zu beobachten. Toni Bender, deutscher Doppel-Meister im Gleitschirmfliegen und Drachenfliegen 1988. Durch ungezählte Flüge und Siege thermikgewiebt und flugerfahren, leitete Toni die vom DHV ausgeschriebenen 3 Seminartage im Zillertal, zu denen aus insgesamt 80 Anmeldungen 20 Piloten gewählt worden waren, mit viel persönlichem Einsatz.

Erste Aufgabe des Freitags war das Auffinden der Atlas-Sportalm im dichten Nebel mit Sichtweiten um 5 Meter. Die Meteorologen versprachen jedoch für den Nachmittag besseres Wetter, so daß der Vormittag von Toni zur Besprechung wichtiger Grundlagen der Wetterkunde und der Thermik genutzt wurde. Vor dem ersten Flug des Tages wurde konsequenterweise noch der Landeplatz im Tal besichtigt. Allen Vorhersagen zum Trotz war dann die Thermik im Gebiet des Arbiskopfes eher schwach, jedoch gelang es einigen Piloten trotzdem ca. 20 Minuten bei 1400 Höhenmetern in der Umkehrthermik über dem Tal zu erkämpfen.

Die Nachbesprechung des Tages und das Kennenlernen der Teilnehmer erfolgte dann auf der Terrasse der Sportalm vor dem hinreißenden Panorama der Zillertaler Alpen bei einem gemeinsamen Abendessen. Dabei war festzustellen, daß es sich bei den Teilnehmern nicht um Wettbewerbspiloten handelte, sondern die Mehrzahl der Teilnehmer waren eher bergsteigerisch ambitionierte Piloten.

Der Samstag brachte thermisch leider auch nicht viel, dafür wurden schöne Flüge von 3 verschiedenen Bergen im Zillertaler Gebiet gemacht. Der letzte endete vor einem malerischen Biergarten in der Nähe von Mayrhofen. Die Stimmung der Gruppe hatte sich inzwischen im umgekehrten Verhältnis zur Thermikentwicklung hochgeschraubt, wozu nicht nur die aufschlußreichen Erklärungen zum Wettergeschehen unseres Kursleiters beitrugen, sondern auch die rasanten Fahrten zu den Startplätzen auf engstem Raum im Bus der Zillertaler Flugschule. Diese ausgesprochen gute Stimmung setzte sich auch beim Spinnen von Gleitschirmgarn und Fachsimpeln bis nach Mitternacht fort.

Am Sonntagmorgen noch ein kurzer Theorieunterricht über Verhalten in besonderen Fällen, um danach bei Bilderbuchwetter auf den Arbiskopf nach der ersehnten Thermik Ausschau zu

halten. Immer wieder bildeten sich am Himmel kleine Cumuli, und einigen Delta-Piloten gelang es, Höhe zu halten. Voller Enthusiasmus starteten die Piloten, nur um festzustellen, daß die Thermik für den Gleitschirm noch zu schwach gewesen war. Nicht so Toni, der im richtigen Moment startete und ohne Vario die meisten Drachenflieger unter sich ließ und lässig Startüberhöhung erflog. Die Hoffnung der Gruppe, vielleicht doch noch Bekanntschaft mit warmer, aufsteigender Luft zu machen, stieg durch dieses Ereignis natürlich an.

Unser Fahrer brachte uns, rasant wie immer, zur anderen, nun sonnenbeschienenen Talseite zum Filzkogel, wo endlich alle Piloten für die Zeit des Wartens mehr als belohnt wurden. Als die ersten Piloten Höhe behalten konnten, brach das Thermik-Fieber durch. Es wurde gesoart und aufgedreht, mehrere hundert Meter über Startplatzhöhe, top-gelandet und »a Stünder!« geflogen. Am Boden danach überall zufriedene Piloten und lachende Gesichter.

Ich glaube, für alle Piloten sagen zu dürfen: Äußerst gelungene Tage im Zillertal, trotz etwas schwacher Thermik starke Stimmung und eine Menge gelernt. Also, beim nächsten Seminar bin ich wieder dabei!

Bericht und Foto: Thomas Zeller



Zufriedene Gesichter beim Thermik-Seminar für Gleitsegler

# KONZEPTION '89

## DRACHEN

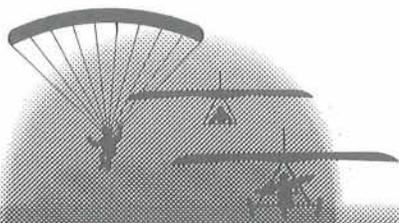
- SANTANA '89
- SANTANA RACE-CUT '89
- NIMBUS 15
- NIMBUS 17

## GLEITSCHIRME

- DREAM II
- DREAM II C
- HOT DREAM (AB APRIL 89)
- EASY II
- EASY II C

## RETTUNGSGERÄTE

- MAYDAY PLUS
- MAYDAY RAPID
- MAYDAY  
UND ZUBEHÖR



ultraleicht  
verbund

FLIGHT DESIGN GMBH, ERNST-ABBE-STR. 16 - 18, 7080 AALEN, TEL.: 073 61/4 13 49, FAX: 073 61/4 51 80

Thomas Mierschke  
Seeburger Straße 9 - 11  
1000 Berlin 20  
0 30/3 32 71 61

M. Nobel + V. Bäumer  
Wiesenstraße 1  
3370 Seesen  
0 53 81/40 20

Hot Sport  
An der Mensa  
3550 Marburg  
0 64 21/2 66 09

Elmar Müller  
Nuhnetalstraße 73  
5788 Winterberg  
0 29 81/66 40

Horst Barthelmes  
Obernhäusen 35  
6412 Gersfeld  
0 66 54/3 53

Hamburger DFS  
Reeseberg 128  
2100 Hamburg 90  
0 40/7 64 47 59

Udo Wilhelm  
Schwarzer Weg 2 - 4  
4806 Werther  
0 52 03/14 75

DFS Papillon  
Karlstraße 10  
6400 Fulda  
0 6 61/7 26 88

Peter Rieger  
Reinhardtstraße 43  
7448 Wolfschlügen  
0 70 22/5 26 54

Walter Wagner  
Hof 57  
7816 Münsertal  
0 76 36/16 76

Michael Fröhler  
Am Kugelbaum 25  
8411 Undorf  
0 94 04/18 15

Klaus Hörburger  
Allmannsried 181  
8999 Scheidegg  
0 83 81/62 65

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

**AFRO**<sup>®</sup>  
Fluginstrumente



**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.

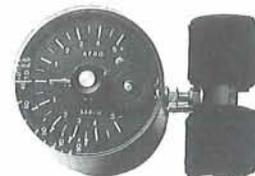
**CIRRUS 8000** DM 1.298,-  
Multifunktionales Cockpit für den Streckenpiloten.  
Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, Fahrtmesser, programmierbare Akustik, Zeit- und Stoppuhr, Kapazitäts- und Reserveanzeige der Batterie, Totalenergiekompensation.



**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.



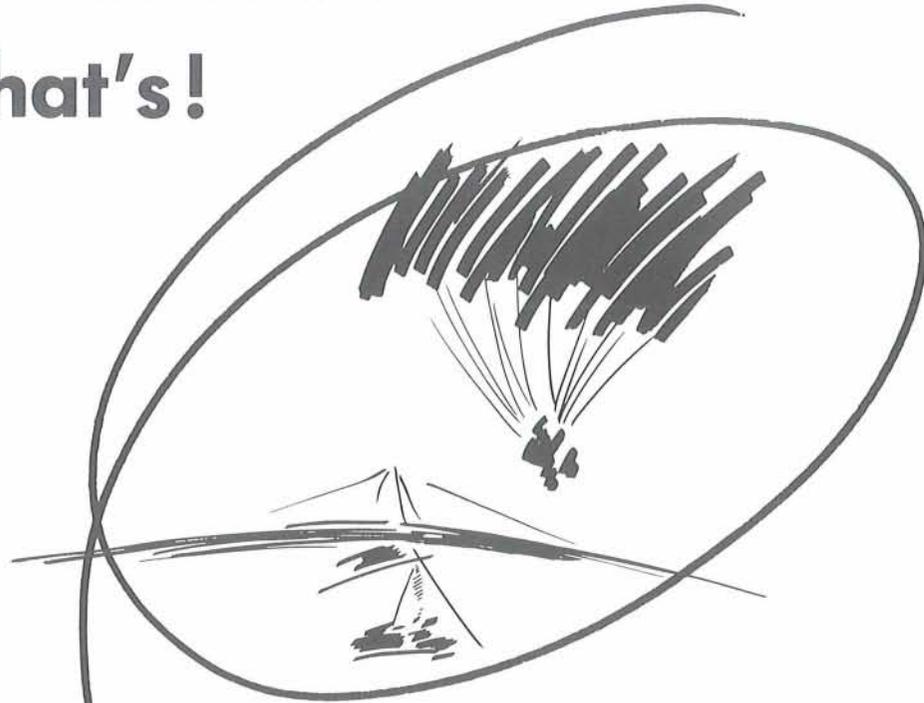
**ALTIMETER DIGITAL** DM 498,-  
Vierstelliger Höhenmesser, Barometer, zwei Höhenspeicher, Batterieanzeige, auf Wunsch mit programmierbarer Variometerakustik. Das Gerät ist höhenkompensiert und gegen Feuchtigkeit geschützt.

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**

# PARASAIL

... hat's!



☎ 089/129 85 95 ☎

- **Rettungsschirme**

*für Drachen- u. Gleitschirmpiloten · DHV Gütesiegel*

- **Gleitschirme**

*für alle Gewichtsklassen · DHV Gütesiegel*

- **Gurtzeuge**

*für Anfänger bis zum Champion*

- **MOYES** vom Anfänger · **Mars**  
bis zum World Champion · **GTR**

- **Zubehör** · Sweat-Shirts · T-Shirts ·  
Overalls · Rucksäcke · Helme · Handschuhe ·  
Schmuck · Bücher · Kartenhalter usw.

... einfach Alles was Du brauchst!



## PARAGLIDING EXTREM

Ein Videofilm  
von Henry Hauck.

Die Jury beim internationalen Filmfestival 1988 in St. Hilaire hat diesem Streifen den Preis für Dokumentation zuerkannt. Und das bringt der Film auch: Eindringliche Dokumentation von Entwicklung, Herstellung und Testbetrieb eines Gleitsegels, eingepackt in wunderschöne Flugaufnahmen. Sensationsaufnahmen zeigt der abschließende Testflug von Christoph Kirsch mit zahlreichen Einklappversuchen und ungewöhnlichen Kameraeinstellungen. Mit dem rhythmischen Knallen des immer wieder neu ein- und ausklappenden Segels, von Henry Hauck künstlerisch frei ausgedehnt, entläßt der Film den verstört-betaubten Betrachter wieder ans Licht der Wirklichkeit. Bezugsadresse für die Videokassette: Henry Hauck Filmproduction, Schlörstraße 10, 8000 München 19.

# IAP

## 1. INTERNATIONALER GLEITSEGEL-ALPENPOKAL 1988

Die australischen Drachenflieger hatten es bei der letzten Weltmeisterschaft vorgemacht, das englische und das deutsche Team bei der Drachen-Europameisterschaft 1988 nachvollzogen – Teamgeist und vor allem Teamfliegen heißt die Zauberformel, die zum Erfolg führt.

Die Entwicklung im internationalen Gleitsegelsport wird ähnlich verlaufen und es gilt hier, den Anschluß nicht zu verpassen und die Piloten rechtzeitig vorzubereiten. Dies war Anlaß für den DHV, zu einem internationalen Wettbewerb einzuladen, bei dem nicht die Leistung des einzelnen, sondern die eines vierköpfigen Teams im Vordergrund stehen sollte; Gleitsegeln als echter Mannschaftswettbewerb.

Professionelle Preisgelder sind mittlerweile im Gleitsegelsport selbstverständlich geworden, weniger selbstverständlich ist jedoch eine professionelle Vorbereitung und Organisation. Deshalb machte es sich der DHV als Veranstalter bei der Wahl des Ausrichters und des Geländes nicht leicht. Schließlich wurde man fündig: Otto-Mäx Fischer, Organisator der nordischen Ski-WM von 1987, und seine Oberstdorfer Drachenflieger sowie sein Organisationskomitee waren für den DHV die idealen Partner. Und da man in Oberstdorf im Gleitsegelsport noch große Pläne hat, stand auch die Gemeinde voll hinter dem Wettkampf und unterstützte die Veranstaltung tatkräftig. Doch eine Veranstaltung in dieser Größenordnung kostet auch manche Mark und deshalb machte sich Otto-Mäx Fischer auf die Suche nach Sponsoren. Er fand sie in Löwenbräu-Alkoholfrei, der Firma Firebird, der Nebelhorn-Bahn und der Bayerischen Vereinsbank.

Die Vorbereitung war perfekt, mehr als 60 Helfer sorgten während der Veranstaltung für die Realisation. Der Startplatz sollte am Nebelhorn sein, der Landeplatz in unmittelbarer Nähe der Talstation der Nebelhornbahn und zum Ortszentrum. Die Veranstaltung versprach ein Zuschauermagnet zu werden, wenn nicht... ja, das Wetter läßt sich eben nicht organisieren, doch dazu später.

Wie schon letztes Jahr bei der Deutschen Meisterschaft in Garmisch-Partenkirchen herrschte am Trainingstag Hammerwetter. Ganze Trauben von Gleitsegeln hingen über dem Nebelhorn und den benachbarten Gipfeln. Ideale Bedingungen wie es schien, doch für Freitag nachmittag war bereits von Westen her Gewitteraufzug angesagt und die Zeit drängte, um die zwei für eine Wertung mindestens notwendigen Wertungsdurchgänge durchzuführen.

Nun bewährte sich die gute Organisation und Vorbereitung. Die Einschreibung und die Gleitsegelkontrolle gingen zügig über die Bühne und bereits um 9 Uhr konnten die Piloten zum Startplatz fahren. Generell war für alle Durchgänge Open-Window angesagt, doch um allen Piloten im ersten Durchgang gleiche Chancen zu geben, hatte man sich für die Flugaufgabe Maximalzeit folgendes System ausgedacht: Die Teilnehmer bilden vier Gruppen; in jede Gruppe wird von jeder Mannschaft ein Pilot nach freier Wahl geschickt. Jede Gruppe startet



Die Akteure in der »Gleitschirm-Arena« am Nebelhorn demonstrieren Gleitsegeln als Mannschaftssport

Fotos: Saminy Minkoff





für sich im Open-Window-Verfahren (Zeitfenster 20 Minuten) und wird getrennt gewertet. Maximal konnte bei dieser Aufgabe der Gruppenbeste 1000 Flugpunkte und 200 Landepunkte erreichen. Würde eine Mannschaft hier vier Gruppenbeste stellen, konnte sie dafür maximal 4800 Punkte erhalten.

Um auf jeden Fall am Freitag noch einen zweiten Durchgang zu ermöglichen, wurde die maximale Flugzeit auf 40 Minuten nach Schließung des Startfensters festgelegt. Dazu kamen 15 Minuten Karrenzzeit, die den Piloten Landen ohne Zeitdruck erlaubte.

Dann ging es los. Mit Hilfe der vielen Starthelfer konnte die erste Gruppe innerhalb von 16 Minuten in die Luft gebracht werden. Die drei anderen Gruppen folgten zügig. Es war klar, daß die erste Gruppe keine langen Flugzeiten erreichen würde. Doch die Gruppenregelung glich das ja wieder aus.

Die erste Gruppe gewann Stefan Mast mit einer Flugzeit von knapp 17 Minuten. Leider verfehlte er den Landekreis, so daß er für seinen Flug lediglich die 1000 Flugpunkte bekam.

Die längste Flugzeit in der Gruppe 2 erflog Christoph Kirsch. Er hatte trotz der frühen Morgenstunde beim Geißfuß eine bereits von der Sonne erwärmte Felsfläche gefunden, die so viel Thermik lieferte, um ihn oben zu halten. Obwohl alle anderen Piloten an ihm vorbeiflogen und zum Teil am Geißalphorn Höhe machten, blieb Christoph über seinem »Thermikofen«. Das hätte besser auch Sepp Gschwendtner tun sollen, doch er ließ sich durch die anderen Piloten am Geißalphorn irritieren, flog hin und mußte vorzeitig landen. 53 Minuten Flugzeit und 1000 Flugpunkte waren der Lohn für Christophs Fleißarbeit. In der Zwischenzeit wurde die Thermik stärker und die Piloten drängten zum Start. Die Helfer hatten alle Hände voll zu tun. Ulli Wiesmeier, der zusammen mit Christoph Kirsch, Toni Bender und Hans Ostermünchner das Team Schlagger & Strobl I bildete, schaffte es in der Gruppe 3 früh zu starten. Er schaffte mit fast 57 Minuten in seiner Gruppe die längste Flugzeit und dazu eine Punktlandung. Das brachte ihm 1200 Punkte.

Den Clou brachte aber wieder einmal Toni Bender. Fast selbstverständlich erfolgte er von allen Teilnehmern die längste Flugzeit mit 57½ Minuten. Doch er begnügte sich nicht damit, anschließend einfach am Landeplatz auf dem Punkt zu landen, sondern flog

**Für die Zuschauer immer noch attraktiv, für die Piloten nur noch ein paar Bonuspunkte: Die Ziellandung**



während der bereits laufenden 15minütigen Karrenzzeit noch einmal zum Nebelhorn zurück und machte einen Vorbeiflug an der vollbesetzten Terrasse des Gipfelrestaurants. Auch für ihn gab es 1200 Punkte. Der vierte des Teams, Hans Ostermünchner, hatte mit seinem Prototypen mit Querlatte etwas Mühe, zum Startplatz zu kommen. Er brauchte immer mehrere Helfer, die ihm das Gleitsegel trugen. Leistungsmäßig blieb er nach seiner Genesung (er hatte bei der Deutschen Meisterschaft am Tegelberg einen Unfall gehabt) hinter den Erwartungen zurück. Trotzdem lag das Team Schlagger & Strobl I nach diesem Durchgang auf dem ersten Platz.

Für den zweiten Durchgang wurde von Wettbewerbsleiter Klaus Tänzler nach eingehender Beratung mit den Pilotenvertretern ein Bojenflug mit Minimalzeit ausgeschrieben, wobei alle Bojen außerhalb des Gleitwinkelbereichs lagen. Da für den späten Nach-



mittag der Aufzug einer Gewitterfront angesagt war, verzichtete man trotz guter thermischer Bedingungen darauf, alle Bojen auszuschreiben. So entwickelte sich der Flug zu einem echten Speedrun, wobei die kürzeste Flugzeit von Thomas Zeller mit 11 Minuten und 32 Sekunden erflogen wurde. Ihm dicht auf den Fersen Helmut Tanzer und Sepp Gschwendtner. Alle drei beendeten ihren Flug mit einer Punktlandung. Um den Bojenflug stärker gegenüber der Zeitwertung zu bewerten und die Piloten zu veranlassen, am Landeplatz zu landen, wurde die Punktzahl für den Flug bei Landung im Landefeld verdoppelt. Doch nicht alle Piloten sollten die Aufgabe schaffen.

Als ungefähr die Hälfte der Piloten gestartet war, wurde die Thermikentwicklung durch Aufzug einer hohen Schichtbewölkung unterbrochen. Doch obwohl noch genügend Startzeit zur Verfügung gestanden hätte, wurde



weiter gestartet und die Piloten hatten Probleme, alle Bojen zu umrunden. Diese Situation hatte auch Bob Baier, langjähriges Mitglied der Hängegleiter-Nationalmannschaft, der hier in Oberstdorf seinen ersten Gleitsegelwettkampf bestritt, frühzeitig erkannt. Er startete erst, als die Sonne durch ein Wolkenloch den Thermikofen wieder in Gang setzte und flog souverän die Bojen ab. Gerade in dieser Situation zeigte sich, daß auch im Gleitsegelsport nicht nur flugtechnische Perfektion unabdingbares Muß ist, sondern auch sehr viel Wissen über Wetterzusammenhänge, Taktik usw. dazugehört, um an der Spitze mitzufliegen.

Durchgang 2, den in der Zwischenzeit rund 1000 Zuschauer am Landeplatz mitverfolgten, wurde von der Mannschaft Firebird-Salewa mit Sepp Gschwendtner, Toni Pabst, Peter Kaiser und Rudolf Settele gewonnen. Trotzdem blieb die Mannschaft Schla-

ger & Strobl I in der Gesamtwertung in Führung und alles wartete gespannt auf die nächsten Durchgänge.

Doch dabei sollte es auch bleiben. Sowohl am Samstag als auch am Sonntag ließ das Wetter keine regulären Wertungsflüge mehr zu. Deshalb konzentrierten sich die Pilotenaktivitäten auf den kostenlosen Besuch im Wellenbad, Eisstadion oder auf der Tanzfläche beim Pilot's Evening. Schade für den Ausrichter und die enorme Vorbereitung, die in dieser Veranstaltung steckte. Trotzdem blieben Otto-Max Fischer und der Bürgermeister der Gemeinde Oberstdorf bei der Siegerehrung optimistisch. Es war sicherlich nicht der letzte Gleitsegel-Wettkampf, der am Nebelhorn stattgefunden hat.

Bericht: Wolfgang Gerteisen  
Fotos: Sammy Minkoff

## IAP

### Mannschaftswertung

Rang	Mannschaft	Gerät	P
1	<b>Schlager &amp; Strobl 1</b>		12803
	Bender Toni	VS Magic 27 E	
	Kirsch Christoph	VIP II	
	Ostermünchner H.	Etoile 25	
	Wiesmeier Ulli	VIP II	
2	<b>Firebird Salewa</b>		12081
	Settele Rudolf	Cobra 27	
	Kaiser Peter	Cobra	
	Gschwendtner Sepp	Gemma	
	Papst Toni	Cobra	
3	<b>Condor Team</b>		11467
	Korner Franz	Condor HP 13	
	Feierabend Emil	Condor HP 13	
	Ortelli Urs	Condor HP 13	
	Klein Joachim	Condor HP 13	
4	<b>Gle.-Schule Oberallgäu</b>		10885
	Bunz Fritz	Genair 510/1	
	Geg Peter	Genair 510	
	Tanzer Helmut	Genair 510	
	Blus Robert	Magic VS 27 E	
5	<b>Kranzusch</b>		10547
	Kranzusch Franz	Kestrel 248	
	Seider Michaela	Kestrel 248	
	Braun Werner	Kestrel 248	
	Hofbauer Herbert	Kestrel 248	
6	<b>Werdenfels 2</b>		10238
	Zeller Thomas	ITV Alnair 26	
	Anschütz Andreas	Alnair	
	Steinberg Gerhard	Magic 27	
	Schachtl Stefan	Alnair	
7	<b>Zicos Steilschneise</b>		9964
	Franke Reinhard	Alnair 24	
	Steinberg Klaus	Magic 27 E	
	Hornsteiner M.	Magic 27 E	
	Ploss Georg	Alnair 26	
8	<b>Tegernseer Tal 2</b>		9159
	Mast Stefan	R 30	
	Sturm Hans	R 23	
	Siebold Tilo	R 30	
	Kummer Arnold	BIG X	
9	<b>Schlager &amp; Strobl 2</b>		8061
	Strobl Thomas	VS Magic 24 E	
	Peter Carsten	VS Magic 27 E	
	Lehner Herbert	Genair 510	
	Heiss Anton	Magic 27 E	
10	<b>Skyline-VIP</b>		7497
	Ogger Martin	Condor VIP 2	
	Burger Christoph	Condor VIP 2	
	Keitel Miguel	Condor VIP 1	
	Maute Eckard	Condor VIP 2	

### Einzelwertung

Nr.	Teilnehmer	Gerät	P
1	Bender Toni	VS Magic 27 E	3494
2	Wiesmeier Ulli	VIP II	3483
3	Papst Toni	Cobra	3352
4	Hofbauer Herbert	Kestrel 248	3333
5	Blum Robert	Magic VS 27 E	3328
6	Hofstetter Berti	Magic 24 E	3319
7	Mast Stefan	R 30	3300
8	Korner Franz	Condor HP 13	3281
9	Settele Rudolf	Cobra 27	3276
10	Peter Carsten	VS Magic 27 E	3149
11	Kirsch Christoph	VIP II	3100
12	Geg Peter	Genair 510	3075
13	Klein Joachim	Condor HP 13	3072
14	Tanzer Helmut	Genair 510	2965
15	Burger Christoph	Condor VIP 2	2869

# D · E · R · S



GLEITSCHIRMFLIEGEN WIRD IMMER NOCH VON MEDIEN UND WER  
STE LUFTSPORTART PROPAGIERT ● GERADE DIE EINFACHHEIT D  
DAZU, GEFAHREN UND RISIKEN ZU MISSACHTEN ● GLEITSCHIRMF  
REN KENNT, SEIN KÖNNEN RICHTIG EINSCHÄTZT UND DIE FLUGTE

# T · A · R · T



NG NICHT NUR ALS EINFACHSTE, SONDERN AUCH ALS SICHER-  
FLUGGERÄTS UND DIE HANDHABUNG VERLEITEN DIE PILOTEN  
EGEN IST ABER NUR DANN SICHER, WENN DER PILOT DIE GEFAH-  
NIK BEHERRSCHT – OHNE ANGST UND STRESS

EINE ANLEITUNG VON TONI BENDER  
UND CHRISTOPH KIRSCH

# STARTVORBEREITUNGEN

## Wahl des Startweges

Viele Gleitschirmstartplätze sind so breit, daß der Pilot unter mehreren Startstrecken die Auswahl hat. Er sollte besonders beachten, daß

- die Startstrecke ausreichend lang ist;
- der Anlauf möglichst gegen den Wind gerichtet ist;
- die Bodenbeschaffenheit ein trittsicheres Anlaufen ermöglicht;
- ein Startabbruch möglich ist;
- die Hangneigung konstant bleibt oder zunimmt;
- keine Senken o. ä. vorhanden sind, die zu einer Entlastung der Leinen führen;
- die Hangneigung größer ist als der Gleitwinkel im Trimmflug;
- der Abflugweg einen sicheren Abstand von Hindernissen wie Bäumen, Felsen oder Leitungen hat.

## Auslegen

Das Gleitsegel wird am höchstmöglichen Punkt der Anlaufstrecke in Laufrichtung ausgelegt.

Die Kappe liegt symmetrisch hinter dem Piloten in einer Halbkreisform. Die bewirkt, daß sich der Schirm nachher beim Aufziehen von der Mitte her füllt. Um Störungen beim Start vorzubeugen, unbedingt

- Eintrittskante vollständig öffnen;
- Leinengruppen und Leinen voneinander getrennt, unverschlaucht und unverdreht auflegen;
- Bremsleinen nicht mit anderen Leinen oder den Tragegurten verdrehen und möglichst frei legen.

Bei stärkerem Wind und – windunabhängig – bei einigen Hochleistungsschirmen mit hoher Streckung werden beim zunächst rundausgelegten Schirm die äußeren Zellen fächerförmig zusammengeschoben.

Nun kann sich der Pilot in die Tragegurte einhängen. Dabei sollte er die Leinen nicht anziehen, weil sonst die Eintrittskante zuklappt und erneutes Auslegen nötig wird.



Die Kappe liegt halbkreisförmig hinter dem Piloten. Leinengruppen werden voneinander getrennt.



**Grundhaltung:**  
Der Pilot steht aufrecht vor der Hinterkante der mittleren Segelbahnen.



Erfahrene Piloten kalkulieren die Möglichkeit eines Fehlstarts mit ein und führen lieber einen sicheren Startabbruch als einen kritischen Start durch.



## Grundhaltung

Der Pilot steht aufrecht vor der Hinterkante der mittleren Segelbahn. Er hält die vorderen Tragegurte samt den Steuerschlaufen in den Händen, die hinteren Tragegurte liegen über den Armen. Die Arme sind nach hinten gestreckt. Alle Leinen bleiben locker.

## Startcheck

Unmittelbar vor dem Start schließt der Pilot die Startvorbereitungen mit dem 5-Punkte-Startcheck ab.

Für Anfänger und Routiniers gilt gleichermaßen: Kein Start ohne Startcheck!

- Eintrittskante offen?
- Leinen, frei? Tragegurte über den Armen? Bremsleinen nicht verdreht?
- Helm auf? Gurtzeug geschlossen? Karabiner verriegelt?
- Wind richtig?
- Luftraum frei?

Der Start muß sich sofort an den Startcheck anschließen, ansonsten ist der Startcheck zu wiederholen.

## STARTTECHNIK

### Aufziehen

Aus der Grundhaltung »geht« der Pilot die ersten Schritte. Die Leinen strecken sich, die Schirmkappe füllt sich und steigt hoch. Die Arme sind dabei nur passive Verbindungsglieder zwischen Schultergelenken und Schirm, d. h. sie zeigen in Richtung der gestreckten vorderen Fangleinen und üben entgegen früheren Starttechniken keinen aktiven Zug aus.

Unter kontinuierlicher Beschleunigung der Schritte steigt der Schirm über den Piloten und führt die Arme mit nach oben. Der Pilot führt mit senkrecht nach oben gestreckten Armen und offenen Händen die vorderen Tragegurte, jederzeit bereit, die Steuerleinen zu betätigen. Manche Hochleister und die sitzbrettgesteuerten Schirme müssen in dieser Phase durch leichtes bis mäßiges Anbremsen (bis 50%) daran gehindert werden, nach vorne über den Piloten hinauszuschleusen.

### Häufige Fehler:

- Pilot steht nicht in der Mitte oder läuft schräg zum ausgelegten Schirm los. *Folge:* Der Schirm erhält asymmetrischen Zug und kippt zur Seite weg.
- Pilot läuft hektisch los und beschleunigt zu rasch. *Folge:* Der Schirm schießt unkontrolliert hoch und ist störanfällig.
- Pilot versucht, die Arme zum Aufziehen als Hebel mit einzusetzen. *Folge:* Körperbewegungen übertragen sich auf den Schirm. Der Schirm steht unruhig und ist störanfällig.
- Pilot verkürzt durch Anziehen der Arme die vorderen Gurte. *Folge:* Der Schirm klappt ein.

### Blickkontrolle

Ein versierter Pilot kann spüren, ob der Schirm gleichmäßig hochkommt und sauber steht.

Trotzdem muß auch er, sobald der Schirm über ihm steht, durch eine Blickkontrolle über die gesamte Kappe den flugfähigen Zustand abchecken.

### Häufige Fehler:

- Kontrollblick wird unterlassen. *Folge:* Störungen an der Kappe bleiben unbemerkt.
- Pilot verringert bei der Blickkontrolle seine Laufgeschwindigkeit. *Folge:* Schirm kann Staudruck, Auftrieb und Flugfähigkeit einbüßen oder er kann den Piloten überholen.

### Korrekturen

Korrekturen sind notwendig, wenn Störungen auftreten, wie z. B. Einklappen der vorderen Eintrittskante, seitliches Einklappen einzelner Zellen und Abweichung von der geplanten Startrichtung.

Korrekturen erfolgen grundsätzlich nur über die Steuerleinen.

- Einklappen der Eintrittskante oder seitliches Einklappen. *Korrektur:* Steuerleinen beidseitig kurz anreiben. Erforderlichenfalls wiederholt »pumpen«.
- Seitliche Abdrift mit flugfähiger Kappe. *Korrektur:* Ziehen der rückführenden Steuerleine.

- Schrägstehen der Kappe. *Korrektur:* Die Kappe unterlaufen und gleichzeitig durch Steuerleinenzug die Richtung korrigieren.
- Seitliches Einklappen mit Abdrift. *Korrektur:* Zunächst nur Richtungskorrektur und anschließend beidseitiges Pumpen.

### Häufige Fehler:

- Ziehen oder Schütteln an den vorderen Tragegurten. *Folge:* Einklappen der Fläche kann sich verstärken.
- Einseitiges Ziehen bzw. Pumpen. *Folge:* Verlassen der geplanten Startrichtung.
- Übertriebene Korrekturen. *Folge:* Kappe gerät außer Kontrolle. Falls die Korrekturen nicht die gewünschte Wirkung haben, ist der Start abzubrechen.

### Startabbruch

Ein möglicher Startabbruch muß im jeweiligen Gelände schon vor dem allerersten Anlaufschritt geplant sein. Der Startabbruch muß deutlich vor dem geplanten Abhebezeitpunkt erfolgen. Viele Startplätze lassen einen Abbruch nur nach links bzw. nach rechts zu.

Durch dosiertes Ziehen an einer Steuerleine steuert der Pilot den Schirm quer zur Hangneigung und läuft dann aus.

### Häufige Fehler:

- Entscheidung zum Startabbruch fällt zu spät. *Folge:* Pilot und Gerät befinden sich bereits kurz vor dem Abheben und haben eine hohe Geschwindigkeit. Abbruch findet unkontrolliert statt.
- Pilot reißt in steilem Gelände oder bei Gegenwind beide Steuerleinen voll durch. *Folge:* Kurzzeitiges Abheben mit Pendelbewegung und Crash.

### Beschleunigen und Abheben

Sind nach dem letzten Kontrollblick alle Voraussetzungen für den weiteren Startlauf erfüllt, beschleunigt der Pilot die Kappe bis zur Abhebegeschwindigkeit. Die Bremsleinen werden dabei

nur soweit gezogen, daß die Kappe den Piloten nicht überholt und die Startrichtung beibehält. Die Abhebegeschwindigkeit ist dann erreicht, wenn der Schirm den Piloten vom Boden hebt. Der letzte Anlaufschritt erfolgt in der Luft.

Zur Unterstützung des Abhebens kann der Pilot mit 10–20% anbremsen. In dieser Steuerleinenstellung sollte dann auch abgeflogen werden.

Besonderheit für moderne Hochleister und Schirme mit Steuersitz, die bereits in der Aufziehphase »vorgebremst« werden müssen: Durch leichtes Lockern der Bremsen können sie fein dosiert bis zur Abhebegeschwindigkeit beschleunigt werden.

### Häufige Fehler:

- Der Pilot springt bei zu geringer Geschwindigkeit ins Gurtzeug und streckt die Beine waagrecht nach vorne.
- Die Bremsen werden zur Unterstützung des Abhebens stark angezogen und anschließend sofort losgelassen.
- Hochleister oder Schirme mit Steuersitz werden zu wenig vorgebremst, der Anstellwinkel ist zu niedrig, die Vorderkante des Segels klappt ein.

Folgen dieser Fehler sind starkes Durchsacken mit Pendelbewegung und erheblicher Verletzungsgefahr.

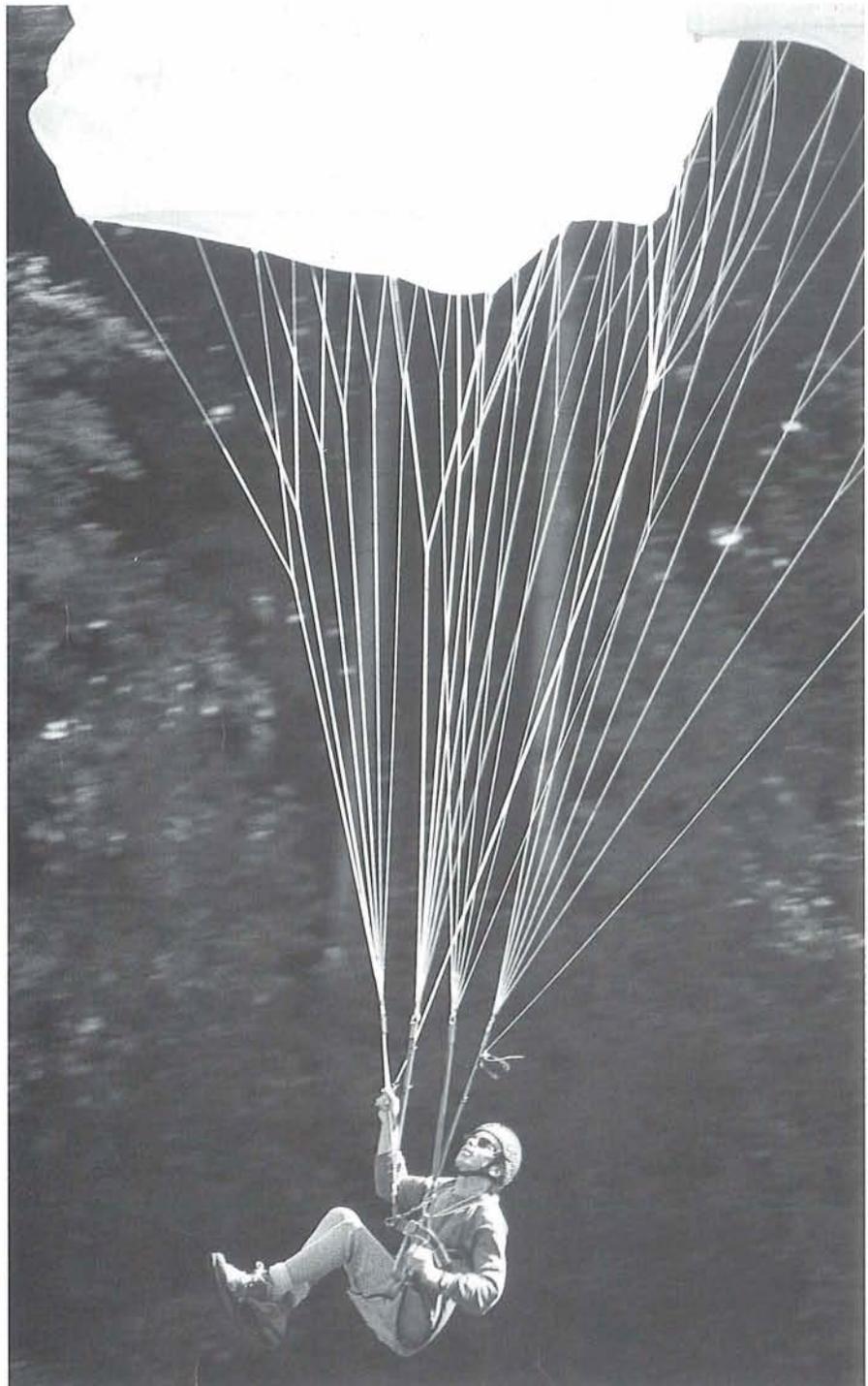
## STARTS BEI ERSCHWERTEN BEDINGUNGEN

### Seitenwind

Bei Seitenwind sollte grundsätzlich nur gestartet werden, wenn das Gelände breit ist und nur geringe Neigung hat. Der Schirm wird gegen den Wind aufgezogen. Der Pilot beschreibt dann mit zunehmender Anlaufgeschwindigkeit einen Bogen, der in die Abheberichtung führt.

### Rückenwind

Bei Rückenwind ist jeder Startversuch gefährlich und hat zu unterbleiben.



### Starkwindstart

Leichter Gegenwind erleichtert dem Piloten den Start; er ist beim Aufziehen und Beschleunigen ein Helfer.

Aber wenn der Wind so stark ist, daß die Gefahr besteht, schon beim Aufziehen auf den Rücken geworfen zu werden, empfiehlt sich der Rückwärtsstart, auf dessen Technik gesondert einzugehen sein wird. Wer ihn nicht beherrscht, darf bei Starkwind nicht starten.

### Extreme Startgelände

Wenn das Gelände so steil oder kurz ist, daß ein Startabbruch nicht sicher durchgeführt werden kann, ist auf einen Start zu verzichten.

Fotos:  
Wolfgang Gerteisen

