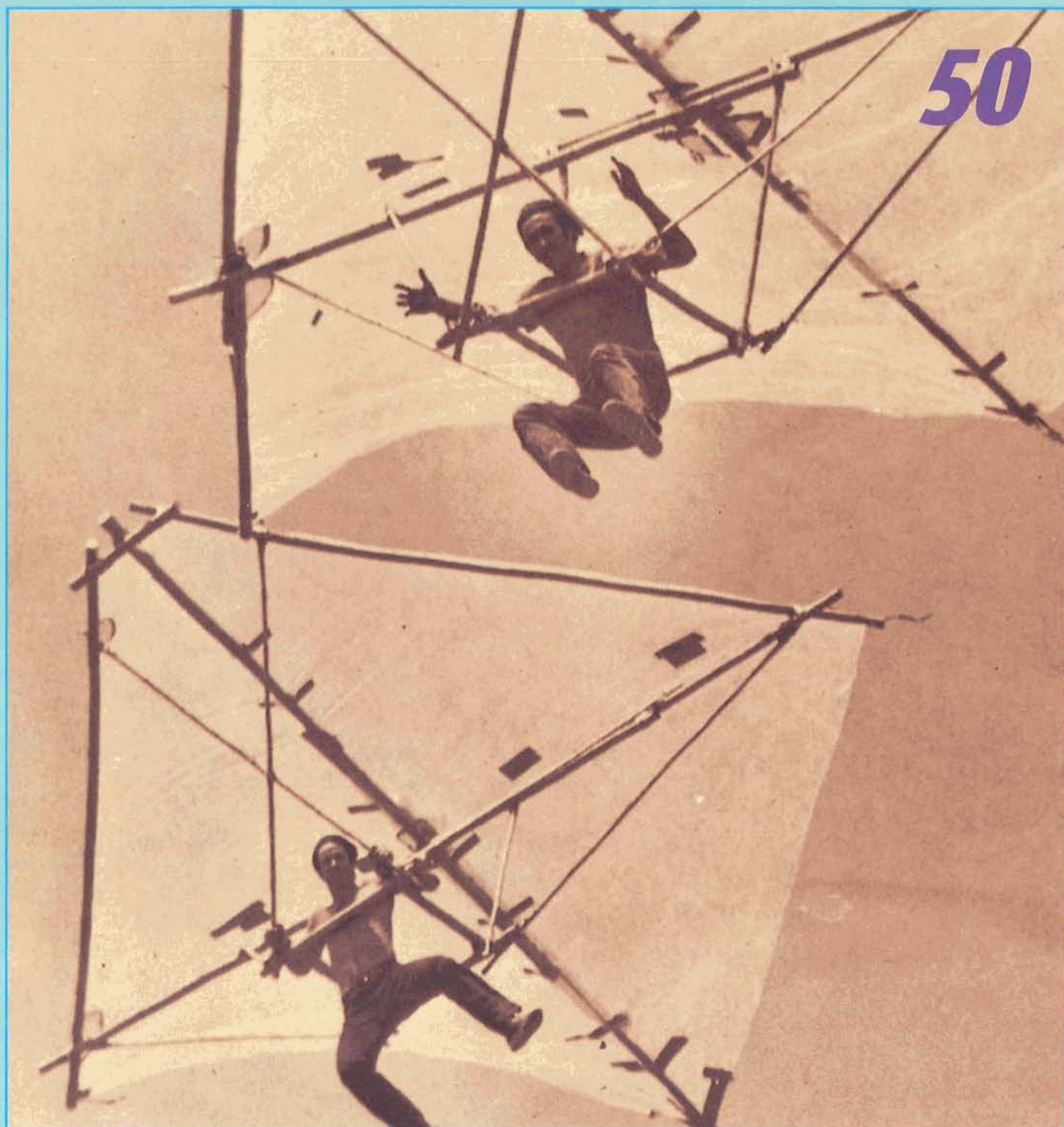


DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler



50



Stehen Sie zu Ihren Ansprüchen.



FIREBIRD NEWS'89

- X Bob Baier ist begeistert: NEW WAVE 15 verbindet Höchstleistung mit Superhandlung.
- X CLASSIC - da bleibt kein Wunsch offen. Spaß und Genieß bei Topleistung.
- X Die Fachwelt hat ein neues Gesprächsthema. Der F 1 ist die neue Hochleistungssensation am Gleitschirmfliegen.
- X Cobra 24+27: Die Nachfolger der Ex-Tase Serie. Phantastische Flugeigenschaften bei maximaler Sicherheit.

TELEX: Dem Schweizer Deltapiloten Hansjörg Truttmann gelang am 22. 12. '88 in Namibia mit seinem New Wave 15 als erstem Europäer ein Flug von über 350 km. Gratulation und Anerkennung für diese Leistung.

Der neue Katalog mit Bezugsoptionen -
Nachweis ist da.
Rufen Sie uns einfach an.

IMPRESSUM

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiter-
verband e. V. (DHV)
Fachverband der Drachen-
flieger und Gleitsegler in
der Bundesrepublik
Deutschland
Schaftlacher Straße 23
8184 Gmund
Telefon 080 21/81 81
Telefax 080 21/80 47
Info-Phon 080 21/81 50

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:
17 000

Titelbild:
Bob und Chris Wills fliegen
die legendären »Bamboo
Butterflies« 1972 in Kali-
fornien. Das Baumaterial:
Bambus, Plastikfolie und
Klebeband

Foto:
Richard Jenks
in Maralys Wills »Manbirds«

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

AUS DEM INHALT

wichtig ... neu ... kurz	4
Zeitflüge	8
Low & Slow	14

LOW &



SLOW

Sommer 1972: Das Rogallofieber ist ausgebrochen. Die Plastikfolie flattert und fetzt im Wind, noch einmal tief Luft holen, dann sich nach vorne stürzen mit aller Kraft, die Füße verlieren den Boden, es wird still – still –. Erfliegt! Was dann folgt ist nichtig im Vergleich mit dem gerade Erlebten. »Morgen bauen wir einen viel besseren Drachen« Bilder von den Anfängen der Drachenfliegerei.

DHV bietet an	19
Über die Anfänge des DHV	20
Sicherheitsjournal	22
Ausbildung	24
DHV-Filmverleih	25
Die Sorgen mit dem neuen B-Schein	26
Passagierfliegen mit Hängegleitern	27
Vereinsnachrichten	28
Das Versicherungsprogramm	30
Gebrauchtmarkt	32
DHV-Prüfungskalender	36
Wettbewerbe im Wandel	38
Monte Grappa 89	44
Teamwork: Mannschaftsmeisterschaft in Brasilien	46
Wettbewerbskalender 89	48
Rekordjagd	52
Die Landung	60
Wo der Schuh drückt	64

Fluggelände an der Porta Westfalica gefährdet

Aufgrund eines Vorfalls an unserem Fluggelände Porta Westfalica mit einem Gastpiloten, ist wieder einmal ein Fluggelände gefährdet. Ein Gastpilot flog in die Kontrollzone des Militärflugplatzes Achom/Bückeburg ein und wurde dort von einem Hubschrauber der Bundeswehr zur Landung gezwungen.

Das gibt uns Anlaß, Gastpiloten das Fliegen innerhalb der Woche grundsätzlich zu verbieten, denn bei einem weiteren Vorkommnis wird das Fluggelände sofort geschlossen. Diese Regelung bleibt auch für 1989 bestehen.

Delta-Club Wiehengebirge e.V.

Neuer SHV-Vorstand

Der Schweizerische Hängegleiterverband, in Entstehung, Aufgabenstellung und Struktur der »ältere Bruder« des DHV, hat eine neue Vorstandschaft:

- ◆ Walter Bolliger, Präsident
 - ◆ Beat Jordi, Vizepräsident
 - ◆ Ossi Osswald, Ausbildung
- Außerdem ist als neuer Zentralsekretär Dany Bazzell tätig.

Der erste Kontakt zwischen DHV und neuem SHV-Vorstand brachte als Ergebnis die Absicht beider Seiten, A- und B-Scheine bzw. Pilotenbrevet für Hängegleiter und Gleitschirmpiloten voll anzuerkennen.

Druckfehler

In DHV-Info Nr. 49 haben sich mehrere Druckfehler eingeschlichen. Nachstehend die Berichtigungen:

Gleitschirmclub Schwäbische Alb, Klaus Irschik, Blumenhardstr. 14, 7320 Göppingen.

Münchner Drachenflugschule, Telefon 089/4486848.

Erding/Landshuter Hängegleiterschule, Telefon 08762/723.

Delta-Club Wiehengebirge e.V., Postfach 2224, 4950 Minden.

Sulzberg für Gleitschirmpiloten gesperrt

Bis auf weiteres besteht ein totales Flugverbot für Gleitschirmpiloten am Sulzberg. Grund für diese Ursache ist die Beschädigung der Bäume am Startplatz.

Laut Mitteilung vom Bauern liegt ein Gutachten vom Forstamt Rosenheim über die Höhe der Baumschäden vor. Erst nach Begleichung dieser Summe wird sich der Bauer wieder bereiterklären, über die Erlaubnis zum Starten für Gleitschirmpiloten am Sulzberg zu verhandeln.

Drachenfliieger-Club Bergdohlen Brannenburg e.V.

DHV sucht Mitarbeiter

Der Zuwachs an Mitgliedern und die Zunahme an Pilotenprüfungen und Gütesiegelverfahren erfordert neue Mitarbeiter:

- ◆ Techniker für die technischen Prüfungen
 - ◆ Testpiloten für Gleitsegel
 - ◆ Sekretärin für den Bürobetrieb
- Übliche Bewerbungsunterlagen

bzw. Anfragen eilig an die DHV-Geschäftsstelle richten.

Anschrift:

Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund, Telefon 08021/8181.

Fliegen in Italien

Ab Ende März 1989 gelten in Italien strenge Vorschriften für Drachenfliiegen und Gleitsegeln. Insbesondere ist eine Pilotenlizenz des italienischen Verbandes erforderlich. Der DHV hat mit dem Verband bereits Verbindung wegen einer Anerkennung der Deutschen Befähigungsnachweise aufgenommen. Ergebnisse liegen bisher nicht vor.

Berichtet wurde über hartes Durchgreifen der italienischen Polizei. In der gegenwärtigen Situation wird vom Fliegen in Italien abgeraten. Weitere Informationen im nächsten DHV-Info oder vorher über die DHV-Geschäftsstelle.



Neues Lehrbuch

»Gleitschirmsegeln für Meister«

Pünktlich zum Beginn der Streckenflugausbildung für Gleitschirmflieger liegt das zugehörige Lehrbuch vor. Das Autorenteam ist bekannt:

Toni Bender, mehrfacher deutscher Meister, Nationalmannschaftsmitglied und DHV-Testpilot vermittelt als Hauptverfasser des Kapitels »Streckenflugpraxis« seinen ganzen Erfahrungsschatz.

Klaus Tänzler hat alle meteorologischen Erkenntnisse, die für den Gleitsegelstreckenflug nutzbar sind, für jedermann lesbar aufbereitet. Der Flugmeteorologe Manfred Kreipl stand als Berater zur Seite.

Sepp Gschwendtner, Alpinist und Gleitschirmflieger der ersten Stunde, trägt seine Erfahrungen über das Starten in Hochlagen bei. Sein Text ist nicht streckenflugbezogen, sondern geht jeden bergsteigenden Piloten an.

Peter Cröniger, Dr. Viktor Henle und Peter Janssen behandeln die navigatorischen und luftrechtlichen Voraussetzungen für Streckenflüge.

Hervorstechend das Kapitel Streckenflugpraxis: Fliegen mit dem Hochleister, leistungsorientiertes Fliegen mit Trainingsprogramm, Streckenflugaufgaben und -Vorbereitung, Streckenflugtaktik.

Nymphenburger Verlagsbuchhandlung, 203 Seiten, 219 teils farbige Abbildungen, DM 44,-, vgl. auch DHV bietet an, Seite 19.

Neue Mitgliedsvereine im DHV

Seit der Drucklegung des Infos Nr. 49 sind 6 neue Vereine zum DHV gestoßen. Wir begrüßen als neue DHV-Mitgliedsvereine recht herzlich

Gleitschirmclub Thermikschnüffler Karlsruhe e.V.

Hochstetter Straße 25
7521 Deitenheim

Seglergemeinschaft Kochel

Erlengrund 2
Heiko Storz
8113 Kochel

Drachenfluggruppe Otterstedt

Hauptstraße 2
c/o Cordes
2802 Ottersberg

DFG Bremen-Worpswede e.V.

Berstraße 9
Steffen Bockstaller
2862 Worpswede

Wolkenkratzer e.V.

Marktstraße 30
Karl Klingenstein
7416 Trochtelfingen

Drachen- und Gleitschirmflieger e.V. Südwestfalen-Hohenzollern

Am Wolfsberg 11
Hansi Ruß
70 Stuttgart 70

»Ikarus lebt« im neuen DHV-Film!

Es sollten nur ein paar kleine Korrekturen zur Aktualität des DHV-Films »Drachenfliegen – ein Traum wird lebendig« werden. Das Ergebnis ist ein neuer Film mit neuem Titel »Ikarus lebt«, neuem Text, neuen Bildern, neuer Musik und neuer Länge – 72 Minuten!

Geblichen ist das ursprüngliche Konzept von Charly Jöst, dem Zuschauer einen umfassenden Überblick über alle Bereiche des Drachenfliegens und jetzt auch des Gleitsegelns zu geben, über Historie, Ausbildung, technische Prüfungen, Unfallgeschehen, Wettkämpfe, Schlepp, Streckenfliegen, und das alles lustvoll eingebettet in traumhafte Flugszenen. Dramatik und Nachdenken in unserer fliegerischen Welt spiegeln sich im Film ebenso wie Freude und Beschwingtheit. Wie beim Vorgängerfilm hat Charly Jöst vorhandenes Filmmaterial mit eigenen neuen Streifen bunt komponiert.

Das frühere Ärgernis mit der übergroßen Filmrolle ist vorbei. »Ikarus lebt« auf 3 Normalrollen für jeden Super-8-Projektor. Weitere Einzelheiten siehe Anzeige DHV-Filmverleih.

Flugregelung im Nebelhorngebiet für Drachen- und Gleitschirmflieger

Das Nebelhorn-Fluggebiet ist hochalpines Gelände im Landschafts- und Naturschutzgebiet, deshalb ist der Drachen- und Gleitschirmflugbetrieb nur unter bestimmten Voraussetzungen und Regeln möglich: Ein Merkblatt kann über den Oberstdorfer Drachenfliegerverein, Schellenbergstraße 12 B, 8980 Oberstdorf angefordert werden.

Meisterliche Wasserlandung

Toni Bender unterschätzte bei einem Gleitsegeltestflug am 9. 3. 1989 die Windstärke der mittags einsetzenden Ora und erreichte nicht mehr das Ufer. Seine Wasserberührung war nur kurz. Bevor die Kappe das Wasser berührte, hatte er das Gleitsegel in ein Surfsegel umfunktioniert und surfte – ohne Brett – mit hoher Geschwindigkeit die 500 m zur Landung von Navene. Seine Schwimmweste mit automatischer Füllvorrichtung funktionierte erst am Ufer.

Siehe Bildserie unten.



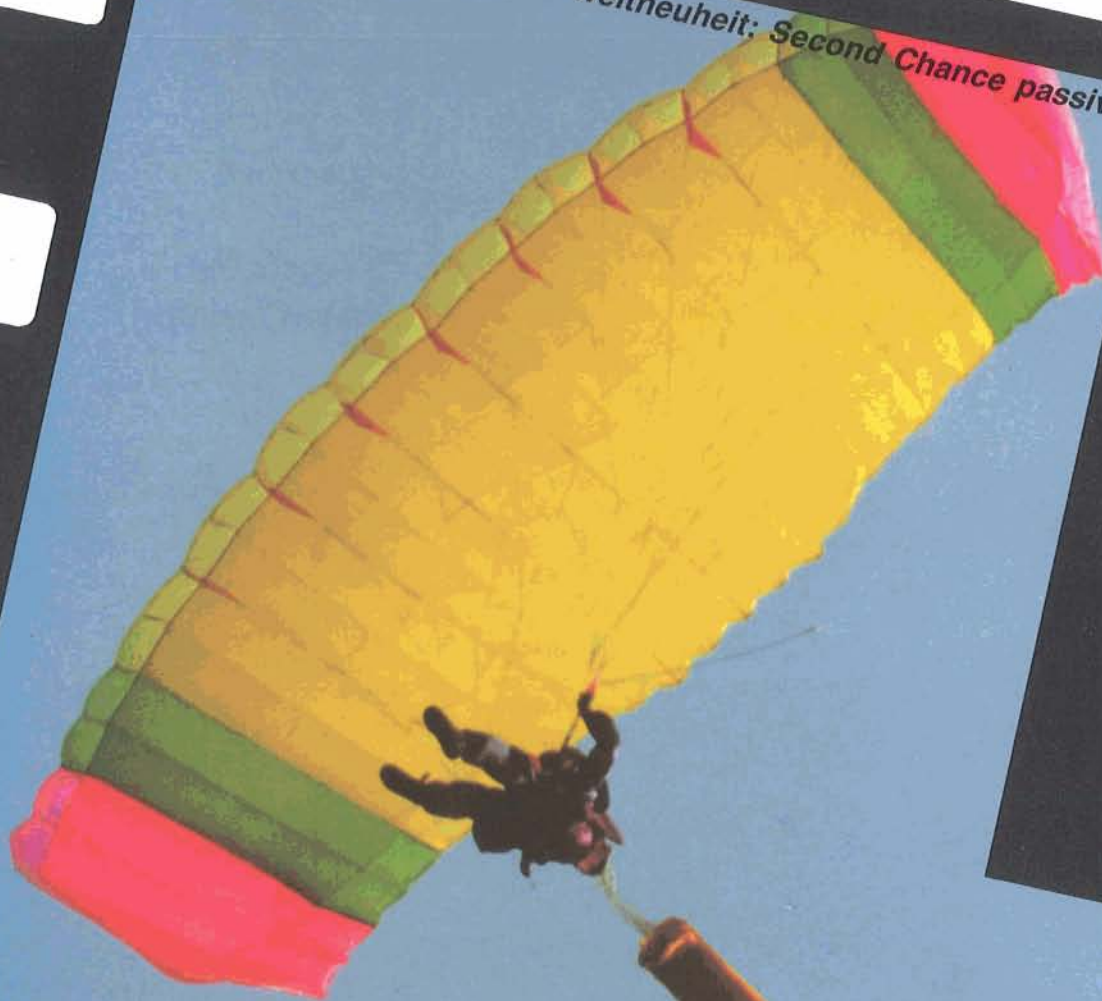


CHARLY

Best of Air

SAFE

Weltneuheit: Second Chance passive



RUN



Aerotik 22-24-27

Perfektion als Maßstab

Second Chance passive und Aerotik, die zwei Weltneuheiten von Charly und Charly-Edel. Hightech vom Feinsten mit Praxiswerten die neue höchste Maßstäbe setzen.

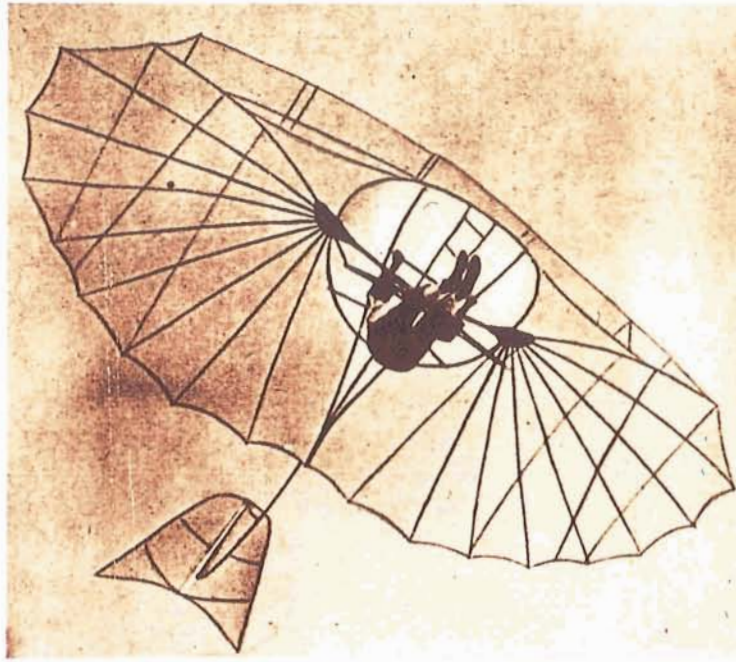
Herstellung: D - Charly Produkte, Tel. 08364/1286

Vertrieb: A - Fly market, Tel. 04842/6271

Vertrieb: CH - Charly Schweiz, Tel. 075/42364



CHARLY-EDEL®
EXCLUSIVE QUALITY



ZEITFLÜGE

»Ich lief langsam gegen den Wind, und plötzlich fühlte ich die hebende Kraft. Im nächsten Augenblick verlor ich den Boden unter den Füßen und glitt durch die Luft sanft bergab...

Das Gefühl beim Fliegen ist höchst beglückend und ganz unbeschreiblich!«

(Zitat von Irvin Wood, dem ersten Flugschüler der Menschheitsgeschichte, nach seinen ersten Gleitflügen unter Anleitung von Otto Lilienthal im Jahre 1896.)

Einsichten und Ansichten über die Entstehung des Gleitschirm- und Drachenfliegens

Von Charlie Jöst

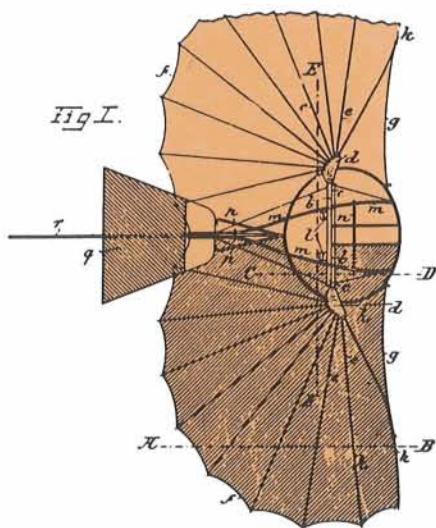
»**D**rachenfliegen und Gleitsegeln haben mehr gemeinsame Wurzeln als man denkt. Das erste, bemannte Gleitsegel flog noch vor dem ersten, bemannten Drachen!«

Schon höre ich den Aufschrei der erzürnten Drachenflieger, wenn ihr Weltbild ins Wanken gerät. Sind es doch genau die Argumente der vermeintlich »Erstgeborenen«, mit denen den Gleitschirmfliegern die Mitbenutzung der Drachenfluggelände verwehrt wird. Haben die Drachenflieger vergessen, wie schwer sie es in den siebziger Jahren in der Welt der Motor- und Segelflieger hatten? Die Argumente, direkte Nachfahren Lilienthals zu sein, stachen damals überhaupt nicht bei den »Etablierten«. Begleitet von höhnischem Gelächter stellten meine Segelfliegerkameraden fest, daß das Fliegen doch schon längst erfunden sei und ich als Drachenflieger höchstens Lilienthals Schicksal teilen könne... (Später lachten sie nicht mehr, wenn sie unter mir verbissen im »Bart« herumwühlten und sich vorstellten, wie mit jeder Flugminute ein Teil ihres mühsam ersparten Taschengeldes in »heißer Luft« aufging.) Es soll auch schon Drachenflieger geben, denen das Lästern über die »Fetzenflieger« verging, als die Gleitschirme im Zentrum des Bartes locker an ihrem Drachen vorbeistiegen. Die Segelflieger haben uns Drachenflieger mittlerweile als gleichwertige Partner akzeptiert. Es wird Zeit, daß man das auch von den Drachenfliegern gegenüber den Gleitschirmfliegern sagen kann.

Doch zurück zu der ungeheuerlichen Behauptung, das bemannte Gleitsegel sei noch vor dem bemannten Drachen geflogen. »Haben da nicht die Chinesen vor über zweitausend Jahren...« werden sich manche erinnern. Recht haben sie. Und doch wieder nicht.

Die bemannten »Drachen« der Chinesen haben zwar den Begriff gemein, aber nicht das Fliegen. Diese Drachen waren an Schnüre gefesselte Luftfahrzeuge, die nicht frei fliegen konnten – wie die heutigen Kinderdrachen auch. (Tatsächlich wurden Gleitschirm- und Drachenfliegen aus Kinderdrachen geboren – doch davon später mehr.) »Aber der Lilienthal«, sagen die, die immer noch nicht aufgeben wollen, »der Lilienthal ist der erste Drachenflieger überhaupt!« Recht haben sie. Und doch wieder nicht.

Natürlich ziehe ich Otto Lilienthal lieber auf die Seite der Motorlosen, als ihn als Vorkämpfer der Gebrüder Wright den Motorfliegern zu überlassen. Schließlich ist Lilienthal schon 1891 gestartet und gelandet wie die heutigen Drachenflieger – auf den Füßen nämlich. Und gesteuert hat er mit Gewichtsverlagerung.



»Also doch!«, sagen die Hartnäckigen und übersehen dabei, daß Lilienthal und sein Bruder Gustav schon an einem Motorantrieb herumgebastelt haben. Lilienthal wollte gar kein Gleitflieger bleiben. Der motorlose Flug war nur die Vorstufe zum Motorflug – wie bei den Wrights auch. »Nun gut«, könnte man als Entschuldigung anmerken, »in einer Zeit der industriellen Revolution kann auch ein Lilienthal nicht gegen den Strom der Motorisierung schwimmen. Er ist und bleibt trotzdem einer der Unseren. Schön wär's. Aber Lilienthals Gleiter haben leider fast gar nichts mit unseren Flugdrachen gemeinsam. Daher wurden seine und ähnliche Konstruktionen, wie die von George Cayley, Percy

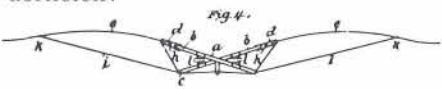
Pilcher, John Montgomery und Octave Chanute als »Hängegleiter« bezeichnet, da die Piloten in ihren Flugmaschinen »hängend« den Berg hinab »gleiteten«.

»Das machen Drachenflieger doch auch!« Richtig. Und Gleitschirmflieger ebenfalls. Aber deshalb käme doch niemand auf die Idee, den Gleitschirm als »Hängegleiter« zu bezeichnen, oder? Genau das geschah Mitte der siebziger Jahre mit dem Drachenfliegen. Irgendein Beamter hatte im Luftverkehrsgesetz entdeckt, daß »Drachen« an der Schnur gefesselte Luftfahrzeuge sind. Er verglich wahrscheinlich das Foto eines Drachenfliegers mit den Gleitern von Lilienthal, konnte keine Schnur finden, und schon war der Begriff »Hängegleiter« festzementiert.

Da hatte es der geniale Leonardo da Vinci Mitte des 15. Jahrhunderts etwas einfacher. Er entlieh die Begriffe für seine Flugmaschinen dem Lateinischen. Da Vinci hatte sowohl Pläne für einen Gleiter – den Ornithopter – in der Schublade, als auch für den Fallschirm. Leider war es ihm nie vergönnt, seinen alten Kindheitstraum vom Fliegen wahr zu machen. Trotz aller Weitsicht hatte Da Vinci die Möglichkeit eines gleitenden Fallschirmes noch nicht in Betracht gezogen. Auch die Generationen nach ihm sahen im Fallschirm in erster Linie die Möglichkeit, mit Absprüngen von Häusern und Türmen Aufsehen zu erregen, wie z. B. der in Venedig lebende ungarische Mathematiker Fausto Veranzio.

Möglicherweise verdankt der Heißluftballon seine Entstehung den Erfahrungen mit einem Fallschirm. Fünf Jahre vor ihrem ersten, bemannten Ballonflug im Jahre 1783, sprang einer der Brüder Montgolfiere erfolgreich von einem Hausdach und bewies damit die Tragfähigkeit einer großen Papierhülle. Es dauerte jedoch bis zum 1. Weltkrieg, um den Fallschirm als Jahrmarktsattraktion abzulösen und als Rettungsgerät einzuführen. Und immer noch dachte niemand daran, aus dem Fallschirm einen Gleitschirm zu machen.

»Aha«, melden sich da die Kritiker zurück, »aber die Hängegleiter hat es doch damals schon gegeben.« Richtig. Die gibt es doch schon seit Otto Lilienthal. Das sind aber keine Drachenflieger. Muß ich mich denn ständig wiederholen?



Nach dem 1. Weltkrieg begann auf der Wasserkuppe die große Bewegung des motorlosen Fluges. Hier trafen sich aus ganz Deutschland Enthusiasten, die wirklich mit einfachsten Mitteln in die Luft wollten.

Unter ihnen ragen Willi Pelzner und Ferdinand Schulz besonders heraus.

Die Segelflieger konstruierten immer leistungsfähigere, aber auch kompliziertere Flugzeuge, die Motorflieger wurden systematisch auf den nächsten Krieg vorbereitet. (Nach dem 2. Weltkrieg hatten die Alliierten gelernt. Nun war in Deutschland bis 1952 jede fliegerische Tätigkeit verboten.)

In Amerika zog sich der Stanford-Absolvent und Aeronautic Ingenieur Francis Melvin Rogallo vom Rüstungsgeschäft zurück. Originalzitat Rogallo: »...having spent all the war years on purely military aircraft, I thought, by golly, now it's time to get back to something for people to enjoy.« (Übers.: ...»nachdem ich die Kriegsjahre nur an Militärflugzeuge verschwendet habe, dachte ich, Donnerwetter, jetzt ist es Zeit, zu etwas zurückzukehren, das die Menschen erfreut.«) Rogallo wollte weg von den immer komplizierteren und kostspieligeren Flugzeugen, die selbst im Land der »unbegrenzten Möglichkeiten« nur von wenigen finanzierbar waren. Zuerst dachte er an einen einfachen Flügel wie ein Bootsegel, »...but then I got working on parachutes and thought, gosh, it might be possible even make a wing with no rigid structure at all.« (Übers.: »...aber dann arbeitete ich mit Fallschirmen und dachte, bei Gott, es muß doch möglich sein, einen Flügel ohne irgend ein starres Bauelement zu konstruieren.«) Dann begannen er und seine Frau Gertrud 1948 mit dem Bau von Kinderdrachen. Aus dem Spiel wurde Ernst, als Rogallo entdeckte, daß er – statt der Fixierung am Boden – auch ein Gewicht anhängen konnte. Und siehe da. Der Drachen flog! 1949 wurde die Idee patentiert – und kein Mensch interessierte sich dafür.

Da kam für die Amerikaner ein großer Schock: Die Russen schossen 1957 mit dem »Sputnik« den ersten Satelliten ins All. Fieberhaft wurde die »NASA« ins Leben gerufen, um den Anschluß wiederherzustellen. Neue Ideen waren gefragt, und Rogallo legte sein 10 Jahre altes Patent vor. Die Fachwelt überschlug sich vor Begeisterung, und Rogallo staunte über die großzügigen Mittel, die ihm plötzlich

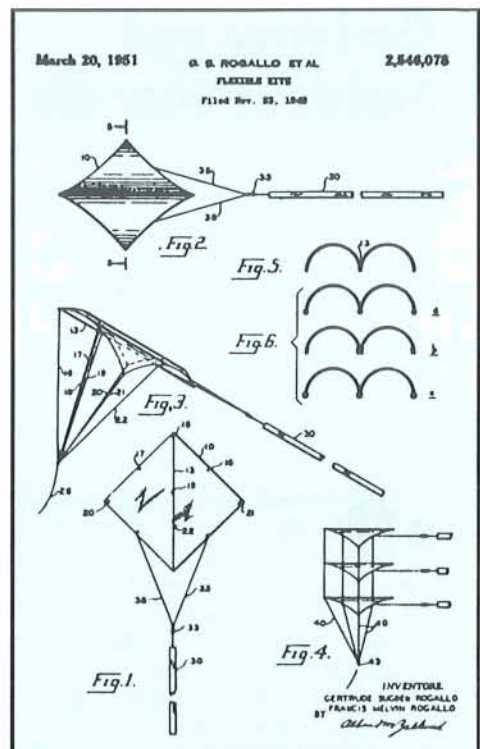
zur weiteren Forschungsarbeit zur Verfügung standen. Es wurde unter Hochdruck gearbeitet, um den bisherigen Fallschirm gegen den neuen Flügel auszutauschen – unter strengster Geheimhaltung natürlich.

Dann kam das Jahr 1961 und der zweite Schock für die Amerikaner: Yuri Gagarin umkreiste als erster Mensch die Erde. Die »NASA« mußte endlich Erfolge vorweisen. Rogallos Flügel war noch nicht hundertprozentig erprobt. Man griff auf den Fallschirm zurück. Die Geheimhaltung des Rogallo-Projekts wurde aufgehoben. Das war die Geburt des ... Drachenfliegens? Nein. Die Fallschirmspringer waren es, die zuerst nach dem neuen Flügel griffen. Mit dem »Parawing« konnte man endlich vorwärtsgleiten. Viel besser als mit dem hinten geschlitzten »Para Commander«, mit dem die Rundkappe noch einmal »aufpoliert« wurde. Die Sache hatte nur einen Haken: Wenn der Schirm überhaupt öffnete, dann so schlagartig, daß den Springern »angst und bange« wurde. So erblickte der Gleitschirm noch vor dem Drachenfliegen das Licht der Welt – leider ohne großen Erfolg. Die mit starren Bauelementen versteiften Rogalloflügel erwiesen sich als einfacher in der Konstruktion und günstiger in der Flugleistung. Da die NASA-Reports in vielen Fachzeitschriften veröffentlicht wurden, entstanden fast in der ganzen Welt, unabhängig voneinander, die Keimzellen des Drachenfliegens. Der entscheidende Impuls kam jedoch aus Australien:

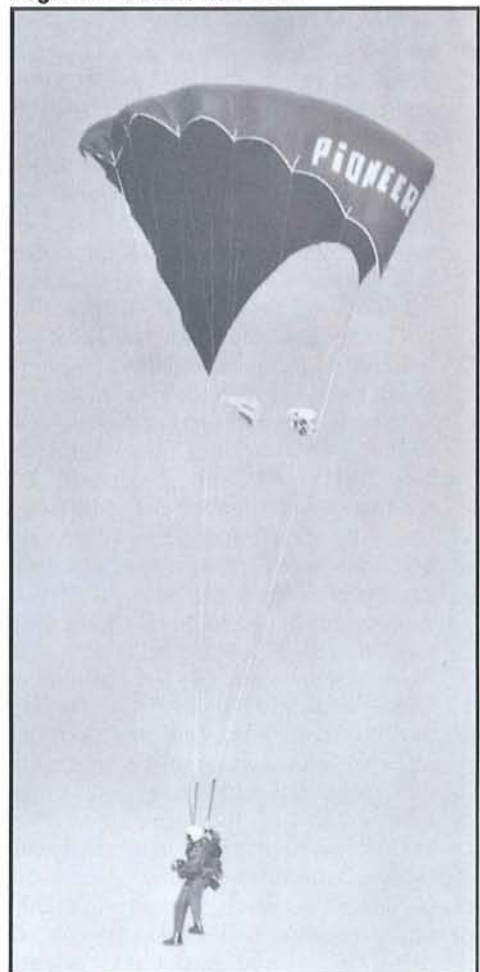
1962 erprobte der Wasserskisportler John Dickenson zum ersten Mal den Rogalloflügel im Schlepp hinter einem Motorboot. Bald ersetzte er den »Steuerbarren« gegen den Steuerbügel, wie er heute noch Verwendung findet. Die Australier flogen schon Jahre mit dieser entscheidenden Verbesserung, als erst mit Bill Bennett – einem Schüler von John Dickenson und dessen Freund Bill Moyes – der Steuerbügel nach Amerika kam. Dafür mußte Bill Bennett, der schon viele hundert Schlepps absolviert hatte, in Amerika den Fußstart lernen.

Um den Rogallo-Gleitschirm blieb es still, obwohl der amerikanische Springer-Experte Steve Snyder mit etlichen Modifizierungen den Schirm einigermaßen sprungtauglich gemacht hatte.

Die Fallschirmspringer hatten sich einem vielversprechenderen Projekt zugewandt:



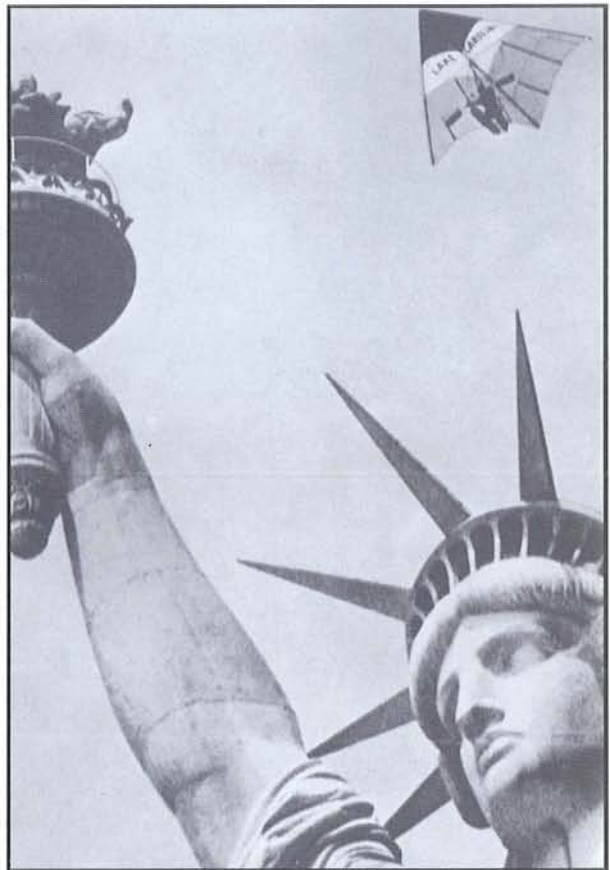
Patentzeichnung des ersten flexiblen Rogallo-Drachens von 1948



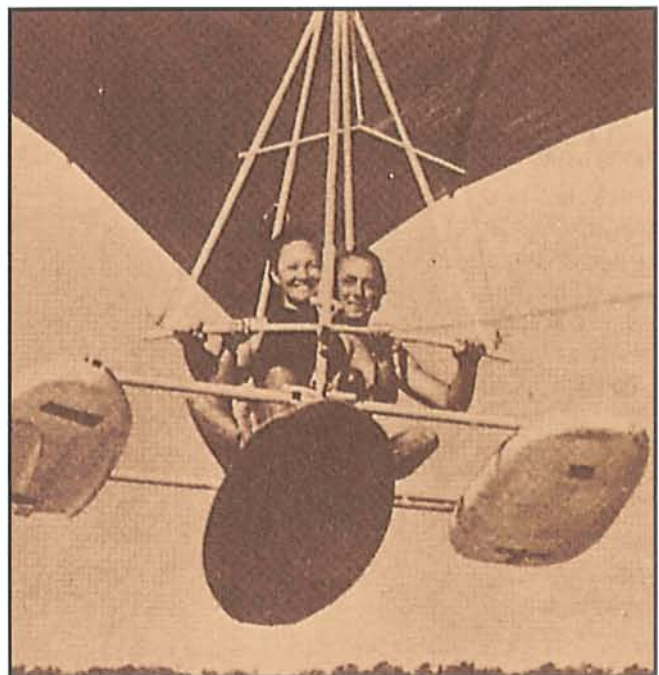
Der Parawing, eine voll flexible Rogallo-Fläche, die den Springern echtes Gleiten ermöglichte



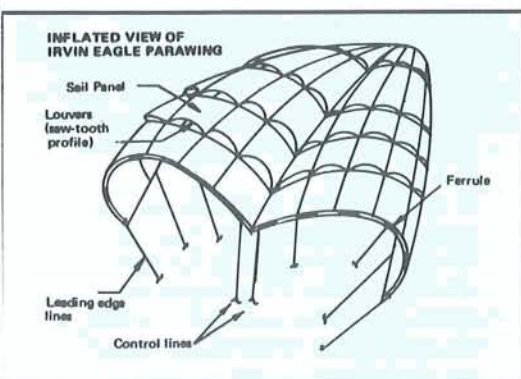
Bill Bennett fliegt am 4. Juli 1969 über die New Yorker Freiheitsstatue und erregt weltweites Aufsehen



Francis Rogallo fliegt im Alter von 67 Jahren einen Seagull »Seahawk« an den Dünen von Kitty Hawk, USA



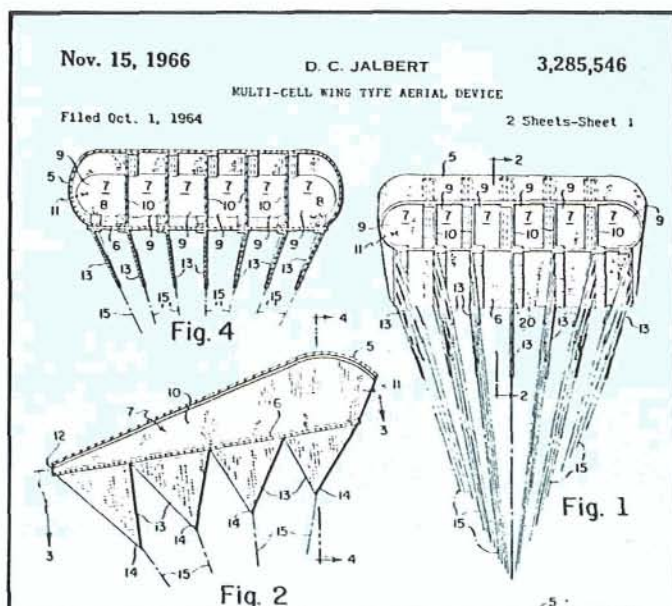
Molly und Bill Moyes mit Surfboards an ihrem Rogallo-Schlepptrike



Der von Steve Snyder modifizierte Parawing mit Luftschlitzen zur Dämpfung des Öffnungsstoßes



Der Kanadier Domina Jalbert in seiner Werkstatt: Er entwickelte die flexible Fläche des Parafoil als Trägerfläche für Werbeaufschriften. Es war wiederum Steve Snyder, der die Idee für die Fallschirmspringer entdeckte.



Quellen:

Dan Poynter »Hanggliding«, USA 1973. Dan Poynter »Kiting«, USA 1974. David Pelham »Kites«, USA 1976. Michael Markowski »The Hanggliders Bible«, USA 1982. Maralys Wills »Manbirds«, USA 1982. Harry Combs »Brüder des Windes«, USA 1982. Wolf Hirth »Handbuch des Segelfliegens«, Stuttgart 1965. Klaus Tänzler »Pädagogik für Drachenflieger«, München 1978. Fritz Kurz in »Drachenflieger-Magazin«, Ringier-Verlag München 1988

Der Kanadier Domina Jalbert, schon in jungen Jahren in die USA ausgewandert, hatte eine richtige Tragfläche aus Fallschirmseide konstruiert. Er war damit einen ganz anderen Weg als Rogallo gegangen. Als Sportpilot, Kinderdrachen-, Fallschirm- und Ballonhersteller hatte er im Lauf seines Lebens die entscheidenden Erfahrungen gesammelt, um dieses nicht einfache Projekt zu realisieren. Jalbert dachte dabei zunächst gar nicht an die Fallschirmspringer. Er wollte seine flexible Tragfläche als gefesselten Drachen mit Werbeaufschriften versehen. Es war wiederum Steve Snyder, der den Schirm für die Springerei tauglich machte, indem er die Fangleinen verkürzte und eine Verzögerung des Entfaltungsstoßes einbaute. Trotz anfänglicher Probleme hatte Jalberts »Parafoil« mit Snyders Hilfe schon nach kurzer Zeit bei den Sportspringern die Rundkappe durch die »Matratze« ersetzt. Immer wieder versuchten einzelne Fallschirmspringer auch Flüge von einem Berg. Doch eine Bewegung kam noch nicht in Gang.

Die Drachenflieger hatten die Nase vorn, und selbst einfache Standard-Rogallos waren den Sprungschirmen in Gleit- und Sinkleistung überlegen. Die Chancen stiegen, als findige Hersteller an die Verbesserung der Schirme gingen. Die entscheidenden Impulse kamen dabei aus Frankreich, wo eine ungeheuer Bewegung seit Mitte der achtziger Jahre über die Schweiz und Österreich 1987 auch Deutschland erfaßte. Moderne Gleitsegel überbieten mittlerweile problemlos die Flugleistungen eines Standard-Rogallos.

Vergleicht man die einzelnen Stationen, die Francis Rogallo und Domina Jalbert auf dem Weg zu ihren Erfindungen passiert haben, so lassen sich einige interessante Parallelen aufzeigen:

- Beide suchten nach einer einfachen, flexiblen Tragfläche.
- Beide fanden über den »Kinderdrachen« zu ihrer Erfindung.
- Keiner dachte zunächst an den bemannten Flug.
- Beide lieferten »Idee« und »Werkzeug«. Weitergeführt wurde es von anderen.
- In beiden Fällen fand die Idee zunächst außerhalb der USA mehr Anhänger und erfuhr mehr Verbesserungen als im Ursprungsland.
- Jeder der beiden hatte den Wunsch, mit einfachsten Mitteln das Fliegen um des »Fliegens willen« zu ermöglichen.



Drei Wege, in Deutschland zu
GLEITSCHIRM zu kommen:

GLEITSCHIRM

Zeitschrift für Gleitschirmflieger

■ **Schriftlich:**
GLEITSCHIRM,
Schurrweg 17,
8000 München 60

■ **Telefonisch:**
089 820 15 31

■ **Per Fax:**
089 820 15 32

**Und das Beste
zum Schluss:
GLEITSCHIRM
erscheint 1989
zweimonatlich
und kostet im
Abonnement nur
noch DM 48.–**



funfex

DER SENKRECHTSTARTER
AUS DEM KURZPACKSACK



LEISTUNGSSTARKER
FLUGSPASS OHNE STRESS



EXTREM LEICHT
UND ROBUST



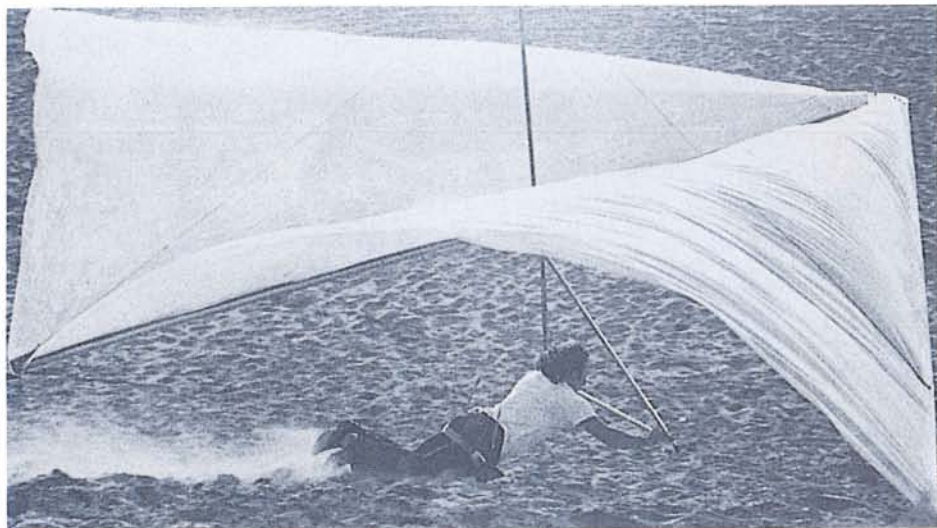
VEREINBAREN SIE EINEN
PROBEFLUG UND BESUCHEN SIE
UNS BEI DER RMF
FRIEDRICHSHAFEN 5.-9.4.89

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.

LOW &



SLOW

Die kalifornische Ground-Skimmer-Bewegung der frühen 70er Jahre gab die entscheidenden Impulse für die Weiterentwicklung der Drachenfliegerei vom »Selbstmordversuch« zum Sport. Eine ganze Generation begeisterter Freaks entdeckte die einfachste Form des Fliegens als Ausdruck persönlicher Freiheit, als Kunst, als Droge. Irgendjemand hat die Droge nach Europa geschmuggelt: Bilder aus einer fast vergessenen Zeit.



AA FLIGHT SYSTEMS, Inc.
Custom Construction • Research & Testing



above all, fly
MANTA

EIPPER-FORMANCE
INC.



SEAGULL
AIRCRAFT



Muller Kites

Berühmte Namen:
Manche dieser Firmen überlebte noch bis Anfang der achtziger Jahre.



Dave Cronk mit einem der ersten Cronkites



Richard Miller, der Erfinder des »Bamboo-Butterfly«



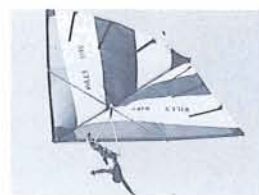
Solche Bemalungen waren in den 70er Jahren »in«



5-G-Belastung an einem SST



Bob Wills als Stuntman



Die Fachzeitschriften von damals

LOW &



SLOW



Bob Wills über den Waimanalo-Cliffs von Hawaii



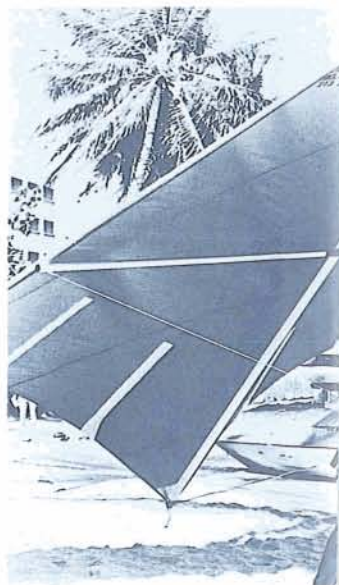
Bill Bennett in voller Montur für einen Höhenweltrekord



Auf dem Heimweg



Das neue Flatter-Ex



Roger Moore als James Bond in »Live and let die«

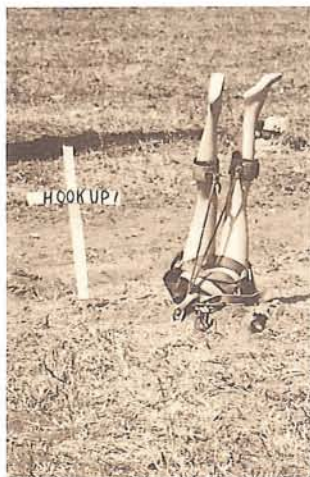




Landeprobleme



Gerard Thevenot bei einem seiner ersten Flugversuche



Einhängen nicht vergessen!!



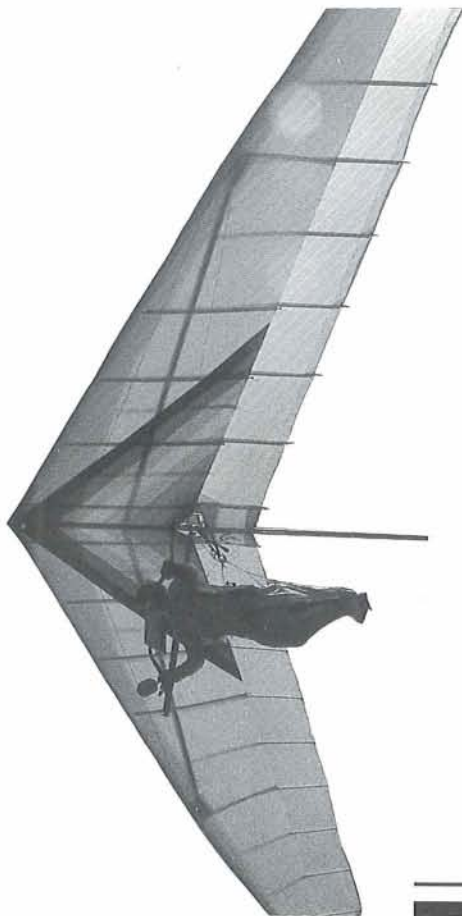
Seiner Zeit zu weit voraus



Der neunjährige Sohn von Pete Brock fliegt einen speziellen Mini-Rogallo

Quellen:

Dan Poynter »Hanggliding«, USA 1973
 Dan Poynter »Kiting«, USA 1974
 Maralys Wills »Manbirds«, USA 1982
 Bernard Desfayes »Delta«, Schweiz
 »Hanggliding Magazine«, USA
 Walter Zuerl »Drachenflieger«, Steinebach 1975
 Ringier Verlag »Drachenflieger Magazin«, München 1987



LA MOUETTE

Generalvertrieb Firma Windborn – Sepp Kaspeitzer

Hochgernstr. 7–8, 8221 Erlstätt, Tel. 08 61/699 39, BTX 086169939

15 Jahre Flugdrachenhersteller **La Mouette**

10 Jahre Fachgeschäft **Firma Windborn** – bei uns **(f)liegen** sie richtig!

Ob **50 kg** oder **120 kg Körpergewicht** – wir haben für Sie das **richtige Gerät**.

Anfängergeräte:

Atlas – Atlas-Sport – Sphinx /
4 Größen, zerlegbar bis 2 m

Genußflieger:

Sport – Competition / 3 Größen,
zerlegbar bis 4 m

Profiflieger:

Hermes – Compact / 3 Größen,
zerlegbar bis 4 m

Motordrachen:

4 Typen / 9 Größen

Cosmos-Trikes:

Einsitzer/Doppelsitzer von 41 bis 64 PS

Gleitschirme:

alle gängigen Marken

Auf **280 m²** Verkaufsfläche **komplettes Zubehör**,

z.B. Fallschirm 38 m² **DM 700,-** / Kniehängergurt **DM 210,-**

**Rufen Sie uns an oder kommen Sie vorbei –
wir beraten Sie gern!**

Jedes Ersatzteil lagermäßig · 5-Jahres-Check an einem Tag
Fordern Sie unsere kostenlosen Unterlagen an!

H a R d W a R e !

Alto Print

Der Computerbarograph
(193 × 116 × 38/400 g)

Vario LCD

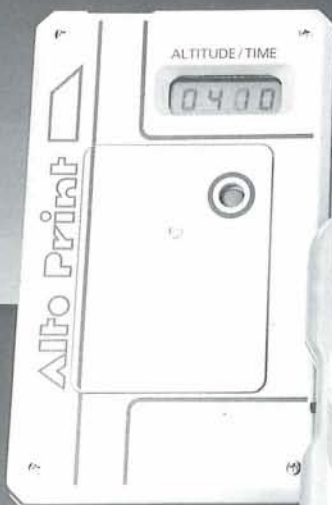
Das preiswerte Gerät für Gleitschirmpiloten
(120 × 80 × 25)

Alto Vario P

Das kleine Kombigerät (120 × 80 × 25)

Alto Vario LCD-III

Das Kombigerät (165 × 110 × 39)





Drachenfliegen
Das Lehrbuch für
Anfänger und Fort-
geschrittene von
Peter Janssen und
Klaus Tänzler; reich
illustriert; 161 Seiten;
Preis DM 34,-

DHV bietet an

- Anzeige -

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



NEU!

Gleitschirmsegeln für Meister
Das Buch über Fliegen mit Hoch-
leistern, Streckenfliegen, Alpines
Fliegen. Von Toni Bender,
Peter Janssen, Klaus Tänzler,
Sepp Gschwendner, Peter Cröniger,
Dr. Victor Henle; 203 Seiten mit
219 teils farbigen Abbildungen.
Preis DM 44,-



ICAO-Karten

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

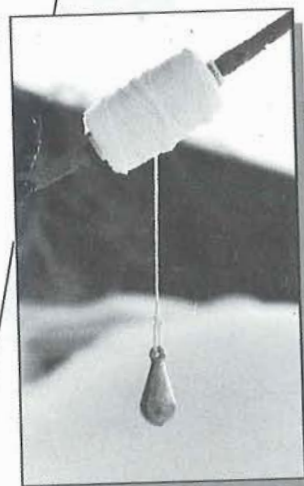
**Fluggebietsführer
Frankreich**

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



Gleitschirmsegeln

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



Rettungsschnur-Set

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



T-Shirt für Drachenflieger

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

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,-



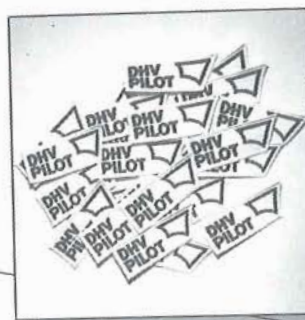
**Flugbücher für Drachenflieger
und Gleitsegler**

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



Stämliche Preise incl. Mehrwertsteuer und Versandkosten

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



DHV-Aufnäher

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

Über die Anfänge

Das Bild aus 1975 ist noch ganz deutlich: Auf dem Rofan-Skihang hoch über dem Achensee versucht ein deutscher »Drachenfluglehrer«, seinen Bruder erstmals in die Luft zu bringen. Der Versuch scheiterte an den Skikünsten des Bruders. Hätte er abgehoben, ... nach 100 m die Hangkante mit Steilhang ins Tal ... turbulenter Aufwind ... Blick 1500 m frei nach unten ... wie Steuern? Panik ... Sturz von der Sitzschaukel, vielleicht auch Flattersturz ... kein Rettungsgerät.

Verband Deutscher Drachenfluglehrer

Der Mitte der 70er Jahre losbrechende Drachenfliegerboom verlangte nach Fluglehrern. Und die waren auch gleich zur Stelle, oft nur mit wenigen Starts Vorsprung vor ihren bedauernswerten Flugschülern, von denen wiederum etliche nach ein paar heil überstandenen Übungsstarts den Drachenfluglehrerberuf ergriffen.

Es gab keinerlei Regeln für die Ausbildung. Die staatlichen Stellen konnten sich fachlich nicht aus und hatten keine kompetenten Ansprechpartner. Die Flugschulen waren über das Bundesgebiet verstreut und hatten untereinander keine Verbindung. Die schlimme Unfallrate machte den Traum zum Alptraum. Drachenfliegen galt als Selbstmordsport.

In diesem Chaos traf sich ein Dutzend Fluglehrer und gründete den Verband Deutscher Drachenfluglehrer VDDL. Man wollte sich abgrenzen von den skrupellosen Geschäftemachern in der Szene, schuf den Lehrplan »Drachenfliegen für Anfänger und Fortgeschrittene«, stellte Ausbildungs- und Prüfungsrichtlinien für die Fluglehrerschaft und für die Piloten auf und verpflichtete die Mitgliedschulen zur Einhaltung. »VDDL« war das erste Gütezeichen in der Drachenfliegerei und es wirkte. Binnen kürzester Zeit unterwarfen sich alle namhaften Flugschulen den VDDL-Regeln.

Der DAeC zieht nach

Etwa ein Jahr nach der VDDL-Gründung wurde auch der DAeC aktiv und stellte am 27. 11. 1976 in Ulm die Sportfachgruppe Hängegleiten auf die Beine. Sportfachgruppenvorsitzender war Wolfgang Hocke, eine schillernde Persönlichkeit mit 4 Monaten Amtszeit. Nachfolger wurde Peter Janssen, der bis zum 24. 11. 1979 – Gründung des DHV – standhielt.

Nach zweijährigem vergeblichen Bemühen, dem Drachenflugsport in den Strukturen des DAeC Schwung zu geben und Mitglieder zu gewinnen, forderte die damalige Hängegleiterkommission vom DAeC-Präsidium:

- ◆ Einzelmitgliedschaft neben der Vereinsmitgliedschaft.
- ◆ Eigene Fachpublikation statt Pflichtbezug allgemeiner Landesverbands-Publikation.
- ◆ Verkleinerung, Entflechtung und Vereinfachung der Verbandsorganisation; keine Landesverbandskommissionen.
- ◆ Unmittelbarer »Rücklauf« der Beiträge an die Hängegleitersportler in Form gleichwertiger Leistung.
- ◆ Gründung eines Fachverbandes innerhalb des DAeC.

Das DAeC-Präsidium war prinzipiell einverstanden. Die Anbindung an den DAeC sollte über den Landesverband Bremen erfolgen. Die deutsche Hänge-



Bild oben rechts:
Peter Janssen mit seinem
»Seagull«-Eigenbau

Bild unten:
Wolfgang Hocke mit
Skyglider



Die Deutsche Hängegleitertagung am 24.11.1979 in der ersten Hängegleitertagung...

...verbessert, und zwar unter...

...in einem und anderen...

...Hängegleitertagung...

...info Nr. 5

Tödlicher Hintergrund

...Hängegleiter im DHV

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...



gleitertagung am 24.11.1979 wollte die Neukonstruktion einsegnen. Es kam anders ...

Gründung des DHV

Zwei Tage vor der Hängegleitertagung erhielt der Sportfachgruppenvorsitzende Peter Janssen vom damaligen Generalsekretär des DAeC den folgenden Brief:

»Im Auftrag des Präsidiums fordere ich Sie auf, ..., den Tagesordnungspunkt 4 »Strukturänderung im DAeC« abzusetzen Gleichzeitig untersage ich Ihnen hiermit jegliche Diskussion zu diesem Tagesordnungspunkt...«

Die Hängegleitertagung des DAeC dauerte nur 10 Minuten. Der DAeC-Generalsekretär erhielt dann die Aufforderung, den Saal zu verlassen. Die Drachenflieger waren unter sich.

Nach kurzer Diskussion »stand« der DHV in seiner heutigen Form. Satzung beschlossen. DHV-Kommission gewählt, personengleich mit der DAeC-Hängegleiterkommission. Ein herrliches Gefühl der Freiheit und des Neubeginns!

Frei von Ballast und Krusten ging's an die Verwirklichung der Ziele:

- ◆ Das DHV-Info wurde geboren, die beiden ersten Nummern noch dreiseitig und auf der privaten Schreibmaschine getippt.
- ◆ Die meisten Vereine folgten dem Beitrittsaufruf und viele Piloten nutzten die neue Möglichkeit der Einzelmitgliedschaft. Der damaligen Verleger des Drachenflieger-Magazins, Walter Zuerl, der jahrelang die DAeC-Hängegleiterkommission scharf bekämpft hatte, unterstützte jetzt ebenso enthusiastisch dieselbe Kommission des DHV.
- ◆ Die Behörden erkannten schnell die Fachkompetenz des DHV. Das Bundesverkehrsministerium unter der Referatsleitung von Minister Rat Huck beauftragte wenige Mo-

nate nach Gründung den DHV als anerkannte Stelle mit der Wahrnehmung aller Hängegleitertätigkeiten.

- ◆ Der Gerling-Konzern ließ sich auf die ersten Gruppenversicherungen mit dem DHV ein, mangels Schadensstatistik für den Versicherer eine riskante Unternehmung.
- ◆ Der Flugmechanik-Meßwagen wurde von Ali Schmid und Paul Kofler in Betrieb genommen. In der Auswertung der Meßdaten setzte Michael Schönherr sein theoretisches Forschungsergebnis zur Lösung des Flattersturzes in die Praxis um.
- ◆ Lehrgänge und Prüfungen sowie die Ausstellung der Befähigungsnachweise wurden nach einer Übergangszeit schließlich auf die Geschäftsstelle am Tegernsee konzentriert.
- ◆ Das Beitragsaufkommen wurde nicht mehr durch die Kosten der Landesverbandskommissionen u.a. geschmälert, sondern floß in Gestalt der DHV-Infos, der Gruppenversicherungsverträge u.a. an alle Mitglieder zurück.
- ◆ Wechselseitige Anerkennung der Pilotenlizenzen und Gerätezertifikate mit anderen Ländern wurden vereinbart und bis heute laufend ergänzt.
- ◆ Im Wettkampfsport entstand der Deutsche Streckenflugpokal als dezentraler Jahreswettbewerb, offen für jedermann.
- ◆ Bei den Verhandlungen über die fliegerische Freiheit saßen den Behörden kompetente DHV-Vertreter gegenüber. Hauptergebnisse waren die mehrfach verbesserte Allgemeinverfügung mit der Genehmigungsfiktion für die Fluggebiete, ohne die frühere 150-m-Höhenbegrenzung, mit den Befähigungsnachweisen ohne flugmedizinische Untersuchung und Verlängerungsklausel, mit Schleppstarts, Doppelsitzerausbildung und Überlandfliegen.
- ◆ Schnelle Entscheidungen waren und sind durch die zentrale und einfache Struktur gewährleistet.

Mit der Gründung des DHV hatte auch das verbandsinterne Gerangel geendet. Zeit und Energie standen für die Anforderungen von außen zur Verfügung. Jüngstes Ergebnis ist die Legalisierung des Gleitschirmfliegens in Deutschland, das als Variante des Drachenfliegens die gleiche fliegerische Freiheit genießt.

Vordringliches Ziel unseres DHV-Infos ist die Verhinderung von Unfällen. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die Drachenflieger persönlich und soll als Forum dienen, Unfälle einander mitzuteilen, zu analysieren und neue Sicherheitsvorkehrungen gemeinsam zu entwickeln. Der Außenstehende mag beim Durchlesen dieses Sicherheitsjournals den Eindruck gewinnen, daß Drachenfliegen und Gleitsegeln außerordentlich gefährliche Sportarten sind. Er soll jedoch bedenken, daß Woche für Woche Tausende von Flügen in Deutschland durchgeführt werden, die problemlos verlaufen und nicht erwähnt werden.



Unfalltelefon

0 80 21 / 81 81

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

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

Sicherheitsmitteilung Gleitsegel-Gurtzeug Charly Supine 900

In seiner Werbung behauptet der Hersteller, das Gurtzeug sei »für Fallschirmanbringung zugelassen«. Die Aussage trifft nur für die ab Juni 1988 unter der Typenbezeichnung Charly Supine 900 ausgelieferten Gurtzeuge zu. Bei der vorangegangenen Produktion wurde der Festigkeitsgrenzwert nicht erreicht.

Die Herstellerfirma Charly bietet die kostenlose Umrüstung der früheren Produkte an. An den Gurtzeugen muß eine Naht geändert werden.

Sicherheitsmitteilung Hängegleiter Typ Probe

Bei einem Probe-Altgerät der Firma Hölzenbein/Skitrek Europe, Gütesiegelnummer 01-083-83 ist kurz nach der 5-Jahres-Überprüfung die Gelenkplatte der Querstange gebrochen. Die Firma Hölzenbein setzt künftig bei allen 5-Jahres-Überprüfungen neue Gelenkplatten ein. Die bis Februar 1989 überprüften Geräte sind mit neuen Gelenkplatten nachzurüsten. Für die noch nicht zur Überprüfung fälligen Geräte wird die Umrüstung durch Fa. Hölzenbein empfohlen.

Tödlicher Doppelsitzerunfall

Rottach-Egern – Am 12. März 1989 startete der Drachenflieger Eckard Zimmermann mit einem neuen Hängegleiter Typ Moyes GTR 210 mit Regine Wiedemann als Passagier zu einem Doppelsitzerflug vom Wallberg. Die Windgeschwindigkeit lag um 50 km/h. Kurz nach dem Start geriet der Hängegleiter vermutlich in einen Rotor, drehte zum Hang zurück und schlug dort auf.

Die Mitfliegerin erlitt tödliche Verletzungen, der Pilot zog sich schwere Brüche zu. Das Gerät war nicht vollständig in den Gütesiegelzustand umgerüstet.

Tödlicher Absturz mit Gleitsegel Comet CX

Gardone/Italien – Am 23.3. 1989 flog der erfahrene Gleitschirmpilot Fritz Angele mit dem Gleitschirm Comet CX 21 der Fa. Steger vom Monte Pisoccolo. Nach Zeugenangabe klappte in ca. 30 m über Grund die Kappe seitlich ein und das Gerät ging in Steilschleife zu Boden. Der Pilot erlitt tödliche Verletzungen. Im Absturzgebiet herrschte starke Thermik. Für das Gleitsegel bestand kein Gütesiegel.

Tödlicher Absturz mit Gleitsegel Trilair

Sillian/Österreich – Am 30.3. 1989 startete der Liga-Pilot und Gleitsegellehrer Helmut Tanzer mit einem Gleitsegel Typ Trilair der Fa. Ailesd K/Krimmer vom Thurntaler zu einem Thermikflug. Kurz nach dem Start in der Höhe von ca. 70 m – laut Zeugenangabe – klappten $\frac{1}{2}$ der Kappe weg. Ausklappversuche des Piloten hatten keinen Erfolg. Das Rettungsgerät wurde nicht betätigt. Der Aufprall verlief tödlich.

Bereits zwei Tage vorher hatte der Verunglückte das gleiche Einklappverhalten in größerer Höhe erlebt, konnte sich aber mit seinem Rettungsgerät retten. Der Trilair besitzt kein Gütesiegel.

Schirmrettung bei Gleitsegeltestflug

Rottach-Egern – Am 31.3. 1989 führte der DHV-Testpilot Christoph Kirsch einen Gütesiegeltestflug vom Wallberg durch. Beim Kurvenwechsel klappte eine Kappenhälfte ein. Die Tragegurte gerieten schlagartig hinter den Kopf, drehten sich in schneller Rotation ein und preßten den Kopf gewaltsam nach vorne. Christoph Kirsch konnte sein Rettungsgerät Parasail Esprit Light noch rechtzeitig auslösen und blieb unverletzt.

Bereits Ende Dezember 1988 hatte der DHV-Testpilot Toni Bender bei einem Gütesiegeltestflug sein Rettungsgerät auslösen müssen.

Sicherheitsmitteilung Parasail- Rettungssysteme

Bei den Hängegleiter-Rettungssystemen Parasail IV, Gütesiegel-Nr. 02-017-84, Parasail V, Gütesiegel-Nr. 02-018-84, Parasail VI, Gütesiegel-Nr. 02-026-87 und bei dem Gleitsegel-Rettungsgerät Esprit Light, Gütesiegel-Nr. 02-001-88 wird der Außencontainer mit einem Seilsplintsystem, das am Innencontainer befestigt, ist verschlossen. In der Praxis hat sich gezeigt, daß sich das dabei verwendete Perlonseil am Klettband des Splintdekels verhaken kann und dann überdurchschnittlich große Auslösekräfte zur Aktivierung des Rettungsgerätes erforderlich sind.

Die Firma Parasail hat daher ein neues Splint-System entwickelt und für dieses Splint-System beim DHV Änderungsanträge gestellt. Nach Genehmigung der Änderungsanträge kann der neue Innencontainer von der Firma Parasail zum Selbstkostenpreis bezogen werden. Betroffene Piloten sollten sich mit der Firma Parasail in Verbindung setzen.

Verhalten in der Natur

Der Schutz von Natur und Landwirtschaft ist den Gleitschirm- und Drachensportpiloten als Naturliebhabern ein besonderes Anliegen und dient der Erhaltung der Fluggelände.

- ◆ Beim Anmarsch zum Startplatz stets den gleichen Weg benutzen, das Wild wird sich dann an die »Gäste« gewöhnen.
- ◆ Im Gelände keinen Lärm machen.
- ◆ Vieh und Wild nicht in geringer Höhe überfliegen; grundsätzlich großer Bodenabstand!
- ◆ Besondere Rücksicht im Frühjahr und Frühsommer nehmen, der Zeit der »Kinderstube« im Wald.
- ◆ Keine unnötige Trittbelastung an erosionsgefährdeten Gipfelzonen; die Pflanzen schonen.
- ◆ Landungen auf ungemähten Wiesen und nichtabgeernteten Feldern vermeiden; im Notfall am Rand landen.
- ◆ Gleitsegel und Drachen nicht im hohen Gras zusammenlegen.
- ◆ Zuschauer fernhalten!

Neue Hängegleitergurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 10. 1. 1989

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
03-071-89	High Tec	Fa. Keller/Parasail

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 10. 1. 1989

Nr.	Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-175-89	Vega MX	Fa. Vega/Thomas Matula	4

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 vorziehen.
 - 3 für Könnler, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.
 - 4 für Könnler mit spezieller Einweisung, z. B. wegen aerodynamischer Steuerung.
- Die Klassifizierung erstreckt sich auf Flugverhalten und Bedienung der Geräte, nicht auf deren Flugleistung.

Neue Gleitsegel-Gurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 2. 1. 1989

gültig bis 31. 12. 89

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
GS 03-042-89	Charly Supine 900	Fa. Charly Produkte
GS 03-043-89	Sky-Seat	Fa. Fürst/Elite-Mammut GmbH
GS 03-044-89	Inferno Speed Slalom	Fa. Inferno/Sabine Wessel

Neue Gleitsegel-Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 2. 1. 1989

gültig bis 31. 12. 1989

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
GS 02-005-88	Sprint	Fa. Charly Produkte

Neue Gleitsegel mit DHV-Gütesiegel

Stand: 10. 1. 1989

gültig bis 31. 12. 1989

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller	Klasse
GS 01-085-88	Big Zip	Fa. Bichlmeier	2-3
GS 01-086-89	Alnair 26 K	Fa. ITV/Salewa	4
GS 01-087-89	Vertige Biplace	Atelier de la Glisse/Schlager & Strobl	
GS 01-088-89	Genesi 22	Fa. Blow Up	4
GS 01-089-89	Sensor 10	Vonblon/Kranzusch	2-3
GS 01-090-89	Broken Winds 10/11	Para Delta/Pritzel	2

Klassifizierung:

- 1 Für Gleitsegelanfänger und für Gleitsegelpiloten, 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 bevorzugen.
 - 3 Für Könnler, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.
 - 4 Für Könnler mit spezieller Einweisung, z. B. wegen ungewöhnlicher Steuerung.
- Die Klassifizierung erstreckt sich auf Flugverhalten und Bedienung der Geräte, nicht auf deren Flugleistung.

Gleitschirmlehrer

Die Gleitschirmausbildung befindet sich mittlerweile in einer Phase der Konsolidierung. Die stürmische Anfangszeit ist bewältigt. Über 100 DHV-Gleitschirmlehrer sind ausgebildet worden. 63 DHV-anerkannte Gleitschirmschulen arbeiten.

Das DHV-Lehrteam ist bemüht, bei den jährlichen Fortbildungsseminaren – für alle Fluglehrer Teilnahmepflicht – den Ausbildungsstandard der Flugschulen anzuheben. Die Experten für die Flugpraxis:

Toni Bender, Drachenflug- und Gleitsegellehrer
Peter Cröniger, Drachenflug- und Gleitsegellehrer
Christoph Kirsch, Gleitsegellehrer
Wolfgang Gerteisen, Drachenflug- und Gleitsegellehrer
Sepp Gschwendtner, Gleitsegellehrer
Waldemar Obergfell, Drachenflug- und Gleitsegellehrer
und Gerhard Steinberg, Drachenflug- und Gleitsegellehrer.

Wie notwendig eine deutliche Verbesserung des Niveaus ist, zeigte der Eingangstest zum Gleitschirmlehrer-Assistentenlehrgang im Frühjahr 89. Von 70 Pilotinnen und Piloten bestanden 55 die Flugprüfung nicht! Die Wiederholung des Tests unter besseren Rahmenbedingungen bestätigte das enttäuschende Resultat.

Laut »Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Gleitschirmlehrer« ist beim Eingangstest »überdurchschnittliches Flugkönnen mit einem Anfängergerät und einem Hochleistungsgerät« zu demonstrieren. Gefordert wurde souveräner Start und einwandfreie Landung im 10-m-Radius-Kreis, als einzige Flugfigur »spiralförmiger Abbau der Höhe«, mit Querneigung mindestens 45 Grad, nicht negativ gedreht und sauber ausgeleitet.

Da sich in allen Prüfungsphasen die Fehler häuften, geriet der Eingangstest zur Lehrstunde. Das Lehrteam analysierte die Flugfehler jedes Einzelnen im abschließenden Gespräch mit dem Prüfling. Ende August wird der nächste Eingangstest veranstaltet.

Gleitsegellehrer-Assistentenlehrgang

20 neue Gleitsegellehrer-Assistenten sind zu begrüßen. Mitte März erhielten sie eine Woche lang eine Intensivschulung. Als DHV-Schulungszentrum dienten die Lehrräume im »Haus des Gastes« der Gemeinde Ruhpolding. Der Delta Club Bavaria Ruhpolding und die Flugschule Gebhard Holzner stellten ihre Fluggelände zur Verfügung. Als Referenten waren im Einsatz für

Sportmedizin: Michael Preibsch, Drachen- und Gleitschirmflieger, Institut für Krankengymnastik.

Gerätekunde, Rettungsgerätekunde: Christoph Kirsch, Drachenflieger und Gleitsegellehrer, DHV-Testpilot.

Luftrecht: Peter Janssen, Rechtsanwalt, DHV-Vorsitzender.

Flugtechnik und Methodik: Toni Bender, Drachenflug- und Gleitsegellehrer, DHV-Testpilot.

Naturschutz: W. D'Ollaire vom Bund Naturschutz, Zoologe.

Flugmedizin: Gerhard Steinberg, Arzt, Drachenflug- und Gleitsegellehrer.

Methodik und micro teaching: Klaus Tänzler, Pädagoge, Drachenfluglehrer.

Wetterkunde: Manfred Kreipl, Meteorologe, meistgefragter Flugwetterberater für Segelflug und Drachenflug.

Aerodynamik, Gütesiegel: Bernd Schmidler, Flugzeugbauingenieur, zuständig im DHV-Technikreferat für die Abwicklung der Gütesiegeltests.

Aerodynamik, allgemein: Dipl.-Ing. Alfons Rieger, Oberstudienrat, Segelflieger und Gleitschirmflieger.

Luft Raumgliederung: Günter Dorn, Fluglotse, Drachenflieger.

Navigation: Peter Cröniger, Luftthansapilot, Drachenflug- und Gleitsegellehrer.

Landefalltechnik: Gerd Bortz, Fallschirmsprung-Ausbilder und Gleitsegellehrer.

Prüfer bei Lehrproben: Wolfgang Gerteisen, Lehrer, Drachenflug- und Gleitsegellehrer.



Die Teilnehmer des Gleitsegellehrer-Assistenten-Lehrganges

Foto: Christian Cornelius

Gleitsegellehrer-Lehrgang

17 Gleitsegelpiloten und eine Pilotin haben es geschafft, sie haben den Prüfungsstreß des Gleitsegellehrer-Lehrgangs (06.–12.03.89) überstanden und mit gutem Ergebnis abgeschlossen.

In der Flugpraxis zeigten sie einwandfreie Lehrdemonstrationen, in allen Theoriefächern absolvierten sie schriftliche Prüfungen und zeigten bei Theorielehrproben eine Kostprobe ihres methodischen Könnens.

Zu den beim Assistentenlehrgang eingeführten Inhalten kam beim Gleitsegellehrer-Seminar ein Lehrvortrag aus dem Bereich der Wissenschaft hinzu:

Dr. Manfred Reinhardt von der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt, Segelflieger, gab einen Überblick über den Stand in der meteorologischen Forschung. Er ging schwerpunktmäßig auf die Untersuchungsergebnisse bei der Erforschung der Thermikausprägung und der Gebirgswindzirkulation ein.

Auch der Schweizer Drachenfluglehrer- und Gleitsegellehrer-Ausbilder Migg Lenz arbeitete während des

DHV-Filmverleih



Lehrgangs im DHV-Lehrteam mit. Das DHV-Ausbildungsreferat bezweckt mit dieser Zusammenarbeit über Grenzen hinweg, daß sich die Ausbildungskriterien der Schweiz und der BRD für Fluglehrer angleichen.

Termine des Ausbildungsreferats

Eingangstest zum Gleitsegel-lehrer-Assistentenlehrgang:

25./26./27. August 1989. (Ausweichterm. 31. 8./1./2./3. 9. 89)

Gleitsegellehrer-Assistentenlehrgang: 8.–14. September 1989

Gleitsegellehrer-Lehrgang: 1.–7. September 1989

Anmeldeschluß für alle oben genannten Termine: 16. August 1989

Eingangstest zum Drachenfluglehrer-Assistentenlehrgang:

16./17. September 1989. (Ausweichterm. 23./24./29./30. 9. 89)

Drachenfluglehrer-Assistentenlehrgang: 8.–14. Oktober 1989

Drachenfluglehrer-Lehrgang: 1.–7. Oktober 1989

Anmeldeschluß für alle Drachenflugtermine 31. August 1989

»Ikarus lebt«

NEU!

Herstellung: 1989 von Charly Jöst, zusammengestellt aus zahlreichen Amateurstreifen
Format: Super 8
Ton: Magnetton, mono
Filmdauer: 72 Minuten (aufgeteilt in 3 Spulen á 24 Minuten)
Spulengröße: Durchmesser 205 Millimeter
Adressaten: Interessierte Laien, Drachen- und Gleitschirmflieger aller Leistungsstufen, Vereine und Flugschulen, Öffentlichkeit.

»Drachenfliegen – Harmonie und Technik«

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

»Drachenfliegen – Heiter bis wolkig«

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

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

Herstellung: 1986 von Guy Mauchamp, deutsche Bearbeitung Charlie Jöst
Format: Super 8
Ton: Magnetton, Mono
Filmdauer: 25 Minuten
Spulengröße: Durchmesser 205 Millimeter
Adressaten: Alle

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

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

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

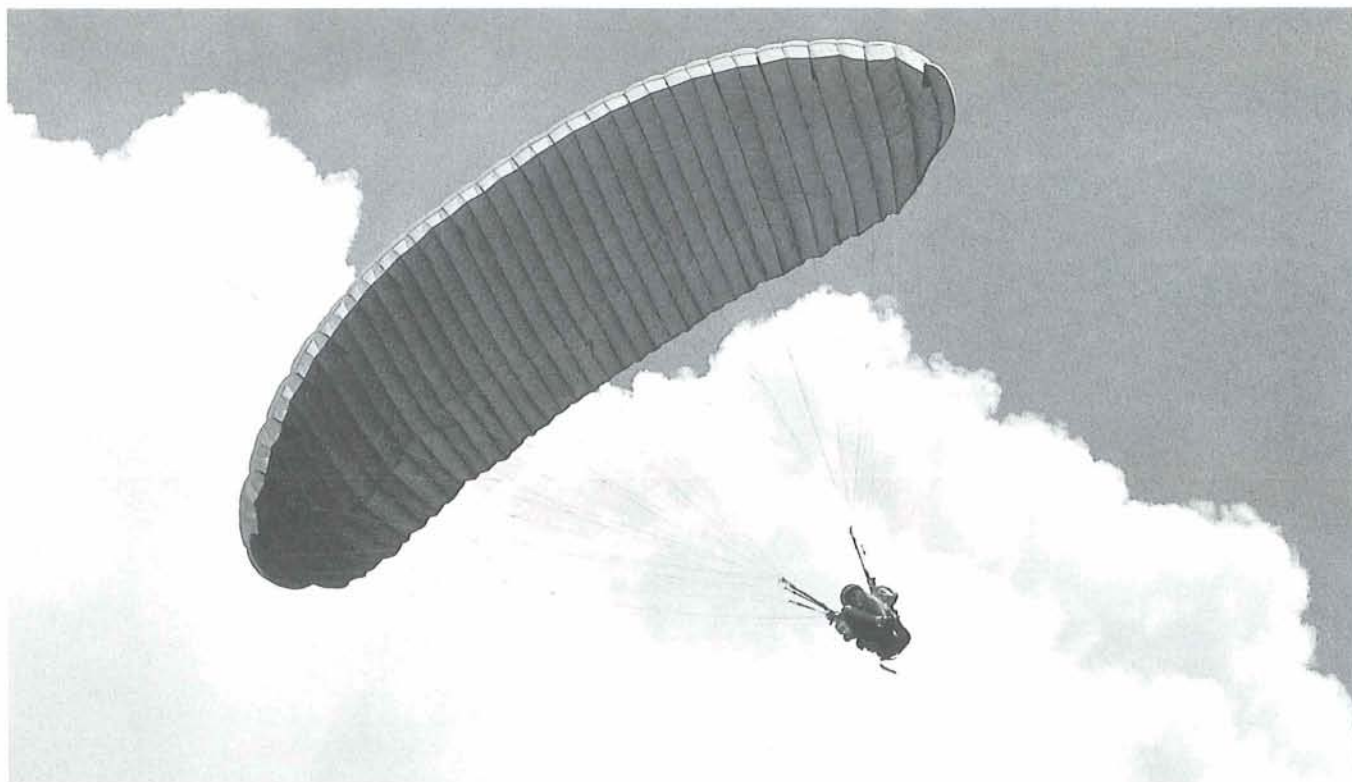


Foto: Tilman v. Mengershausen

Die Sorgen mit dem neuen B-Schein



Seltsam ist das schon: Kaum war auch für Gleitschirmflieger die Chance geschaffen, legale Überlandflüge durchzuführen und bei Flügen im benachbarten Ausland nicht mit Strafverfolgung rechnen zu müssen, da gab's schon die ersten Beschwerden.

Warum B-Schein?

Von Pilotenseite wird gefragt, warum ein neuer Befähigungsnachweis, der B-Schein, eingeführt wird.

Die Antworten:

- ◆ Keiner »muß« den B-Schein erwerben. Der bisherige Befähigungsnachweis gilt ohne Einschränkung mit den bisherigen Befugnissen als künftiger A-Schein weiter.
- ◆ Der bisherige Befähigungsnachweis gestattet nur Flüge im Gleitwinkelbereich um den Startplatz. Die Erweiterung der Befugnisse auf Streckenflüge »über Land« setzt aus Si-

cherheitsgründen zusätzliches Wissen und Können voraus, das dem von Drachen- und Segelfliegern, den Partnern auf den Strecken, entsprechen muß.

- ◆ Alternative statt Einführung des B-Scheins wäre gewesen, das Ausbildungsniveau des bisherigen Befähigungsnachweises auf den Standard des neuen B-Scheins anzuheben. Das würde dann auch all die Piloten treffen, die keine Streckenflugambitionen haben.

Urlaub im Ausland

In Österreich und in der Schweiz seien künftig die Piloten mit A-Schein wegen des B-Scheins schlechter gestellt, lautet eine weitere Annahme.

Die Antworten:

- ◆ Bisher durften und dürfen deutsche Gleitsegelpiloten mit Befähigungsnachweis weder in der Schweiz noch in Österreich außerhalb des dortigen Ausbildungsbetriebes überhaupt fliegen.

- ◆ Mit den Verbandsvorsitzenden beider Länder konnte grundsätzliche Einigung über die künftige Anerkennung der Befähigungsnachweise A und B erreicht werden; B-Schein mit Überlandflugberechtigung, A-Schein ohne.

Rücksicht auf Gelände

Eine ernste Sorge treibt die Geländehalter um: Sie fürchten, daß Piloten mit B-Schein künftig die Fluggelände mit Außenlandungen unsicher machen. Geländehalter und DHV appellieren eindringlich an die Piloten, von ihrer Überlandflugberechtigung verantwortungsbewußt und zurückhaltend Gebrauch zu machen. Es sollten nur Flugaufgaben gewählt werden, die auf einem allgemeinen Landeplatz enden und die nach allen Umständen – besonders Witterung – einen erfolgreichen Abschluß versprechen. Der DHV wird den B-Schein nicht als Ausrede für undisziplinierte Außenlandungen gelten lassen.



Erprobungsprogramm Passagierfliegen mit Hängegleitern

Mit Schreiben vom 14. Februar 1986 hat der Bundesminister für Verkehr auf Antrag des DHV der Aufnahme eines Erprobungsprogramms für Passagier-Fliegen mit doppelsitzigen Hängegleitern zugestimmt. Hier der Zwischenbericht.

Teilnehmer

Das Erprobungsprogramm wurde im März 1986 aufgenommen. Teilgenommen haben seither 40 DHV-Drachenfluglehrer und 1 DHV-Drachenfluglehrerin. Teilnahmevoraussetzung ist, daß die Fluglehrer mindestens 100 Flüge mit Flugschülern in doppelsitzigen Hängegleitern durchgeführt haben.

Passagiere

Von den 533 Passagieren waren 352 weiblichen, 281 männlichen Geschlechts. Die leichteste Passagierin wog 36 kg, der schwerste Passagier 110 kg.

Die jüngsten Passagiere waren 16 Jahre alt, der älteste Passagier 76 Jahre alt. Die Altersverteilung sieht wie folgt aus:

Alter	Passagiere
16-20	10
21-30	328
31-40	178
41-50	66
51-60	42
über 61	9

Verteilung der Flüge

Insgesamt wurden 633 Flüge durchgeführt. Die Flüge verteilten sich über das gesamte Jahr. Es liegen Erfahrungswerte für alle Witterungsbedingungen vor. Der statistische Einbruch 1987 ist auf die damalige Schlechtwetterperiode zurückzuführen.

Unfälle und Vorkommnisse

Sämtliche 633 Flüge verliefen unfallfrei, ohne Verletzungen von Pilot oder Passagier und ohne besondere Vorkommnisse.

Die Flugdauer bewegte sich je nach Wetterverhältnissen zwischen wenigen Minuten und 2½ Stunden.

Monat	Flüge 1986	Flüge 1987	Flüge 1988
Januar	–	5	3
Februar	–	5	1
März	1	4	5
April	2	17	24
Mai	22	22	21
Juni	21	13	24
Juli	43	17	48
August	30	43	69
September	74	10	34
Oktober	27	9	13
November	14	1	6
Dezember	1	3	1
	235	149	249



Foto: Michael Thoma

Geräte

Zum Einsatz kamen vier verschiedene Gerätetypen, sämtlich mit DHV-Gütesiegel für doppelsitzige Hängegleiter:

- Spirale 23
- Focus 18
- Duo Club
- GTR 210

Die Fluglehrer verwendeten für sich selbst ihre eigene, persönliche Flug-ausrüstung, für die Passagiere standen schnell verstellbare, bequeme Kniehänger-Gurtzeuge verschiedener Fabrikate zur Verfügung.



kostenlose Info

**ULTRALEICHT-FLIEGEN
FLUGFUNKKURSE BZF**

**lernen bei den Profis
HÖENDINGER-SCHMIDTLER**

Flugplatz – 8330 Eggenfelden

Tel. 08721/7172

finsterwalder AERO-SAFE



Patentierte Sicherheits-Profil-Trapezstangen mit grifffreundlicher Gummi-Hinterkante für kombinierte Komfort- und Leistungssteigerung.

Zahlreiche Referenzen von Piloten die nach Oberarmbrüchen nach Verwendung von Voll-Alu-Profil-Trapezstangen auf AERO-SAFE umgestiegen sind.

Durch Einschub- und Verstärkungsrohre kann die Biegestabilität von AERO-SAFE individuell auf den Knochenbau des Piloten eingestellt werden.

Namhafte Drachenhersteller wie Moyes, La Mouette, Wills Wing, Firebird u.v.a. liefern AERO-SAFE gleich ab Werk.

AERO-SAFE, die preiswerte Sicherheitskomponente sollten Sie in Ihren Drachen einbauen bevor Sie aus Schaden klug geworden sind.

AERO-SAFE können wir Ihnen für fast alle Drachentypen innerhalb weniger Tage zusenden.

Telephon-Fachberatung und Schnellversand durch:

die münchner delta boutique

Pagodenburgstr. 8, 8000 München 60
Tel. 089/8116528, Fax 089/8144107

vereinsnachrichten

Neuer Paraflugverein im Rhein-Main-Gebiet

Im Rhein-Main-Gebiet gibt es einen neuen Verein, den 1. Morgenbachtaler Gleitschirm- und Kletterclub Parabiber.

Aufkeimende neugierige Unruhe bei ambitionierten Zoologen kann beschwichtigt werden. Die Parabiber sind menschliche Wesen, die sich neben lästigen Alltagsdingen vornehmlich mit dem Bergsport beschäftigen. Dabei fröhnen sie in besonderem Maße der Fliegerei (Gleitschirm, Drachen) = Para (Biber) und dem Klettern verschärfter Richtung. Will man in diesem Club mitfliegen, heißt es zunächst einmal, sich gut festzuhalten, um nicht zu fliegen!

Verwirrspiel? Keineswegs!

Denn ein Kriterium, das die Aufnahme in den Club ermöglicht, heißt da: sturzfreie Begehung des »Sumpfbibers« (Schwierigkeitsgrad 7). Eine der schwersten Kletterrouten im Klettergarten Morgenbachtal (Para) Biber. Nomen ist also Omen!

Daß neben dem Klettern und der Fliegerei in diesem Club auch noch Mountainbike und Ski gefahren wird, versteht sich von selbst.

Die Parabiber treffen sich an jedem 1. Mittwoch eines Monats ab 17.00 Uhr im Morgenbachtal auf dem Gehardshof in ihrer Geschäftsstelle, dem »Haus Waldfrieden«.

Mehrere Vereinsfahrten zu interessanten Flug- und Klettergebieten sind im Jahr geplant, wobei man sich auch gerne der flugbegeisterten, aber weniger »betuchten« Nachwuchspiloten annehmen will.

Sollte man also irgendwann einmal im Gebirge auf einen Parabiber treffen, so kann man sich diesem ohne Scheu nähern, da die Parabiber als gesellige Wesen gerne den Kontakt mit anderen Flug- oder Kletterkameraden suchen. Neugierig geworden? Einfach schreiben oder anrufen!

Parabiber e.V., 6350 Biebingen-Land,
Telefon 06721/32219 oder Dr. Jenrich,
Telefon 06131/471947.

Drachenflieger- Treffpunkt in Dortmund

Drachenflieger und Interessierte aus Dortmund und Umgebung treffen sich seit Jahren einmal im Monat zum Erfahrungsaustausch in geselliger Runde: jeden ersten Donnerstag im Monat, 20.00 Uhr, Gasthof Holzknecht, Hohe Straße 5, Dortmund 1. Wir laden herzlich ein.
(»Dortmunder-Delta-Team«.
Info: Rainer Eikholt,
☎ 02 31/41 22 88).

1. Parafly-Club Schwaben

... mit vollem Flug ins Jahr 1989. Als der Club in 5/88 gegründet und als hundertster im DHV aufgenommen wurde, hatten sich die Gründungsmitglieder bezüglich Ausfahrten viel vorgenommen, die damals gesteckten Ziele wurden jedoch weit übertroffen. 14 Ausfahrten 1988

Gelungene Versuche auf der Schwäbischen Alb zu fliegen, z. B. im Aufwind am Alb-Abbruch (bestes Ergebnis 1½ Stunden) oder Windenschlepp, können die Faszination des alpinen Fliegens keineswegs ersetzen.

So zog es die aktive Gruppe des 1. PCS regelmäßig nach Oberstdorf. Aber nicht nur am Nebelhorn wurden gute Flugergebnisse erzielt sondern auch im Bregenzer Wald, Ötztal (mit besonders lebhafter Thermik am Roßkopf in Ötz), Gardasee, Stubaital usw. Gelungener Abschluß 1988 – mit Höhendifferenzen von fast 2 km.

Der höchste Berg Deutschlands die Zugspitze ermöglichte dies. Bei einem Investment von 3 Stunden Fahrzeit (Stuttgart – Ehrwald) ist das Wetter (Zugspitze = Wind) der kritische Faktor, aber in '88 war die Ausbeute insgesamt zufriedenstellend (5 Flüge an 3 Wochenenden). 1989 fest im Griff – der Ausfahrtenplan steht.

17 Ausfahrten stehen im Plan. Wer sich für die Aktivitäten des 1. PCS interessiert kann den Veranstaltungskalender bei der Geschäftsstelle Regina Sport, D-7415 Wannweil/Reutlingen gegen Einsendung eines frankierten Briefumschlages anfordern.

Geländekatalog für Norddeutschland

Die norddeutschen Vereinsvorsitzenden sind bei ihrer letzten Zusammenkunft am 18. 2. 1989 in Paderborn übereingekommen, eine Geländebeschreibung der einzelnen Fluggelände nebst Auflagen zu veröffentlichen.

Der DHV-Sicherheitsreferent und Hamburger Vereinsvorsitzende Peter Urban hat die Zusammenstellung übernommen. Die erste Fassung des Geländekatalogs in einfacher Gestaltung liegt vor und kann bei der DHV-Geschäftsstelle, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund, für DM 10,— Auslagensatz bestellt werden. Der Geländekatalog wird laufend erweitert und korrigiert. Die Nachlieferung einzelner Blätter ist nicht möglich.

Bisher sind beschrieben:
Osterberg/Hamburg: Hängegleiter, Gleitsegel

Flugplatz Wahlstedt/Wahlstedt: Hängegleiter, Gleitsegel, Windenschlepp, UL-Schlepp, UL

Feldweg/Bispingen/Hörpel: Hängegleiter, Gleitsegel, Windenschlepp

Flugplatz Schleswig-Kropp/Schleswig: Hängegleiter, Gleitsegel, Windenschlepp, UL-Schlepp, UL

Kugelberg/Hohe: Hängegleiter
Wiehengebirge/Porta Westfalica: Hängegleiter

Börry: Hängegleiter

Königszinne/Bodenwerder: Hängegleiter

Schmautberg/Pegestorf: Hängegleiter
Auf dem Kammweg/Werther: Hängegleiter

Flugplatz Karlshöfen/Ostersode: UL-Schlepp, UL

Flugplatz Hellingst: Hängegleiter, Windenschlepp

Segelfluggelände Vinsebeck-Frankenberg: Windenschlepp

Brunsbarg/Höxter: Hängegleiter, Gleitsegel

Flugplatz Höxter-Holzwinden: UL-Schlepp, UL

Rinteln: Hängegleiter

Bastenberg/Höxter-Ottbergen: Hängegleiter, Gleitsegel

Rauschenberg/Höxter-Brenkhausen: Hängegleiter, Windenschlepp, UL-Schlepp, UL

Ith/Dielmissen: Hängegleiter, Windenschlepp

Gleitschirmclub Rathisbona e. V.

Alle Jahre zum 6. Januar lädt der Club Rathisbona e.V. Mitglieder und Gäste zum Vergleichsfliegen ein. Zum zweiten Gleitschirm-Cup, der im Zillertal ausgetragen wurde, meldeten sich fast 50 Teilnehmer vom Regensburger Raum, von Nürnberg bis nach Cham an.

Als erste Aufgabe mußte eine Pflichtboje überflogen und mit Minimalzeit genau im Zielkreis gelandet werden. Im zweiten Durchgang hieß es, so lange wie möglich oben zu bleiben. Manches Mädchen hatte hier Vorteile wegen des geringeren Gewichtes.

Zum Schluß standen dann folgende Sieger fest: Harald Kunzendorf, Klaus Gruber, Heinerl Prammel, F. Kruschka, Robert Listl, Beate Hacker, R. Schützbier und Michael Fröhler.

Der Verein ist seit Jahresbeginn Mitglied im DHV, zählt ca. 40 Mitglieder und heißt Gleitschirmflieger um Regensburg herzlich willkommen.

Weitere Auskünfte erteilt: E. Stross, Telefon 0941/97644 und M. Fröhler, Telefon 09404/1815. Adresse der Geschäftsstelle: GSC Rathisbona e. V., Am Kugelbaum 25, 8419 Undorf.

Gleitschirmclub Thermikschnüffler Karlsruhe

Der Verein wurde am 22. Oktober 1988 gegründet. In der Zwischenzeit wurde die Gemeinnützigkeit erteilt, die Eintragung ins Vereinsregister Karlsruhe steht kurz vor Abschluß.

Ziel und Zweck des Vereins sind die Förderung, die Verbreitung und die Erhaltung des Gleitschirmsports, sowie des Sports und der Kultur im allgemeinen.

Die Förderung des Bewußtseins für Natur- und Landschaftsschutz während der Ausübung des Sports soll im Vordergrund stehen.

Jeden 1. Freitag im Monat findet in der Gaststätte »Zur Eule«, Neiserstraße 10 in Karlsruhe-Waldstadt ein Fliegerstammtisch statt.

finsterwalder QUICK-SAFE



Helm und Fallschirm benutzen heute alle Drachenflieger.

Auf Bügelräder glauben manche Piloten aus Prestigegründen verzichten zu müssen.

Dabei sind sie ein einfaches Mittel um ohne großen Aufwand das Risiko schwere Verletzungen zu mindern.

Welcher Pilot kann schon ausschließen bei wechselnden Windverhältnissen zu einer Rückenwind-Landung gezwungen zu werden?

QUICK-SAFE; das teilbare Steuerbügelrad aus unzerbrechlichem Polyamid erzeugt durch seine glatte elliptische Form keinen nennenswerten Luftwiderstand und macht es auch bei Leistungspiloten beliebt.

QUICK-SAFE läßt sich am aufgebauten Drachen in Sekundenschnelle befestigen. Abstellprobleme an abschüssigen Aufbauplätzen können so vermieden werden.

QUICK-SAFE wiegt nur 270 g bei 18 cm Durchmesser!

Neben QUICK-SAFE können wir Ihnen auch Lufräder in verschiedenen Durchmessern aus eigener Fertigung liefern.

Telephon-Fachberatung und Schnellversand durch:

die münchner delta boutique

Pagodenburgstr. 8, 8000 München 60
Tel. 089/8116528, Fax 089/8144107

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 500000,- pro verletzte Person	weltweit	Hängegleiter + Gleitsegel DM 45,- bei DM 500,- SB DM 60,- ohne SB Nur Gleitsegel DM 40,- bei DM 500,- SB DM 50,- ohne SB	Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb; keine Gerätekennzeichnung; Selbstbeteiligung vom Bundesaufsichtsamt bestätigt; Gleitflugzeuge gleichgestellt; Versicherungsausschlüsse auf Minimum reduziert, ebenso bei übrigen Versicherungen. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungsfällen in der Schweiz vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.
Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer				
Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler				
Halterhaftpflicht für Mitgliedsvereine				
Fluglehrerhaftpflicht	DM 1 Mio Personenschäden	Europa	DM 50,-	Lehrtätigkeit der Fluglehrer und -anwärter
Schirmpackerhaftpflicht			Für alle Mitglieder kostenlos	Packen von Rettungsgeräten mit Fachkunde
Startwindenhaftpflicht	DM 100000,- Sachschäden		DM 65,-	Zusätzlich: inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug
Startleiterhaftpflicht			für alle Mitglieder kostenlos	Startleiter mit Befähigungsnachweis
Geländehaftpflicht		Deutschland	für alle Mitgliedsvereine kostenlos	Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc.
Veranstalterhaftpflicht	weltweit		DM 45,-	Wie Kfz-Rechtsschutz
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine		DM 100000,-	für alle Mitglieder kostenlos	Suche, Rettung, Krankenhaustransport, Rücktransport
Rechtsschutz für Mitgliedsvereine	DM 1000,-		DM 2,- pro Mitglied	Verfünffachung möglich
Luftfahrzeug-Verkehrs-Rechtsschutz		Europa	für alle Mitgliedsvereine kostenlos	Tätigkeit als vom Verein beauftragter Startleiter
Bergungskosten	DM 5000,- bei Tod		DM 45,- DM 30,-	Verzehnfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. andere Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz
Boden-Unfall für Mitgliedsvereine			DM 10000,- bei Invalidität	DM 100,-
Boden-Unfall für Startleiter	DM 10000,- bei Invalidität	Deutschland		Prämie nach Alter und Bedarf
Flug-Unfall, Tod und Invalidität				
Flug-Unfall, nur Invalidität				
Boden-Unfall für Veranstalter				
Kapital-Lebensversicherung mit Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung	Vers.-Summe bis DM 200000,-			

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

Versicherungsanträge bei der Geschäftsstelle anfordern.

START IN DIE FLUGSAISON 1989 mit der Paraflly Gleitschirmschule GmbH

Konsequente Schulung, feste Kurstermine, eigenes Gelände, Testschirme der besten Hersteller, Funkeinweisung, Videokontrolle, gepr. DHV-Gleitsegellehrer, weiterführende Kurse, kostenlose Nachschulung, tolle Schirmangebote speziell für unsere Schüler.

FLIEGEN SIE NICHT IRGENDWO ➡ VERGLEICHEN SIE DIE BESTEN

SCHNUPPERTAGE:

Volles Programm von Anfang an.

6.04./29.04./25.05./17.06./8.07./27.07./12.08./2.09.1989

Unkostenbeitrag: DM 65,-- /Schirm für 2 Personen/Gebühr wird bei Buchung angerechnet.

LERNAUSWEISKURS:

Nur eine konsequente umfangreiche Basisausbildung schafft die Voraussetzung für sicheres und genußreiches Fliegen.

25.05.-28.05./17.06.-20.06./8.07.-11.07./27.07.-30.07./12.08.-15.08./2.09.-5.09.1989

Kursgebühr: DM 320,-- incl. Schirmleihgebühr/1einSchirm pro Flugschüler

HÖHENFLUGSCHULUNG:

Aufbauend auf einen soliden Lernausweiskurs wird jeder Höhenflug zum unvergesslichen Erlebnis. Den ersten Flug auf Wunsch mit dem Fluglehrer im Doppelsitzerschirm.

29.05.-11.06./21.06.-2.07./12.07.-23.07./31.07.-11.08./16.08.-27.08./6.09.-16.09.

Schulung bis zur Prüfungsreife mit mindestens 30 Höhenflügen lt. Ausbildungsordnung DHV. Theorieunterricht mit audiovisuellen Hilfsmitteln inbegriffen.

Kursgebühr: Abrechnung pro Höhenflug.

Mit eigenem Schirm DM 20,-- pro Flug / Mit Leihschirm DM 30,-- pro Flug.

Die Leihgebühr wird bei Kauf einer Ausrüstung angerechnet.

BERGSTEIGEN UND FLIEGEN

Für geprüfte Piloten mit eigenem Schirm und Versicherung bieten wir Ausflüge in die schönsten Fluggebiete der Alpen.

27.05.-28.05./24.06.-25.06./29.07.-30.07./26.08.-27.08.

Führung und Betreuung durch staatlich geprüften Bergführer und Gleitsegellehrer.

Kursgebühr :DM 120,--

WOCHENKURS BERGSTEIGEN UND FLIEGEN

11.06.-16.06./24.09.-30.09.

Führung und Betreuung durch staatlich geprüften Bergführer und Gleitsegellehrer.

Kursgebühr :DM 480,--

Jeder Teilnehmer an einem Höhenflugkurs erhält von der Paraflly GmbH einen Gutschein über einen Schnuppertag. Für Freunde, Verwandte und Bekannte.

Wir haben tolle Angebote an Schirmen und Zubehör. Exklusiv für unsere Gäste

z.B. Firebird Extase mit Gurtzeug, Variometer und Packsack DM 2.990,--.

KOMMEN SIE ZU UNS UND LASSEN SIE SICH ÜBERRASCHEN.

Es lohnt sich bestimmt auch für Sie.

Wir wünschen Ihnen einen schönen Sommer mit vielen unvergeßlichen Flugerlebnissen.

Ihr Paraflly Team

PARALFY GmbH

Oberer Schuß 4, 8170 Bad Tölz

Tel. 08041 / 71291

gebrauchtmarkt

Hängegleiter

Express II, 3 Jahre alt, sehr guter Zustand, wenig geflogen, Farbe: Weiß, Dunkelblau, DM 1900,-. ☎ 07 61/58 23 58.

Saphir, Bj. 87, pink, lila, gelb, weiß, ca. 40 Flüge, DM 3700,-. **Vampir II**, 5 Jahre alt, ca. 60 Flüge, DM 999,-. ☎ 07 21/33 99 19 oder 31 13 88.

Streak 160, 14,6 m² Segelfläche, amerikanisches Doppelsegelgerät mit Keltasche, Bj. 84, absolut top in Ordnung, VB DM 1000,-. ☎ 07 11/73 63 96.

UP-GZE/160, in herrlichen Leuchtfarben und Topzustand, Bj. 87, VB DM 3200,-. ☎ 07 71/72 47 tagsüber, 07 65/73 39 abends, 01 61/17 32 15 Autotel.

Bicla Lift, GS 84, kaum geflogen und sehr gepflegt, mit Speedbar und Ersatzrohren, »nur« DM 980,-. ☎ 06 72/16 17.

Hängegurt mit Gütesiegel, 1985, billig. ☎ 08 17/84 109.

Komplett-Ausrüstung Libre, Bj. 85, Kniehänger Fallschirm (5 J.) für VB DM 1701,-. ☎ 08 61/75 50.

Integralhelm Typ Uvex, Größe 59/60 mit Ohröffnungen, wenig benutzt, VB 75,-. ☎ 02 38/17 43.

Cloud II, Bj. 81, sehr guter Zustand, 5-J.-Check 2/89 (gilt bis einschl. 91), Segel rot-gelb-weiß, DM 1500,-. ☎ 07 70/26 80.

Impuls 17, Bj. 85, guter Zustand, DM 2500,-. ☎ 02 31/12 32 76.

Streak-130, Regenbogenfarben, Topzustand, wenig geflogen, VB DM 1300,-. ☎ 08 70/12 28.

Komplette Ausrüstung wegen Aufgabe des Sports: **Bergfalte**, Bj. 87, **Parasail-Schirm IV**, **Madreiter-Kniehänger**, Räder, 2 Ersatzsteuerbügel, Integralhelm, Gurtzeugtasche, alle 30 Flüge crashfrei, VB DM 4000,-. ☎ 07 11/45 61 67 abends.

Uno Piccolo, ca. 15 Flüge wegen Baby evtl. mit Gurtzeug, DM 2900,-. ☎ 08 32/19 70.

Minifex M2, Bj. 86, wenig geflogen, in bestem Zustand, aus Gewichtsgründen, DM 2950,-. ☎ 05 61/80 42 70 oder 05 61/68 53.

Atlas 16, grün/weiß, 6 Jahre, mit Mylarkante und Räder, crashfrei u. gepflegt, DM 1000,-. **Kniehänger Rademacher**, grau für Schlanke, 3 Jahre, gepflegt, DM 150,-. ☎ 02 24/62 78 oder 79 25.

Jedes DHV-Mitglied ohne gewerbliche Tätigkeit als Hersteller oder Händler hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Inserate für Hängegleiter, 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.

Funfex, Bj. 4/88, weiß (Obersegel)/schwarz (Doppelsegel), leichteste Ausführung, DM 3700,-. **Pritzel Cockpit 800**, DM 400,-. ☎ 05 22/16 06 22.

Magic III 177, 5-Jahres-Check neu, gepflegt, DM 1400,-. **Keller-Integral-Gurt**, 1,90 – 2,10 m, ist neu, blau, DM 400,-. **Hall-Fahrtmesser**, DM 50,-. ☎ 08 10/61 13.

Wills Wing Sport 167, Bj. 88, leucht-grün, leucht-gelb, weiß; Aerosafe-Trapez und Klappgelenk, garantiert crashfrei, bester Zustand, DM 4600,-. ☎ 08 93/69 87 (nicht erreichbar von 11.5. – 28.5.).

Nimbus 62, 17 m², Bj. 87, kaum geflogen, Multicolor, Speedbar, letztes Jahr vom Hersteller überholt, DM 2500,-. ☎ 07 62/16 49 92.

Impuls 17, 3 Jahre alt, in 3/89 vom Hersteller generalüberholt daher optimaler Zustand, DM 2700,-. ☎ 02 11/22 45 34 tagsüber.

Moyes Mars 170, Bj. 86, weiß-orange, sehr guter Zustand, Speedbar, Ersatztrapez. **Prieler-Kniehänger**; **Parasail-Schirm**; **Rucksack**; **Helm**, insges. DM 3000,-. ☎ 08 96/92 53 00.

Moyes Mars 170, Bj. 88, rot-pink-weiß, sehr gepflegt, mit Prieler Kniehängergurt und Helm, VB DM 2950,-. ☎ 08 94/30 27 80 privat oder 08 96/80 90 27 Firma.

Cloud II, Bj. 85, DM 1500,-. ☎ 07 81/48 40.

Komplette Anfängerausrüstung: **Atlas 16**, Bj. 84, Farbe Weiß-Rot, Räder, **Kniehänger mit Rademacher-Fallschirm** (84), Helm, UP-Rucksack, alles in einwandfreiem Zustand, DM 2000,-. ☎ 05 51/75 29 90.

Zephir, Bj. 5/88, neuwertig, Untersegel asgm. leuchtgelb-orange, Obersegel weiß, schwere Tuchqualität, wegen Kauf eines Zephir CX, DM 4400,-. ☎ 06 95/48 15 23.

Magic III 177, gepflegtes Gerät, DM 1400,-, **Hall-Fahrtmesser**, DM 50,-. ☎ 06 13/35 56.

Delta 16, Bj. 86, DM 2200,-. **Atlas 16**, Gütesiegel neu, DM 1300,-. ☎ 08 94/33 89.

Magic III 177, Bj. 5/84, Magic-Roller, weißes Segel (Mylar) DM 1111,11. Evtl. auch Tausch gegen anderen Drachen oder sonstiges Sportgerät möglich. ☎ 08 82/51 21 48.

Bullet C 84, DM 10,-. ☎ 08 82/27 05 ab 19.00 Uhr.

Zephir '87, DM 3500,-. ☎ 05 71/05 71 03 64.

Profil 17, DM 1200,-. ☎ 05 71/71 03 64.

Fallschirm mit Kniehänger, Integralhelm mit CB-Anschluß, VB DM 800,-. ☎ 06 57/36 23 51 oder 06 96/33 52 49.

Zephir, Bj. 5/87, Top Zustand, schöne Farben crashfrei, DM 3500,-. ☎ 07 68/12 60 7 ab 17.00 Uhr.

Hermes 16, Bj. 4/86, Segel und Anströmkante weiß, Doppelsegel 2 Streifen mit gelb-orange-rot, Aerosafe, Speedbar, Überlandnummer, VB DM 2222,-. ☎ 02 27/23 88 23 ab 18.00 Uhr.

Atlas 16, Bj. 11/81, 5-j.-Check bis 12/89, Speedbar, 2 Ersatztrapezrohre, 1 Ersatztrapez, VB DM 1200,-. **Steffl-Kniehänger**, DM 190,-. **Vario Afro Cumulus**, 8000, DM 790,-. ☎ 08 96/92 86 01 ab 18.00 Uhr.

Swing, Bj. Anfang 87, hellblau/weiß/pink, sehr gepflegt und wenig geflogen, 100% crashfrei, + ZB, VB DM 2800,-. ☎ 07 11/34 46 76.

Parasail, Kniehänger + Schirm, wie neu, VB DM 850,-. ☎ 07 11/34 46 76.

Hermes Trilam 16, Bj. 6/88, blau-gelb-rot, VG, crashfrei, top gepflegt, Superpreis, VB DM 4000,-. ☎ 06 86/42 28 oder 7 36 79.

Typhoon S 4 medium, Bj. 10/84, viele Extras, VB DM 2000,-. ☎ 08 20/26 23 20.

Zephir, Bj. 8/88, DM 4800,-. ☎ 08 34/89 90.

Nimbus 62, 15,5 m², crashfrei, 1a-Zustand, **Kniehänger PSR**, **Vario**, Höhenmesser VB DM 2300,- evtl. auch Schirm. ☎ 02 84/33 72.

Magic IV 155, Bj. 85, rote Mylar Anströmkante, schweres 4,4 oz Segel, neue Unter- verspannung, DM 2900,-. ☎ 09 41/64 63.

Superfex, GS, mit **Parasail Fallschirm** + 2 Ersatzsteuerbügel, DM 1400,-. **Ranger HS**, Kurzpack 1,50 m, GS, viele Ersatzteile, 2 Pucksäcke, DM 1700,-. **Rademacher Fallschirm**, Bj. 5/87, DM 680,-. 100% was- serdichter Pucksack von HF Nutzlänge 6,10 m, Umfang 96 cm, neu, DM 210,-. ☎ 06 9/51 52 19.

Mars 170, Bj. 86, weiß-orange, sehr guter Zustand, Speedbar, Ersatztrapez. **Prieler-Kniehänger**, **Parasail-Schirm**, Rucksack, Helm, insg. DM 3000,-. ☎ 08 96/92 53 00.

Sport 167 (Competition), Bj. 5/88 absoluter Bestzustand, Ersatztrapez, 15 Flüge, schöne Farben: Weiß, schwarzes Dreieck, Rot-Weiß für DM 2000,- unter Neupreis. ☎ 08 52/43 65 früh und abends, ☎ 01 61/29 17 06 tagsüber.

Magic 4, 166, Bj. 9/87, Bestzustand, crash- frei, Mylareintr. Trimmer, leicht, Oberseg. verst. Achterliek, opt. Design, DM 4000,-. ☎ 07 54/27 30.

Magic III 166, multicolor, wenig Landungen, crashfrei, DM 1600,-. ☎ 06 61/14 88.

Zephir, Bj. 5/88, Obersegel weiß, Untersegel leucht-orange-neongelb asymmetrisch, wenig geflogen sehr gute Flugeigenschaften und Handling, wegen Neuanschaffung eines Zeph- ir CX, VB DM 4400,-. ☎ 05 48 15 23.

Foil 170, Bj. 88, 8 Flüge, **Zephir**, Bj. 87, umgerüstet 89. ☎ 06 74/24 22.

Steinbach Karpfen, Größe M, Farbe Blau, kaum benützt, DM 300,-. ☎ 07 20/23 24 00 oder 07 37 05 21.

Impuls, Bj. 86, uni weiß, guter Zustand, wenig geflogen, Räder, DM 2200,-. ☎ 02 51/82 27 0.

Prieler-Integral-Schürze, Typ Racer, wie neu, für Piloten 1,60–1,70 m und 55–68 kg, DM 450,-. **Kleiner Parasail-Kniehänger**, fast neu, DM 150,-. **Römer-Helm**, DM 50,-. ☎ 05 54/50 91 werktags ab 18.00 Uhr.

Magic 155, Bj. 4/85, rot-weiß, sehr guter Zustand, DM 2000,-. ☎ 08 21/86 53 4.

Saphir 16, Bj. 83, sehr guter Zustand und schöne Farben, Check neu, VB DM 2300,-. ☎ 08 96/13 76.

DHV-Prüfungskalender 1989

Hängegleiten

(wird laufend ergänzt)

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Unbedingt schriftlich voranmelden!

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
3.5.89	TA	Rieden	Christa Vogel-Söder, Brunnenstr. 15, 8959 Rieden, 08362/5138
13./14.5.89	TA + TB	Tegelberg	Mathias Krug, Haldenweg 3, 8959 Roßhaupten, 08367/598
14.5.89	PA + PB	Wasserkuppe	Horst Barthelmes, Oberrhausen 35, 6412 Gersfeld, 06654/7548
14./15.5.89	TA + TB PA + PB	Elzach	DFZ Elztal, Erwin Zipfel, In der Gumm, 7807 Elzach, 07682/8279
19.5.89	TA + TB PA + PB	Chiemsee	Georg Steffl, Neuwies 34, 8212 Übersee, 08641/1228
19.5.89	TA + TB	Göppingen	Klaus Irschik, Blumhardtstr. 14, 7320 Göppingen, 07161/49119
20./21.5.89	TA + TB PA + PB	Bernau	Walter Wagner, Hof 57, 7816 Münstertal, Bernhard Schnekenburger, 07675/637
20.5.89	PA + PB	Tegelberg	Christa Vogel-Söder
20.5.89	TA + TB PA + PB	Ruhpolding	Gebhard Holzner, Brandstätter Str. 62, 8222 Ruhpolding, 08663/668 oder 2729
20./21.5.89	PA + PB	Porta Westf.	Peter Bork, Portastraße 32, 4950 Minden, 0571/51032
26.5.89	TA + TB	Weilheim	Gerhard Spieler, Am Frischanger 5, 8120 Weilheim, 0881/7657
27.5.89	PA + PB	Tegelberg	Gerhard Spieler
4.6.89	TA + TS PS	Wasserkuppe	Horst Barthelmes
4.6.89	T ULS P ULS	Mellrichstadt	Horst Barthelmes
4./5.6.89	TA + TB PA + PB	Tegelberg	Mathias Krug
17.6.89	TA + TB PA + PB	Ruhpolding	Gebhard Holzner

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
18.6.89	PA + PB	Wasserkuppe	Horst Barthelmes
21.6.89	TA	Rieden	Christa Vogel-Söder
23.6.89	TA + TB	Göppingen	Klaus Irschik
23.6.89	TA + TB	Weilheim	Gerhard Spieler
24.6.89	PA + PB	Tegelberg	Gerhard Spieler
25.6.89	TA + TB	Stuttgart	Matthias Betsch, Hermannstr. 11, 7000 Stuttgart, 0711/617579
1./2.7.89	TA + TB PA + PB	Elzach	DFZ Elztal
7.7.89	TA + TB	Weilheim	Gerhard Spieler
8.7.89	PA + PB	Tegelberg	Gerhard Spieler
8./9.7.89	TA + TB PA + PB	Tegelberg	Mathias Krug
9.7.89	PA + PB	Tegelberg	Christa Vogel-Söder
15.7.89	PA + PB	Messelberg	Klaus Irschik
15.7.89	TA + TB PA + PB	Ruhpolding	Gebhard Holzner
16.7.89	TA	Rieden	Christa Vogel-Söder
16.7.89	T ULS P ULS	Mellrichstadt	Horst Barthelmes
21.7.89	TA + TB	Göppingen	Klaus Irschik
21.7.89	TA + TB	Werther	Udo Wilhelm, Hägerstraße 6, 4806 Werther, 05202/1475
22.7.89	PA + PB	Werther	Udo Wilhelm
29.7.89	PA + PB	Tegelberg	Christa Vogel-Söder
29./30.7.89	TA + TB PA + PB	Bernau	Walter Wagner/ Bernhard Schnekenburger

Prüfungsarten: T = Theorie; P = Praxis; A = Befähigungsnachweis A;
B = Befähigungsnachweis B; S = Windschleppberechtigung;
ULS = UL-Schleppberechtigung

Thermikvario mit einstellbarer Empfindlichkeit
und akustischer Anzeige

NEU



THERMIK SENSOR

Wir haben uns für die Entwicklung und Erprobung einer
Flugsaison Zeit gelassen. Wichtig war in erster Linie eine
für die europäischen Verhältnisse angepaßte Empfindlich-
keit ohne dabei eine nervöse Überreaktion zu zeigen, die
den Piloten stören und ablenken könnte.

Farbe weiß, Farbwunsch ist nach Absprache möglich
Gehäuseabmessungen 60x100x26 mm

Wir liefern inklusive Klettbandhalter, 9V Batterie und
Bedienungsanleitung und geben 1 Jahr Garantie

● **Einführungspreis 228,- DM** ●

A. Dittrich, Fluginstrumente, Am Thie 5A, D-3305 Sickinge 1
Telefon 05305/545

Von der Punktlandung zum Streckenflug

Wettbewerbe im Wandel

Der Punkt: Herr über Sieg oder Niederlage der Ziellande-Helden vergangener Tage; manche zog er magnetisch an, einige trafen ihn nie. Ein Rückblick

Überall, wo der Mensch Sport treibt, drängt es ihn dazu, seine Leistungen mit anderen zu vergleichen. Drachenflierer bilden hier keine Ausnahme.

Bereits 1974, also kurz nach der europäischen Stunde Null ermittelten in Villars Schweizer, Italiener und Franzosen ihren »Europa-Meister«. Neben Flug-Sekunden und Lande-Metern stand jedoch der Spaß der Teilnehmer im Vordergrund.

1. WM in Kössen

Ernst wurde es bereits im März 1975 bei der ersten inoffiziellen Weltmeisterschaft in Kössen. 300 Piloten und Pilotinnen absolvierten mehr als 3000 Starts und ermittelten in einer Ziel- und Zeitwertung ihren »Weltmeister aller Klassen«. Die Amerikaner gaben hier den Ton an und überraschten die Europäer mit ihren leistungsstarken Geräten. So verwunderte es nicht, daß Dave Cronk auf einem amerikanischen Quicksilver C gewann.

Diese herausragende Weltmeisterschaft wurde zur Initialzündung einer ganzen Reihe europäischer Wettbewerbe. Noch 1975 trafen sich die Piloten im Tannheimer Tal zum »Neuner-Köpfe-Fliegen«, in Ruhpolding zum »Goldenen Adler« und in Baiersbrunn zum »Schwarzwald-Pokal«. Hindern ließen sich die Piloten auch nicht

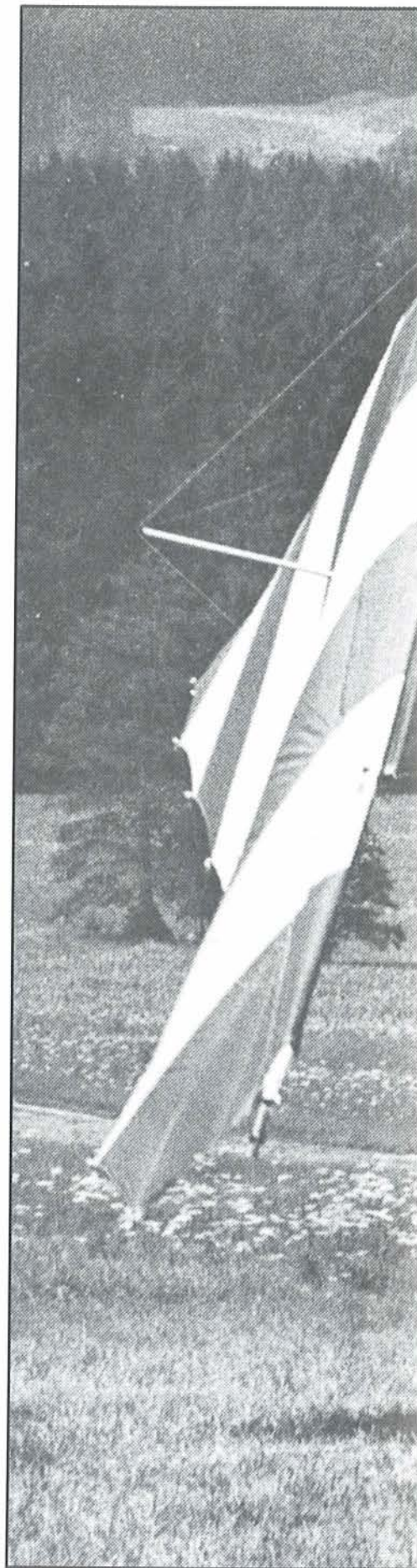
durch das Wettbewerbsverbot »uneinsichtiger« Bürokraten. Roger Egle, Josef Guggenmos, Calle Barkhausen und Christian Steinbach waren Namen, die immer wieder auf den Siegerlisten auftauchten.

Im selben Jahr noch teilte die FAI die Drachen in drei Wettbewerbsklassen ein: Bei der Standard-Rogallo-Klasse durfte der Nasenwinkel 90 Grad nicht übersteigen, vorgeformte Latten waren verboten; die offene Klasse I beinhaltete alle anderen Hängegleiter mit Gewichtskraftsteuerung; die offene Klasse II die übrigen Hängegleiter, auch mit aerodynamischer Kontrolle. Die waren zu diesem Zeitpunkt allerdings in Deutschland noch verboten und wurden von den Behörden den Segelflugzeugen zugerechnet.

Die erste bayerische Meisterschaft fand im Oktober 1975 in Garmisch statt. Aus Witterungsgründen startete man vom 100 m hohen Gudiberg (heute ein Übungshang der Gleitschirmflieger) und landete im Garmischer Skistadion. Erster Bayerischer Meister wurde Josef Guggenmos.

Ärger und Erfahrungen

Kurz darauf, mancher Drachen war noch feucht von der verregneten bayerischen Meisterschaft, fand im Allgäu die erste deutsche Meisterschaft statt. Ca. 130 Piloten hatten gemeldet und





schon gab es den ersten Ärger. Da damals nur ca. 10% der Piloten im DAeC organisiert waren, mußte die geplante Einschränkung, daß nur im DAeC organisierte Piloten teilnehmen durften, fallengelassen werden. Dagegen setzten sich die Veranstalter in einem anderen Punkt durch. Ein Teil der Piloten wehrte sich heftig dagegen, daß das Fliegen von Vollkreisen beim Figuren-Zielflug Punktgewinn bringen sollte. »Dies wäre doch für manche der anwesenden Piloten noch zu risikoreich« war ihr Argument. Die Veranstalter hielten dem entgegen, daß eine deutsche Meisterschaft ja kein Anfängerfliegen sei. Dennoch kam es zu einem Unfall mit einer leichten Rückgradverletzung. Ein Pilot hatte mangels Erfahrung in Baumwipfelhöhe einen Vollkreis eingeleitet.

Erfahrung sammelten die Veranstalter bei dieser Meisterschaft auch im Rampenbau. Am Tegelberg hatte man eine hohe Rampe mit waagrechtem Anlauf gebaut, über die manche Piloten auch bei Rückenwind starteten. Erst als sich einige Fehlstarts ereignet hatten und sich die Spitzenpiloten weigerten über die Rampe zu starten, wurde diese abgeschrägt und damit entschärft.

Die Kombination aus Figuren-Zielflug, bei dem möglichst viele Vollkreise über einem Ballon geflogen werden mußten und den Strecken-Zeit-Flügen gewann letztendlich Willi Guggenmos, Bruder des späteren Weltmeisters Josef Guggenmos.

1976, bei der ersten baden-württembergischen Meisterschaft in Baiersbronn nahm man es dann ganz genau. Mit Waage, Meßlatte und Maßband wurden die FAI-limitierten Größen, Flächenbelastung und Streckung ermittelt.

Trotzdem blieben auch hier die Proteste nicht aus, als die Piloten, um ein Schaufliegen für die 12000 Zuschauer nicht zu gefährden, bereits um 6.30 Uhr starten mußten, und es auf Grund der ungünstigen Windverhältnisse zu einigen Baumlandungen kam.

Schließlich ermittelte man dennoch in 5 Klassen einschließlich einer »Oldtimer-Klasse« die würdigen Sieger.

Organisation

Auch die offizielle bayerische Drachenflugmeisterschaft an der Kampenwand blieb von Organisationsproblemen nicht verschont. Da bestimmte Auflagen des Luftamtes nicht erfüllt wurden, unterbrachen Polizeibeamte

kurzerhand die Austragung des Wettbewerbes. Doch nachdem die Auflagen erfüllt waren – u. a. mußte ein Lande-T in die Einflugschneise gestreut werden – konnte der Wettbewerb fast reibungslos fortgesetzt werden. Nach 3 Tagen waren alle Durchgänge abgeschlossen. Nur das Organisationskomitee kämpfte noch mehrere Stunden mit der FAI-Formel zur Ermittlung der Sieger.

Im Juni durften dann die Ruhpolder zeigen, was sie unter der Organisation einer deutschen Meisterschaft verstehen. Ein Großcomputer berechnete in kürzester Zeit die Punkte, Zentimeter und Zehntelsekunden genau entsprechend den FAI-Regeln. Strahlendes Wetter und eine gute Organisation begünstigten den Ablauf der Meisterschaft. Josef Guggenmos, Rudolph Walter und Friedrich Holweg qualifizierten sich dabei durch ihre Siege direkt für die erste offizielle Weltmeisterschaft in Kössen.

Offizielle WM

Dort schlugen sich die deutschen Teilnehmer in der Standardklasse bis zum 4. Tag ausgezeichnet. Josef Guggenmos führte vor zwei weiteren Deutschen die Wertung an. Doch dann verpaßte er im letzten Durchgang den Titel. Eine Bruchlandung beendete alle Hoffnungen. 37 Punkte fehlten ihm in der Endabrechnung auf den Sieger Christian Steinbach. Nachdem die in Südafrika geplante WM 1978 wegen der Apartheids-Politik Südafrikas kurzerhand abgesagt worden war, sollte Josef Guggenmos jedoch 1979 in Grenoble sein Ziel erreichen und Weltmeister werden.

In den übrigen Klassen dominierten wieder die Drachensegler aus Übersee. T. Delore aus Neuseeland wurde Weltmeister der Klasse I, K. Battle aus Australien Weltmeister der Klasse II.

Ein späterer Weltmeister stand schon damals mit auf dem Siegereck: Rick Duncan, der Weltmeister von 1987 in Australien flog in Kössen Zeitrekord und wurde Dritter.

Wandel

Während sich in den folgenden Jahren die Wettbewerbsaufgaben nur wenig änderten, vollzog sich zu Beginn der 80er Jahre ein Wandel. Piloten wie Helmut Denz, Ernst Reichhof und Kurt Weber zeigten, daß auch in Europa weite Streckenflüge möglich sind.

Als auf Initiative des DHV das BMV in Bonn den freien Streckenflug erlaubte, hielt das Streckenfliegen auch im Wettbewerbssport Einzug. Während 1982 bei der deutschen Meisterschaft des DAeC am Tegelberg noch »Bojen« umrundet werden mußten, gingen die Piloten bei der deutschen Meisterschaft des DHV am Kandel bereits auf Strecke. Fast 2000 km wurden während dieses Wettbewerbs geflogen und Max Schaudolf wurde mit einem 43-km-Flug verdienter Meister.

Damit war das Startsignal gegeben; Ziellanden, Zeitfliegen und Bojen-Umrunden waren »out«, Streckenfliegen hingegen »in«.

Dezentrale Wettbewerbe

Nicht jeder Pilot hat Spaß daran, mit 30 anderen Piloten im selben Bart zu kurven und findet es schöner, alleine und ohne Streß auf Strecke zu gehen.

Um auch diesen Piloten eine Vergleichsmöglichkeit zu geben, schrieb der DHV 1983 zum ersten Mal einen dezentralen Wettbewerb, den 1. deutschen XC-Cup aus. Die Ausschreibung orientierte sich an der dezentralen deutschen Streckenflugmeisterschaft der Segelflieger. Der Wettbewerb begann bescheiden mit 5 Teilnehmern. Kurt Weber gewann mit 398 Punkten. Doch ein Anfang war getan.

Schon ein Jahr später legte Helmut Denz eine Punktzahl vor, die seither nicht mehr erreicht werden sollte. 786 Punkte waren seine stolze Bilanz einer Flugsaison. Der Abstand zum Zweitplazierten Michael Weingartner betrug über 400 Punkte.

In den folgenden Jahren nahm der XC-Cup eine starke Entwicklung. 1988 reichen mehr als 130 Piloten 320 Flüge zur Auswertung ein. Während in der Anfangszeit die meisten Streckenflüge im Alpenraum durchgeführt wurden, werden nun auch immer mehr große Flüge aus dem Flachland gemeldet. Der Start aus der Winde und UL-Schlepp eröffneten neue Möglichkeiten.

Frauen auf dem Vormarsch

Seit 1987 mischen auch die Damen im Deutschen Streckenflugpokal mit. 1988 nahmen 8 Pilotinnen teil.



Willy Guggenmos, der erste Deutsche Meister 1975

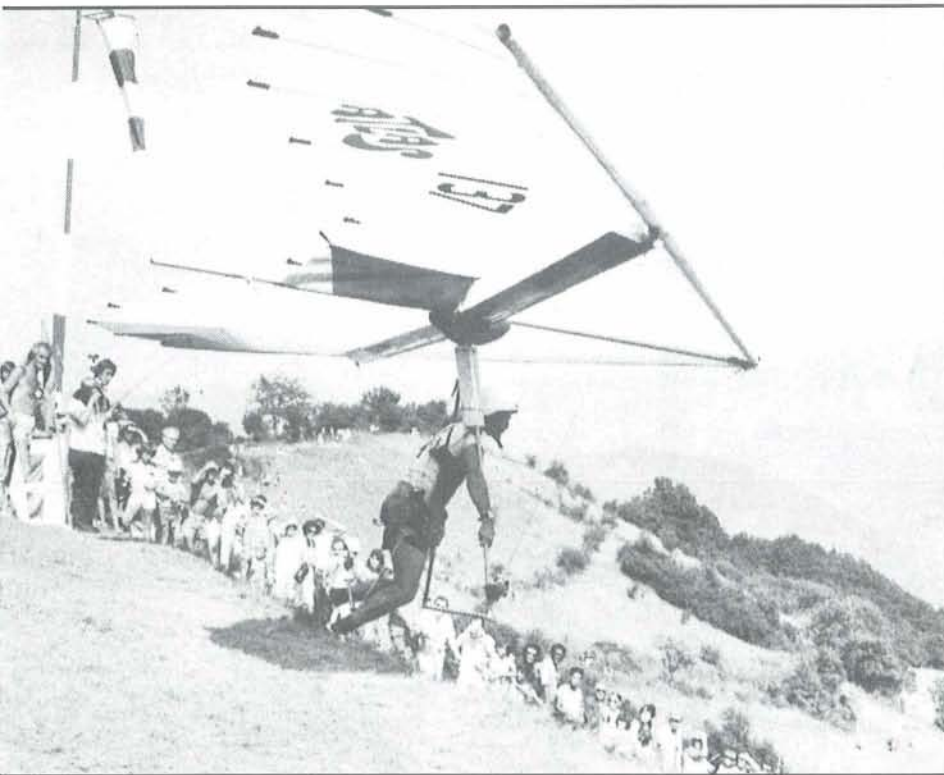
WM 79 in Grenoble: Gerard Thevenot startet mit dem brandneuen Atlas.



Christian Steinbach beim Siedesbeck-Gedächtnisfliegen 1975 in Kössen



Die Jagd auf den Punkt



Sowas kam häufig vor bei den ersten Wettbewerben

Erste offizielle WM in Kössen 1976: In der Standardklasse gewinnt Christian vor Jochen Steinbach, Österreich, und Rick Duncan, Australien

Fotos: Walter Zuerfl
«Drachentlieger»

Bereits 1975 in Kössen hatte es eine eigene Damenklasse gegeben. Doch ganz glücklich waren die Pilotinnen damit nicht. Die Siegerin Tina Trefethen aus Californien soll gesagt haben: »Lieber hätte ich in der Männerwertung den, meinem Punktestand entsprechenden 15. Platz, als bei den Damen den 1. Platz belegt.«

In den folgenden Jahren wurden die Damen meist zusammen mit den Männern gewertet. Herausragende Pilotinnen wie Rosi Brams für Deutschland oder Judy Leden für England schafften sogar den Sprung in die Nationalmannschaft.

Um den Pilotinnen jedoch Gelegenheit zu geben, sich auch international direkt zu messen, wurde 1987 in Milau die erste offizielle Weltmeisterschaft der Damen ausgetragen. 30 Teilnehmerinnen flogen um den Titel. Daß die Leistungen der Damen denjenigen der Männer nicht nachzustehen brauchen, zeigte während dieser WM Ornella Magnaguagno aus Italien mit einem Flug über 115 km. Nach 7 Durchgängen stand die erste offizielle Weltmeisterin fest. Judy Leden, Ligapilotin aus England, gewann vor Jenny Ganderton, England und der Italienerin Ornella Magnaguagno.

Doch nicht nur international ermittelten die Damen zwischenzeitlich ihre eigene Meisterin. Seit 1986 gibt es auch eine deutsche Meisterschaft der Damen. Dreimal stand hier bisher Petra Bader auf dem obersten Siegertreppchen. Doch auch ihr erwächst langsam Konkurrenz im eigenen Lager. Das Spitzenfeld wird immer dichter; und schon machen die Pilotinnen den Männern in der Liga Konkurrenz.

Gleitschirmfliegen

Ähnlich wie die erste Weltmeisterschaft der Drachentlieger 1975 in Kössen hatte auch die erste inoffizielle WM der Gleitschirmflieger 1987 in Verbier eine Pilotfunktion. 280 Piloten ermittelten in 3 Gruppen ihren Meister. Obwohl der Spaß im Vordergrund stehen sollte, hatte die Meisterschaft auch ihre ernsten Seiten. Über 40 Verletzte sollen es schließlich gewesen sein.

Und auch die Hersteller verstanden keinen Spaß – schließlich sichert ein Weltmeistertitel erhebliche Marktanteile – und so entbrannte in Verbier ein harter Herstellerkampf.

Dennoch waren diejenigen, die dabei waren, voll des Lobes über die ausgezeichnete Organisation und das

Fluggelände. Natürlich auch Walter Kumpfmüller, der als bester Deutscher Rang 6 belegte.

Doppelmeister

Kurz darauf, im September 1987, organisierte der DHV am Wank bei Garmisch die erste deutsche Meisterschaft im Gleitschirmfliegen. Leider spielte das Wetter nicht mit, und so mußte die Meisterschaft nach nur 2 Durchgängen beendet werden.

Diejenigen, die allerdings geglaubt hatten, daß der Sieg von Toni Bender Zufall gewesen sei, wurden kurz darauf eines Besseren belehrt. Auch der Deutsche Aeroclub führte im selben Jahr am Tegelberg seine deutsche Meisterschaft durch und wieder hieß der Sieger Toni Bender. Doch nicht nur auf dem obersten Siegtreppchen stand der gleiche Pilot, sondern auch auf den Treppchen für den Zweit- und Drittplazierten nämlich Hans Ostermünchner und Bernhard Schmid.

Kommerz

Natürlich hatten Sponsoren schnell gemerkt, daß sich mit dem Gleitschirmfliegen eine publikums- und werbewirksame Sportart entwickelte und so wurden 1988 überall im Alpenraum internationale Wettbewerbe mit hohen Preisgeldern ausgeschrieben. Am kräftigsten kassierte hier der DHV-Testpilot Christoph Kirsch ab, als er beim »Lucky-Strike-Open« in Verbier als Sieger einen Scheck über 10.000,- sFr in Empfang nehmen konnte.

1. EM

1988 wurde es dann offiziell. Grenoble, Austragungsort der Drachenflug-Weltmeisterschaft 1979 rief die Gleitschirmflieger zur ersten offiziellen Europameisterschaft.

Daß Gleitschirmfliegen eine sichasant entwickelnde Sportart ist, zeigte sich gerade bei dieser Europameisterschaft. Man orientierte sich an den Flugaufgaben der Drachenflieger und die Piloten mußten Ziel-/Rückkehrflüge bis zu 24 km bewältigen. Ziellanden war out.

Sepp Geschwendtner, der gerade noch knapp ins Finale gerutscht war, belegte als bester Deutscher Rang 6. Überlegener Europameister mit über 1100 Punkten Vorsprung wurde Gerald Maret aus der Schweiz vor Thier-

ry Barboux aus Frankreich und Robert Graham aus der Schweiz.

Beste Pilotin war Fabienne Lachat-Schwarz aus der Schweiz. Sie erreichte Rang 9 im Gesamtklassement.

Mit diesem ersten offiziellen FAI-Wettbewerb begann für das Gleitschirmfliegen eine neue Ära. Wie im Drachenfliegen werden auch beim Gleitschirmfliegen, in Zukunft die Profis dominieren und die Wettbewerbs-

szenen beherrschen. Entsprechend der Geräteentwicklung werden sich die Flugaufgaben dem Drachenfliegen angleichen.

Um dieser Entwicklung zu entsprechen, hat der DHV ab 1989 auch für Gleitschirmflieger einen Deutschen Streckenflugpokal ausgeschrieben. So kann jeder seinen Leistungsstand auch im indirekten Vergleich bestimmen.



Die Meister seit 1975

Drachenfliegen

Deutsche Meister Drachenfliegen Männer

1975	Willy Guggenmos	
1976	Josef Guggenmos	(FAI-I)
	Rudolf Walter	(FAI-II)
	Friedrich Hohlweg	(FAI-III)
1977	Heini Gottschlicht	(FAI-I)
	Josef Guggenmos	(FAI-II)
	Martin Kemmer	(FAI-III)
1978	Otfried Heinelt	(FAI-I)
	Josef Guggenmos	(FAI-II)
	Hans Olschewski	(FAI-III)
1979	Otfried Heinelt	(FAI-I)
	Willy Guggenmos	(FAI-II)
	Hans Olschewski	(FAI-III)
1980	Josef Guggenmos	(FAI-I)
	Hans Olschewski	(FAI-II)
1981	Peter Klein	(FAI-I)
	Wolfgang Genghammer	(FAI-II)
1982	Max Schraudolf	(FAI-I)
	(DHV)	
	Josef Guggenmos	(FAI-I)
	(DAeC)	
1983	Josef Guggenmos	(FAI-I)
1984	Willy Guggenmos	(FAI-I)
1985	Jürgen Seyferle	(FAI-I)
1986	Bob Baier	(FAI-I)
1987	Bob Baier	(FAI-I)
1988	Toni Bender	(FAI-I)

Deutsche Meister Drachenfliegen Frauen

1986	Petra Bader	(FAI-I)
1987	Petra Bader	(FAI-I)
1988	Petra Bader	(FAI-I)

Weltmeister Drachenfliegen Männer

1975	Dave Cronk (USA)	
1976	Christian Steinbach	(FAI-I)
	(A)	
	T. Delore (NZ)	(FAI-II)
	K. Battle (AUS)	(FAI-III)
1979	Josef Guggenmos (D)	(FAI-I)
	Rex Miller (USA)	(FAI-II)
1981	Pepe Lopez (BR)	(FAI-I)
	Grame Bird (NZ)	(FAI-II)
1983	Steve Moyes (AUS)	(FAI-I)
1985	John Pendry (GB)	(FAI-I)
1987	Rick Duncan (AUS)	(FAI-I)

Weltmeister Drachenfliegen Frauen

1975	Tina Trefethen (USA)	
1987	Judy Leden (GB)	(FAI-I)

Europameister Drachenfliegen Männer

1977	Heinz Dörler (A)	(FAI-I)
	Willy Guggenmos (D)	(FAI-II)
	Hans Gyax (CH)	(FAI-III)
1978	Kurt Pirker (A)	(FAI-I)
	Gerard Thevenot (F)	(FAI-II)
	Hans Olschewski (D)	(FAI-III)
1980	Gerard Thevenot (F)	(FAI-I)
	Mike de Glanville (F)	(FAI-II)
1982	Tony Hughes (GB)	(FAI-I)
	Wolfgang Hartl (A)	(FAI-II)
1984	Tony Hughes (GB)	(FAI-I)
1986	John Pendry (GB)	(FAI-I)
1988	John Pendry (GB)	(FAI-I)

Gleitsegeln

Weltmeister Gleitsegeln

1987	Reinhard Unterholzner (I)	
------	---------------------------	--

Deutsche Meister Gleitsegeln

1987	Toni Bender	(DHV)
	Toni Bender	(DAeC)
1988	Toni Bender	

Europameister Gleitsegeln

1988	Gerald Maret (CH)	
------	-------------------	--

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

AFRO®

Fluginstrumente



CROSS COUNTRY 8000 DM 1.598,-
Multifunktionales Cockpit für Top-Piloten:
Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhengspeichern, 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 Höhengspeichern, 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 Höhengspeichern, 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.



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



ALTIMETER DIGITAL DM 498,-
Vierstelliger Höhenmesser, Barometer, zwei Höhengspeicher, 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

Wo stelle ich diesmal den Pokal? hin

Progress
PARATECH

Der Progress von Paratech ist immer ein Gewinn: Traumhaftes Handling, flaches Drehen, hohe Wendigkeit, Gleitzahl 6+, minimales Sinken 1,3 m/sek. Ein konventioneller Gleitschirm mit genialer Aerodynamik. Keine geschlossenen Zellen, Verstärkungen und Ventile. Die Streckung ist gering (3,6). Der Progress ist deshalb beim Start blitzschnell gefüllt, fliegt ohne jegliche Tricks bequem und streßfrei und verfügt über einen großen Geschwindigkeitsbereich ...

Das ist der echte Fortschritt im Gleitschirmbau: Progress von Paratech.

Relax
PARATECH

Unser persönlicher Tip für Einsteiger und Aufsteiger: Probiert den neuen Relax. Auch er ist ein genialer Schirm, der die Flugqualitäten eines Hochleisters von 88 mit Gutmütigkeit und Sicherheit verbindet.

Infos zu den aktuellen
89er Modellen
mit Zubehör und
Gratis-Poster
erhalten Sie
sofort von

**SCHLAGER
& STROBL**

Sportartikel GmbH, Am Gasteig 4b, 8196 Eurasburg

INFO-TEL. 0 81 79 / 14 15



Was ist es, das Jahr für Jahr die besten Wettbewerbspiloten zum Meeting Internationale an den Monte Grappa pilgern läßt?

Diese Frage drängt sich mir nach Abschluß des Wettbewerbs geradezu auf.

Dabei hätte ich doch eigentlich allen Grund, zufrieden zu sein: den ersten Durchgang zusammen mit Richard Walbec gewonnen; Platz 16 im Schlußklassement und damit zweitbesten deutscher Teilnehmer, und dazu 5 Tage herrliches Wetter und schöne Flüge.

Dennoch bleiben ein ungutes Gefühl und diese Frage zurück: Ist es das Preisgeld in Höhe von 2 Mio. Lire für den Gewinner oder lediglich die Tatsache, daß das Meeting Internationale am Monte Grappa der erste bedeutende europäische Wettbewerb im Jahr ist, daß die besten europäischen Wettkampfpiloten Jahr für Jahr nach Bassano fahren? Einige Gründe sprechen für die letzte Annahme.

Für 150000 Lire Startgeld werden dem Teilnehmer Filme, eine Karte und Telefonservice versprochen. Filme erhält man tatsächlich; für jeden Wettbewerbstag einen. Back-Up-Filme müssen zusätzlich gekauft werden. Auch die Karte ist in Ordnung, denn schließlich braucht sie der außengeländete Pilot, um für den Rückholer anhand der Koordinaten seine Position genau bestimmen zu können. Um den Rückholer muß sich der Pilot allerdings selbst kümmern, denn das Rückholen ist nicht im Startgeld inbegriffen.

Dies ist vielleicht gerade noch akzeptabel. Daß aber dieser Telefonservice nicht funktioniert, ist dann doch des Guten – besser des Schlechten – zuviel. So kam es dieses Jahr vor, daß Knut von Hentig einmal bis um 3.00 Uhr morgens bei Belluno auf seinen Rückholer warten mußte, weil der Telefonservice nicht funktionierte bzw. das Telefon gar nicht besetzt war!

Änderungen im Reglement während des Wettkampfes und ein übergroßes Starterfeld ließen zusätzlich wenig Freude aufkommen. Zurück blieb das Gefühl, daß hier die Organisatoren mit möglichst wenig Aufwand möglichst viel Geld verdienen wollen. So wußte man bei den Organisatoren plötzlich auch nichts mehr von dem Versprechen, daß man das bereits bezahlte Startgeld des letztjährigen, verregneten Wettbewerbes auf das diesjährige Startgeld anrechnen wollte.

Eine kritische Betrachtung von
Wolfgang Gerteisen

Meeting Internationale Monte Grappa 89

Rumour, der Ace-Nachfolger ohne Kieltasche



Neuer Kieltaschenloser »XS« von Moyes

Christof Kratzner



Wolfgang Gerteisen

Fotos: Klaus Tändler





Dennoch soll die sportliche Seite nicht vergessen werden:

Der erste Wettbewerbstag brachte eine Basishöhe von 1300 m NN. Die Aufgabe bestand aus einem 120-km-Dreieck mit den Wendepunkten Lago d'Mis – Asiago. Für die meisten Piloten war allerdings schon beim Einflug ins Piavetal Endstation. Nur Richard Walbec auf dem Prototypen Bomberang von Tecma und ich schafften es im strömenden Regen bis 1 km vor den Lago d'Mis und wurden mit 44 km Tages-sieger.

Der zweite Tag wurde klar von Jes Flynn, der nun für Solar Wings den neuen Rumour fliegt, dominiert. Er erflog sich mit 109 der geforderten 111 km (Grappa – Vittorio-Veneto – Marostica – Bassano) den Tagessieg. Das übrige Feld landete fast geschlossen nach der 2. Piave-Querung und blieb damit dicht zusammen.

Richtig durcheinandergewürfelt wurde das Teilnehmerfeld allerdings am 3. Tag. Da den Organisatoren wohl angesichts der stabilen Wetterlage nichts besseres einfiel, schrieben sie als Tagesaufgabe Freie Strecke aus, bis maximal zur jugoslawischen Grenze. Knut von Hentig erkannte die stabile Wettersituation richtig und versuchte, die Wolken im Norden zu erreichen. Sein Flug endete erst bei Longarone, nördlich von Belluno. Damit hatte er Platz 2 in der Tageswertung hinter Karl Reichenegger. Die meisten Piloten waren jedoch bereits bei der Piave-Querung Richtung Osten hängengeblieben und mußten sich nach oft zähem mehrstündigen Kampf ums Obenbleiben geschlagengeben und landen.

Die Zuschauer am Hauptlandeplatz in Bassano sahen zum ersten Mal am Ostersonntag die Wettbewerbspiloten einlanden. Die Tagesaufgabe Grappa – Thieme – Obledo – Bassano wurde zum Speedrun. Roland Delez schaffte die 76 km am schnellsten und ging damit in Führung.

Doch wieder einmal sollte es John Pendry sein, der seine absolute Klasse bewies. Beim abschließenden Finale, einem 30-km-Race vom Monte Summano nach Bassano war er der absolut schnellste und gewann damit zum 4. Mal das Meeting. Roland Delez (Schweiz) und Karl Reichenegger (Italien) belegten Platz 2 und 3. Den undankbaren 4. Platz erflog sich der konstant gut fliegende Christoph Kratzner, der damit seine Frühform unterstrich und die Anwartschaft für die Nationalmannschaft unter Beweis stellte.



Ab dem Gipfel gehts erst richtig aufwärts ...



voilerie soubeyrat

Der letztjährige Gipfel läßt auf Vieles hoffen!
VS-Magic – Deutscher Meister
VS-Magic – Deutscher Vizemeister
VS-Magic – Sieger im Alpenpokal

VS weiß auch, was ein Schirm für Bergsteiger und Genußflieger leisten muß: Bis zum Gipfel zählen Gewicht und Packmaß. Am Gipfel zählt ein kurzer, unproblematischer Start. Über dem Gipfel zählen Sicherheit und Leistung.

Die neue VS-Serie zeichnet sich aus durch:

- Geringes Packmaß und Gewicht
- Sehr kurzen Startlauf – auch bei Seitenwind
- Fehlertolerantes Flugverhalten.
- Hohe Sicherheit in Turbulenzen
- Sichere Streckung 2,6
- Gleitzahl deutlich über 4.

VS hat den sportlichen Elan in die gutmütige Flugsicherheit (siehe Tabelle) gebracht.

	m ²	Zell./ Kammer	Gew. kg	Gleit- zahl	min. Sinken	Streck- ung	Start- gew.
VS 26	23,6	9/2	4,1	4,2	2,1	2,6	55-75 kg
VS 28	25,5	10/2	4,5	4,5	2,0	2,9	65-80 kg
VS 30	28,6	11/2	4,9	4,6	1,9	3,2	75-99 kg

Infos zu den aktuellen
89er Modellen
mit Zubehör und
Gratis-Poster
erhalten Sie
sofort von

**SCHLAGER
& STROBL**

Sportartikel GmbH, Am Gasteig 4b, 8196 Eurasburg

INFO-TEL. 0 81 79 / 14 15



TEAM WORK

Sonne, Dollars und der Ruf Brasiliens lockte 14 Nationen mit 16 Teams nach Governador Valadares. Vom 11.2.–26.2.89 organisierte die Associação Brasileira de Voo Livre den ersten Team World Cup.

von Josef Stellbauer

Über die Organisation

waren sich wohl alle Piloten einig: Alles war professionell organisiert: »Muito Bon«. Nun, es sollte die Generalprobe für die WM 1991 werden. Anfangen von der Eröffnungsfeier mit Blasmusik und Umzug durch die Stadt, mit diversen Ansprachen vor dem riesigen gläsernen Rathaus, dem Transport zum Startplatz, bis zum Rückholdienst, der durch die hervorragende Aufgabenstellung der hochkarätigen Technikkommission mit Pendry, Tudor, Thevenot, Lopez, Duncan von 30–60% der Piloten gar nicht in Anspruch genommen werden mußte. Oft waren die Trucks schon zur Stelle, wenn die Piloten noch ihre Drachen abbauten. Die Auswertungen waren sehr detailliert. Jeder konnte seine Abflugzeit, Landezeit, Flugzeit, Kilometer, Geschwindigkeit und vieles mehr ansehen. Deutlich wurden die Unterschiede in der Durchschnittsgeschwindigkeit. Die Schnellsten flogen in der Regel einen 35er Schnitt, während die »Hoppelstuten« mit einem 25er Schnitt dahinsagelten.

Das Fluggebiet

liegt in der Provinz Minas Gerais, ca. 650 km nördlich von Rio. Governador Valadares am Fuße des Ibituruna ist eine Großstadt mit ca. 300000–

400000 Einwohnern. Es gibt Hotels in allen Kategorien. Der Startberg ist der höchste Berg im Umkreis von 100 km. Mit seinen 1123 Metern Höhe und ca. 9 km Länge ragt er aus der leicht hügeligen Landschaft empor. Ausgestattet mit 3 Startrampen und 4–6 Naturstartplätzen ist Open Window mit 100 Piloten möglich. Thermikanschluß ist ab 12 Uhr relativ sicher.

Pilotenfreundlich

waren die Aufgaben, die hauptsächlich nach Süden und Norden gestellt wurden. Sie bewegten sich im Schnitt um ca. 90 km, meist mit Landung in Periquito Governador. Der Wind war oft schwach, ideal für Zielfrück- und Dreiecksflüge. Auffallend für europäische Verhältnisse das abrupte Thermikende zwischen 16 und 17 Uhr. Es gilt hier mehr als anderswo schnell zu fliegen. Dafür stand man in der Regel um 19 Uhr unter der Dusche, auf die man sich schon während der Fahrt auf den Berg freute. Die Sonne trieb den Schweiß und der Staub gab den Rest.

Startprobleme

Schon im Vorfeld kämpfte die deutsche Mannschaft mit Besetzungsproblemen. Toni Bender verletzte sich bei einem Gleitschirmunfall und Markus

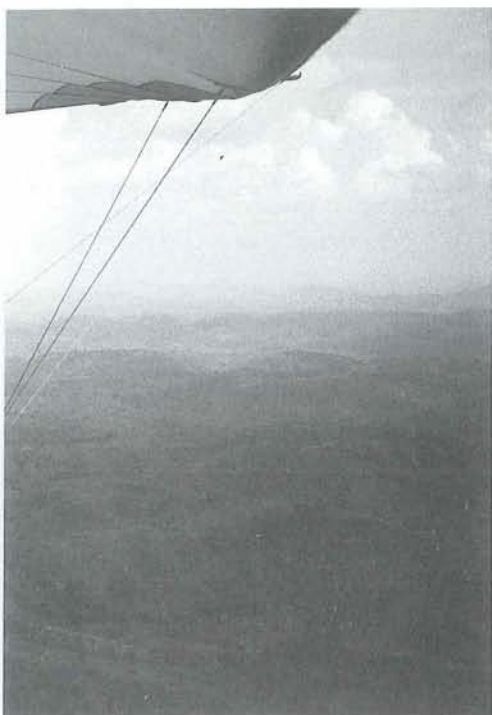


Auf Strecke über dem brasilianischen Hügelland



Die deutsche Mannschaft

Fotos: Josef Stellbauer



Transport. So konnten manche Stellen nur mit abgesessener Mannschaft, teils schiebend, bewältigt werden. Die Fahrt wurde für manchen zum Konditionstraining. Die Frage tauchte auf, wer wohl zuerst schlappmachen würde, der Bus oder wir. Weit gefehlt! Die Perfektion die wir beim Aus- und Einsteigen an den Steilstellen an den Tag legten, ließ eher den Verdacht aufkommen, hier trainiert ein neuer »Deutschland-Vierer im Bobfahren«. Der Bus »do Brasil« erinnerte sich wohl seiner deutschen Abstammung und lief und lief und lief ...

Auch fliegerisch war das Training in einem steten Bergauf und voller Zuversicht erwartete man den ersten Wettbewerbstag.

Wettbewerbsbeginn

Am 12. Februar Eröffnungsfeier mit Pilotenumzug zum Rathaus. Unangefochten bestaussehend machte hier das deutsche Team das Rennen. Beim anschließenden Fliegen und Landen in Periquito und angesichts der Menschenmassen wurde erst jetzt klar, welchen Stellenwert Voo Livre hier hat.

Der 1. Wettbewerbstag Eng. Caldas und zurück brachte zwar keinen deutschen Piloten ins Ziel, aber den 6. Platz und uns auf den Boden der Tatsachen zurück. England führte mit 1000 Punkten Vorsprung auf Platz 1.

Auch am 2. Tag war noch keine durchgreifende Verbesserung für unser Team in Aussicht, obwohl Franz Schüller und Josef Stellbauer mitten in der Stadt auf einem Exerzierplatz landeten. Im Landeanflug auf diesen Platz drehte der Italiener Reichegger wieder auf und schaffte die letzten 2 km ins Ziel.

Am 3. Tag war es dann soweit. Drei Mann kamen ins Ziel und einer knapp daneben. Nun, so könnte man mehrere Durchgänge beschreiben! Nur der »knapp daneben« wechselte.

Der 8. Tag brachte Wiggerl Rauch, Bob Baier, Franz Schüller und Hans Kober ins Ziel. Doch immer noch Platz 7. 98 Punkte waren wir besser als die Engländer. Franz war mit einem 25er Schnitt 6., die anderen vier platzierten sich ebenfalls unter die ersten 20.

Der 9. Tag, ein 96-km-Dreieck. Alle acht deutschen Piloten im Ziel. Franz wieder unter den ersten 10. Glück im Unglück hatte Carlo Reichegger, dem im »full speed«-Anflug auf die Zeitmeßlinie eine Umlenkrolle vom Flaschenzug, die er selbst mit Rebschnü-

ren angebracht hatte, riß. Der Drachen machte in ca. 80 m Höhe einen gerissenen Loop und wurde Zehntelsekunden vor dem Aufprall durch den Fallschirm gebremst. Wenige Minuten später war Carlo schon auf dem Weg ins Krankenhaus, aus dem er am Abend mit einer genähten Platzwunde wieder entlassen wurde. Die Italiener erschienen am nächsten Tag mit Metamorfose T-Shirt, Carlo mit einem geliehenen Kiss der Engländer.

Am 10. Tag Flugwetter wie gewohnt. Als Aufgabe ein Dreiecksflug von 81 km. Diesen gewann Alex Silveira mit einem Schnitt von 35,5 km/h. 49 Piloten standen im Ziel. Davon 5 von uns und zum 4. Platz war noch alles drin.

Den 11. Wettbewerbstag sagten die Organisatoren wegen Gewitterneigung ab, bzw. die Teamchefs stimmten für keinen Wettbewerb.

Am 12. u. 13. Tag keine wesentlichen Veränderungen und so mußten wir uns am Ende mit dem 7. Platz zufriedengeben.

Als Trost kann man vielleicht erwähnen, bis Platz 6 waren es ganze 10 Punkte und bis Platz 4 ca. 700 Punkte Unterschied, bei einer Gesamtpunktezah von ca. 37 000 Punkten.

Herausragender Pilot über den ganzen Wettbewerb war John Pendry, der das englische Team wie ein Leitwolf über das Gelände zog und an keinem Tag den leisesten Zweifel aufkommen ließ, wer den TEAM WORLD CUP gewinnen wird.

Bester Deutscher auf Platz 17 war Franz Schüller, der immer wieder in der Gruppe der ersten 10 auftauchte und seine Schnelligkeit demonstrierte. Auf Platz 20 konnte sich Josef Stellbauer etablieren, der ab dem 5. Tag ohne Unterbrechung das Ziel erreichte. Bob Baier auf Platz 25. Auch er war des öfteren unter den ersten 10. Ludwig Rauch und Hans Kober auf den nachfolgenden Plätzen.

Endergebnis

Platz	Land	Punkte
1	England, A	43352
2	Brasilien, A	41487
3	USA, A	41436
4	Frankreich	36991
5	Brasilien, B	36641
6	Australien	36252
7	Deutschland	36242
8	Italien	31259
9	USA, B	29057
10	Schweiz	28648

Hanfsträng zog sich wenige Tage vor dem Abflug einen Oberarmbruch zu. Teamchef Klaus Tänzler und Alfons Mayer fielen wegen Krankheit aus.

Voll motiviert in Rio angekommen, verzichtete man auf »Karneval in Rio«. Drei Mann fuhren direkt mit dem Auto vom Flughafen nach Governador Valadares. Der Rest folgte am nächsten Morgen. So bekamen wir recht wenig mit vom »größten Fest der Welt!« In Governador Valadares gelandet, war unser aller Sorge, ob unser Bus, vollbepackt mit 8 Drachen und Gepäck, die Tortur überstanden hat. Sehr erleichtert sahen wir ihn, zwar leicht in den Knien, aber sonst wohlbehalten vor dem Hotel stehen.

Die Fahrt mit dem VW-Bus war recht abenteuerlich. Polizisten die »belohnt« werden wollten. Speedbreaker in den Ortschaften, die die Stoßdämpfer des bis an die Ohren belasteten Busses bis zum Anschlag testeten. Schlaglöcher – hätte man sie übersehen, wären die Vorderräder darin verschwunden. Dies alles kombiniert mit sintflutartigen Regenfällen auf den letzten 80 km sowie einem nicht mehr funktionierenden Fernlichtschalter. Unter jeder Wasserpflanze mußte man ein Riesenschlagloch vermuten. Doch all diese brasilianischen Tests bestand das Fahrerteam zwar müde, aber ohne Blessuren.

Die erste Fahrt auf den Berg war etwas abschreckend für den weiteren

Siegerehrung des norddeutschen XC-Cup's 1988

Daß erstaunliche Streckenflüge nicht nur in den Alpen, sondern auch im Flachland möglich sind, wird von den Ergebnissen des norddeutschen XC-Cup's mehr als nur unterstrichen. Hier die Ergebnisse von 1988:

1. Platz: Gerd Langwald (WG Lohaus, DFP), mit Flügen von 100, 126 und 160 km.

2. Platz: Oltmann Hinrichs (WG Lohaus) mit Flügen von 108, 132 und 58 km.

3. Platz: Udo Dressel (DCW) mit Flügen von 81, 134 und 67 km.

4. Platz: Peter Bork (DCW) mit einem Flug von 146 km.

5. Platz: Friedrich Lührs (WG Lohaus) mit Flügen von 36, 46 und 58 km.

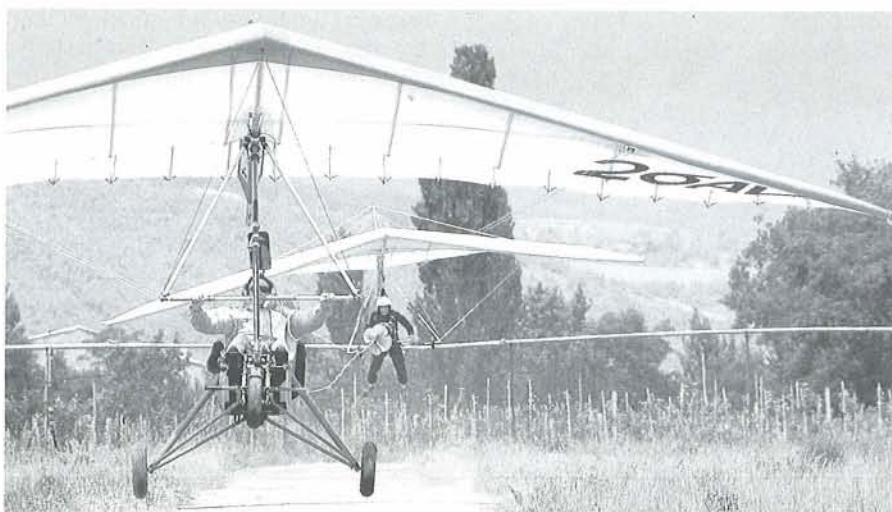
Bei der Mannschaftswertung siegte die WG Lohaus vor dem DCW Minden. Allen Piloten herzlichen Glückwunsch und für die neue Saison noch mehr Thermik und happy landings!

Für den norddeutschen XC-Cup 1989 stellte sich der DCW als Ausrichter zur Verfügung. Vielen Dank! Die Nennung (und Entrichtung der Gebühr von DM 150,- pro Club) muß bis Ende März 1989 erfolgt sein. Auf Anregung von Alfred Kuhnert wird sich der DCW eine zusätzliche Damen-Wertung überlegen. (Was nicht heißen soll, daß nicht auch eine Dame Gesamtsiegerin werden darf!)

Bei der Einführung des norddeutschen XC-Cup's war wegen der besonderen regionalen Gegebenheiten die Erleichterung beschlossen worden, daß neben den Dokumentationsregularien des deutschen XC-Cup's auch ein Flug gewertet werden könnte, der statt des Startformularfotos auch ein Startgeländefoto toleriert hätte, um auch »spontane« Überlandflüge werten zu können. Nach einiger Diskussion wurde jedoch beschlossen (6:3), sich 1989 voll den Regeln des deutschen XC-Cup's anzuschließen. Die Geländehalter sollten also dafür sorgen, daß stets XC-Formulare am Start bereitliegen!

Wolfgang Klois

(Auszug aus dem Versammlungsprotokoll der »norddeutschen Clubvorstände« am 18. 2. 1989 in Paderborn)

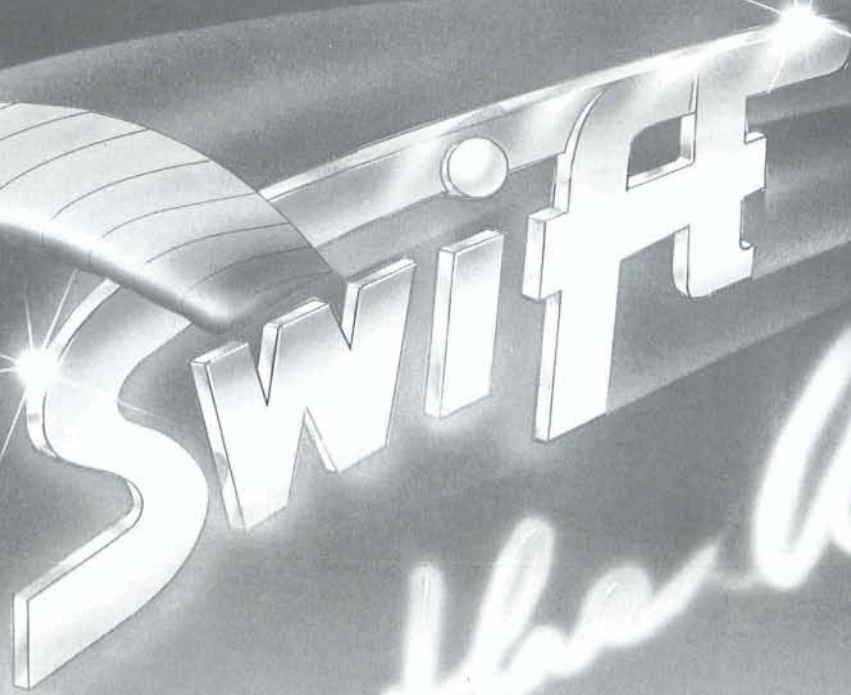


UL-Schlepp: Neben dem Windenstart eine weitere Alternative für Flachlandflieger Foto: Charlie Jost

Wettbewerbskalender 1989

Drachenfliegen (D) und Gleitsegeln (G)

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung
16. 9. 1988 – 31. 8. 1989	D	Deutscher Streckenflugpokal Hängegleiter	Europa	DHV und DAeC
1. 4. 1989 – 31. 8. 1989	G	Deutscher Streckenflugpokal Gleitsegeln	Europa	DHV und DAeC
29. 4. – 7. 5.	D	Ligawettbewerb		Ligaausschuß
13. – 15. 5.	D	Ligawettbewerb (Ausweichtermin)		Ligaausschuß
13. – 15. 5.	G	Bayer. Meisterschaft	Breitenberg/Tegelberg	Heinz Fischer, Brunnenstr. 35, 8959 Rieden
19. – 21. 5.	D	Bayer. Meisterschaft	Tegelberg	Schwangauer Drachenflieger, Benno Osowski, Rohrkopfweg 11 a, 8958 Füssen
20. – 28. 5.	G	Ligawettbewerb		Ligaausschuß
20. – 27. 5.	D	Hessische Landesmeisterschaft	Seeboden/Kärnten	Hängegleiterkommission Hessen, Kurt Luther, Hasenpfad 3, 6380 Bad Homburg, Telefon 061 72/425 08
25. – 28. 5.	D	Rheinl.-Pfälzische Landesmeisterschaft	Serrig	Drachenfliegerclub Trier e. V., Alte Poststraße 93, 5300 Trier
6. – 11. 6.	D	Deutsche Meisterschaft Frauen		DHV und DAeC
7. – 11. 6.	G	Deutsche Meisterschaft		DHV und DAeC
17. – 25. 6.	D	Deutsche Meisterschaft		DHV und DAeC
29. 7. – 6. 8.	D	Alpen-Open		Markus Villinger, Fassergasse 27 a, A-6060 Hall i. Tirol, Telefon: 00 43/5 22 34 37 47
26./27. 8.	D	Bärenpokal	Bad Herrenalb	Alex Wagner, Alte-Fritz-Str. 6, 6920 Sinsheim-Steinsfurt, Telefon: 07261/62368
26./27. 8.	D	Ziellande-Wettbewerb	Eisenberg b. Battenberg	DFC Ederbergland, Wilfried Reiß, Goßbergstr. 6, 3558 Frankenberg, Telefon 06451/1348
23./24. 9.	D/G	Ortenaupokal	Ortenau	Ortenauer Drachenflieger e. V., Peter Klimsch, Untertal 16, 7631 Schuttertal 2, Telefon: 07823/2284



SWIFT

the Air

der Swift, eine neue Klasse: 1. Klasse

BIG XIII

das Weltmeistermodell Big X hat einen
würdigen Nachfolger gefunden, den Big X II sport.
In seiner Klasse konkurrenzlos.



BICLA

BRD: Bicla Wing · Spitzwegstr. 65 · D-8012 Ottobrunn/München · Tel. 089/6016009 · Fax 089/6015205

Austria: Tuschka Parawing Innsbruck · Uferstraße 44 · A-6020 Innsbruck · Telefon 05222/88816

Schweiz: Migg Lenz · Wuhrstraße 10 · CH-9403 Goldach · Telefon 071/881435

Zéphir cx

**Telefax
aus Paris**

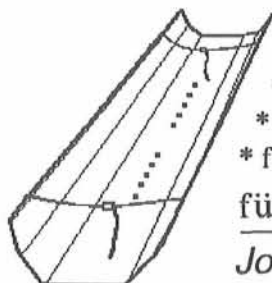
René Coulon, Chefredakteur der franz. Fachzeitschrift "Vol Libre" und einer der besten Testpiloten faxt nach Trier:
"Nach drei Wochen mit zuviel Arbeit und Nebel habe ich gestern den neuen Zéphir CX geflogen.
Das letzte Mal 1.100 m hoch mit einer Koch-Winde.
Nur ein Urteil: wunderbar!
Das ist die beste Synthese, die ich jemals geflogen habe."
René Coulon

Testen auch Sie den Zéphir CX. Bei höchster Sicherheit und Perfektion erleben Sie eine neue Dimension des Fliegens von Höchstleistungsgeräten, ohne Kraftaufwand und Angstgefühl. Sie spüren die Mobilität, die Überlegenheit, die Ihnen das Selbstvertrauen für erfolgreiche Streckenflüge gibt.

Ständig generalüberholte Gebrauchtgeräte im Kundenauftrag zu verkaufen.

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

ALU-Delta-Ferry



- * Ideal zum Transport
 - * schnell montiert und bepackt
 - * stabil
 - * für jeden PKW anpassbar
- für korrekte DM 219.-**

Joachim Feil

7470 ALBSTADT 2, Pfarrhausstraße 20
Tel. 07432-5196 (nach 18.00 h)

NEU Thermikvario mit einstellbarer Empfindlichkeit und akustischer Anzeige NEU

AD THERMIK SENSOR

Wir haben uns für die Entwicklung und Erprobung eine Flugsaison Zeit gelassen. Wichtig war in erster Linie eine für die europäischen Verhältnisse angepasste Empfindlichkeit ohne dabei eine nervöse Überreaktion zu zeigen, die den Piloten stören und ablenken könnte.

Farbe weiß, Farbwunsch ist nach Absprache möglich
Gehäuseabmessungen 60x100x26 mm

Wir liefern inklusive Klettbandhalter, 9V Batterie und Bedienungsanleitung und geben 1 Jahr Garantie

● Einführungspreis 228,- DM ●

A. Dittrich, Fluginstrumente, Am Thie 5A, D-3305 Sickinge 1
Telefon 05305/545

● **Thermikkurse**
Mai 1989

● **Gleitschirtouren**
10 Tagestouren auf 10 der schönsten Flugberge

● **Gleitschirmtrekking in Nepal**
im November 1989 und Februar 1990

● **Gleitschirme**
alle aktuellen Modelle

● **Gleitschirmschulung**

Bitte fordern Sie gratis den jeweiligen Prospekt an!

Sunglide

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

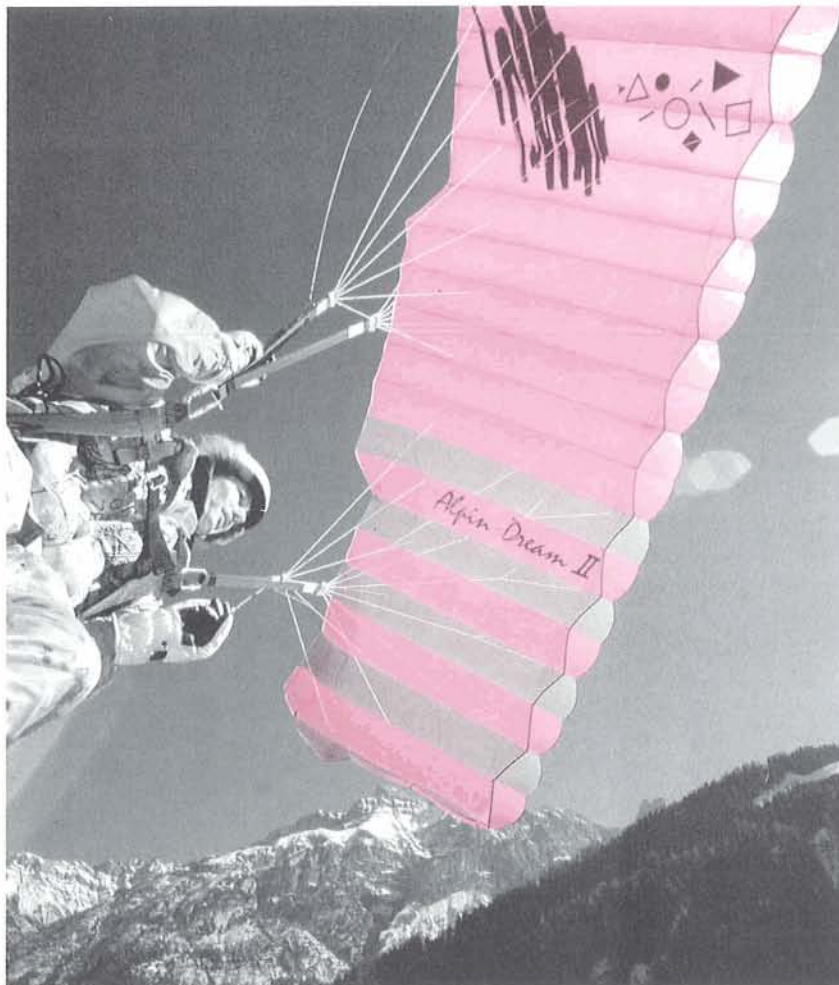


UL-Schlepp in der DFS-Solling

monatliche UL-Schleppkurse Th + P
auf dem Flugplatz Bad Gandersheim

Info Tel.: 0 55 62 - 423

Try harder.



Einsteiger wollen mehr. Aufsteiger auch. Denn nur die Brise des

Easy II (Dream II) · Fläche 24 (27) m² · Kammern 18 (20) · Streckung 2,9 (3,1) · Vmax 39 km/h · Vsink

frischen Windes von vorn belebt die Sinne. Versucht es. Mit Easy II.

2,0 m/sec. · Gleitzahl >4 · Gewicht 4,5 kg · Pilotengewicht 50–80 (60–100) kg · DHV Klasse 2

Oder mit Dream II. Einfach besser.

(1–2) · Gütesiegel Nr. GS 01-069-88 (GS 01-053-88)



FLIGHT DESIGN

Flight Design GmbH, Ernst-Abbe-Str. 16–18, 7080 Aalen, Telefon (0 73 61) 41 3 49, Telefax (0 73 61) 45 1 80



REKORD- JAGD

Von Zweien, die auszogen,
das Fürchten zu lernen.

Erzählt von Christoph Kirsch.
Fotografiert von Uli Wiesmeier







Der erste Rekord scheint schon in der Tasche: »... begrüßt Sie Ihr Flugkapitän Niki Lauda recht herzlich an Bord unserer Boeing 767 ...« tönt es aus dem Lautsprecher über meinem Fensterplatz beim Flug Wien – Sydney, und das erste mulmige Gefühl steigt in mir auf. Wien–Sydney in Bestzeit, auf der Idealinie über Afghanistan noch schnell den Qantas-Jet rechts überholen, Formel 1 der Lüfte ...?

Dennoch kann ich mich zunehmend dem Ausblick widmen und den fernen Kontinent Australien zum ersten Mal in Augenschein nehmen: riesengroß, menschenleer und die rote Weite mit thermikträchtigen Kumuli besetzt.

Sydney in Sicht – aus Kumulus wird Cumulus nimbus und aus Trockenheit schwüle Tropenfeuchte. Das soll australischer Sommer sein? Erst mal darüber schlafen, auch wenn es hier schon länger so regnerisch ist, es wird sich morgen schon ändern. Wir sind ja schließlich zum Fliegen gekommen.

Und oh Wunder: Sonnenschein überflutet unsere Schlafsäcke, und als Lokalmatador Tony Armstrong auch noch verkündet, der Wind in Stanwell Park »is on«, hält uns kein Jet-lag mehr: hinauf auf den Hügel über dem tiefblauen Pazifik und die Schirme auf dem englischen Rasen des Startplatzes ausgebreitet. Da hätten wir in aller Euphorie glatt übersehen, daß die Windstärke doch auch noch überprüft werden mag. Also werden erst mal die Windmesser herausgesucht und die dreißig bis vierzig km/h, die da verkündet werden, lassen uns Alpenflieger zunächst einmal etwas abkühlen. Doch Starthelfer sind genug zur Stelle und mit offenen Trimmern sollten unsere VIPs schon auf fünfzig Stundenkilometer kommen.

Alle Bedenken werden überwunden und wir hinausgeschoben. Da schauen die »Aussies« nicht schlecht: wir stehen ihnen doch glatt die Show – steigen so hoch wie die Drachen, fliegen die Küste auf und ab, plazieren touch-and-go und toplanding auf den Zentimeter genau, und alles schaut oben-drein so »easy« aus.





Paragliding looks like real good fun!« und da wir auch noch um solche Drachenflieger-Einlagen wie Landungen im Meer oder in den Stromleitungen hinter dem Startplatz herumkommen, möchte bald die ganze Hängegleiterschar auch mal im so sicheren Gleitschirm gehangen haben und das am besten über dem Startplatz, versteht sich. Schönes Fliegen, nette Leute und bald jeden Abend irgendwo eine australische »Party«, ins Deutsche übersetzt: »Besäufnis«; das Leben in Stanwell Park ist wirklich locker und leicht. Da läßt man doch allzu leicht Helm oder Vario im Gras liegen: wer ein Afro-Cockpit braucht – vielleicht wird er meines in Stanwell Park finden, uns gelingt es nicht mehr. Doch so leicht wollen wir es ja nicht haben – wo bleibt die australische »Hammerthermik«?

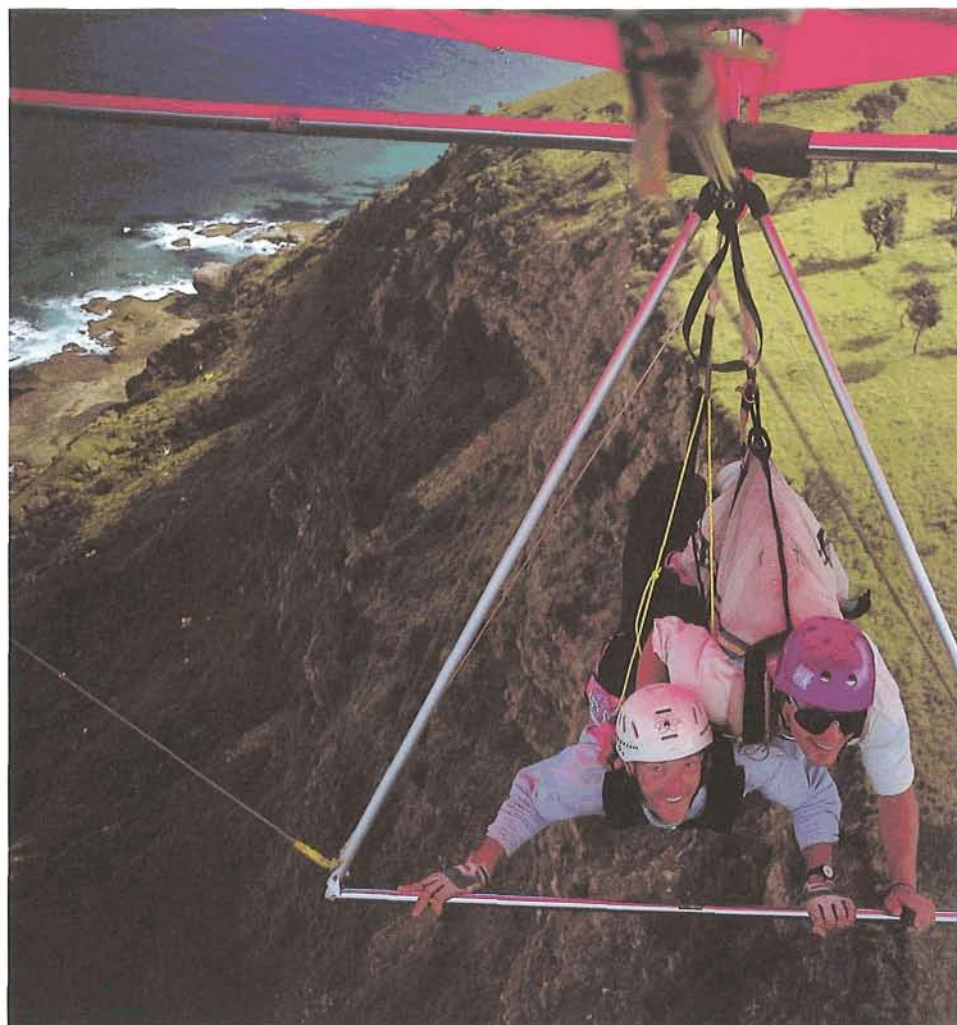
Mount Buffalo-National Park, Ausrichtungsort der Drachen-WM 1988, im Bundesstaat Victoria gelegen, bietet sich an, nicht zuletzt, weil dort gerade die australische Hängegleiterprominenz zu den alljährlichen World Masters versammelt ist. Vielleicht doch nicht die optimale Einstimmung auf das Streckenfliegen mit dem Gleitschirm: Frustration kommt auf beim Zuschauen: »Ja mit dem Drachen, da kann man was anfangen mit den Bedingungen hier.« – jeden Tag 50–120 km. Doch wir arme Gleitschirmflieger müssen uns erst einmal einen Startplatz suchen. Mount Buffalo, da klippenstartähnlich keinesfalls empfehlenswert und schwer kalkulierbar, scheidet aus.

Bleibt als chancenreiche Möglichkeit nur der Mount Emu, ein flacher Waldhügel von 1300 m Höhe inmitten von anderen flachen Waldhügeln. Daß hier die Skrupel der Umwelt gegenüber nicht so hoch im Kurs stehen wie daheim, zeigt sich an der Piste zum Startplatz hinauf, und die Startschneise am Gipfel hat auch etlichen Bäumen das Leben gekostet. Leider macht sich die Hammerthermik auch hier rar, und man kommt dem Wald manchmal bedrohlich nahe. Der Weg ohne Thermikanschluß ins rettende Tal hinaus gelingt dann nur noch mit Hilfe des lieben Gottes: Gleitzahl 8–10.

Doch der ist uns hold, und so können wir ohne Schäden an Leib und Gerät, ja mit immerhin 22 km Strecke, geflogen von Uli, ins verheißungsvollere Flachland weiterziehen.

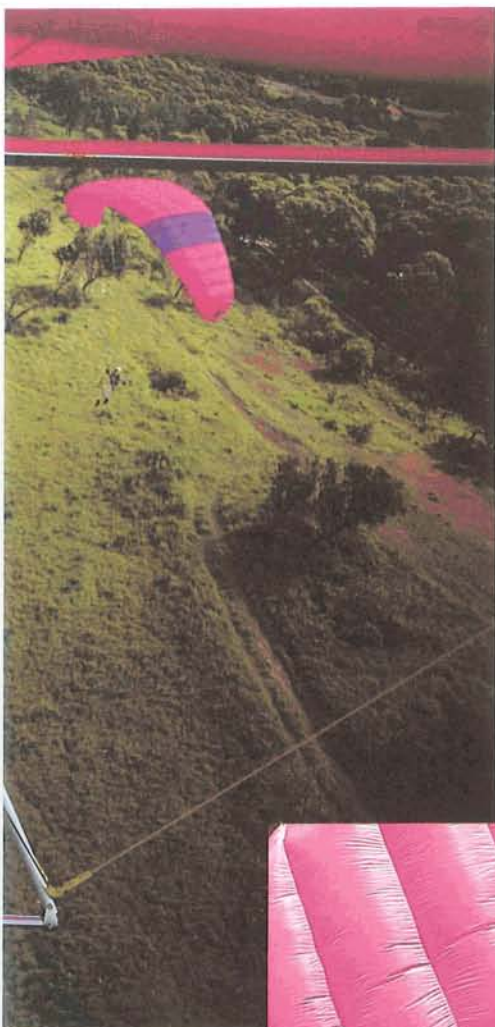
Wie wir nun schon im zweiten Gelände gesehen haben, scheint der australische Sommer dieses Jahr tatsächlich nicht sehr gut zu sein. Zu feucht und zu kalt ist er und drückt damit Wolkenbasis, Thermikzuverlässigkeit und unsere Streckenflugträume in tiefere Gefilde. Aber Stufe Nummer drei, die Flachlandfliegerei, will genommen werden. Nun kommt zur Thermik noch Staub und Hitze hinzu, und einige neue Techniken müssen erlernt werden. Äußerst gastfreundlich werden wir von den Drachen-Flachlandspezialisten Jenny Gander-ton und Len Paton in ihrem Domizil bei Forbes, 350 km westlich von Sydney, auf- und schon am nächsten Tag in die Schule genommen. Der Autoschlepp will gekonnt sein, besonders seitens des Fahrers, und die Ausrüstung macht dabei auch einige Probleme: in Thermikblasen gibt nicht nur das hydraulische Zugmeßinstrument wegen Überlastung seinen Geist auf, sondern auch das Kunststoffseil stößt öfters an seine Festigkeitsgrenzen. Das ist nicht nur unangenehm wegen der in Bodennähe doch gefährlichen Pendelei des Schirms, sondern auch ärgerlich, weil man schon wieder am Boden steht, schweißüberströmt in der »Wolkenbassismontur«. Da gehören der Wasserkannister und viel Geduld zum absoluten Muß.

Aber nach den ersten Tagen der Rückschläge und Pannen – ein Schweizer Freund kastriert sich beim Start beinahe selbst, indem er durch den seitlichen Stacheldraht drifft – werden wir immer erfolgreicher. Es ist so entscheidend, in welchem Moment man dem Fahrer das Kommando zum Losfahren gibt und dann, wann man sich innerhalb der zur Verfügung stehenden Schleppstrecke zum Ausklinken entscheidet, daß wir darin erst sehr viel Erfahrung sammeln müssen, um nun endlich den Kampf um die Streckenkilometer anzugehen: aus 100–300 Metern Ausklinkhöhe muß erst einmal die Wolkenbasis in 2300–2700 m über Grund erreicht werden.



Endlich bleiben der Startstreß und die quälende Hitze weit unter uns zurück, und das Land scheint in seiner ganzen Weite auf uns zu warten. Aber, ach, kaum ist die Entscheidung zum Weiterflug gefallen, die Richtung des Windes und das nächste schwarze Feld, die nächste Farm, als Thermikquellen ausgemacht, da schaltet sich schon die Sinkwarnung vor allzu viel Hochmut mahnend ein, und der Höhenmesser fällt in Zehnersprüngen. Jetzt nur nicht nervös werden, sondern stur die angepeilte Stelle anfliegen! Es wird wärmer und heißer, und die eben noch so nahe Wolkenbasis erscheint wieder unerreichbar. Nur noch 55 m über Grund macht sich Thermiknähe durch Unruhe bemerkbar und die Zuversicht steigt, wieder Anschluß zu erlangen. Da reißt es unvermittelt die eine Flügelhälfte hoch und will den Schirm zur Seite drängen. Aber so leicht lassen wir uns nicht abschütteln. Mit Hartnäckigkeit gelingt es endlich, das Zentrum zu halten, und – Vario am oberen Anschlag – klettert der Höhenmesser wieder in beruhigendere Bereiche. Doch aber-





Windspielereien: Gemeinsam mit den Drachenfliegern im Aufwind von Stanwell Park



mals ist der Bart verloren, hat es den Schirm im Lee ausgespuckt. Mit Anlauf und Suchschleifen muß doch wieder hineinzukommen sein! Ein schwieriges Unterfangen, Leeabwind und Gegenwind addieren sich und weisen den Schirm regelrecht ab. Da fällt der suchende Blick auf einen Bauern, der mit dem Traktor ein Stück weiter sein Feld pflügt und gehörig viel Staub aufwirbelt. Nicht lange dauert es, bis sich daraus eine sichtbare Ablösung, ein »dust devil« formiert. Also die aussichtslosen Versuche aufgeben und zur rettenden Quelle des nächsten Barts weiterfliegen, lautet die Devise; bereit, es mit den harten Turbulenzen so weit unten aufzunehmen. – Letztes Jahr zerbrach beim Drachenwettbewerb im nahen Parkes ein Drachen in solch einem »dust devil«, der Pilot kam ums Leben. – Solche Erzählungen im Hinterkopf, halten wir die Bremsen noch besser in der Hand, versuchen noch schneller auf jede Entlastung der Leinen zu reagieren.

So reiht sich Thermik an Thermik und endloser Sinkflug an Sinkflug, bis dann letztlich kein Anschluß mehr zu finden ist, der Weiterflug taktisch falsch geplant war oder sich einfach keine Thermik ablösen will, wo sie lehrbuchmäßig doch sein müßte.

Dann stehen wir wieder am Boden, die Hitze wie ein Hammerschlag über uns hereinfallend. Je nachdem, wie weit es uns heute getragen hat, macht die Freude über den schönen, weiten Streckenflug alle körperlichen Anfechtungen leicht erträglich. Und wenn es gar endlich zum Weltrekord gereicht hat, wie am 23.2.1989, als Uli bis hinter Grenfell 49,3 km fliegt, und sogar noch Landezeugen mit Bier zugegen sind, kann alle Mühe und Frustration der Lernphase endlich vergessen werden.

Herrliche Flüge hoch über dem Flachland haben wir erlebt, perfektes Training für die nun beginnende Saison in Europa hat die Reise geboten. Dennoch sei allen möglichen Nachahmern gesagt: einen Erholungsurlaub mit Gleitschirmflügen nach Maß bietet Australien nicht. Die Bedingungen sind höchst anspruchsvoll, und viel Zeit vergeht, bis befriedigende Flüge gemacht werden können. Und denen, die uns warnten vor den dortigen Bedingungen sei gesagt: Wir haben sehr viel gelernt, aber das Fürchten nicht!



EINE
ANLEITUNG
VON
TONI
BENDER



DIE LANDUNG

LANDEEINTEILUNG

Krönender Abschluß des Fluges ist eine saubere Landung. Die Vorbereitung zur Landung beginnt bereits beim Anflug zum Landeplatz. Aus sicherer Höhe stellt der Pilot Windrichtung und Windstärke am Landeplatz fest.

Die Landevolte setzt sich nacheinander zusammen aus Position, Gegenanflug, Queranflug und Endanflug. Die Länge der Anflugschenkel richtet sich nach der räumlichen Ausdehnung des Landeplatzes und nach den Windverhältnissen. Wenn die Wind- oder Geländeverhältnisse keine andere Richtung vorgeben, ist die Drehrichtung links.

Aus Sicherheitsgründen wird während der gesamten Landevolte das Gleitsegel leicht abgebremst.

Position

In der Position baut der Pilot überschüssige Höhe ab, checkt nochmal die Windverhältnisse und die Hindernisfreiheit und plant in groben Zügen die Anflugschenkel.

Die Position liegt – in Windrichtung gesehen – querab zum Zielpunkt.

Der Höhenabbau in der Position erfolgt durch Vollkreise in gleicher Drehrichtung wie der weitere Landeanflug. Windbedingte Abdrift wird korrigiert.

In der Position behält der Pilot ständig den Landepunkt im Auge und kalkuliert die Abflughöhe.

Die Abflughöhe aus der Position ohne Windeinfluß ist etwa 3mal so groß wie die Ausgangshöhe für den Endanflug. Erhöhtes Kurvensinken und Windeinfluß sind zu berücksichtigen.

Häufige Fehler:

- ◆ Position zu nah am Zielpunkt. Folge: Queranflug verkümmert zu einer 180-Grad-Kurve.
- ◆ Position zu weit ab. Folge: Bei überraschender Windänderung droht Außenlandung.

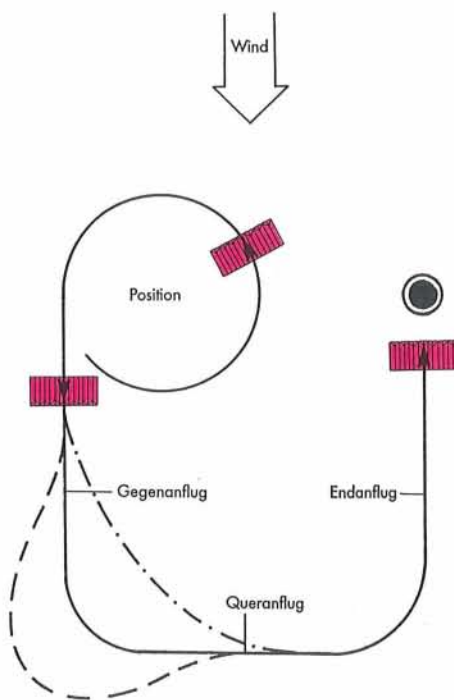
Gegenanflug

Die Richtung liegt parallel zum beabsichtigten Endanflug. In ständigem Blickkontakt zum Landepunkt peilt der Pilot die verbleibende Flughöhe für Quer- und Endanflug.

Zu große Höhe wird durch Verlängerung des Gegenanfluges oder durch Ausweitung der Kurve zum Queranflug abgebaut; zu geringe Höhe korrigiert der Pilot durch Verkürzen.

Häufige Fehler:

- ◆ Fehlender Sichtkontakt zum Landepunkt. Folge: Die Kalkulationsgrundlage für den folgenden Landevorgang fehlt.
- ◆ 180-Grad-Kurve zum Endanflug. Folge: Weitere Höhenkorrekturen fallen in den Endanflug.



Queranflug

Im Queranflug erfolgt die letzte Höhenkorrektur vor dem Aufsetzen. Entspricht der Peilwinkel dem Gleitwinkel zum Landepunkt, dreht der Pilot in den Endanflug. Auch hier: Erhöhtes Kurvensinken und Windeinfluß berücksichtigen.

Bei zu großer Höhe kann der Pilot den Queranflug verlängern oder er läßt sich vom Wind versetzen, bevor er in den Endanflug biegt; zu geringe Höhe korrigiert er durch Verkürzen.

Der Queranflug liegt ideal zum Anpeilen des Zielpunktes und zur Gleitwinkelkalkulation.

Häufige Fehler:

- ◆ Zu frühes Eindrehen zum Endanflug. Folge: Flug über den Landepunkt hinaus oder gefährliche Höhenkorrekturen im Endanflug.

- ◆ Zu spätes Eindrehen. Folge: Landeplatz kann verfehlt werden.
- ◆ Steilkurve zum Endanflug. Folge: Pendelbewegung, Einklappgefahr, Höhenverlust, Unruhe im Endanflug, hartes Aufsetzen.

Endanflug

Der Endanflug muß das Aufsetzen optimal vorbereiten.

Durch vorsichtige Richtungskorrekturen wird das Segel exakt gegen den Wind ausgerichtet. In 4–5 m Höhe richtet der Pilot sich im Gurtzeug voll auf und ist auf das Aufsetzen vorbereitet. Bei Steuersitzen muß der Beschleunigungseffekt durch Bremsleinenzug kompensiert werden.

In ca. 1–2 m Resthöhe bremst der Pilot das Gleitsegel mit dosiertem Steuerleinenzug (vorne am Körper entlang) bis zum Stillstand ab. Im Idealfall fällt der Stillstand genau mit der ersten Bodenberührung zusammen.

Häufige Fehler:

- ◆ Anflug zu schnell. Folge: Einklappgefahr, Absturz.
- ◆ Geschwindigkeit zu langsam. Folge: Sackflug mit hartem Aufsetzen, Sturz auf den Rücken.
- ◆ Starke Richtungskorrekturen. Folge: Hartes Aufsetzen in Kurvenhaltung oder aus der Pendelbewegung.
- ◆ Kein Aufrichten im Gurtzeug. Folge: Bei allen Klappenstörungen hohes Verletzungsrisiko für die Wirbelsäule. Landefalltechnik kann aus der Sitzposition nicht angewandt werden.
- ◆ Abschließende Vollbremsung zu früh. Folge: Stall, Pendelbewegung, Absturz in unkontrollierter Körperlage.
- ◆ Abschließende Vollbremsung zu abrupt. Folge: Schirm kippt nach hinten, Pilot fällt auf den Rücken.
- ◆ Arme beim Abbremsen hinten. Folge: Landefalltechnik kann nicht angewendet werden.

SONDERFORMEN DER LANDUNG

Starkwind

- ◆ In der Position wird nicht gekreist. Die Landeeinteilung verkürzt sich.
- ◆ Liegt die Windgeschwindigkeit knapp unter der Eigengeschwindigkeit

des Gleitsegels, dann driftet der Pilot aus der Position seitlich zum Zielpunkt.

◆ Ist die Windgeschwindigkeit gleich oder größer, dann muß die Position diagonal vor dem Zielpunkt liegen. Der Pilot driftet aus der Position rückwärts zum Zielpunkt.

◆ Bei Starkwind zur Landung keinesfalls Vollbremsung durchführen; sonst wird der Pilot nach hinten weggerissen.

Rütteltechnik

Mit einzelnen Gerätetypen läßt sich durch die Rütteltechnik der Endanflug verkürzen.

Der mehrfache schnelle Wechsel von Abbremsen bis fast zum Stall und anschließendem Beschleunigen ermöglicht einen steilen Abstieg.

Vorsicht: Gerätebedingt oder wegen Bodenturbulenzen kann der Schirm beim Abbremsen nach hinten wegkippen, beim Beschleunigen nach vorne, jeweils mit unfallträchtiger Pendelbewegung in Bodennähe.

Die Anwendung der Rütteltechnik beim Landen setzt Training und perfektes Beherrschen beim Fliegen mit Sicherheitshöhe voraus.

Hanglandung

Grundsätze:

◆ Hanglandung nur, wenn der Wind von unten bis parallel zum Hang weht, nicht von oben.

◆ Keinesfalls frontal gegen den Hang landen – hohe Verletzungsgefahr!

◆ Niemals an einem Berggrat landen. Der Pilot könnte während oder nach der Landung ins Lee gezogen werden.

Anflugverfahren:

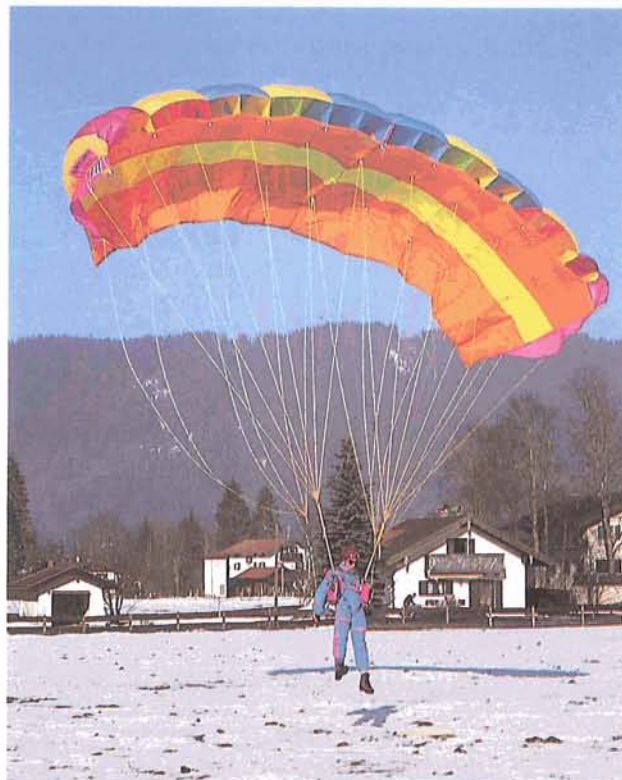
◆ Position in Hangnähe oberhalb des Landepunktes, um dort die Windverhältnisse zu erfassen.

◆ Gegenanflug parallel zum Hang mit Rücken- bis Querwind.

◆ Queranflug senkrecht vom Hang weg und in anschließender Drift wieder an den Hang zurück.

◆ Endanflug hangnah mit langsam abnehmendem Bodenabstand.

◆ Vor dem Aufsetzen nicht abrupt stallen, sondern sanft abbremsen und auslaufen.



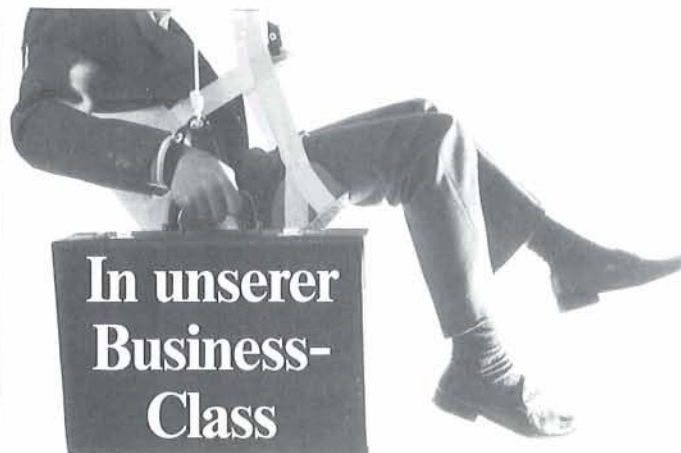
Falsch:
Aus dieser Körperhaltung kann der Pilot die Landefalltechnik nicht anwenden – Verletzungsgefahr!

Richtig:
Der Pilot ist aufgerichtet und kann das Aufsetzen abfedern



DIE LANDUNG

Fotos: Claus Bichelmeier
und Wolfgang Gerteisen



haben Sie enorm viel Beinfreiheit

Es soll ja Leute geben, die sich um wenige Zentimeter ereifern ... Die meinen wir nicht. Wir meinen Sie: Wenn sie hoch hinaus wollen, möchten wir Ihnen den nötigen Freiraum dazu geben!
Elit! Den Allround-Leistungs-Gleitschirm von Harley.



Er bietet die letztjährigen Hochleistungen jetzt für den Allround-Piloten.
 Besonderheiten: Elliptischer Grundriß, Mylar-Flaires, Ram-Air-Stabilos, Streckung 3,5, zehn offene Zellen, 25,5 m².
 Eigenschaften: Gleitzahl 5, min. Sinken 1,8 m/sek. stabiles, sicheres Flugverhalten – auch in Turbulenzen, unkompliziertes Handling bei Start und Landung.
 Diese hervorragenden technischen Werte sagen noch lange nicht alles über den Leistungscharakter. Spezialisten und Testpiloten jedenfalls sind sich einig: Der ELIT ist das ideale Fluggerät für anspruchsvolle Piloten, schon nach den ersten Höhenflügen.

Infos zu den aktuellen
 89er Modellen
 mit Zubehör und
 Gratis-Poster
 erhalten Sie
 sofort von

**SCHLAGER
 & STROBL**

Sportartikel GmbH, Am Gasteig 4b, 8196 Eurasburg

INFO-TEL. 0 81 79 / 14 15



WO DER SCHUH DRÜCKT



Eine Vielzahl der Verletzungen im Gleitsegel- und Drachenflugsport betreffen die Knöchel – und die Kniegelenke. Viele der Knöchel-, wenige der Knieverletzungen, können durch geeignetes Schuhwerk vermieden werden. Auch manche der sonstigen Unfälle, etwa beim Anstieg zum Startplatz, würden mit geeignetem Schuhwerk ausbleiben. Die Gefahr von Beinverletzungen ist beim Gleitsegeln größer als beim Drachenfliegen. Entsprechend haben mehrere Schuhhersteller spezielle Gleitsegelschuhe entwickelt, deren Benutzung auch den Drachenfliegern zu empfehlen ist.

Allgemein: Ein Schuh muß so rutschfest und standfest wie möglich sein. Über allen nachfolgenden Kriterien steht, daß die natürliche Laufbewegung durch den Schuh nicht behindert wird.

von Hans-Peter Zepf



Die Schuhsohle

Material

es sollte Gummi sein. Gummi ist am rutschfestesten und hat darüber hinaus einen geringen Verschleiß. Weicher Gummi haftet am besten. Er darf allerdings nicht so weich sein, daß die Standfestigkeit beeinträchtigt wird. Trekkingschuhe und Bergstiefel erfüllen diese Forderung fast immer, Sohlen von Sportschuhen sind zum Teil aus Polyurethan oder thermoplastischem Kautschuk, was nicht ganz so geeignet ist wie Gummi.

Profil

Am meisten gefordert ist die Rutschfestigkeit auf Schnee, schlammigem und schmierigem Untergrund. Grobstolligkeit, große Profiltiefe und scharfe Kanten sorgen hier für die beste Haftung. Wiederum Berg- und Trekkingschuhe, aber auch einige Joggingsschuhe haben derartige Profile. Nur einige davon haben allerdings sogenannte selbstreinigende Profile, die so konstruiert sind, daß Lehm und Steine sich nicht zwischen den Profilelementen verklemmen können, son-



dern bei der Abrollbewegung des Schuhs stets abfallen. Solche Profile sind durch große Zwischenräume zwischen den Profilstollen gekennzeichnet und dadurch, daß letztere zur Lauffläche hin konisch zulaufen. Andere Profile, insbesondere die von Joggingsschuhen, setzen sich auf feuchtem Erdboden allmählich zu und verlieren dann völlig ihre Rutschfestigkeit.

Insbesondere beim Bergablaufen und beim Abbremsen greift die Vorderkante des Absatzes. Diese Kante hält auch dann noch, wenn das Profil selbst total zugesetzt ist (auch die Selbstreinigung hat ihre Grenzen). Manche Trekkingschuhe und alle Joggingsschuhe haben keinen Absatz und sind deshalb weniger geeignet.

Hinsichtlich Profil und Sohlenmaterial sind die bislang am deutschen Markt speziell angebotenen Modelle nach dem Stand der Technik ohne Fehl und Tadel.

Sohlenform

Große Sohlenbreite sorgt für Standfestigkeit. Eine überbreite Sohle im Vorderteil behindert beim Laufen. Aber im Fersenbereich dürfte die Sohle breiter sein, als bislang am Markt verfügbar.

Dämpfung

Dämpfungseinlagen aus PU- oder EVA-Schaum zwischen Lauf- und Brandsohle haben sich bei Joggingsohlen zur Schonung der Gelenke gegen die tausendfachen Stöße beim Laufen auf hartem Grund sehr bewährt. Diese Dämpfungseinlagen wurden daher von den Herstellern von Gleitsegelschuhen übernommen. Gleitsegelpiloten laufen aber erstens nicht auf hartem Grund und zweitens wird der Stoß der Landung durch den Federweg der Beine abgefangen, der um Größenordnungen größer ist, als der der Schaumeinlage. Die Dämpfungseinlage erscheint deshalb weniger begründet, als bei Joggingsohlen. Zumindest sollte der Schaum bei Gleitsegelsohlen wesentlich härter sein als bei Joggingsohlen. Bei Spitzenbelastungen von harten Landungen (also dort wo er nur gebraucht wird), federt der harte Schaum ebenso vollständig ein wie der bisher verwendete zu weiche Schaum und nimmt dabei sogar mehr Energie auf.

Nachteil eines weichen Schaums ist aber, daß er bei schrägem Auftreten, bei einseitiger Belastung der Sohle also, einseitig einfedert und dadurch das besonders verletzungsgefährdende Umknicken noch begünstigt.

Stabilität

Die Stabilität gegen Umknicken erscheint wesentlicher als die Dämp-



fungseigenschaften der Sohle. Diese Stabilität kann beeinflusst werden durch die Konstruktion des Oberteils, insbesondere des Schaftes, aber auch in besonderem Maße durch die Konstruktion der Sohle:

- breiter Absatz
- im Mittelfußbereich besonders verwindungssteife Laufsohle
- im Mittelfußbereich besonders verwindungssteife Brandsohle
- Dämpfungsschaum dünner, steifer und mit besserer Energieabsorption als bislang gebräuchlich.

Wenn überhaupt kein Dämpfungsschaum eingebaut ist, ist dies aber auch kein gravierender Nachteil.

Fußbettung

Anatomisches, aber hartes Fußbett. »Kugelferse«, d.h. eine der Fersenform angepaßte, vertiefte Fersenbettung. Diese Fersenbettung kann unterstützt werden durch eine weichere Sohlendämpfung im Mittelbereich der Ferse, aber durch eine steife Stützung am Rand. Unter hoher Belastung sinkt die Ferse in Sohlenmitte ein und kippt nicht zum Rand. Bei einseitiger Belastung wird die Ferse so in die Sohlenmitte geführt. Insgesamt tiefe Fußposition (auch deshalb dünner Schaum).

Das Schuhoberteil

Paßform

Der fest geschnürte Schuh sollte ohne zu drücken überall gut am Fuß anliegen. Eine besondere Fixierung des Rists, des Mittelfußes und der Ferse verschafft dem Fuß seinen Halt. Eher untergeordnet ist, ob der Schuh ein wenig zu lang ist.

Material

Ein Gleitsegelschuh muß nicht für Polarexpeditionen ausgelegt sein. Das Obermaterial sollte deshalb nicht so dick und steif sein wie bei vielen Bergstiefeln. Dies ermöglicht eine bessere Fußanpassung durch die Schnürung und letztlich einen besseren Halt als in einem steifen Schuh. Es macht den Schuh weiterhin beweglich und leicht, beides wichtig für unbehindertes Laufen. Oberhalb der Sohle sollte ein umlaufender Besatz aus Gummi, Kunststoff oder stabilem Leder gegen Verletzungen von Schuh und Fuß durch Steine angebracht sein.

Schaft

Es gibt, auch unter Fachleuten, kontroverse Diskussionen, wie steif ein Schuhschaft sein soll, auch, ob mit einer steifen Schaftkonstruktion eines konventionellen Schuhs ein wirksamer Schutz gegen Umknicken im Knöchelbereich geschaffen werden kann. Wirkliche Untersuchungsergebnisse liegen bislang nicht vor.

Sicher ist: Volle Vor-Rück-Beweglichkeit des Unterschenkels muß im Interesse einer unbehinderten Laufbewegung geschaffen sein. Sicher ist weiterhin, daß mit besonderen seitlichen Stützkonstruktionen, z. B. mit steifen Schalenkonstruktionen in Verbindung mit einem Schaftgelenk wie bei Alpinschuh oder besonderen Stützbandagen oder mit seitlichen Versteifungsstäben wie bei besonderen orthopädischen Schuhen, jeweils in Verbindung mit einem weit über den Knöchel reichenden Schaft ein erheblicher Gelenkschutz geschaffen werden kann.

Bei den bereits erhältlichen Gleitsegelschuhen wurde erfolgreich darauf geachtet, daß die Vor-Rück-Beweglichkeit des Unterschenkels voll erhalten bleibt. Dabei ist allerdings der eine im Schaft so weich geraten, daß ver-



Fotos: Wolfgang Gerteisen

mutlich auch keine relevante seitliche Stützfunktion besteht, der andere, der nach dem Vorbild von orthopädischen Schuhen mit seitlichen Stützstäbchen ausgerüstet ist, so niedrig, daß in der Konsequenz vermutlich das gleiche gilt. Der Schuh mit seitlichen Stäbchen um 2–3 Zentimeter höher mit einem zusätzlichen Schnürösenpaar wäre vermutlich eine Verbesserung. Wenn man ihn wirklich kompromißlos als Gleitsegelschuh auslegt und darauf verzichtet, daß er auch noch als Wander-, Trekking-, Freizeitschuh herhalten soll, sollte man die Stäbchen sogar um 5–7 cm höher ziehen und oben mit einem fest zu verschließenden Band verbinden, das formschlüssig um den Unterschenkel zu schnallen ist. Ein Optimum an Fußgelenkschutz wäre erreicht durch einen Schaft aus stabilem Kunststoff, der im Knöchelbereich mit einem Scharniergelenk in Vor-Rück-Richtung frei beweglich in der Art der modernen Skating-Skilanglaufschuhe angelenkt ist.

Nicht geklärt und kaum zu ermitteln ist, ob durch einen verbesserten Fußgelenkschutz nicht viele Verletzungen nur nach oben in den Bereich von Unterschenkel und Knie verlagert würden. Unter diesem Aspekt kann die Schaftkonstruktion der existierenden Gleitsegelschuhe nach dem Stand des Wissens als zwar nicht optimal aber ausreichend beurteilt werden.

Knieschutz

Wie zuvor angeklingen, ist denkbar, daß das Knie durch eine sehr steife Schuhschaftkonstruktion sogar zusätzlich gefährdet wird. Ein insgesamt erhöhter Umknickschutz durch die Gestaltung von Sohle, Schuhoberteil und Paßform, wie eingangs beschrieben, schützt aber auch das Knie. Ein zusätzlicher weitergehender Knieschutz wäre nur zu erreichen durch die ritterrüstungsartigen, mit steifen Schienen und Scharniergelenken ausgerüsteten Kniebandagen aus dem Bereich der Sportrehabilitation.

Schlußbemerkung

Die Auswahl des Schuhs kann von Bedeutung sein für die Gefährdung von Fuß- und Kniegelenk. Auch ist vorstellbar, daß ein besserer Schutz zu erzielen ist, als mit dem bislang erhältlichen Schuhwerk möglich. Insgesamt wird sich hierdurch aber die Gefahr von Verletzungen bei Start und Landung nur graduell verringern.

In Relation dazu kann der Pilot durch die einfache Maßnahme einer ganz festen Schnürung des (überknöchelhohen) Schuhs vor dem Start selbst eine ganze Menge an Sicherheit erreichen. Diese feste Schnürung verbessert erstens den Halt im Schuh und schafft zweitens eine hohe Steifigkeit des Verbundes Unterschenkel – Schaft.

Aufwärmen vor dem Start, einige Meter Aufstieg oder etwas Gymnastik reduzieren die Verletzungsgefahr beim Start.

Ganz erstaunlich viele Bänderverletzungen passieren bei durchaus harmlos aussehenden Landungen. Bei sportlicher Belastung unterstützt die Muskulatur die Bänder in ihrer Haltefunktion der Gelenke. Beim Landestoß des Gleitsegelpiloten dagegen ist die Muskulatur völlig unvorbereitet und gelockert. Stemmen der Beine gegen den Streckergurt, bewußtes Bewegen der Füße oder Radfahrbewegungen im Landeanflug könnten die Muskulatur auf den Landestoß vorbereiten. Gesichert ist die Wirkung dieser Maßnahmen jedoch nicht.

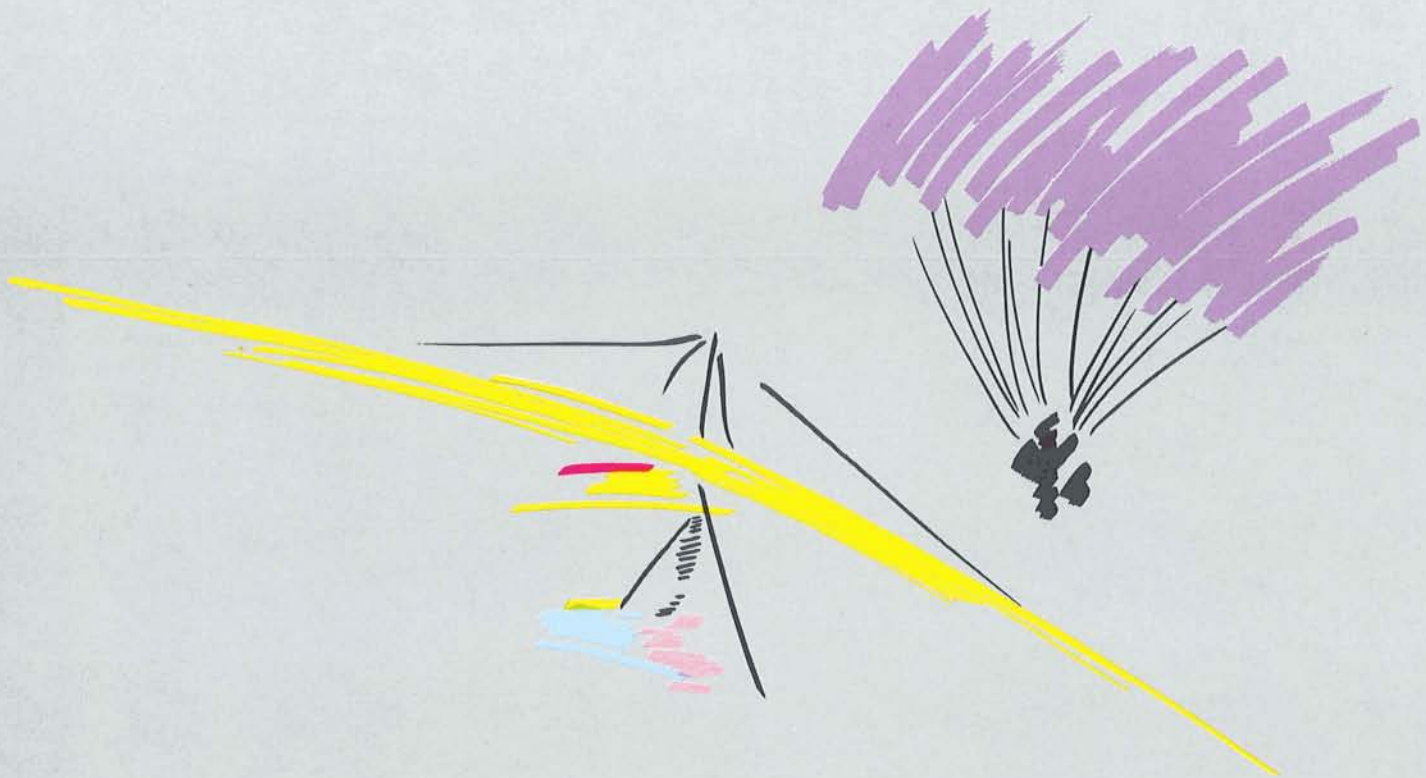
Jeder Pilot sollte bewußt bei einer Bergauf- oder Rückenwindlandung, bei Sackflug oder in extremen Turbulenzen eine stehende Landung gar nicht versuchen, sondern sich konzentriert auf den Landefall vorbereiten.



PARASAIL

S Y S T E M S

EINER DER ÄLTESTEN UND GRÖSSTEN HERSTELLER VON RETTUNGSSYSTEMEN, GLEITSCHIRMEN, GURTZEUGEN UND DIVERSEM ZUBEHÖR! ÜBER 10JÄHRIGE ERFAHRUNG GIBT SICHERHEIT! PARASAIL WELTWEIT BEWÄHRT.



RETTUNGSSYSTEME

ESPRIT LIGHT

GLEITSCHIRMRETTUNGSSYSTEM

» P A R A S A I L «
I V, V
V I MIT MITTELLEINE

DRACHENFLUGRETTUNGSSYSTEME

ALLE SYSTEME MIT DHV GÜTESIEGEL

GLEITSCHIRME

DUCK 9

FÜR LEICHTE PILOTEN

DUCK 10

FÜR PILOTEN AB 75 kg

ALLE GLEITSCHIRME MIT DHV GÜTESIEGEL

DIE SANFTE REVOLUTION!

GLEITSCHIRMSCHULE - PROSPEKT ANFORDERN!

GENERALVERTRIEB



The World Champion Glider.



Integralgurte

NEU: KELLER-HIGH-TEC

FLY · KEVLAR HELME

SHOP MIT KOMPLETTEM DRACHEN- UND GLEITSCHIRMZUBEHÖR! NEU: HOCHMODISCHE SPORTSWEAR KOLLEKTION! NEU: MONT-AIR GOROTEX OVERALLS!

PARASAIL · NYMPHENBURGERSTR. 49 · 8000 MÜNCHEN 2 · FAX 089/1297510

Tel. (089) 129 85 95

PROSPEKT ANFORDERN!

Hinauf in den siebten Himmel! **Gliding Flight PLUS**

Exklusiv entwickelt für Hochleistungs-
gleitschirme. Präzis. Fühlt selbst die
feinste Termik schneller.

Jetzt mit umschaltbarer Variometer/Höhenmesser-
Anzeige.
Variometer: 0,1 m/s Auflösung
Messbereich ± 10 m/s
Höhenmesser: 1-m-Anzeige bis über 6000 m.ü.M.

Neu: Mit AUDIO/Varioeinsatzregler. Für individuelle
Einstellung des akustischen Varioeinsatzes während
des Fluges.
Einsatzempfindlichkeit zwischen $+0,4$ m/s
und -2 m/s

High technology and top quality flight instruments
made in Switzerland

FLYTEC AG
Ebenastrasse 8, CH-6048 Horw
Telefon 041 47 34 24



Flytec