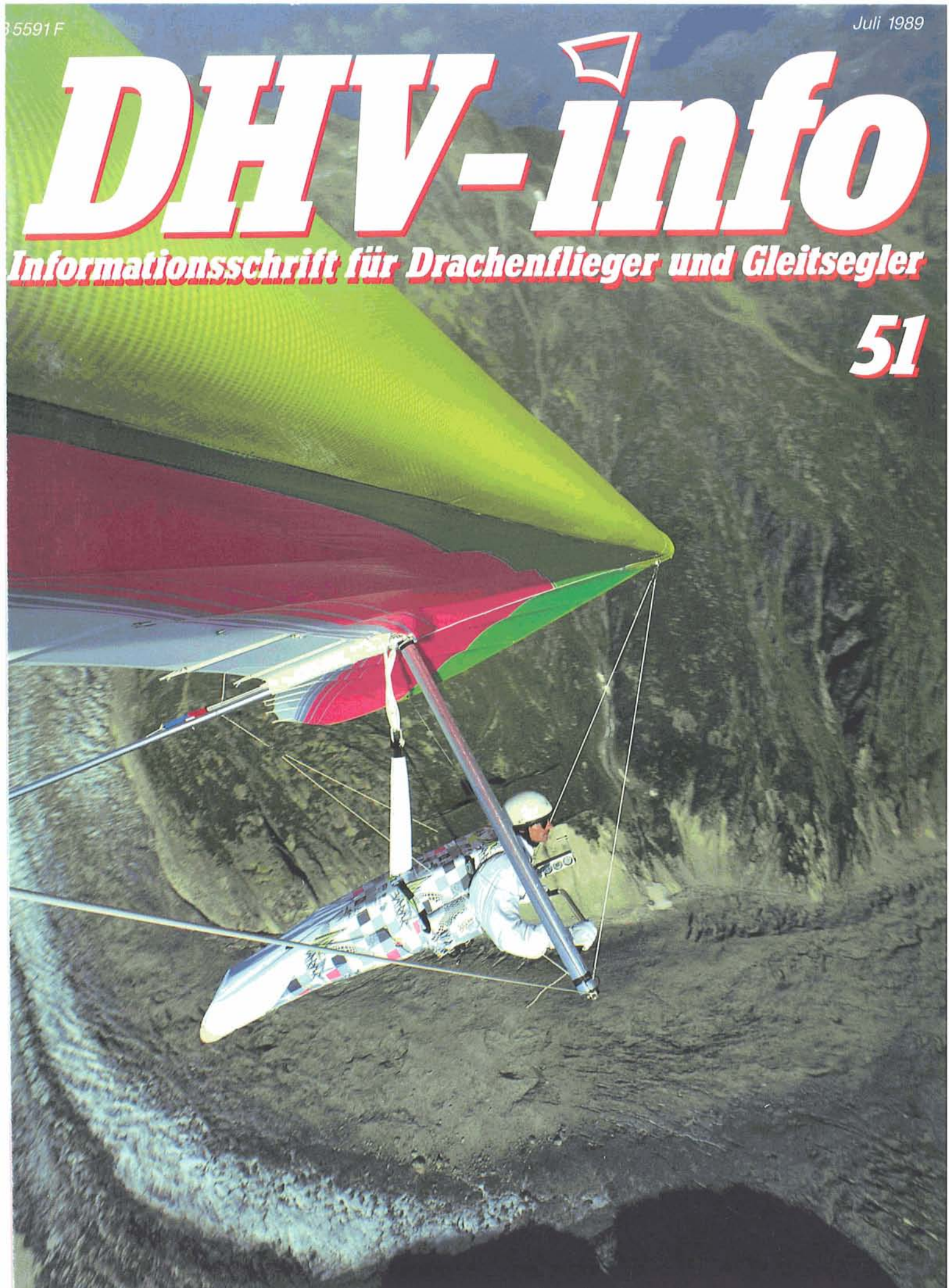
3 5591 F

Juli 1989

# DHV-info

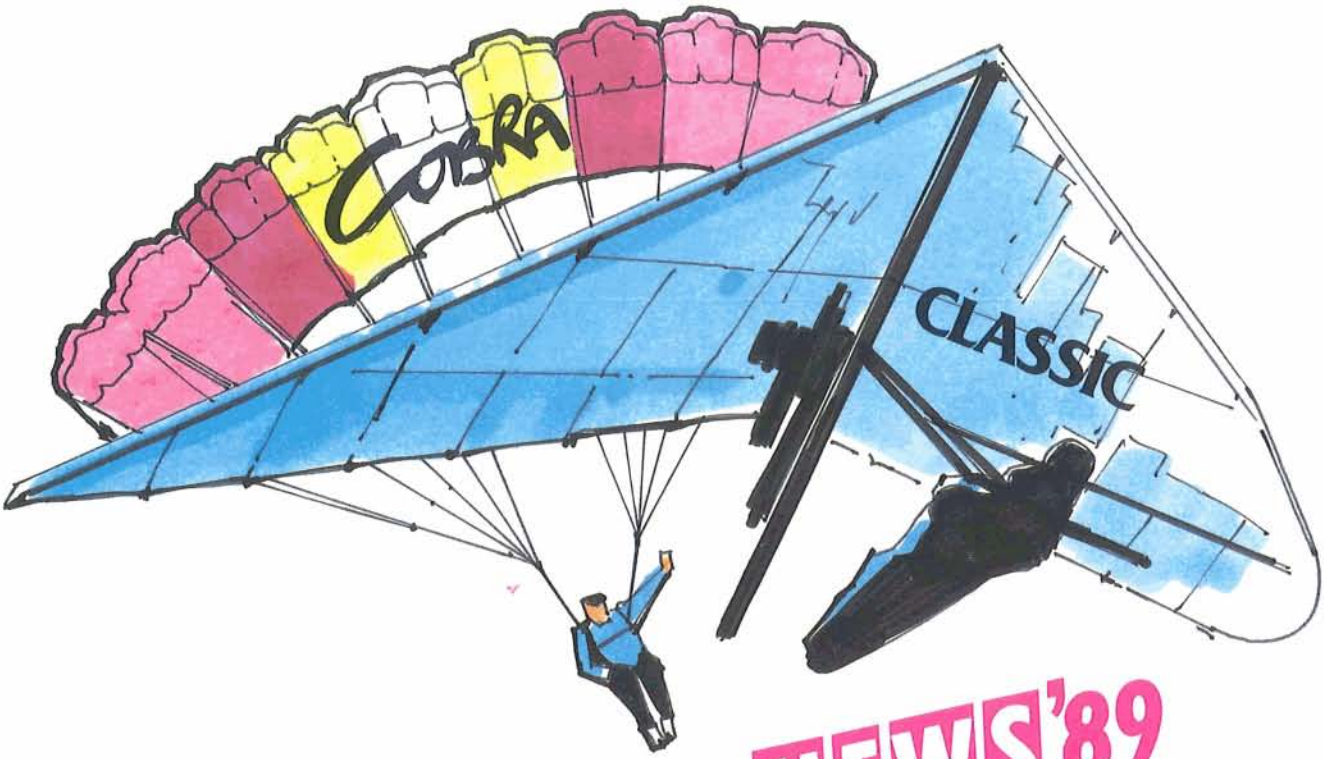
## Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

51



FIREBIRD

Stehen Sie zu Ihren Ansprüchen.




# FIREBIRD NEWS '89

- Bob Baier ist begeistert: NEW WAVE 15 verbindet Höchstleistung mit Superhandling.
- CLASSIC - da bleibt kein Wünsch offen. Spaß und Genuß bei Topleistung.
- Die Fachwelt hat ein neues Gesprächsthema. Der F 1 ist die neue Hochleistungssensation am Gleitschirmhimmel.
- 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 Bezugsquellen-Nachweis ist da. Rufen Sie uns einfach an.

Firebird KG 8959 Seeg Allgäu · Telefon 08364/ 1078 · Telefax 08364/1294

IMPRESSUM

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

**Redaktion:**
Wolfgang Gerteisen (verantwortlich)
Peter Janssen
Klaus Tänzler

**Layout:**
Tilman v. Mengershausen

**Erscheinungsweise:**
5 Ausgaben pro Jahr

**Preis:**
Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

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

**Haftung:**
Für unaufgefordert zugesandte Manuskripte und Bilder wird keine Haftung übernommen.

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

**Auflage:**
17000

**Titelbild:**
Über dem Fiescher Gletscher

Foto:
Michael Weingartner

# DHV-info

*Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler*

## AUS DEM INHALT

Wichtig...neu...kurz ____ 4
Vorschau Fiesch ____ 6

**Fast den gesamten Juli dieses Jahres wird bei den Drachenfliegern in Fiesch/Schweiz um Weltmeisterschaftspunkte geflogen. In einer Vorschau mit Fotos von Michael Weingartner werden die aussichtsreichsten Teams kurz beleuchtet.**

Foto: Michael Weingartner

DHV bietet an ____ 15
Sicherheitsjournal ____ 16
Sowenig Staat wie möglich ____ 19
Aero '89 ____ 20
DHV-Filmverleih ____ 25
Am Himmel nix Neues ____ 26
Dreieck zu dritt ____ 32
Das Versicherungsprogramm ____ 33
Vereinsnachrichten/Briefe ____ 34
DHV-Prüfungskalender ____ 38
Gebrauchtmarkt ____ 42
Die Schirmrettung ____ 46
Liga-Winner '88 ____ 52
Comeback für Jos, Bayerischer Meister '89 ____ 54
Geschichte der Drachenflugweltrekorde ____ 56
Deutsche Liga '89 ____ 58
Deutscher Streckenflugpokal '89 ____ 64
Pro & Contra: Gleitsegel-Wettkampf zu riskant? ____ 68
Lampenfieber in Kössen ____ 72

# wichtig · neu · kurz

## Gleitsegelboom flaut ab

Die DHV-Geschäftsstelle hat während der letzten 8 Monate nur noch 900 A-Scheine ausgestellt. Ein Teil der neuen Scheininhaber rekrutiert sich aus früheren Schwarzfliegern. Die verbleibende Zahl echter Newcomer wird zum erheblichen Teil von der Zahl derer kompensiert, die im gleichen Zeitraum aus dem Gleitsegelsport ausgestiegen sind.

## Terminfehler bei den Weltmeisterschaften

Die FAI hat das Kunststück fertiggebracht und die WM-Termine '89 für Gleitsegeln und Hängegleiten übereinandergelegt. Prominentestes Opfer dieses unsportlichen Timings ist Toni Bender als Favorit und Nationalmannschaftsmitglied beider Disziplinen. Er mußte auf eine Meisterschaft verzichten und startet nur bei der Gleitschirm-WM in Kössen.

## Termine des Ausbildungsreferats

**Eingangstest zum Gleitsegellehrer-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

## Einigung mit Österreich über Gleitschirmlizenzen

Die Verkehrsministerien in Wien und Bonn haben den von OeAeC und DHV ausgehandelten Vorschlag akzeptiert und die für Hängegleiter geltende Vereinbarung auf die Gleitsegel erweitert. Der Wortlaut:

*»3. Die Erklärungen in Abschnitt 1 und 2 gelten in gleichem Umfang auch für österreichische Sonderpilotenscheine für Paragleiter sowie für deutsche Befähigungsnachweise für Gleitsegel.«*

Der bisherigeVereinbarungstext ist in DHV-Info Nr. 49, Seite 24, abgedruckt.

## Neue Vereine im DHV

Als neue DHV-Mitgliedsvereine begrüßen wir recht herzlich:

**Jura Airlines Albatros e. V.**
Steindl 4
8546 Thalmöning
Telefon 09173/1494

**BMW-Luftsport e. V.**
Postfach 400440
80 München 40
Telefon 089/3129-4287 oder
089/3183-4723

**Drachenflugfreunde Fürstenfeldbruck e. V.**
Neufeldweg 13
8099 Emmering
Telefon 08141/4685

**Albatros Paragleiter e. V.**
Fichtenstraße 9
8039 Puchheim
Telefon 089/8001201

## Geländekatalog erweitert

Für Norddeutschland wurde ein erster Geländekatalog in einfacher Gestaltung erstellt, siehe DHV-Info Nr. 50, Seite 29. Dieser Katalog ist jetzt um folgende Gelände erweitert:

**Teufelsberg/Berlin:**
Hängegleiter
**Neugraben-Fischbeck/Hamburg:**
Hängegleiter, Gleitsegel
**Flugplatz Wolfenbüttel:**
Hängegleiter, Windenschlepp
**Knutbühren:**
Hängegleiter, Windenschlepp
**Werther:**
Hängegleiter

## Haftpflichtversicherung bei UL-Schlepp

Nach Auskunft des Gerling-Konzerns sind Ultraleichtflugzeuge und Hängegleiter für die Dauer des Schleppvorgangs als Einheit zu betrachten. Haftpflichtschäden, die während des Schleppvorganges verursacht werden, gehen grundsätzlich zu Lasten des Schlepp-UL und der dafür bestehenden Halterhaftpflichtversicherung.

Ausgeschlossen vom Versicherungsschutz sind Sachschäden am geschleppten Hängegleiter und Personenschäden des geschleppten Piloten.

## Licht am italienischen Himmel

Seit Bekanntwerden der neuen italienischen Vorschriften für Hängegleiten und Gleitsegeln treibt der DHV die Anerkennung der deutschen Befähigungsnachweise auf verschiedenen Wegen – direkte Schreiben, Gespräche auf FAI-Ebene, Kontakte über den SHV – voran.

Bei Redaktionsschluß lag die noch nicht verbindliche Nachricht des Italienischen Aero Club vor, wonach auch die deutschen Scheine in Italien gelten.

Davon unabhängig schreibt das Italienische Staatsdekret enge Regeln vor. Die einschneidendste ist die Höhenbegrenzung: 150 m über Grund an Werktagen und 300 m an Wochenenden und Nationalfeiertagen. Schwaches Trostpflaster: Für Starten und Landen ist – vorbehaltlich spezieller Verbote von Zivil- oder Militärbehörden – nur die Erlaubnis des Grundstücksbesitzers erforderlich.

Weitere Voraussetzung ist eine Haftpflichtversicherung mit der Mindestdeckungssumme von 500 Mio. Lire für den Schadensfall, 300 Mio. Lire für Personen und 150 Mio. Lire für Tiere und Sachen. Der Versicherungsschutz der DHV-Versicherten reicht aus.

# wichtig · neu · kurz

## Gleitsegel-Doppelsitzer-Fachlehrer

Als für die ersten beiden Doppelsitzer-Gleitsegel das Gütesiegel erteilt war, konnte mit der Ausbildung der Fachlehrer für doppelsitzige Gleitsegel-Flüge begonnen werden.

Im April und Mai fanden 2 Lehrgänge statt. Thomas Zeller, Gleitsegel-Lehrer und DHV-Testpilot, unterrichtete 20 Gleitsegellehrer und -lehrerinnen in Theorie und Praxis des doppelsitzigen Gleitschirmfliegens.

Nach Abschluß ihrer Ausbildung sind die Teilnehmer berechtigt, Schüler, die mindestens den Lernausweis für Gleitsegeln besitzen, am doppelsitzigen Gleitsegel mitzunehmen, um ihnen so Höhenflugerfahrung und neue Flugtechniken zu vermitteln.

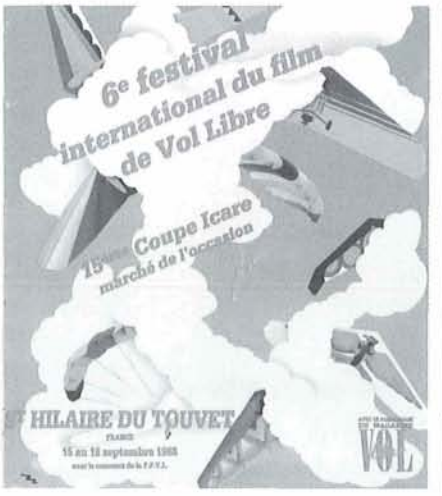
## Deutscher Hängegleitertag am 28. 10. 1989 in Oberstdorf

Beste Flugmöglichkeiten für Drachen und Gleitschirme.

Großes Fest zum 10jährigen DHV-Geburtstag. Einladung und Rahmenprogramm im nächsten DHV-Info.

## Neue Klassenbezeichnung

Die bisherige Geräteklasse 4 für Drachen und Gleitsegel wurde vielfach als »Höchstleistungsklasse« mißverstanden. Bedeuten sollte die Ziffer 4 nur, daß für das Gerät eine spezielle Einweisung erforderlich ist, z. B. wegen Sitzgurtsteuerung bei Gleitsegeln oder aerodynamischer Steuerung bei Hängegleitern. Zur Klarstellung wird statt Ziffer 4 künftig Buchstabe »E« verwendet und zwar als Zusatz zur jeweiligen Klassenziffer.




## Film-Festival in St. Hilaire

Zum 7. Mal findet in St. Hilaire du Touvet das »Festival International du film de vol libre« statt.

Die Veranstaltung dauert vom 13. bis 17. September. Gezeigt und prämiert werden die besten Super-8, 16- und 35-mm-Filme sowie Videos, die das Drachenfliegen, Gleitschirmsegeln und Ultraleichtfliegen zum Thema haben. Es sind dieses Jahr zum ersten Mal Filme über das Fallschirmspringen, Heißluftballonfahren und Segelfliegen mit dabei.

Wer einen guten Film gemacht hat und diesen auf dem Festival vorführen möchte, kann von der DHV-Geschäftsstelle das Anmeldeformular anfordern. Meldeschluß ist der 30. Juli 1989.

## Meldepflicht in Sapenay

*Durch die zunehmende Frequentierung des besonders anfängerfreundlichen Sapenay-Fluggeländes bei Culoz am Lac du Bourget in Frankreich durch deutsche Piloten besteht seit einem Jahr zur besseren Verteilung Anmeldepflicht.*

*Bitte wendet Euch bei Anfragen an: Gerhard Ochen – Spraveweg 5 D-4600 Dortmund 30 – ☎ 02 31/48 87 87 Telefax: 02 31/48 87 77.*

## Gleitschirmfliegen an der Hochries

*Sollte sich das undisziplinierte Verhalten von Gleitschirmpiloten an der Hochries fortsetzen, so droht dem Fluggelände ein totales Flugverbot für Gleitschirme. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß ein Start auf den Drachenflugstartrampen für Gleitschirme nicht erlaubt ist, und daß es ein eindeutig ausgewiesenes Landegelände gibt. Alle Flüge zum Drachenfluglandeplatz (außerhalb des Gleitwinkels) sind nur mit dem B-Schein zulässig.*

*Weiterhin Uneinsichtige werden in Zukunft angezeigt, damit das Gelände weiterhin erhalten werden kann.*

*DFC Hochries-Samerberg*
*Rudolf Bürger*

## Außenstellen für 5-Jahres-Überprüfung der Firma Airwave Gliders

**Nordrhein-Westfalen**
Theo Neuhalfen, Edgovener Straße 23, 5202 Hennef-Sieg 1, Tel. 02242/6114
**Weserbergland**
Deltasport, Jörg Peine, Silberberg 13, 4939 Steinheim, Tel. 05233/6627
**Rhön**
Flugcenter Wasserkuppe, Horst Barthelmes, Oberhausen Nr. 4, 6412 Gersfeld 3, Tel. 06654/353
**Südhessen**
Drachenflugschule Rhein-Main-Neckar, Heinz-Jürgen Weise, Weinheimer Straße 6e, 6943 Birkenau, Tel. 06201/63184
**Südschwarzwald**
Deltaservice, Rudi Wisser, Eichenbühlweg 6, 7808 Waldkirch-Siensbach, Tel. 07681-1696, 0761/581023
**Schwäbische Alb**
Drachenflugschule Fritz Christandl, Sudetenstraße 2, 7920 Heidenheim, Tel. 07321/45425
**Allgäu**
Jürgen Rohrmeier und Sigi Lochbihler, Salzweg 37, 8972 Sonthofen, Tel. 08321/9328
**Südbayern**
Aerosport International GmbH, Grafenstraße 26, 8204 Brannenburg, Tel. 08034/1034
**Nordbayern**
Günther Finzel, Rohmannstraße 9, 8580 Bayreuth, Tel. 0921/57252 u. Kurt Ufer, Wotanstraße 3, 8580 Bayreuth, Tel. 0921/26697

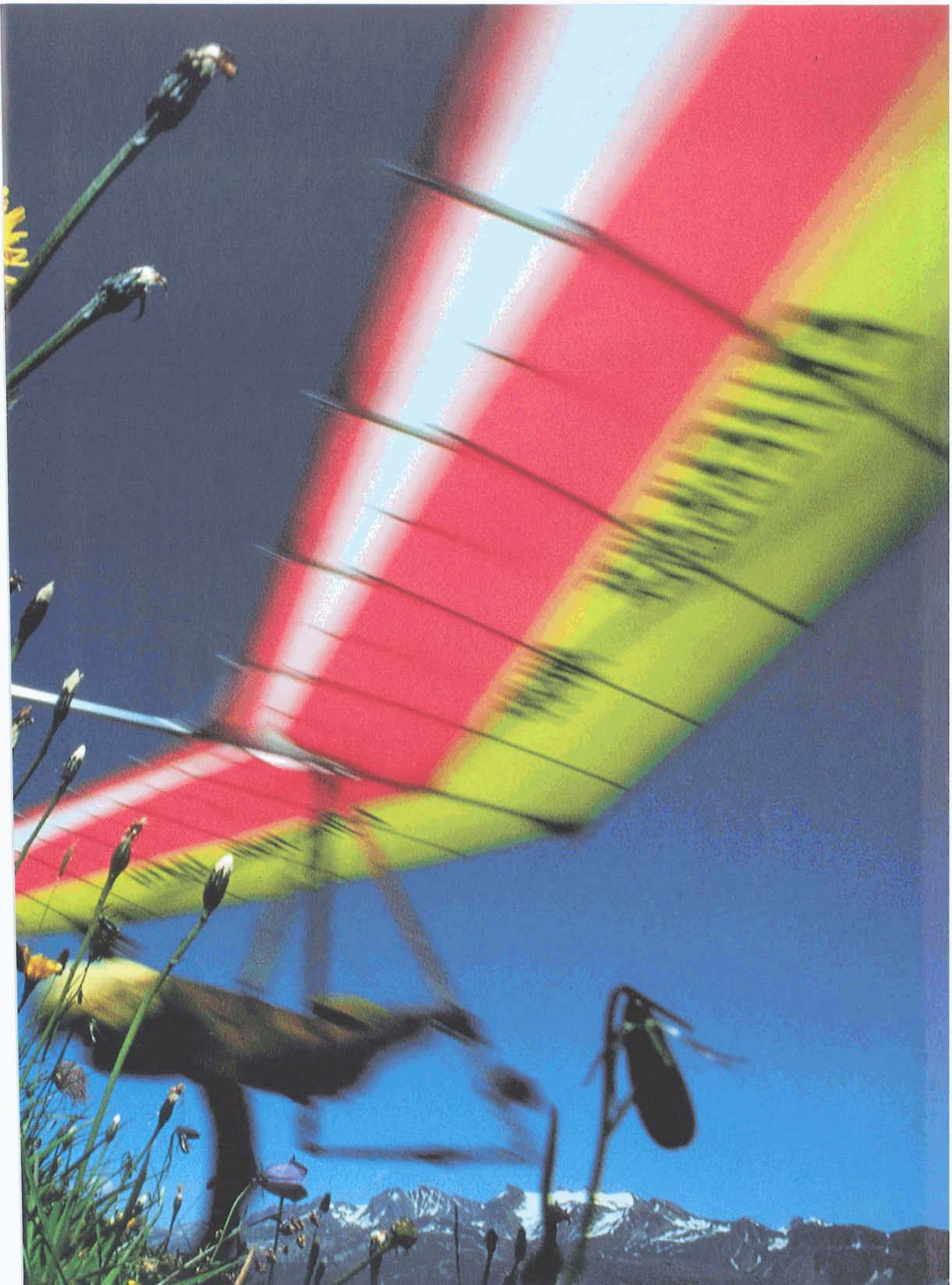
# VORSCHAU

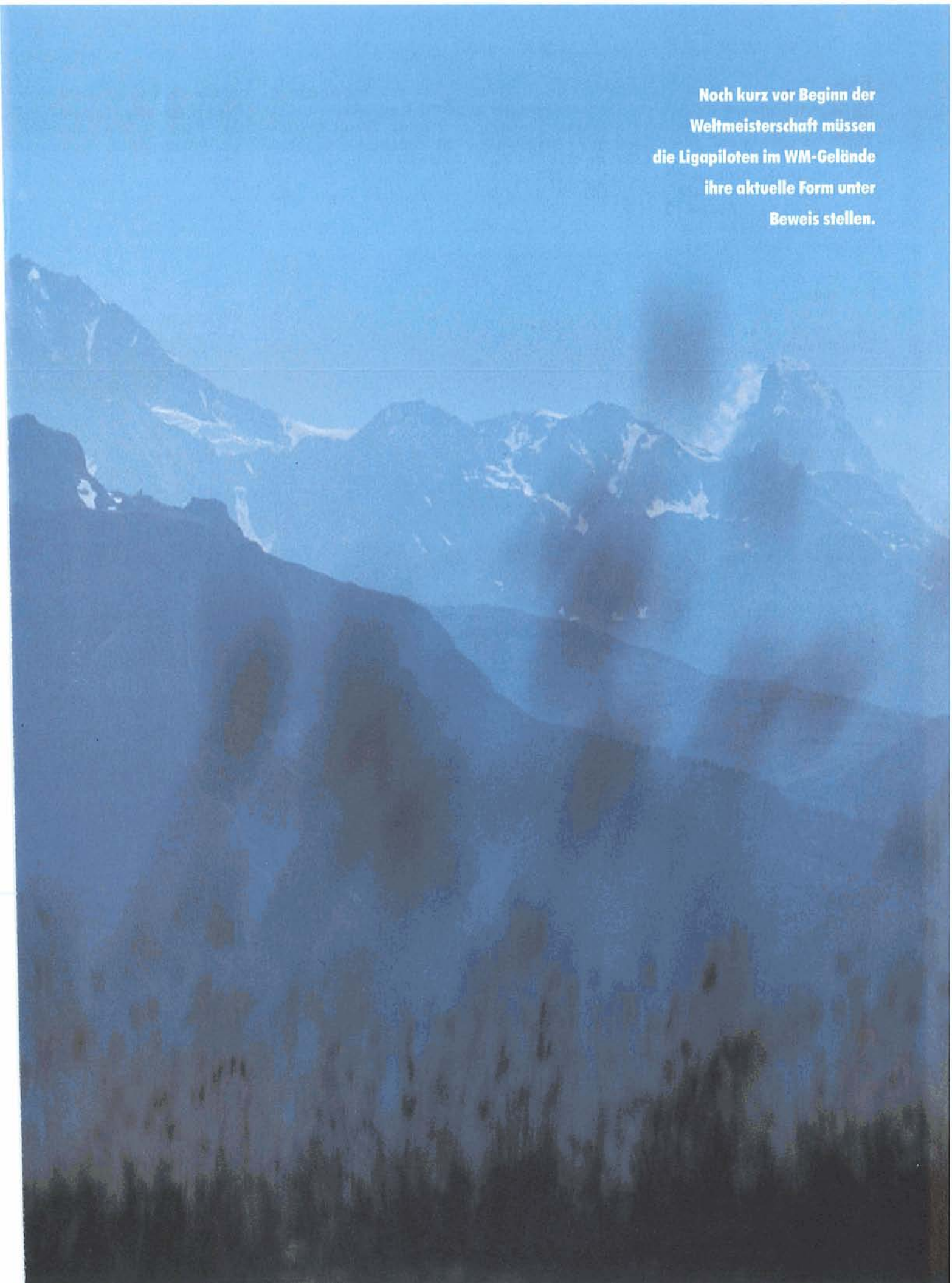
## Fiesch vor der WM

**Bildeindrücke von Michael Weingartner**

**Vom 8. bis 23. Juli '89 ist in Fiesch ein ungemein harter Kampf zu erwarten. Die Briten brennen darauf, den Australiern den WM-Titel wieder abzujagen. Die USA schicken eine hochkarätige Mannschaft nach Europa, ihre Stars beanspruchen selbstverständlich auch die Goldmedaille. Und wie stehen die Chancen für das deutsche Team, das bei der letzten Europameisterschaft in Italien mit einem zweiten Platz überraschte?**

**Knut von Hentig in Fiesch. Er hat gute Aussichten, wieder im WM-Team mitzufliegen.**





**Noch kurz vor Beginn der Weltmeisterschaft müssen die Ligapiloten im WM-Gelände ihre aktuelle Form unter Beweis stellen.**

Die Piloten Brasiliens und Japans dürften seit der letzten WM noch besser und erfahrener fliegen. Aber schon letztes Mal hat es ihnen locker zum 4. und 5. Platz in der Nationenwertung gereicht. Italien und Frankreich plazierten sich bei der WM am Mt. Buffolo vor dem deutschen Team. Die beiden Länder wurden dann bei der EM vom deutschen Team überraschend überholt. Seither hat vor allem die französische Mannschaft ungemein zugelegt, ihr Abschneiden in diesem Winter in Brasilien und zu Ostern in Bassano spricht eine deutliche Sprache. Die Alpenländer Österreich und natürlich der Gastgeber Schweiz werden im vertrauten hochalpinen Gelände Boden gutmachen. Die Schweden sind in letzter Zeit zunehmend stärker geworden und die schwer zu berechnenden Ostblockstaaten, allen voran natürlich die Sowjetunion, lassen den Kampf um die vorderen Ränge spannend werden.

Thomas Bossard, verantwortlicher Leiter der WM, kündigte an, daß die Aufgabenstellung stets an die 70% der Teilnehmer ins Ziel bringen soll. Das bedeutet eine starke Wertung der Flugzeit. Racing wird erwartet auf der Rennstrecke im Himmel über dem Wallis. Die Zuschauer werden ihre Freude haben. Und das deutsche Team kann vielleicht auf bessere moralische Unterstützung durch deutsche »Schlachtenbummler« rechnen als bei der WM zuvor im weit entfernten Australien.

Um auf die WM besser vorbereitet zu sein, wurde eigens im LIGA-Computer die Zeitwertung verschärft. Nur fehlten bislang die Flugbedingungen, um Geschwindigkeitsrennen durchführen zu können.

Gerade so, als wollte das Wetter für internationale Chancengleichheit sorgen, raubte diesen Frühling eine ungewöhnliche Häufung von Tiefdruckgebieten über dem Alpenraum den Alpenländern ihren Trainingsvorteil für die WM. Die deutsche Liga konnte bis Mitte Mai von 16 in den Alpen geplanten Durchgängen gerade 3 verwirklichen.

Zudem haben Katastrophenmeldungen die Wolken verfinstert. Zuerst stürzte Toni Bender beim DHV-Testflug mit einem Gleitschirm ab, zwei internationale Wettkämpfe (Brasilien und Bassano) liefen ohne ihn, bis er endlich wieder einsatzfähig war. Dann setzte Markus Hanfstängl die Pechsträhne fort – Armbruch nach Fallschirmrettung, weil beim DHV-Drachentest ein Aufbaufehler geschah. Ihm fehlt nun ebenfalls die Erfahrung zweier internationaler Wettkämpfe, zudem machen sich die Folgen des Armbruchs noch bemerkbar. Knut hat trotz Wintertraining in Australien seine Vorjahres-Form noch nicht wiedererlangt, eine hartnäckige Nebenhöhlenentzündung will nicht weichen. Schließlich bricht sich Josef Stellbauer beim Fehlstart an seinem Hausberg den Arm. Und um dem Ganzen die Krone aufzusetzen, streift am selben Tag Christoph Kratzner, der derzeit beste deutsche Drachenflieger, beim Landeanflug nach einem Lustflug einen Obstbaum und bricht sich 6 Wochen vor der WM den Unterarm.

Teamchef Klaus Tänzler sieht sich also mit schweren Verletzungssorgen konfrontiert und Toni Bender, einer der WM-Favoriten, hat sich für die gleichzeitig laufende Gleitsegel-WM entschieden. Deshalb hat Klaus Tänzler bisher nur 2 von 6 Piloten ins WM-Team berufen: Uli Blumenthal und Bob Baier. Die komplette Mannschaftsaufstellung will er erst kurz vor der WM bekanntgeben, nach Beobachtung der Piloten im Training und deren Abschneiden bei der DM. Ob Knut wieder rechtzeitig zu seiner Form findet? Franz Schüller wenigstens ist wieder gut unterwegs, konstanter in seinen Resultaten als früher. Detlev Ziege, der beste deutsche Teilnehmer an den vorangegangenen beiden Weltmeisterschaften, will international nicht mehr antreten. Im Ausland wird man's erleichtert vernehmen.

**Bei der geplanten Aufgabenstellung sollen stets an die 70% der Teilnehmer ins Ziel kommen. Das bedeutet eine starke Wertung der Flugzeit und sicherlich viel Spaß für die Zuschauer.**

# Go faster.

Aufsteiger wollen mehr. Profis auch. Denn das unbeschreibliche

Fläche 15,5 m² · Spannweite 10,30 m · Streckung 6,85 m · Vmax >80 km/h (DHV) · Vmin 25 km/h

Glücksgefühl im Moment des Abhebens definiert das Maß aller

Vsink 0,9 m/sec. · Gleitzahl 12 · Pilotengewicht 60–100 kg · Doppelsegler · Segellatten 26

Dinge. Mit dem Santana Race Cut. Einfach schneller.

ohne Kieltasche · Gütesiegel Nr. GS 01-152-87.

FLIGHT DESIGN

Neue Adresse:
Flight Design GmbH. Sielminger Str. 65. 7022 Echterdingen. Telefon (0 71 1) 79 50 95. Telefax (0 71 1) 79 50 97.

# funfex

DER SENKRECHTSTARTER
AUS DEM KURZPACKSACK

★

LEISTUNGSSTARKER FLUGSPASS OHNE STRESS

★

EXTREM LEICHT UND ROBUST

★

AUFBAUVORFÜHRUNG ODER PROBEFLÜGE BEI FINSTERWALDER
ODER BEI VERTRAGSHÄNDLERN UND SCHULEN

★

GENERALVERTRIEB SCHWEIZ: COBRA DELTA THUN
TEL. 033-371689
ÖSTERREICH: CHRISTOPH FRISCH · TEL.: 03613-2328

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.

**Generalvertrieb: Firma Windborn, Sepp Kaspeitzer**

Hochgernstraße 7–8, 8221 Erlstätt (Nähe Chiemsee)
Tel.: 08 61/6 99 39, Btx: 08 61/6 99 39

# LA MOUETTE

**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

**Doppelsitzerdrachen:** Sphinx BI

**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,–**

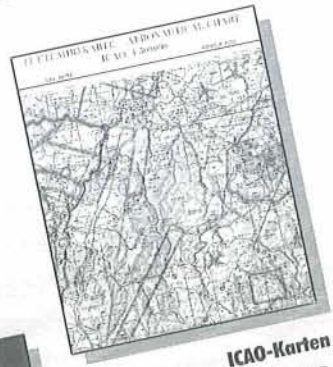
**Rufen Sie uns an** oder **kommen Sie vorbei – wir beraten Sie gern!**

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

# DHV bietet an

**Drachenfliegen**
Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; reich illustriert; 161 Seiten; Preis DM 34,–

**Drachenfliegen für Meister**
Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler, Autoren: Helmut Denz, Manfred Kreipl, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; aktualisierte und erweiterte Neuauflage in Bearbeitung



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

**NEU!**

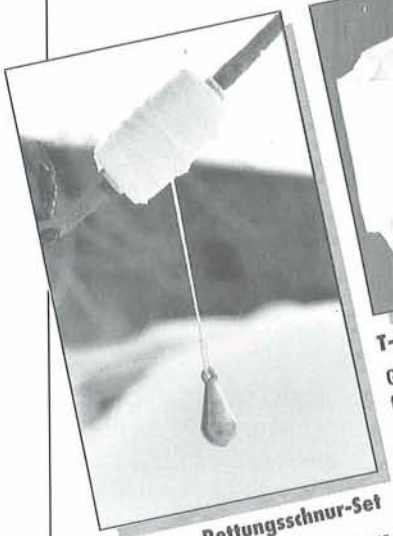
**Gleitschirmsegeln für Meister**
Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendtner, Peter Cröniger, Dr. Victor Henle; 203 Seiten mit 219 teils farbigen Abbildungen. Preis DM 44,–

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

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

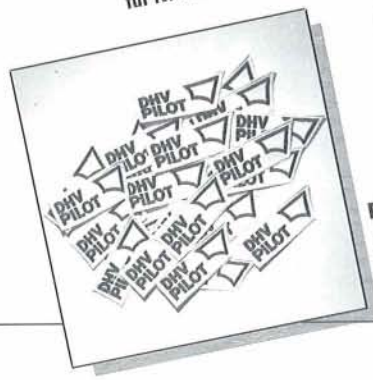
**Prüfungsfragen (ohne Abbildung)**
für Befähigungsnachweis A Hängegleiten; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,–; für Nichtmitglieder DM 28,–
für Befähigungsnachweis B Hängegleiten; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,–; für Nichtmitglieder DM 28,–
für Befähigungsnachweis Gleitsegeln; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,–; für Nichtmitglieder DM 28,–

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



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

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




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

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

# sicherheitsjournal

**Vordringliches Ziel unseres DHV-Infos ist die Verhinderung von Unfällen. Das Info wendet sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die Drachen- und Gleitschirmflieger 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 Unfallerforschung voraus. Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert kurz die DHV-Geschäftsstelle und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsreferent Peter Urban nimmt dann Kontakt auf.

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

## Tödlicher Drachenunfall am Thurntaler

Sillian – Am 4. 5. 1989 startete der erfahrene Drachenflieger Horst Brutscher mit dem Hängegleiter Typ Sport Competition vom Startplatz Stalpen bei Sillian/Österreich. Bei einem letzten Funkkontakt berichtete der Pilot aus einer Flughöhe von 2600 m über Turbulenzen. Nach 2tägiger Suchaktion wurde er bei Winnebach/Italien tot gefunden. Die Absturzursache ist bisher nicht geklärt.

## Sicherheitsmitteilung Zephir

*Nach einem Crash mit Trapezrohrschaden ist unbedingt eine Inspektion der Trapezecke bzw. Zylinderkopfschraube durchzuführen (Punkt 7 und 8 der Betriebsanleitung).*

*Bei einer verbogenen Schraube muß auch das Innengewinde der Trapezecke auf eine evtl. Beschädigung hin untersucht werden.*

*Vor allem Zweitbesitzer eines Zephir sollten diese Bauteile sorgfältig kontrollieren. Evtl. verlorengegangene Betriebsanleitungen senden wir jedem Zephir-Piloten kostenlos zu.*

*Fa. Bautek*

## Achtung! Kontrollzone Innsbruck

*Aus gegebenen Anlässen wird dringend und unmißverständlich darauf hingewiesen, daß nach der Allgemeinen Betriebserlaubnis des Flughafens Innsbruck Flüge mit Hänge- und Paragleitern innerhalb der Kontrollzone des Flughafens (CTR-Innsbruck) generell nicht erlaubt sind. (BAZ MAP 2-2-4-A v. 2.12.1988 Textzahl 1.2)*

*Die Kontrollzone reicht von Telfs bis ca. Jenbach!*

*Die Sicherheitsbehörden wurden angewiesen, Zuwiderhandelnde zu bestrafen bzw. zur Anzeige zu bringen.*

*Für diese Meldung zeichnen:*
*Die Flugsicherung Innsbruck*
*Der Österreichische Aeroclub, Landesverband Tirol*
*Die Segelfliegervereine Innsbrucks*
*Die Hänge- und Paragleitervereine Innsbrucks*

## Tödlicher Absturz nach Baumberührung

Bollerberg/Arnsberg – Am 21. 5. 1989 startete der Drachenflieger Andreas Kleinsorge mit seinem Hängegleiter Typ Atlas zu einem Übungsflug aus einer Waldschneise am Bollerberg.

Nach Zeugenaussagen flog der Pilot nach 100 m Flugstrecke eine leichte Rechtskurve, berührte eine ca. 20 m hohe Fichte am Rande der Schneise und stürzte zwischen den astlosen Baumstämmen mit der Nasenplatte voran ab. Der Pilot zog sich beim Aufprall tödliche Verletzungen zu.

## Sicherheitsmitteilung Feder und Contact

*Aufgrund eines Zwischenfalls mit einem Hängegleiter vom Typ »Feder« ist das Gütesiegel der Geräte »Feder« und »Contact« hiermit auf unseren Wunsch vorübergehend stillgelegt.*

*Betroffene Piloten sollten sich bitte mit der Firma Aerotec, Zone Industrielle, F-68830 Oderen, Tel.: 0033/89 82 10 79 in Verbindung setzen.*

*Fa. Aerotec*
*Ewald Wittenauer*

Anmerkung des DHV:

Bei dem »Zwischenfall« handelt es sich um einen Flattersturz, der sich am 22. 5. 1989 ereignete und dank Aktivierung des Rettungssystems ohne Verletzung des Piloten verlief.

Am 25. 5. 1989 wurde das Unfallgerät flugmechanisch vermessen. Ebenfalls vermessen wurde ein von der Firma Wittenauer gestelltes Neugerät. Beide Geräte haben ungenügendes Pitch-Up gezeigt, so daß Flatterstürze nicht auszuschließen sind.

Das Gütesiegel 01-111-85 des Gerätes ist daher außer Kraft gesetzt. Dies bedeutet, daß zur Zeit kein Betriebstüchtigkeitsnachweis vorliegt und das Gerät nicht geflogen werden darf.

## Gütesiegelforderungen verschärft

Die Testpiloten des DHV waren zunehmend mit Gleitsegeln konfrontiert, die konstruktiv unausgegoren waren und die Testpiloten gefährdeten. Vorgeschrieben wurde daher die Herstellererprobung vor Einreichung des Gütesiegelantrages. Diese Forderung gilt allgemein für alle gütesiegelpflichtigen Geräte mit Ausnahme der Rettungsschirme. Speziell für Gleitsegel wurden differenzierte Vorgaben für die Herstellererprobung und deren Dokumentation bestimmt.

Ein weiteres Problem hat sich bei Gleitsegeln zugespitzt: Konstruktionen, die »vermuten lassen, daß die Betriebstüchtigkeit nicht gewährleistet ist«. Dazu gehören beispielsweise Klappen, Ventile und Schlitze, die beim Ausströmen der Luft mehr Widerstand bieten als beim Einströmen und versteifende Bauteile wie Stäbchen und Latten an der Kappe, die beim Ein- oder Ausklappen sich verhängen oder sperren können.

Der Hersteller hat die Möglichkeit, die Vermutung fehlender Betriebstüchtigkeit zu widerlegen, beispielsweise durch einen Großversuch.

## Tödlicher Absturz am Arnsberg

Arnsberg/Bischofsheim – Am 27. 3. 1989 verunglückte die 26jährige Drachenpilotin Petra Hemmert mir ihrem Cloud I tödlich.

Die Lernausweis-Pilotin war bei stark böigen Windbedingungen ohne Fluglehreraufsicht zu einem Übungsflug gestartet. Kurz nach dem Start drehte der Drachen zum Startplatz zurück und es kam in 5 m Höhe zum Strömungsabriß und Frontalaufschlag in steilem Winkel auf den Starthang.

Die Pilotin, die nur einen Skispringerhelm trug, zog sich beim Unfall tödliche Kopfverletzungen zu.

**Flugunfall! Der Fotograf Michael Liemen schreibt dazu: Flugunfälle gehören zu den unschönen Seiten des Fliegens und viele davon ließen sich vermeiden. Das Foto, welches vom Ostermontag '89 stammt und am Landeplatz in Westendorf aufgenommen wurde, soll daran erinnern, wie schnell so etwas passieren kann, wo dann ein Rettungshubschrauber unentbehrlich wird.**

## Sicherheitsmitteilung Keller High-Tec

Das Hängegleiter-Gurtzeug Keller High-Tec wurde vom DHV getestet, wobei die Beinschlaufen in einer bestimmten Form eingeschlauft waren, ausgeliefert wurden die Gurtzeuge mit einer anderen Form der Endmontage.

Das Gütesiegel wurde daher vorläufig außer Kraft gesetzt, bis durch neue Versuche geklärt ist, ob hier die Festigkeit beeinträchtigt ist.

Betroffene Piloten setzen sich mit dem deutschen Musterbetreuer, der Firma Parasail, Nymphenburger Straße 49, 8000 München, Telefon 089/1298595, in Verbindung.

## Sicherheitsmitteilung Nimbus 62–17

*Bei einem Nimbus 62–17 Baujahr 1987 ist die Lochleiste, die die Pilotenaufhängung am Verrutschen hindert, gebrochen. Diese Aluleiste wurde in der Serie Mitte letzten Jahres gegen eine VA-Leiste getauscht.*

*Damit in Zukunft keine weiteren Brüche passieren bieten wir allen Nimbus-62–17-Piloten einen kostenlosen Umtausch dieser Leiste an.*

*Matthias Betsch*

*Firma*
*Flight Design*
*Sielminger Straße 65*
*7022 L.-Echterdingen*

## Leserbrief zum Unfall vom 16. 3. 1989 am Gardasee

### Bericht aus Erzählungen eines Unfallzeugen

*Sonntag 26. 3. 1989 – Gardasee*

*Wieder einmal passierte ein vermeidbarer tödlicher Unfall mit einem Hochleistungs-Gleitschirm.*

*Daß immer wieder schreckliche Unfälle geschehen, liegt zum großen Teil an der Selbstüberschätzung der bisher unfallfrei geflogenen Piloten. Es wird Zeit, daß bezüglich der Vorsichtsmaßnahmen beim Kauf und der Handhabung der Hochleister etwas unternommen wird.*

*Ein guter Pilot unternimmt mit einem brandneuen Gleitsegel einen Probeflug. Die Windverhältnisse sind schon leicht turbulent. 200–300 m nach dem Start klappt eine Seite des Gleitschirms ein. Alles passiert rasend schnell. Der Schirm gerät in eine nicht endende Steilspirale und der Pilot prallt aus großer Höhe auf dem Boden auf. Er stirbt an Genickbruch! Noch im Tode hat der Mann die vorderen Tragegurte der einen Schirmseite in der Hand.*

*Was passiert ist, läßt sich nur vermuten. Nachdem das Segel eingeklappt ist, kippt der Pilot mit seiner Sitzgurtsteuerung auf die eingeklappte Seite. Vielleicht hat er noch versucht, den Schirm wieder aufzupumpen. Jedenfalls muß er, um Halt zu finden, den gegenüberliegenden vorderen Tragegurt ergriffen haben. In dieser Haltung schlug er auch auf.*

*Jeder Gleitschirmflieger sollte sich bewußt sein, daß Vorsicht das A und O in dieser Sportart ist. Mit jedem Hochleister sollte man sich zuerst am Übungshang vertraut machen. Jetzt wird jeder Flieger kritisieren, daß dies weder von der Flughöhe noch von der Flugzeit her optimal möglich sei, aber warum kann man nicht an einem Übungshang probieren, an dem man erst gar nicht abhebt? Kann man denn nicht bei genügend Gegenwind laufenderweise einen Flug simulieren? Auch auf dem Boden kann der Schirm zum Einklappen gebracht werden, um festzustellen, wann und wie er reagiert.*

*Hier kann ich gefahrlos prüfen, bei wieviel Prozent Steuerleinenzug der Schirm zu reagieren beginnt und wann es kritisch wird. Jeder Pilot, der an seinem Leben hängt, sollte sich nicht allein auf Ergebnisse von Testpiloten verlassen, denn »Otto Normalflieger« hat kaum die Nerven, cool zu reagieren, wenn er nicht vorher das Verhalten des Gleitsegels kennengelernt hat. Der tragische Tod dieses Piloten beweist wieder einmal sehr deutlich, daß Unkenntnis über das Flugverhalten der neuen Schirmgeneration tödlich enden kann.*

*Uschi von Ilniczky*

# Neue Gleitsegel mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12. 5. 1989 — gültig bis 31. 12. 1989

| Nr. | Gerätebezeichnung | Hersteller/Musterbetreuer | Klasse |
|---|---|---|---|
| GS 01-091-89 | Genair 512 Dynamique | Fa. AilesdeK/Krimmer | 3 |
| GS 01-092-89 | Genair 314 Dynamique | Fa. AilesdeK/Krimmer | 3 |

**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 genußvolle Fliegen bevorzugen.

3 Für Könner, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

Spezielle Einweisung erforderlich, z. B. wegen ungewöhnlicher Steuerung.

Die Klassifizierung erstreckt sich auf Flugverhalten und Bedienung der Geräte, nicht auf deren Flugleistung.

# Neue Gleitsegel-Gurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12. 5. 1989 — gültig bis 31. 12. 1989

| Nr. | Gerätebezeichnung | Hersteller |
|---|---|---|
| GS 03-045-89 | Firebird Supine 900 | Fa. Firebird |
| GS 03-046-89 | Alpinex Supine STV | Fa. Alpinex |
| GS 03-048-89 | Jaguar II | Fa. Sigma |

# Neue Gleitsegel-Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12. 5. 1989 — gültig bis 31. 12. 1989

| Nr. | Gerätebezeichnung | Hersteller | empfohlene max. Zuladung |
|---|---|---|---|
| GS 02-006-89 | Firebird Sprint | Fa. Firebird | 80 kp |

# Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12. 5. 1989 — gültig bis 31. 12. 1989

| Nr. | Gerätetyp | Hersteller/Musterbetreuer | Klasse |
|---|---|---|---|
| GS 01-176-89 | Bullet SP 12 | Fa. Guggenmos | 3 |
| GS 01-177-89 | Classic | Fa. Firebird | 3 |
| GS 01-178-89 | Excel 151 | Fa. Falhawk/Peter Mages | 3 |
| GS 01-179-89 | New Wave 15 | Fa. Firebird | 3 |
| GS 01-180-89 | Gemini II (Birdy) | Fa. UP/Peter Loth | 2 |

**Klassifizierung:**

1 Für Drachenfluganfänger und für Drachenflieger, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.

2 Für Durchschnittspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und das genußvolle Fliegen vorziehen.

3 Für Könner, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

Spezielle Einweisung erforderlich, z. B. wegen aerodynamischer Steuerung.

Die Klassifizierung erstreckt sich auf Flugverhalten und Bedienung der Geräte, nicht auf deren Flugleistung.

# Neue Schleppgeschirre mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12. 5. 1989 — gültig bis 31. 12. 1989

| Nr. | Gerätebezeichnung | Hersteller |
|---|---|---|
| GS 06-010-89 | Cumulus | Fa. Friedrich |

## Herbert Huck

# »Sowenig Staat wie möglich«

**Ein Bonner Ministerialrat geht in Pension, diesmal ein herber Verlust für uns Drachen- und Gleitschirmflieger. Als Referatsleiter im Bundesverkehrsministerium war Herbert Huck der Vater der Allgemeinverfügung und Garant für fliegerische Freiheit und sportliche Eigenverantwortung.**

Auslöser war eine Kindheitserinnerung. Bei einer Drachenflugvorführung von Mike Harker in den 70er Jahren kamen alte Bilder hoch. Schon als Kind flugbesessen, hatte der 12jährige Herbert sich Baupläne für einen Gleiter nach Lilienthal-Art besorgt. Er scheiterte am Papa, der vom Beispiel eines Cousins vorgewarnt war: Der hatte eine motorisierte »Himmelslaus« im elterlichen Dachboden gebaut und zum Abtransport des fertigen Fluggerätes mehrere Dachsparren herausgesägt.

40 Jahre später war der mittlerweile flugerfahrene Ministerialrat Huck hingerissen vom Harker-Flug. Aber Drachenfliegen bei uns? – Viele Warner: »Zu gefährlich«, »Luftraum überfüllt«, »LBA überlastet«, »Zahl der Luftfahrzeuge zu hoch«, »luftrechtlich nicht einzuordnen« und die Fragen nach der luftrechtlichen Zuständigkeit.

»Juristen sollen aufzeigen, wie fachlich Notwendiges rechtlich möglich gemacht wird.« Mit diesem Selbstverständnis setzte der Jurist Huck sein persönliches Wissen von der Sicherheit im Luftsport in Rechtsnormen um, zunächst in »Richtlinien«, dann 1982 in die »Allgemeinverfügung« und abschließend – leider noch unvollendet – in eine Rechtsverordnung. Fachliche Notwendigkeit in der Flugsicherheit ist für Huck hauptsächlich eine Frage der Kompetenz und Akzeptanz. Beides sieht er am besten gewährleistet bei den Betroffenen selbst, d.h. bei den Luftsportverbänden. Deswegen auch kam der TÜV – damals im Gespräch – nicht zum Zuge.

### Rückschau heute

Die Pensionierung ist dem »MinRat i.R.« Anlaß zur rückblickenden Bewertung:

Ja, der vor einem Jahrzehnt eingeschlagene Weg war richtig. Die Flugsicherheit bei den Hängegleitern ist gut, bei den Gleitsegeln entwickelt sie sich positiv.

Seinen Maßstab »sowenig Staat wie möglich, soviel wie nötig« läßt er auch für die Fluggelände gelten: Die Genehmigungsfiktion für die nichtmotorisierten Hängegleiter und Gleitsegler hat sich eingespielt. Ebenso notwendig und richtig war die Beibehaltung des Flugplatzzwangs für die Ultraleichten.

Luftraum überfüllt? Nein, laut Huck nur nicht optimal genutzt, aber das liegt nicht an den Hängegleitern und Gleitsegeln. Die Gesamtzahl von etwa 18000 Drachen- und Gleitschirmfliegern in Deutschland entspricht der Huckschen Erwartung. »Der von anderen Leuten befürchtete Boom ist ausgeblieben.«

In der Rückschau nicht befriedigend verlaufen ist die Arbeit an der neuen Rechtsverordnung. »Diese Arbeit hätte früher und intensiver einsetzen müssen und hätte sich nicht mit formalen Fragen aufhalten dürfen.«

### Blick in die Zukunft

»Bewährtes soll man nicht zerstören, nicht ohne Not verändern.« Diesen Satz verbindet Huck mit der Hoffnung, daß Freiraum und Eigenverantwortlichkeit erhalten bleiben. Dringend nötig ist die rechtliche Absicherung des bewährten Status durch die neue Rechtsverordnung.

Noch zu erreichen, so Huck, ist die »Gleichstellung aller Luftfahrzeuge unter Berücksichtigung ihrer speziellen Eigenarten. Dazu gehört auch die Zulassung von Flügen im kontrollierten Luftraum auch für Hängegleiter und Gleitsegel.«

»Die Verbände müssen untereinander kooperieren«, rät Huck. Sonst kann sich der Luftsport in den politischen Strömungen nicht halten.

Wie geht's weiter mit dem Drachenfliegen und Gleitsegeln? – Es gibt eine »verlangsamte aber stetige Weiterentwicklung«.

### Persönliche Zukunft

Als Ruheständler fühlt der 65jährige Huck sich nicht. Der Inhaber etlicher Segel- und Motorfluglizenzen mit Lehrberechtigungen hofft, seine mit 14 Jahren begonnene Pilotenlaufbahn noch lange fortzusetzen.

Nicht nur der Steuerknüppel, auch der Schreibtisch erwartet ihn in seinem neuen Lebensabschnitt: Als Vorsitzender der Segelflugschule Oerlinghausen und als Mitgesellschafter der zusammen mit seinem Neffen gegründeten »Flight Nursing GmbH«, ein Service für betreuungsbedürftige Flugreisende. – Herbert Huck sorgt vor.

*Peter Janssen*

# Aero '89

Ein wenig flau wird mir schon, als ich zum ersten Mal vor dem »Star« der Aero '89 in Friedrichshafen stehe. Als Drachenflieger habe ich Mühe, mir vorzustellen, mit dieser Maschine aus eigener Kraft von einer Rampe oder einem Hang zu starten.

Wie viele andere Messebesucher sehe auch ich mehr ein Segelflugzeug als einen Hängegleiter vor mir.

Der »Flair« von Günter Rochelt erfüllte die »Starrolle« wie erwartet und dürfte das größte Interesse der Mehrzahl der Messebesucher auf sich gelenkt haben.

**Ein Messebericht von Charlie Jöst**

## High-Tech-Träume

Dagegen wurde eine Halle weiter ein anderer, eigentlich ebenfalls interessanter Nurflügler – die »SB 13« der Akaflieg Braunschweig – fast gar nicht beachtet.

Zu viel Negatives hatte man schon im vergangenen Jahr aus der Gerüchteküche über die Flugerprobung der »SB 13« gehört. Und schließlich sei sie leistungsmäßig nicht besser als andere Segelflugzeuge.

Da hat das Konzept des »Flair« bei passabler Leistung, erschwinglichem Preis, einfacherer Zulassung und Einsatzmöglichkeit in Drachenfluggeländen die besseren Karten.

»High Tech« in Vollendung war das Ziel des Konstrukteurs.

Sogar bei der Instrumentierung wurden neue Wege beschritten.

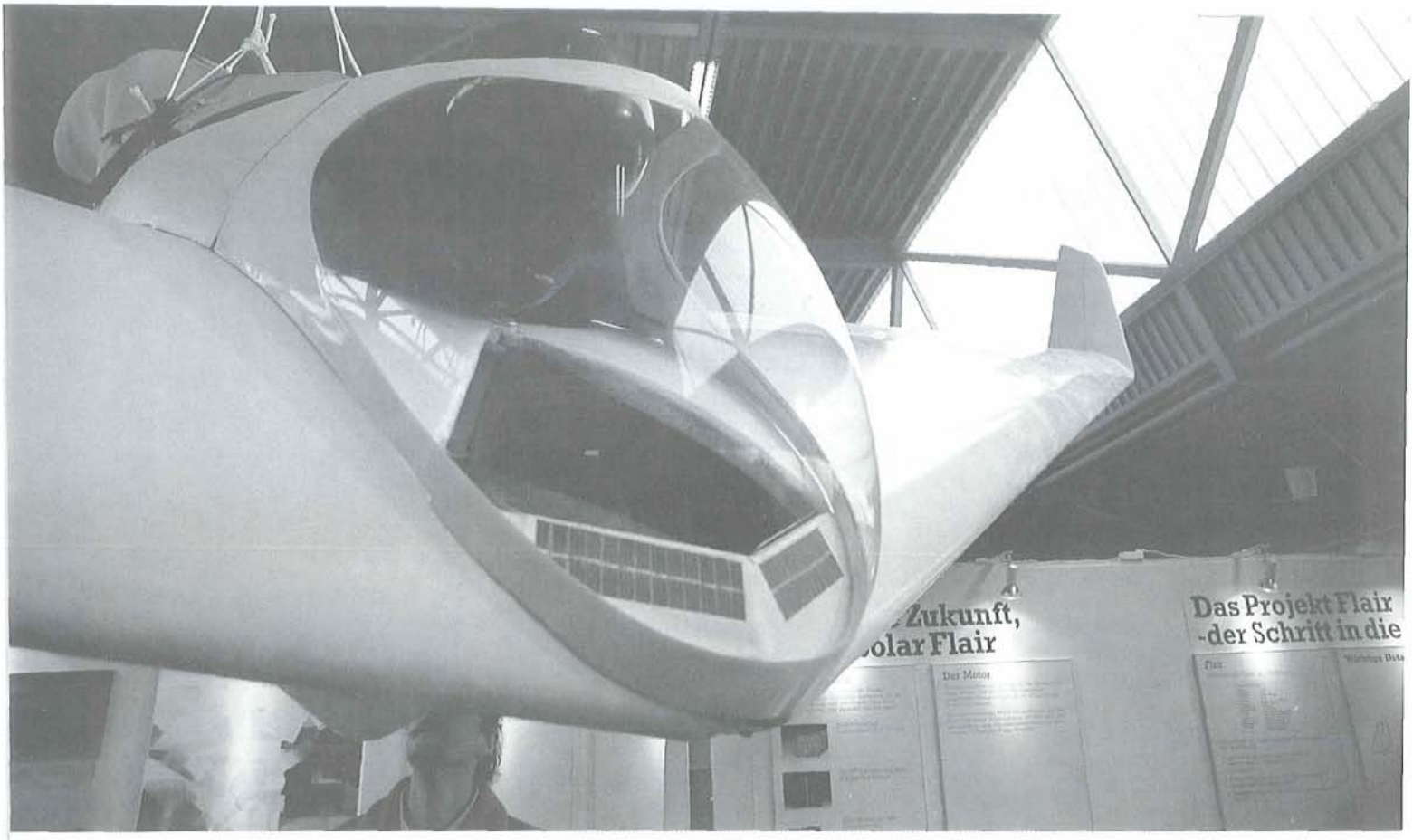
»Afro«-Instrumentenbau entwickelte aus 26 Prototypen eine neue Instrumentengeneration unter 300 Gramm Gewicht, die genau in das Cockpit des »Flair« eingepaßt wurden. Neben den Flugdaten zeigt das Display die Klappenstellung an und warnt den Piloten optisch und akustisch vor kritischen Flugzuständen. Solarzellen speisen nicht nur die Instrumente, sondern auch noch das Funkgerät.

Sicher rührte das große Interesse auch von der Präsentation, die Designprofessor Günter Rochelt professionell auf sein Produkt abgestimmt hatte.

Pausenlos zeigten einige Monitore rund um den geschmackvoll hergerichteten Stand die beachtlichen Erfolge des Designers in Elektro- und Muskelkraftflug. Große Tafeln kündeten für 1990 gar von einem geplanten »Solar Flair« mit dem umweltfreundlichsten Antrieb, der überhaupt vorstellbar ist. Und dabei wurden mit dem ausgestellten »Flair« erst vor kurzem die Testflüge begonnen. Eine Zulassung ist selbst in absehbarer Zeit noch nicht in Sicht.

Es ist müßig, sich darüber Gedanken zu machen, warum sogar in einem aufwendigen, dreiseitigen Prospekt traumhafte Flugleistungen angekündigt werden, wenn selbst der Hersteller – in einer angenehmen Offenheit und mit erstaunlicher Geduld übrigens – jedem Interessenten mitteilt, daß noch keine genauen Angaben gemacht werden könnten, da die Erprobungsphase erst nach der Messe richtig anlaufe.

Immer wieder beantwortet er die Fragen nach Start- und Landeverhalten, Steuerung und Klappenmechanismus. Er klettert sogar auf einen Stuhl und demonstriert den neuartigen Klappenantrieb, den noch nicht einmal Testpilot Knut von Hentig gesehen




**Umlagerter »Star« der Aero '89: »Flair« von Günter Rochelt**

hat, da erst kurz vor der Messe die Arbeiten daran abgeschlossen wurden.

Dann verblüfft er die Anwesenden mit der Feststellung, daß dieser erste »Flair« eigentlich materialtechnisch schon längst überholt sei und die ersten Geräte frühestens im Laufe des nächsten Jahres käuflich sein dürften – falls bis dahin ein Hersteller gefunden sei.

Aber das sei gar nicht so einfach, denn nur ein Fachbetrieb könne eine aufwendige Leichtbauweise ausführen. Segelflughersteller seien von vornherein ausgeschieden, da keiner einen Verkaufspreis von höchstens DM 20000 garantieren konnte. Und teurer dürfte der »Flair« einfach nicht werden – basta.

Damit hat Günter Rochelt sicher recht, denn schon bei dieser Summe hört man einige Drachenflieger aufstöhnen, was ihn zu der Bemerkung veranlaßt, daß er gelegentlich nur mit einem geringen Absatz bei den Drachenfliegern rechne und eine größere Zielgruppe unter frustrierten Segelfliegern ausmache, die nicht mehr bereit seien, DM 60000 und mehr für ein vernünftiges Segelflugzeug auszugeben – abgesehen von den unbequemen Zwängen einer »Flugplatzhierarchie«. (Womit er nicht ganz unrecht hat.)

Als dann noch einige Zweifler mit kritischen Bemerkungen in die Diskussion eingreifen, bekommen Günter Rochelts Augen einen eigentümlichen Glanz. Sein Blick scheint plötzlich durch uns hindurchzugehen und er erzählt, wie er sich im Traum mit dem »Flair« von einem duftenden Wiesenhang in den Abendhimmel erhebt, um in einem Flug in sanfter Abendthermik alte Kindheitsträume wahrzumachen.

Bei einer Sinkgeschwindigkeit unter 50 cm/s und einer Gleitzahl von 30, wohlgemerkt. Mit ausgefahrenen Klappen und einem Gerätegewicht von 35 Kilo reicht das kleinste Fleckchen für die Landung auf den Füßen oder den ausgefahrenen Kufen.

Da bekommen auch einige der Anwesenden Glanz in die Augen.

## Wenig Neues

Schnell bringe ich mich in die Wirklichkeit zurück und beschließe, mich wieder den Realitäten des Messegeschäfts zu stellen.

Das heißt, sich auf die Suche zu begeben nach weiteren Neuheiten – was aus zweierlei Gründen gar nicht so einfach ist:

Erstens hat es die Messeleitung den Drachenflug- und Gleitschirminteressenten gar nicht leicht gemacht, alle Aussteller zu finden, denn die sind in einer unergründlichen Systemlosigkeit (die wiederum durchaus System hat) zwischen Segelflugzeugen, Motorseglern und Leichtflugzeugen in 3 Hallen versteckt.

Zweitens ist es gar nicht einfach, wirkliche Neuigkeiten zu finden, denn es gibt gar nicht viel Neues. Und einiges ist gar nicht mehr so neu, wie einem die Aussteller glauben machen möchten.

Aber fast alle haben ja etwas Brandneues in der Mache. »Aber sag's bitte nicht weiter. Die Konkurrenz wird vor Neid erblassen, wenn wir demnächst damit anrücken. Nein, Einzelheiten können wir noch nicht verraten.«

Da lobe ich mir die Hersteller, die keinen Hehl daraus machen, daß das Geschäft selten so gut war und die bestehenden Produkte dank gestiegener Nachfrage weiterhin in altbekannter Qualität unverändert angeboten werden.

## Hängegleiter

Dazu gehören vor allem die Firma Wills Wing und deren Vertretung in Deutschland, Petra und Hansi Bader.

Deren Stand gehört auch mit zu den größten der Drachenfliegerbranche, und als Ergänzung des Sortiments wird der neue »Sport 180« für schwergewichtige Piloten angeboten.

Damit hat Wills Wing geschickt auf die nach wie vor ungebrochene Nachfrage nach der »Sport«-Serie reagiert, und Hansi Bader dementiert nicht, daß die gute Bilanz 88 besonders diesem Gerät zu verdanken ist.

Nachdem Petra Bader mich gemustert und festgestellt hat, daß der neue »Sport 180« genau der richtige Drachen für mein Gewicht sei, beginne ich mich stärker für den Vogel zu interessieren.

Der Große soll sogar leistungsmäßig dem Nobelgerät »HP« ebenbürtig sein. Leider nähert er sich auch preislich seinem Bruder, und mit DM 6690,– ist er leider doch nicht für mich geeignet. Jedenfalls nicht vor dem nächsten Lottogewinn.

Immerhin durchbricht er noch nicht die Schallgrenze von DM 7000,–, deren Spitze immer noch vom »Sensor 510« gehalten wird. Seedwings Europe hat ihren Stand in der Nähe von Rochelts »Flair«, was in diesem Falle ausnahmsweise einmal Sinn macht, denn so sind die »Nobelprodukte« unter sich, und der interessierte Drachenflieger wandelt, noch leicht von »Sensor«-Preisen narkotisiert, zum »Flair«, um dort vollständig in das Reich der Träume abzuheben.

Es fällt allerdings schwer, den Blick von der vorbildlichen Verarbeitung und einmalig schönen Silhouette des »Sensor« zu reißen, bis man aus der Ferne an einem anderen Stand dieselbe, unverwechselbare Heckflosse zu erkennen glaubt und einen preiswerten, europäischen »Sensor«-Nachbau wittert.

Doch außer der Flosse (die bei näherer Betrachtung auch nur ein miserables Duplikat ist) erinnert rein gar nichts an das amerikanische Vorbild. Vor allem enttäuscht die miserable Verarbeitung des »Radiant« der französischen Firma »Ellipse«, die außerdem noch einen »Virus«, »Surf« und »Twist« im Sortiment hat. Ein Gütesiegel ist noch für keines der Modelle erteilt worden.

## Neue Winden

Freude macht dagegen ihre Drachenflug- und Gleitschirmwinde ganz besonderer Art.

Die stationäre Winde findet – man höre und staune – im Kofferraum Platz, da die Kraft über ein angetriebenes Rad des Wagens über 2 Rollen auf die Seiltrommel übertragen wird.

In der Praxis funktioniert der Betrieb folgendermaßen: Der Windenfahrer »parkt« eines der angetriebenen Räder seines Wagens auf den Antriebsrollen der Winde, stellt sich die Zugkraftanzeige auf das Armaturenbrett, legt den Gang ein und gibt auf Kommando Gas. Im Demo-Video sieht der Schleppbetrieb überzeugend aus. Wünschen wir der Firma »Ellipse«, daß sie Erfolg bei den Gütesiegelprüfungen hat. Diese Winde könnte den Windenbetrieb wieder attraktiver machen.

Als preiswerte Alternative bietet sich die schon seit einiger Zeit auf dem Markt befindliche Abrollwinde »Auf gehts« von Chistoph Schuhwerk an. Die verarbeitungsmäßig sehr ordentlich ausgeführte Winde wird an der Anhängerkupplung befestigt. Ab DM 2900.– können Gleitschirm- und Drachenflieger ganz legal in den Windenschlepp einsteigen.

Vorausgesetzt, es stehen mindestens 600 m Schleppstrecke für ca. 150 m Schlepphöhe zur Verfügung.

Bei »Parasail« wird man gleich in mehrfacher Hinsicht fündig.

Neben der breiten Produktpalette sticht vor allem der neue Moyes »XS« ins Auge.

Mit diesem Gerät verläßt Bill Moyes erstmals das von ihm selbst erfundene Konzept der Kieltasche. Noch vor wenigen Monaten hatte er verkündet, daß er bei der Konkurrenz keine Verbesserung durch die fehlende Kieltasche feststellen könne. Seine Geräte seien im Wettbewerb auch mit Tasche immer vorne dabeigewesen.

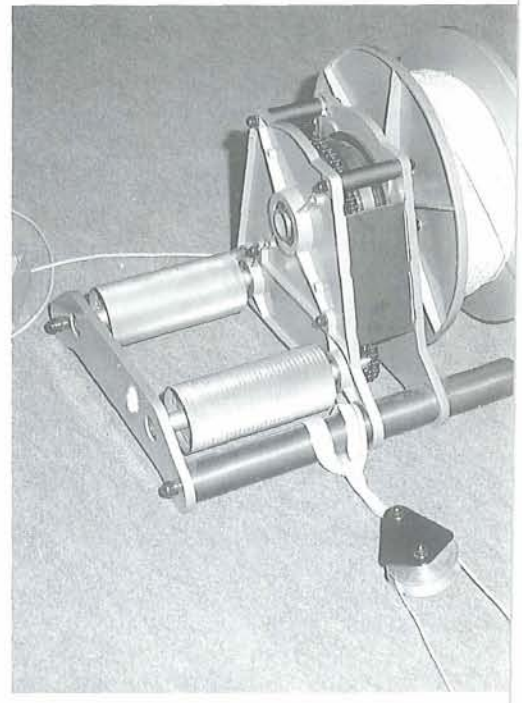
Die Vorstellung des »XS« läßt damit nur den Schluß zu, daß der erfolgreiche »GTR« einen besseren Nachfolger gefunden hat.

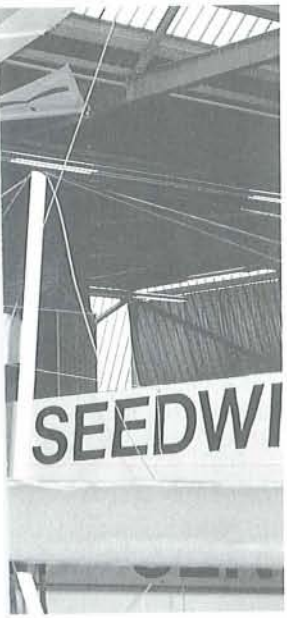
Oder ist der Neue nur ein Zugeständnis an den veränderten Kundengeschmack?

Auch im Gleitsegelgeschäft wartet »Parasail« mit einem neuen Produkt auf. Der »Jaguar« hängt zwar nicht sehr dekorativ von der Decke, soll aber laut Prospekt mit Gleitzahl 5,5 und Sinkwerten unter 1,70 m/s in vorderste Leistungsklassen einsteigen. Mit DM 4480,– steht er auch preislich »an der Spitze«.

Mit einem breitgefächerten Angebot und gutem Kundenservice hat sich Thomas Finsterwalder einen treuen Kundenstamm erworben.

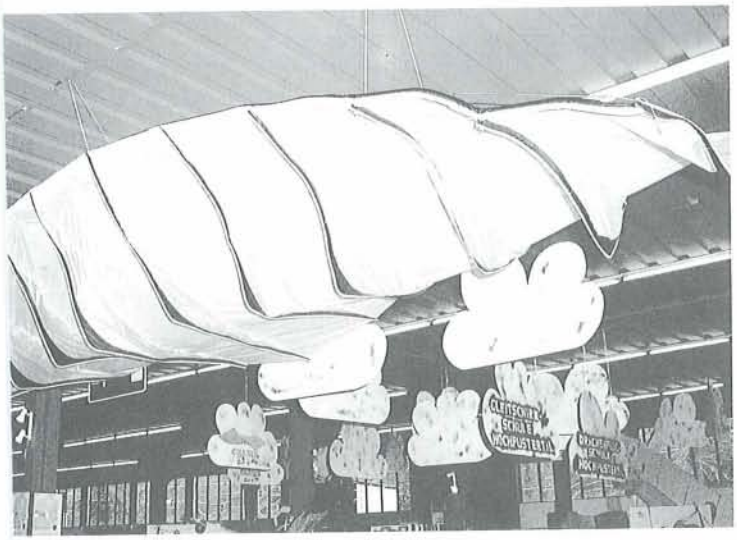
Seine »Funfex« erhält mit der »Airfex« eine kleine Schwester mit nur 13,5 qm Fläche und 8,4 m Spannweite. Mit einer Zuladung von 40 bis 70 kg und einem Leergewicht von nur 19,5 kg dürfte die »Airfex« sehr attraktiv für weibliche Kunden werden.





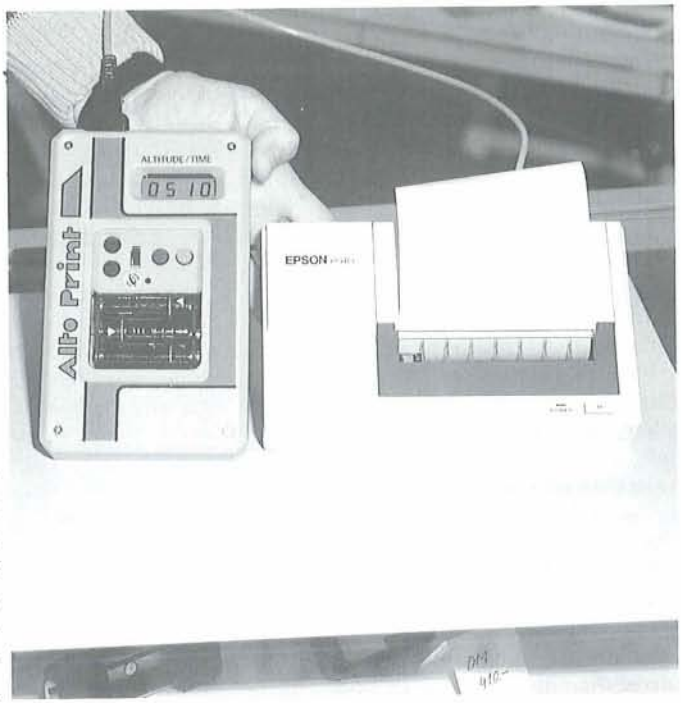

**In allem Spitze: »Sensor 510 C« Preis: über DM 7000,–**

**Neben Drachenverkauf gute Geschäfte mit Zubehör und Bekleidung: Petra Bader mit neuem Gurt aus Italien**



**Gleitleistung sollte von Besuchern geschätzt werden. »Einfachsegler« von »Charly Produkte«**

**Winde aus dem Kofferraum von »Ellipse«: Stationärer Betrieb über angetriebenes Pkw-Rad und Rollenmechanik.**




**Solider Barograph von Bräuniger. Nachteil: Sportzeuge muß bei Ausdruck anwesend sein.**

Fotos: Charlie Jost

Das Gütesiegel wurde bereits beantragt.

Mit großem Angebot war die Fa. »Aerotec« auf der Messe vertreten. Inhaber Ewald Wittenauer wurde mittlerweile zu einem »Hansdampf in allen Gassen«. Mit dem »Rapace« und scharf kalkulierten Preisen will er die leistungsorientierten Flieger erreichen. Mit DM 5200,– für die »E« (= Economic) und DM 5700,– für die »C« (= Competition)-Version liegt der »Rapace« deutlich unter vergleichbaren Angeboten.

Die saubere Verarbeitung scheut keine Vergleiche. Mit 3 Größen von 15, 16 und 17 qm sollen möglichst viele Piloten angesprochen werden.

Auch im UL-Bereich will man mit einer interessanten Neukonstruktion eines französischen Konstrukteurs Marktanteile gewinnen. Ein futuristisch anmutendes UL-Trike auf GFK rundet das Angebot ab.

Schon traditionell ist die Teilnahme von Ludwig Talhofer an der Aero. Mit neuen Projekten (»Bluff« u. a.) hatte er in der Vergangenheit große Verluste gemacht. Es ist kein Geheimnis, daß einer der ersten deutschen Drachenflugpioniere und Hersteller deutlich Marktanteile verloren hat. Mit dem Einsteigergerät »Swing« und dem Hochleister »GT« könnte er mit der sauberen Verarbeitung und vor allem günstigen Preisen (DM 3600,– und DM 4900,–) wieder Fuß fassen.

Für Überraschung sorgte vor allem die Traditionsfirma »UP«, die trotz erfolgreicher Pionierarbeit in der Vergangenheit schon mehrfach totgesagt wurde und mit dem »Axis« an alte Erfolge anknüpft.

Seit dem wegweisenden »Comet« hatte die Firma keine weiteren Erfolge vermelden können. Seit die Japaner mit in das Geschäft eingestiegen sind, geht es wieder aufwärts. Peter Lotz, der im letzten Jahr die deutsche Vertretung übernahm, will den Traditionsnamen »UP« wieder an die Spitze bringen.

Der »Axis« steht sauber verarbeitet da. Das Segel ist faltenlos und knallhart gespannt. Testpiloten überbieten sich mit bewundernden Attributen.

Und wo ist die Konkurrenz?

Ausgerechnet einige große deutsche Hersteller sind nicht auf der Messe vertreten. Aber auch das hat Tradition.

»Firebird« hat noch nie viel auf den Werbeeffekt der »Aero« gegeben.

Josef Guggenmos kalkuliert eher mit kleiner aber feiner Stückzahl und die Zimmer-Brüder haben auch ohne Messe genügend Aufträge für ihren »Zephir CX«.

Nötiger haben es da schon »La Mouette« und deren Vertreter Sepp Kaspeitzer, denn keines ihrer bisherigen Geräte konnte je wieder an die Erfolge des »Atlas« anknüpfen.

Das soll mit dem neuen »Compact« anders werden. Mit einer Fläche von nur 14,2 m und einer Streckung von über 7 gehört der Drachen zu der neuen Generation der schnellen Hochleister.

Endlich hat man sich auch bei »La Mouette« von »French Connection« und vergleichbaren Steuerhilfen getrennt.

Der Neue soll auch ohne Tricks ein sehr angenehmes Handling haben. Mit dem ausgestellten Raketenfallschirm wird Sepp Kaspeitzer wahrscheinlich keine allzu großen Verkäufe tätigen. Denn es ist sehr unwahrscheinlich, daß solche Systeme in Deutschland zugelassen werden.

Von vielen vermißt wurde ein Stand der »Airwave«-Glider und deren Vertreter Hans Bausenwein. Der »Kiss« ist zwar nicht mehr brandneu, hätte sich aber durchaus als »Platzhirsch« seiner Konkurrenz stellen können. Gerüchteweise war zu erfahren, daß der clevere Pepi Gasteiger u. a. auch an »Airwave« einen Teil seines großen Messestandes untervermieten wollte. Über dem »Kiss« sollte aber ein »Zephir CX« aufgehängt werden, und wann hatte man jemals gehört, daß »Airwave-Glider« freiwillig unter anderen Produkten rangiert hätten?

So soll – nach einem angeblich kurzen Wortgefecht – Hans Bausenwein seinen »Kiss« wieder eingepackt haben.

## Gleitsegel ohne Luft

Die Aussteller von Gleitschirmen leiden allgemein unter der Tatsache, daß ein Gleitsegel eben nur im Flug seine Form zeigen kann.

Mehr oder weniger geschickt wurde auf der Aero versucht, den ausgestellten Produkten eine einigermaßen natürliche Form zu geben, was meistens nicht gelang.

So verzichteten einige Hersteller bewußt auf Präsentation, bzw. erweckten mit originellen Ideen das Interesse der Besucher.

Z. B. hängten »Schlager und Strobl« einen lebensgroßen Plüschgorilla im Gurtzeug unter einen Schirm, oder »Aviamecanic« verklebte alle Öffnungen ihres Schirmes und blies die Hülle mit einem Elektrogebläse auf.

Wie schon in den Anzeigen fielen auch auf der Messe die übertriebenen Leistungsangaben der einzelnen Hersteller und Händler auf.

Neues gab es wenig, und lediglich das »Einfachsegel« der »Charly-Produkte« stellt eine wirklich neue Entwicklung dar.

Uli Kurrle hatte denn auch keine Angst vor Nachahmern, denn in dem Projekt stecken mittlerweile so viele Stunden Erprobung, daß er nicht glaubt, die Konkurrenz könne ihn noch einholen.

Trotzdem bleibt man im Hause »Charly-Produkte« realistisch und will erst mit einem ausführlich getesteten Schirm in das Gütesiegelverfahren gehen, um nicht ähnliche Probleme wie Kalbermatten mit dem »Genair« zu bekommen.

Uli Kurrle rechnet dieses Jahr nicht mehr mit der Serienreife.

In einem Preisausschreiben konnten Besucher die Gleitzahl des ausgestellten Schirmes raten. Die Resonanz auf das Preisausschreiben soll recht groß gewesen sein und die Schätzungen lagen zwischen Gleitzahl 5 und 8. Sobald von einer unabhängigen Stelle die echte Gleitzahl ermittelt wurde, gewinnt der Teilnehmer mit der besten Schätzung den neuen Einfachsegler.

Vorerst werden sich die Kräfte vor allem auf den neuen Hochleister »Aerotik« und das neue Rettungsgerät »Second Chance Passive« für Gleitsegelpiloten konzentrieren.

Der »Aerotic« hat – wie fast alle Schirme der neuesten Generation – eine vorne geschlossene Eintrittskante und Belüftung über unten angebrachte Gazefelder. Das Gütesiegel befindet sich noch in Bearbeitung. Der neue Rettungsschirm »Passiv« funktioniert ähnlich den konventionellen Sprungschirmen. Eine Feder schleudert den kleinen Hilfsschirm heraus, der wiederum die Schirmkappe streckt.

Bei »Skyline« aus Übersee, die den deutschen Vertrieb der schweizerischen Firma »Condor« organisiert, hofft man mit dem »VIP II« auf eine weiter anhaltende Nachfrage. Freimütig gesteht »Skyline«-Inhaber Wolfgang Genghammer zu, daß die neue »SP«-Serie dem »VIP« leistungsmäßig nicht nachsteht, obwohl der »SP« als Allrounder für eine andere Zielgruppe konzipiert wurde. Sogar im Preis liegt der »SP« mit ca. DM 3700,– deutlich unter dem »VIP« (DM 4360,–), obwohl neue Materialien wie Mylar und Kevlar aufwendig verarbeitet wurden.

»Skyline« erweitert zudem sein Angebot durch neue Gurte mit Fronteinstieg (System Klafsky) und einem leichten Kevlar-Integralhelm in aerodynamischer Tropfenform, die es bisher in dieser Art noch nicht gab.

»Pro Design« aus Innsbruck baut weiterhin auf bewährte Technologie und stellte die »Kestrel«-Serie im neuen Design vor. Der neue »Kestrel 262« wird als Erweiterung der Modellpalette verstanden und ist mit 26 qm für schwere Piloten bis 110 kg empfohlen.

Der zur Zeit im »Aufwind« fliegende Ernst Steger (Comet CX) hatte keinen eigenen Stand eingerichtet. Einige Händler hatten jedoch den »CX« ausgestellt und versäumten nicht, auf die letzten Erfolge des Schirmes hinzuweisen. Mit DM 5500,– liegt er auch preislich an der Spitze.

Einige Hersteller wie »Kalbermatten« oder »Flight Design« hatten zwar einen Stand eingerichtet, auf die Ausstellung ihrer Schirme jedoch verzichtet.

Neben den eigentlichen Herstellern von Drachen und Gleitschirmen stellten eine ganze Reihe von Flugschulen und Händlern verschiedene mehr oder weniger nützliche Dinge aus.

Im Bereich Zubehör und Kleidung entstand mittlerweile ein eigenständiger zusätzlicher Zweig.

## Fluginstrumente

Bei den Fluginstrumenten waren »Afro«, »Bräuninger«, »Flytec«, »Wasmer« und »Winter« vertreten.

Keiner der 4 Anbieter hatte etwas revolutionär Neues ausgestellt. Ich nahm die Gelegenheit wahr, den elektronischen Barographen »Alto Print« von Bräuninger unter die Lupe zu nehmen.

Das Gerät macht einen soliden Eindruck und Manipulationen scheinen tatsächlich nicht möglich zu sein, solange der Barograph verplombt ist und der Ausdruck auf dem mitgelieferten Drucker, bzw. jedem anderen, graphikfähigen Drucker von einem Sportzeugen überwacht wird. Der Ausdruck sollte jedoch bald vorgenommen werden, da der Flug nur für einige Stunden gespeichert wird.

Im Wettbewerb gibt es normalerweise keine Probleme, da Sportzeugen und Schiedsrichter den Ausdruck überwachen können.

Problematisch wird es bei dezentralen Wettbewerben wie z. B. dem »Deutschen Streckenflugpokal«, wo normalerweise keine Sportzeugen den Flug überwachen, sondern Mitkonkurrenten oder andere Piloten und z. B. Passanten Start und Landung bestätigen.

Ein solches Barogramm ist eigentlich wertlos, da jeder Computerfachmann einen Ausdruck nachstellen kann.

Mitarbeiter der Firma bestätigen denn auch, daß der Absatz weit hinter den Erwartungen zurückbleibt und die Entwicklung des Barographen bisher ein Verlustgeschäft war.

Wenn wenigstens das Aufzeichnungspapier vor und nach dem Flug von den Start- und Landezeugen unterschrieben werden könnte, so daß Manipulationen erschwert würden, hätte der Barograph bessere Chancen auf dem Markt. Allerdings wirken sich Preise von DM 995,– für den Barographen und DM 498,– für den batteriebetriebenen Nadeldrucker nicht gerade verkaufsfördernd aus.

Andi Frommwieser, Besitzer der Fa. »Afro«, nennt denn auch als Grund für seine Zurückhaltung bei Barographen vor allem den vorerst nicht ersichtlichen Bedarf für diese Instrumente. Er könnte sich jedoch vorstellen, daß mit einer Kombination aus Elektronik und Mechanik die o. a. Probleme vermeidbar wären und ein solcher Barograph preiswerter zu produzieren sei.

## UL

Besonders bei den Ultraleichten erweitern neue Entwicklungen wie die viertaktbetriebenen Doppelsitzer von »UPM«, oder das »BMW-Trike« von Wilfried Bleidiesel die Perspektiven für den UL-Schlepp der Drachenflieger. Diese Maschinen sind so robust, daß auch ein Dauer-Schleppbetrieb unter Vollast nicht gleich zum Kollaps des Motors führt.

Neben dem doch recht reichhaltigen Angebot für Gleitschirm- und Drachenflieger bot die Messe alles rund um den Luftsport.

Auch für die Zukunft dürfte diese Veranstaltung weiter an Attraktivität gewinnen. Die nächste AERO findet 1991 statt.


– Anzeige –

# DHV-Filmverleih

**»Ikarus lebt«** NEU!

| | |
|---|---|
| Herstellung: | 1989 von Charly Jöst, zusammengestellt aus zahlreichen Amateurstreifen |
| Format: | Super 8 |
| Ton: | Magnetton, mono |
| Filmdauer: | 70 Minuten (aufgeteilt auf 2 Spulen) |
| 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) |
| 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,–.

# AM HIMMEL NIX NEUES

Jedermann kann im Deutschen Patentamt Druckschriften zu Patenten und Gebrauchsmustern einsehen. Besonders interessant ist der Abstieg in den untersten Aktenkeller, bereits unter dem Isarniveau, wo sich die amerikanischen und französischen »Uralt«-Schriften der 60er und 70er Jahre verbergen. Ist erst einmal der Staub von den Dokumenten geblasen, purzeln einem die Ideen des Gleitfallschirm-Aufbruchs nur so entgegen. Hochaktuelle Ideen, die bei heutigen Wettbewerbsgeräten als der letzte Schrei gelten. Im folgenden präsentiert Fritz Dolezalek die Perlen unter seinen Fundstücken in lockerer Reihenfolge.

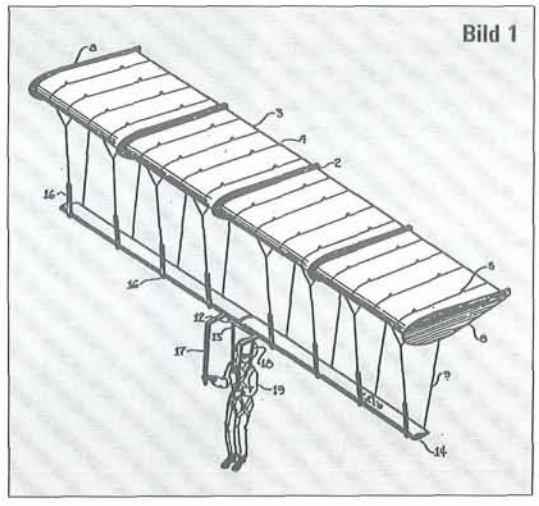


Bild 1

Dem Leser bleibt es überlassen, schmunzelnd festzustellen, welcher Hersteller welches Detail noch einmal »erfunden« und vermarktet hat. Nacherfinden ist o.k.; bei Benutzung eines noch aufrechterhaltenen Schutzrechts muß man aber damit rechnen, zur Kasse gebeten zu werden, und zwar gleichgültig, ob man davon gewußt hat oder nicht. Im Normalfall ist es außerdem unmöglich, auf eine bereits zuvor angemeldete oder bekannte Idee ein Schutzrecht zu erhalten.

Das wichtigste Patent Domina Jalberts (1) beschreibt einen Fallschirm bzw. einen Fesseldrachen, der mit profilförmigen Rippen, Stauluftöffnungen vorn und 100% Doppelsegel alle Merkmale des heutigen Gleitsegels aufweist. Auch Flares und Segellatten bei den Aufhängungen sind schon da. Die Kammern sind hinten offen, damit Regenwasser abfließt! Dies Detail wurde später vielfach aufgegriffen (siehe Maxi!), um den Widerstand zu verringern oder als Mittel zur Steuerung; die Wirksamkeit ist fraglich. Zwei Jahre später finden sich bei Jalbert (2) bereits Versteifungen der Profilnase in Querrichtung mit einer Stange oder einem aufblasbaren Schlauch. Beides Ideen, die 1988 starke Beachtung fanden. Mit Stange fliegt auch der 1977 angemeldete Flexifoil-Lenkdrachen (ein Erwachsenen-Spielzeug) eines Briten (3); von Dornier (4) stammt ein an der Nase mit einem preßluftgefüllten Schlauch versteifter Gleitfallschirm.

In Sillian flog André Bucher 1987 mit großen Querstangen zwischen den Risern, eine Idee, die schon 1972 der Amerikaner Page (5) hatte. Sein Gleitsegel war trotz einer in Querrichtung gleichen Leinenlänge ideal flach. Das Beschleunigungssystem von BLS oder AdK ist hier bereits vorweggenommen: Der Pilot steuert nämlich mit zwei Hebeln die Anstellwinkel der beiden Flügelhälften. Im Bild 1 erkennt man die Leinenvergabelungen (Y) in Querrichtung, sie wurden 11 Jahre später wieder von ParaFlite (6) angemeldet. Bei Gleitsegeln sieht man sie seit März 1987 beim BlowUp Competition, es folgten Genair, VIP etc. etc.

Eine weitgehend geschlossene Profilnase mit sehr kleinen Stauluftöffnungen hat Barish (7) 1967 beschrieben, seine mehrfach nichttragenden Zwischenrippen wurden 17 Jahre spä-

Bild 2

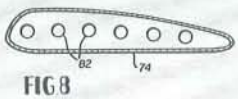



FIG 8

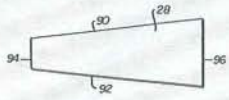



FIG 9

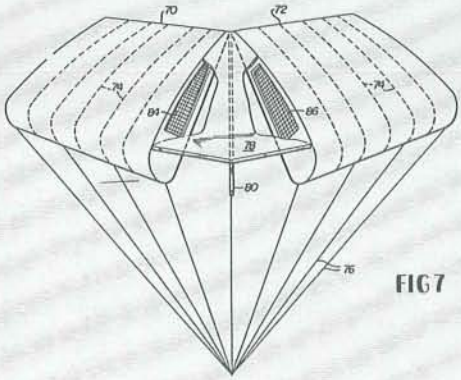



FIG 7

Bild 3

U.S. Patent Aug. 3, 1976 Sheet 1 of 3 3,972,495

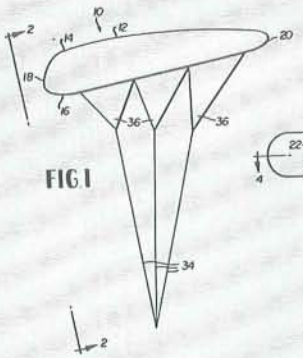



FIG 1

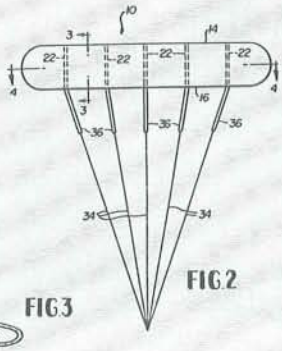



FIG 2

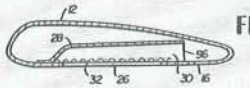



FIG 3

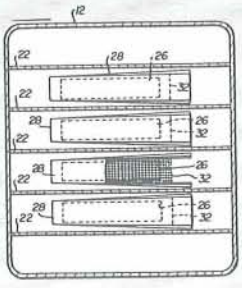



FIG 4

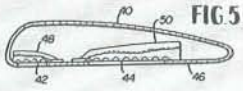



FIG 5

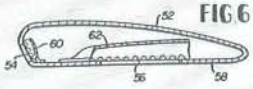



FIG 6

# It's magic!

VS hat den sportlichen Elan in die gutmütige Flugsicherheit gebracht.

Die neue VS-Serie wurde speziell für sicherheitsbewußte Einsteiger, Genießer und Bergsteiger entwickelt.

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.

voilerie soubeyrat

Der erfahrene Pilot fliegt den erfolgreichen VS Magie E.
VS-Magic – Deutscher Meister
VS-Magic – Deutscher Vizemeister
VS-Magic – Sieger im Alpenpokal

| Modell | qm | Zellen/ Kammern | Gleit- zahl | min. Sinken | Start- gewicht |
|---|---|---|---|---|---|
| VS 26 | 23,6 | 9/18 | 4+ | 2,1 m/s | 50– 75 kg |
| VS 28 | 25,5 | 10/20 | 4+ | 1,9 m/s | 65– 80 kg |
| VS 30 | 28,6 | 11/22 | 5– – | 1,8 m/s | 75–120 kg |
| MAGIC 24 E | 24,2 | 11/33 | 5+ | 1,6 m/s | 60– 85 kg |
| MAGIC 27 E | 26,8 | 11/33 | 5+ | 1,6 m/s | 75–100 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

ter noch einmal von Harbutt (8) in einer (teuren!) Europaanmeldung reklamiert. Die geschlossene Eintrittskante verfeinerten Reuter et al. (9): Es blieben nur zwei Kammern in Flügelmitte offen, die restlichen wurden über Querluft-Löcher in den Rippen aufgeblasen. Tausendsassa Jalbert machte schon 1973 den Vorschlag (10), die beiden Flügelteile durch je ein Rückschlagventil in den angrenzenden Rippen abzudichten, siehe Bild 2. Eine Idee, für die ein sehr erfolgreiches, aber auch kontroverses Gerät der Saison 1988 sehr gepriesen wurde. Inzwischen sieht man das wohl distanzierter?

Selbstverständlich kann man die Ventile auch an der Profilnase und/oder an der Unterseite anbringen, damit bei allen möglichen Anstellwinkeln für genügend Staudruck gesorgt ist. Auch diese Ideen stammen von Jalbert (10), siehe Bild 3. Man ist sehr an die (zum Patent angemeldete!) Konstruktion eines sonst für Surfsegel bekannten Herstellers erinnert.

Kürzlich kam ein Gleitsegel auf den Markt, das man für einen VIP mit geschlossener Eintrittskante halten könnte. Gefüllt wird es durch senkrechte Schlitze, die sich dann wieder schließen. Solche Ventile hat Leibe angegeben (11). Noch raffiniertere Rückschlagventile an der Flügelnase finden sich bei Askwith et al. (12), den britischen Konstrukteuren des originellen Gleitsegels in Deltaform, »Sorcerer«, das 1987 in St. Hilaire seinen ersten und letzten Auftritt hatte (man benötigte 4 Helfer beim Start). Der Sorcerer besaß eine dicht geschlossene Flügelnase, die Stauluft wurde über eine sich nach unten erstreckende Muschel (Air scoop) eingefangen. Fast genau so hat es Rogallo (13) beschrieben.

Als Erlkönig fliegt seit einiger Zeit das Einfach-Gleitsegel von Graske (14) durch die Voralpen und die Schlagzeilen unserer Magazine. In Bild 4 ist eine Konstruktion des Amerikaners Struble (15) von 1965 zu sehen, die ebenfalls ein versteiftes Einfachsegel aufweist. Fußstart- und Flugversuche mit solchen Gleitern wurden in den USA 1973 wieder aufgegeben, Rogallo-Hängegleiter waren einfach besser.

Der erste Gleitschirm mit Motor ist 1965 beschrieben worden (16), sogar Flugmodellbauer (17) haben es 1980 geschafft, so ein Ding in die Luft zu bringen. Es ist daher belustigend, die 18 Jahre verspätete Anmeldung eines deutschen Erfinders (18) zum gleichen Gegenstand zu lesen.

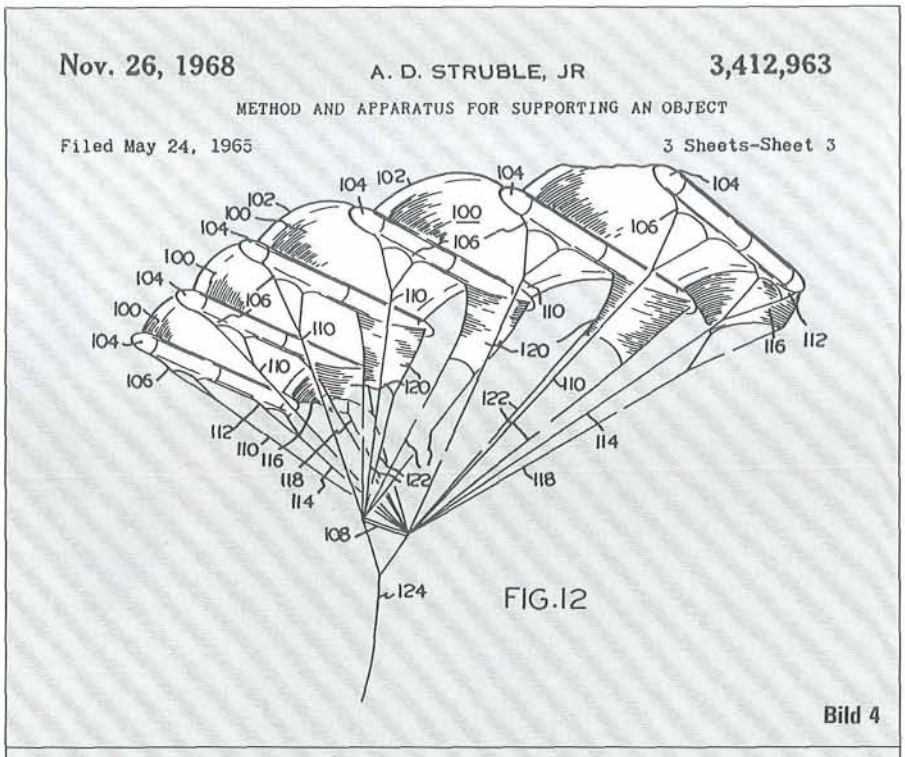



Bild 4

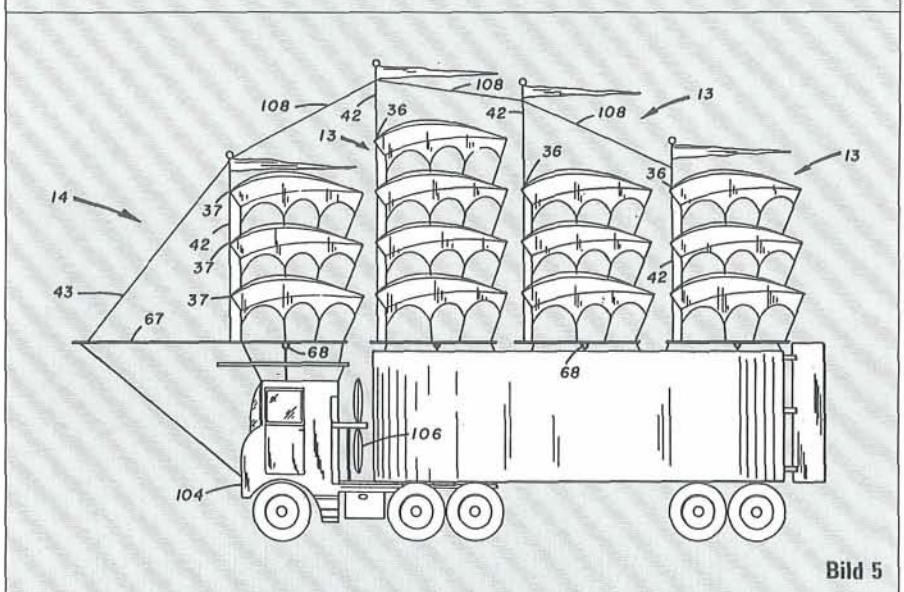


Bild 5

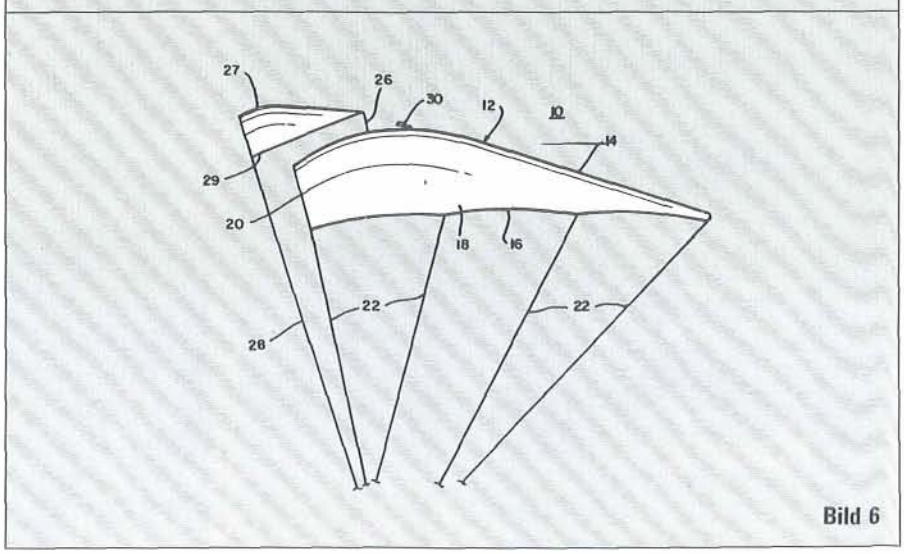


Bild 6

Dem amerikanischen Fallschirm-Pionier Steve Snyder verdanken wir zwei nützliche Dinge: mehrfache Verstärkungsbänder auf den Rippen bei den Aufhängungen (19) – nur so konnte man damals Flares und damit Jalberts Patent umgehen – und Trim Tabs an den Gurten (20). Die Idee eines Reißverschlusses zur Flächenverkleinerung kam 1975 aus Großbritannien (21), wir finden sie in den Zipversionen heutiger Modelle wieder. Zu Zeiten, als Rechtecksegel noch »in« waren, erstreckten sich die Stoffbahnen oft in Querrichtung. Dies verletzt ein Patent von ParaFlite (22).

Nicht immer dreht sich alles ums Fliegen: so zum Beispiel beim Skywing-Steuerbügel mit Schnelltrennvorrichtung, mit dem sich Skifahrer an einen Fallschirm ankuppeln, um bei günstigem Wind sogar bergauf zu segeln. Diese Erfindung des deutschen Gleitsegelveteranen Strasilla (23) läßt sich auch beim Fliegen nutzen. Vizeweltmeister Andrea Kuhn demonstriert gern, wie beweglich ein Pilot wird, wenn er nach Mobileart unter einem solchen Bügel im Schwerpunkt aufgehängt ist. Die Lösung aller Transportprobleme zu Wasser und zu Lande versprechen die Mehrfachflügel McNallys (24), siehe Bild 5. Es läßt sich gut vorstellen, daß steile Gefälle für Brummifahrer dadurch erst richtig spannend werden.

Leider gibt es viel zu viele Ideen, denen bisher die Gnade der späten Anwendung nicht zuteil wurde, vom finanziellen Erfolg ganz zu schweigen. Dazu gehören

- das mit Helium gefüllte Gleitsegel von Bede (25) – es fliegt ohne Pilot am besten,
- der wie ein Helikopterrotor gebaute Rotationsfallschirm aus zwei Gleitsegelkappen (26) – damit könnten sich Klappflügelkäufer ideal auf ungewollte Negativkurven einstimmen!
- das Gleitsegel mit Grenzschichtausblasung und Landeklappen (27) – auf dem Weg zur Gleitzahl 10?
- der stauluftgefüllte Vorflügel (27) – der »Fieseler Storch« unter den fliegenden Matratzen,

und und und.

Zur Ehrenrettung der Hersteller zuletzt noch dies: Wie wir gesehen haben, gibt es Ideen wie Sand am Meer. Die eigentliche Entwicklungsleistung besteht denn auch darin, eine Idee praktisch zu verwirklichen und sie auch wirtschaftlich durchzusetzen.

## Literaturnachweis:

Land, Name, erstes Anmeldedatum (Prioritätsdatum), GM = Gebrauchsmuster, DE = BRD, EP = Europa


| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | US | 3 | 285 | 546 | Jalbert | 1.10.64 |
| 2 | FR | 1 | 526 | 922 | Jalbert | 14.11.66 |
| 3 | GB | 2 | 055 | 049 | Jones | 14.11.76 |
| 4 | DE | 3 | 321 | 194 | Idiens et al. | 11.6.83 |
| 5 | US | 3 | 700 | 191 | Page | 8.9.70 |
| 6 | DE | 3 | 410 | 871 | Puskas | 20.4.84 |
| 7 | US | 3 | 480 | 238 | Barish | 27.2.67 |
| 8 | EP | 0 | 194 | 013 | Harbutt | 28.2.85 |
| 9 | US | 3 | 524 | 613 | Reuter et al. | 8.4.70 |
| 10 | US | 3 | 972 | 495 | Jalbert | 30.7.73 |
| 11 | | 8 | 712 | 108 | Leibe (GM) | 7.9.87 |
| 12 | GB | 2 | 170 | 156 | Askwith et al. | 24.1.85 |
| 13 | US | 3 | 443 | 779 | Rogallo | |
| 14 | | 8 | 800 | 978 | Graske (GM) | 28.1.88 |
| 15 | US | 3 | 412 | 963 | Struble | 24.5.65 |
| 16 | US | 3 | 525 | 491 | Barish | 10.5.68 |
| 17 | R. Roach, Scholastic, Univ. of N.D., March 1965 | | | | | |
| 18 | Model Aviation Magazine, Sept. 1980, S. 62 | | | | | |
| 19 | DE | 3 | 321 | 499 | Unbehaun | 15.6.83 |
| 20 | US | 3 | 724 | 789 | Snyder | 2.2.70 |
| 21 | US | 3 | 829 | 045 | Snyder | 14.4.72 |
| 22 | GB | 1 | 503 | 738 | Winchurch | 5.3.75 |
| 23 | US | 4 | 470 | 567 | Puskas | 19.7.82 |
| 24 | DE | 2 | 619 | 951 | Strasilla | 6.5.76 |
| 25 | US | 4 | 634 | 080 | McNally | 29.2.84 |
| 26 | US | 3 | 944 | 169 | Bede | 12.7.74 |
| 27 | EP | 0 | 180 | 329 | Allen et al. | 5.10.84 |
| 28 | F | 2 | 420 | 481 | Pravaz | 24.3.78 |
| 29 | US | 4 | 637 | 576 | Ravnitzki | 11.6.84 |



PARASAIL

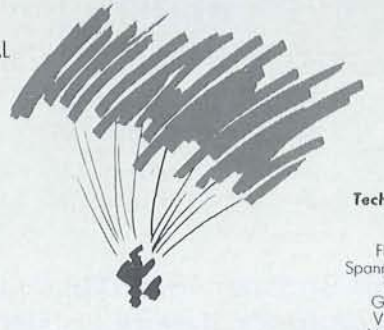
SYSTEMS

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

WIR GABEN IHM DEN NAMEN JAGUAR, DA SEINE SANFTE AGGRESSIVITÄT EIN BISHER NICHT GEKANNTES LEISTUNGSPOTENTIAL IM GLEITSCHIRMFLIEGEN OFFENBARTE OHNE DABEI DIE FLUGSICHERHEIT ZU VERNACHLÄSSIGEN.

JAGUAR xc

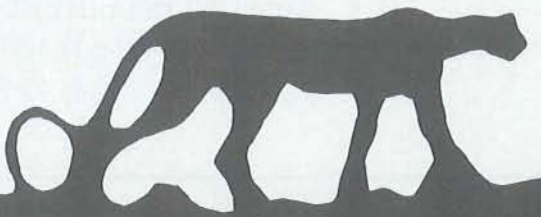
DAS ÜBERLEGENE KONZEPT



DHV-Gütesiegel Kategorie I und Hochleister

Technische Daten
Zellen: 11
Kammern: 22
Fläche: 25,2 m²
Spannweite: 9,68 m
Streckung: 3,7
Gleitzahl: 1:5,5
V min.: 30 km/h
V max.: 40 km/h
Sinken: 1,7 m/sec.
Zuladung: 70-100 kg

Leistungsdaten können von jedem Piloten zu jeder Zeit erflogen werden!



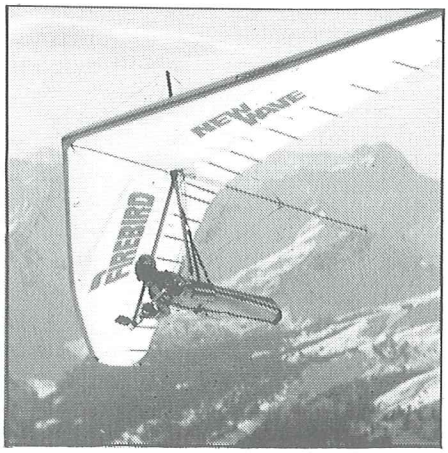
Gleitschirmschule Prospekt anfordern!

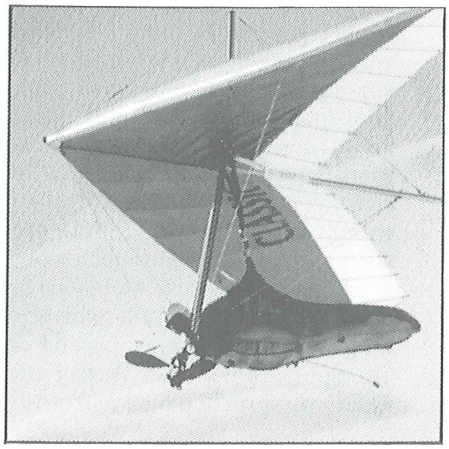
NYMPHENBURGER STRASSE 49 · 8000 MÜNCHEN 2 · ☎ 089/129 85 95 ☎

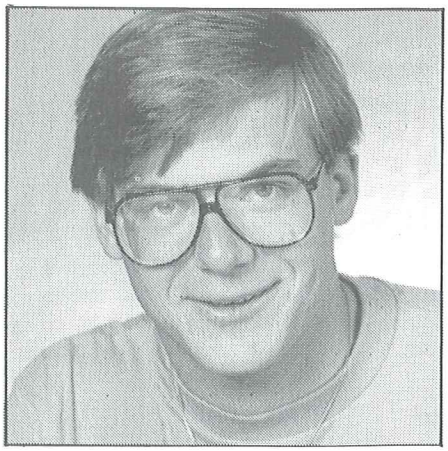
# FIREBIRD

Das unvergleichliche Programm: UNO CLASSIC NEW WAVE

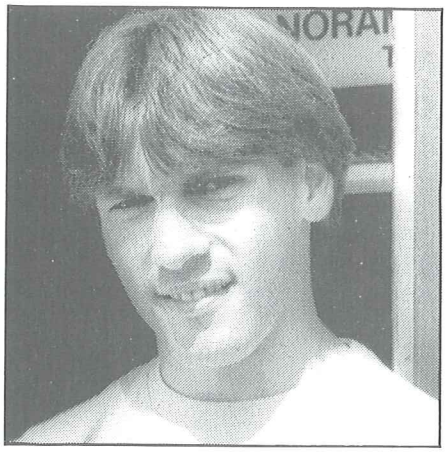
Für jeden das Richtige – auch für die Besten.



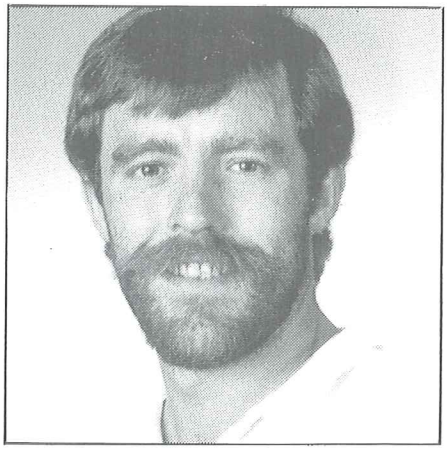




Daniel Truttmann flog
auf New Wave 359 km



Bob Baier fliegt auch
1989 New Wave



Hanfstengel, XC-CUP-Sieger,
fliegt 1989 New Wave

Ab Sommer 1989 gibt es die neuen
FIREBIRD-Rettungssysteme.

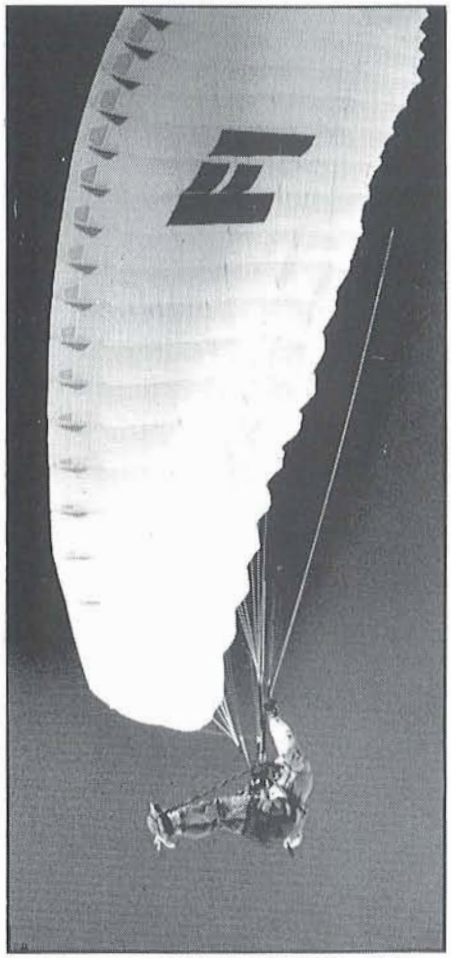
INFO bei Ihrem Händler.
Auskunft bei FIREBIRD, Seeg
Telefon: (08364) 1078 o. 1079
Telefax: (08364) 1294

# Die Besten fliegen FIREBIRD

„COBRA" – gutmütiger Allrounder mit Spitzenleistung.
F 1 – Die Zukunft hat begonnen.

## Der erste Große Test: DOLOMITEN – CUP

3. Pl.: Uli Wiesmeier 1. Pl.: Sepp Gschwendtner 2. Pl.: Ch. Kirsch



Platz 1, 2, 3 für FIREBIRD – F 1

Die besten Liga-Piloten haben sich für FIREBIRD – F 1 entschieden.
Unter anderem Weltmeister Reinhold Unterholzer u. die deutsche Meisterin Carola Weh.

Ab Sommer 1989 kommt FIREBIRD mit neuen Super-Rettungsgeräten auf den Markt. Warten lohnt sich!

FIREBIRD
Stehen Sie zu Ihren Ansprüchen.

▲ Sepp Singhammer

▼ Markus Hanfstängl

▲ Toni Bender

# Dreieck zu dritt

**Seit mehreren Jahren versuchen die Isartaler Piloten, vom Brauneck aus das Karwendelgebirge zu umrunden. Beide Wendepunkte des 120-km-Dreiecks liegen im Inntal. Es sind Schloß Tratzberg bei Jenbach, südlich des Achensees, und die Nördlinger Hütte auf der Reitherspitze zwischen Seefeld und Zirl.**

Sepp Singhammer und Hartel Kulzer verfehlten bei ihren bisherigen Versuchen das Ziel oft nur knapp. Markus Hanfstängl scheiterte 1986 im Endanflug am starken Talwind im Isartal 2 km vor dem Ziel.

Am Dienstag, dem 9. Mai, telefonierte Sepp frühmorgens mit Markus und Toni und sprach von einer vielversprechenden Wetterlage. Markus verschob spontan seinen Arzttermin (sein Oberarmbruch ist immer noch nicht ganz auskuriert), Toni entschloß sich, seiner Oma erst abends zum 89. Geburtstag zu gratulieren.

Um 10.30 Uhr waren Sepp und Markus am Startplatz. Sie wählten Schloß Tratzberg als ersten Wendepunkt, die Nördlinger Hütte als zweiten Wendepunkt, um dann abends mit der Sonne im Rücken den letzten Schenkel fliegen zu können. Der Start- und Ziel-Punkt lag westlich von Wegscheid, so sollte der Isartaler Talwind ausgetrickst werden. Um 12.10 Uhr war Sepp in der Luft, Markus startete 10 Minuten später. Das Startfoto war schnell geschossen. Hoch über dem Brauneck flogen sie über die Jachenau und Vorderriß zum Graskopf. Nächste Station war die Fleischbank, stets eine verläßliche Thermikquelle. Ein Superbart katapultierte sie weit nach oben. Über Kompar und Bettelkarspitze ging es weiter. Der Höhengewinn am Stanzerjoch reichte aus, um Schloß Tratzberg im Inntal sicher zu umrunden. Entlang der Nordkette drehten Sepp und Markus immer wieder zusammen mit Segelfliegern in der Blauthermik auf. Am Hafelekar beobachteten sie einige Gleitschirmflieger, die sich gerade startfertig machten. Durch den Südwestwind gebremst, vergingen ca. 2 Stunden bis zur 2. Wende. Dort angekommen, erreichten sie mit 3850 m NN die größte Höhe des Tages. Der Weiterflug war zäh. Die westliche Karwendelspitze und die Sojernspitze gaben thermisch nicht mehr viel her. Erst am Graskopf südlich des Sylvensteinspeichers konnten Sepp und Markus noch einmal aufdrehen. Damit war der Endanflug zum Zielpunkt nach Wegscheid gesichert.

Toni entschloß sich aufgrund des Tiroler Wetterberichtes, der bei südwestlicher Höhenströmung Labilisierung für den Nachmittag voraussagte, das Dreieck gegen den Uhrzeigersinn zu fliegen. Als Start- und Ziel-Punkt wählte er den Landeplatz am Brauneck. Der erste Schenkel führte über die Benediktenwand östlich am Walchensee vorbei zum Hohengrasberg. Weiter ging es zur Schöttelkarspitze, dann über die westliche Karwendelspitze und die Brunnenfeindspitze zur Reiterspitze.

Der Gegenwind forderte seinen Tribut. Vom Start bis zum ersten Wendepunkt vergingen über 2 Stunden. Kurz nach der Umrundung der Nördlinger Hütte traf Toni auf Sepp und Markus. Im selben Bart ging es aufwärts. Östlich vom Hafelekar passierte Toni 2 Gleitschirmpiloten, die in gleicher Höhe kreisten.

Vom Rückenwind gewaltig angeschoben waren die 39 km des zweiten Schenkels in weniger als 1 Stunde bewältigt. Das Stanzerjoch oberhalb Schloß Tratzberg brachte ihn wieder nach oben. Entlang der Westhänge flog Toni weiter zur Schreckenspitze am nordwestlichen Ende des Achensees. Aus satter Höhe setzte er den Endanflug an. Nach 4 Stunden 20 Minuten Flugzeit erreichte Toni den Landeplatz am Brauneck. Nur wenige Minuten später segelten Markus und Sepp ein. Das Karwendeldreieck war endlich geknackt und das gleich in beiden Richtungen.

Anzeige

# Das Versicherungsprogramm

**Stand: 1. 1. 1989**

**Versicherer: Gerling-Konzern Köln**

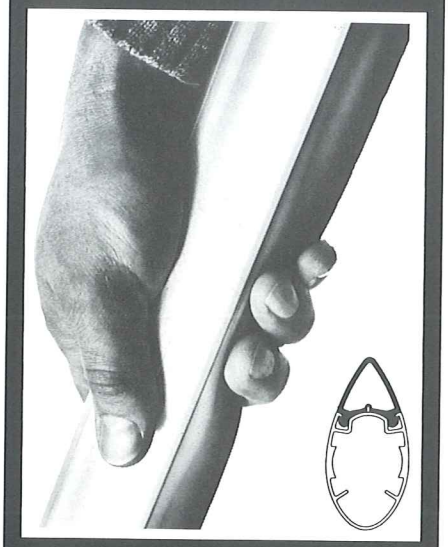
**Achtung: Der Versicherungsschutz setzt die grundsätzliche Zulässigkeit des Flugbetriebes und der Tätigkeit voraus, besonders hinsichtlich Gelände, *Befähigungsnachweis, Betriebstüchtigkeitsnachweis und Betriebsform.***

| Versicherung | Deckungs-summe | Deckungs-bereich | Jahresprämie inkl. Vers.-St. | | Umfang Anmerkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| Halterhaftpflicht für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel (Hauptvertrag)<br>Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer<br>Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler<br>Halterhaftpflicht für Mitgliedsvereine | DM 1,5 Mio pauschal Personen- und Sachschäden<br>maximal DM 500000,– pro verletzte Person | weltweit | Hängegleiter + Gleitsegel DM 45,– bei DM 500,– SB DM 60,– ohne SB<br>Nur Gleitsegel DM 40,– bei DM 500,– SB DM 50,– ohne SB | | Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb; keine Gerätekennzeichnung; Selbstbeteiligung vom Bundesaufsichtsamt bestätigt; Gleitflugzeuge gleichgestellt; Versicherungsausschlüsse auf Minimum reduziert, ebenso bei übrigen Versicherungen.<br>*Auch für Haltergemeinschaften.*<br>Bei Versicherungsfällen in der Schweiz vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie. |
| Fluglehrerhaftpflicht | DM 1 Mio Personenschäden | | **Für alle Versicherungen: Bei Versicherungsabschluß während des Jahres 1/12 pro Monat** | DM 50,– | Lehrtätigkeit der Fluglehrer und -anwärter |
| Schirmpackerhaftpflicht | | | | Für alle Mitglieder kostenlos | Packen von Rettungsgeräten mit Fachkunde |
| Startwindenhaftpflicht | DM 100000,– Sachschäden | Europa | | | Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug |
| | | | | DM 65,– | Zusätzlich: inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug |
| Startleiterhaftpflicht | | | | für alle Mitglieder kostenlos | *Startleiter mit Befähigungsnachweis* |
| Geländehaftpflicht | | Deutschland | | | Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen |
| Veranstalterhaftpflicht | | | | für alle Mitgliedsvereine *kostenlos* | Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr |
| Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine | | | | | Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc. |
| Rechtsschutz für Mitgliedsvereine | DM 100000,– | weltweit | | | Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc. |
| Luftfahrzeug-Verkehrs-Rechtsschutz | | | | DM 45,– | Wie Kfz-Rechtsschutz |
| Bergungskosten | DM 1000,– | | | für alle Mitglieder kostenlos | Suche, Rettung, Krankenhaustransport, Rücktransport |
| Boden-Unfall für Mitgliedsvereine | DM 5000,– bei Tod | | | DM 2,– pro Mitglied | *Verfünffachung möglich* |
| Boden-Unfall für Startleiter | DM 10000,– bei Invalidität | Europa | | für alle Mitgliedsvereine kostenlos | Tätigkeit als vom Verein beauftragter Startleiter |
| Flug-Unfall, Tod und Invalidität | | | | DM 45,– | Verzehnfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. andere Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz |
| Flug-Unfall, nur Invalidität | DM 10000,– | | | DM 30,– | |
| Boden-Unfall für Veranstalter | DM 10000,– bei Tod *DM 20000,–* bei Invalidität | Deutschland | | DM 100,– | Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr. Verdoppelung möglich |
| Kapital-Lebensversicherung mit Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung | *Vers.-Summe* bis DM 200000,– | | *Prämie nach Alter und Bedarf* | | Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit. Kein Risikozuschlag für nichtgewerbliche Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten |

**Versicherungsanträge bei der Geschäftsstelle anfordern.**

finsterwalder

AERO-SAFE



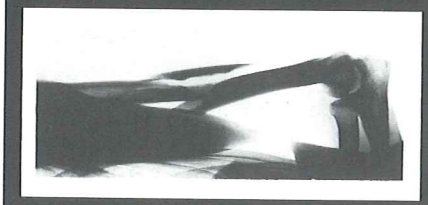
Patentierte Sicherheits-Profil-Trapezstangen mit grifffreundlicher Gummi-Hinterkante für kombinierte Komfort- und Leistungssteigerung.

„Am 6. 8. 1987, anläßlich einer Hanglandung nach einem längeren Flug, verschätzte ich mich in der Steilheit des Hanges und flog in der Folge zu langsam an. Was zu einem relativ harmlosen Crash führte: Ich fiel gegen das Trapez, das leider heute noch unbeschädigt ist. Im Gegensatz dazu war mein linker Oberarm entzwei, was zu einer aufwendigen Operation mit Vollnarkose und 3 Monaten Arbeitsunfähigkeit führte (siehe Bild).

Das Trapezrohr war ein stabiles Alu-Profil und ich bin sicher, daß ein Finsterwalder Aerosafe-rohr sich verbogen hätte und die Gummihinterkante des Aerosafe meinen Arm geschont hätte.

Ich empfehle daher, für sicherheitsbewußte Piloten, ihren Gleiter auf **Aerosafe-Trapezrohre von Finsterwalder** umzurüsten, die sich zudem dank der Gummihinterkante viel besser halten lassen als jedes andere Trapezrohr."

Adrian Müller
SHV-Fluglehrer, CH-Liga Nr. 2/1988



Telephon-Fachberatung und Schnellversand durch:

**die münchner delta boutique**

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

# vereinsnachrichten

## Drachen- und Gleitschirmverein e. V. Südwürttemberg-Hohenzollern

*Im Wanderheim des Schwäbischen Albvereins auf dem Roßberg, mit 869 Metern die höchste Erhebung zwischen Reutlingen und Tübingen, fand die Gründungsversammlung des Drachen- und Gleitschirmfliegervereins e. V. Südwürttemberg-Hohenzollern statt. Der Verein hat seinen Sitz in Tübingen.*

*Die 14 Gründungsmitglieder haben als 1. Vorsitzenden Hansi Ruß aus Stuttgart, als 2. Vorsitzenden Klaus Beck, Reutlingen, gewählt.*

*In der Gründungsversammlung wurde der Vorstand damit beauftragt, Fluggelände auf der Schwäbischen Alb zu erschließen. Insbesondere soll ein stillgelegtes Flugfeld erschlossen werden, für das die luftfahrtrechtlichen Voraussetzungen schon seit vielen Jahren gegeben sind. Der Verein will den Flugsport dort wieder aufleben lassen, und vor allem das Gelände für den Schlepp von Drachen- und Gleitschirmen nutzen.*

*Zwischenzeitlich konnten Verträge für einen Flughang in Bultenhausen abgeschlossen, das Verfahren gem. § 25 Luftverkehrsgesetz beantragt werden.*

*Die Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern des stillgelegten Flugfeldes laufen. Damit sind einige der Ziele des Vereins in greifbare Nähe gerückt: Flugmöglichkeiten ohne lange Anfahrtswege in die Alpen zur sinnvollen Gestaltung der Freizeit ohne großen Einsatz von Kraftfahrzeugen.*

*Aufgrund der jetzt schon durch den Verein angebotenen Möglichkeiten mit eigenem Fluggelände, befreundetem Haus im sonnigen Tirol, befreundeten Vereinen und Flugschulen in Tübingen, dem Schwarzwald oder den Alpen, blieben die 14 Gründungsmitglieder nicht lange unter sich. Reger Zulauf zum Verein läßt erkennen, daß die von ihm gebotenen Möglichkeiten gerne genutzt werden. In der Regel findet an jedem ersten Freitag im Monat ein Stammtisch in einer gemütlichen Gaststätte in der Region der Germania in Gomanigen – zwischen Reutlingen, Tübingen, Balingen – statt, bei dem Erfahrungsaustausch und Programme besprochen werden.*

*Der Verein konnte zwischenzeitlich ein 33. Mitglied begrüßen, und jedes Wochenende werden es mehr. Zu Wettkämpfen mit einem befreundeten Verein in Österreich werden noch Drachenflieger gesucht. Nähere Informationen über den Verein können am jeweiligen Freitagsstammtisch oder telefonisch bei den Vorständen eingeholt werden.*

*Der 1. Vorstand, Hans Ruß, ist unter der Rufnummer 0711/7654362 ab 18 Uhr zu erreichen. Der 2. Vorsitzende, Klaus Beck, hat die Rufnummer 07071/270375, ab 17 bis 19 Uhr. Unter diesen Telefonnummern kann auch der jeweilige Treffpunkt des Freitagsstammtisches sowie das Programm für den kommenden Monat erfragt werden.*

*Klaus Beck*

## Drachenflugfreunde Fürstenfeldbruck e. V.

*Nach über zweijährigem Bestehen unserer regelmäßigen Drachenfliegertreffen trafen wir uns am 15. 12. 1988 zur Gründungsversammlung unseres Vereins. Einstimmig gewählt wurden zum 1. Vorstand Thomas Wahl, Neufeldweg 13, 8099 Emmering, ☎ 08141/4685; und zum 2. Vorstand Hans Pohle, Marthabräustraße 10, 8080 Fürstenfeldbruck, ☎ 08041/12736.*

*Die Eintragung im Vereinsregister ist erfolgt. Ziele unseres Vereins sind die gemeinsame Ausübung des Drachenflugsports, die Nachwuchsbetreuung, Öffentlichkeitsarbeit, die Durchführung von Drachenflug-Veranstaltungen und anderer drachenflugsportlicher Aktivitäten.*

*Wir treffen uns jeden 1. und 3. Donnerstag im Monat um 20 Uhr im Gasthaus Wienerwald in Fürstenfeldbruck.*

*Über Gäste würden wir uns freuen.*

*Hans Pohle*

Abwandlung eines Originals aus der Österreichischen Staatsbibliothek

## Schleppkurs in Kehl-Sundheim

*Der Ortenauer Drachenflieger e. V. organisiert ab dem 2. September 1989 in Kehl-Sundheim einen Schleppkurs für Drachenflieger und Gleitschirmpiloten. Der Kurs dauert ca. 2–3 Wochenenden. Anmeldung bitte telefonisch bei Peter Klimsch, Telefon 07823/2284.*

## 1. Parafly-Club Schwaben informiert

**Ausfahrten:**
*22.–23.07.89: Oberstdorf/Nebelhorn*
**Club-Abende:**
*14.07.1989, wir werfen Rettungssysteme*
**Kurse:**
*B-Schein – Starttermin 05.06.1989*
*Windenschlepp – Starttermin 08.09.1989*
*Funkamateurlizenz – Start Mitte 9/1989*
*Bitte umgehend anmelden!*
*Weitere Auskünfte 07121/54248,*

*Achim Runge.*

## Looping Nummer sechzehn

*Es war einmal ein Drachenflieger, der flog schon sehr lange und glaubte, daß die Sache allmählich ihren Reiz verlöre. Auf der Titelseite eines Magazins sah er dann etwas, das ihm den Atem verschlug: einen Sunnyboy mit strahlend weißem Lächeln. Nein, es war keine Zahnpastareklame – es war ein Drachenflieger, der cool und lässig im T-Shirt und ohne Helm seinen Drachen loopte.*

*Heiß durchfuhr es ihn und kurzerhand beschloß er, der beste Akroflieger der Welt zu werden. Wingovers, 3/4-Loops und Flachtrudeln gehörten ja sowieso schon zu seinem Programm, und saubere, gerade Loopings konnten das Problem doch nicht sein. Zumal er das superleistungsfähige und serienmäßig loopingtaugliche Gerät sein eigen nennen konnte, welches auch der Sunnyboy loopte. In Gedanken begann er zu loopen und vor dem Spiegel übte er das coole Zahnpastalächeln. Vorsichtshalber übte er aber auch den Griff zum Schirm, denn man kann ja nie wissen.*

*Schließlich war es dann endlich so weit. Er hatte 2000 Meter aufgedreht,*

finsterwalder

QUICK-SAFE

Helm und Fallschirm benützen 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 Lufträder 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

*suchte sich ein Fleckchen mit ruhigem 1-m-Sinken weitab vom Startplatz (er wollte sich ja nicht blamieren, falls es ihm nicht gelänge, schöne Nullen in den Himmel zu zeichnen), und mit einem doch etwas mulmigen Gefühl begann er zu ziehen, was die Kiste hergab. Er drückte den Vogel an und stieg, drückte kurz nach und siehe da, er drehte sauber durch den Horizont. Die Adrenalinausschüttung war enorm gewesen und er glaubte nun, dem Fliegen einen neuen Reiz abgewonnen zu haben. Leider hatte er beim ersten Looping vor Aufregung (sich selbst gestand er es ein – auch vor Angst) das Zahnpastalächeln vergessen. Dieses wollte er beim zweiten Looping besser machen, und auch der ging spielerisch leicht über die Bühne (besser wohl über den Horizont), so daß er in holprigem Französisch eine Ausschreibung für den Kunstflugwettbewerb in Acomon anforderte.*

*Ab und zu und auch immer in ausreichender Höhe drehte er weiterhin seine Loops und wurde immer sicherer – auch das Zahnpastalächeln wirkte inzwischen echt.*

*Eines Tages dann, er flog in fremden Gefilden, drehte ein Fremdling – nennen wir ihn Madländer – über einem stark frequentierten Startplatz drei blitzsaubere Loopings – und das auch noch mit einem vorsintflutlichen Gerät. Dem wollte unser künftiger Akroweltmeister natürlich in nichts nachstehen. Also gezogen, bis die Kiste ächzt und Looping. Nochmals gezogen – verdammt dachte er, warum giert der Vogel so –, gedrückt, nachgedrückt und…*

*Ein blitzsauberer Rückwärtsüberschlag, Füße an der Kielstange und die Hände krampfhaft um die Speedbar geklammert wartete er auf das Unvermeidbare – den Tuck und schließlich das Brechen des Gerätes. Den mißratenen Looping eines Fliegers in Acomon im Gedächtnis, hatte er schon vorher diese Situation durchgespielt: Auf keinen Fall den Schirm ziehen, bevor die Kiste bricht, damit das tuckkende Gerät die Schirmleine nicht aufwickelt.*

*Doch es kam ganz anders. Irgendeine Glücksfee hatte Einsehen mit ihm, denn siehe da, der Supervogel hatte gehalten und flog, als ob nichts gewesen wäre, ruhig dahin. Vorsichtig schielte er nach rechts, dann nach links, ob nicht irgend etwas abnorm weghinge, aber nichts schien beschädigt oder verbogen. Er nahm die Hände von der Speedbar – die Kiste flog wie immer. In behutsamen Kreisen kurvte er die Höhe ab zum Toplanding. Nach der Landung stürmte jeder mit der Frage auf ihn ein, wie das denn gewesen sei, so ein Rückwärtsüberschlag. Mit einem gequälten Lächeln auf den Lippen und »alles unter Kontrolle gehabt« stammelnd, verschwand er in seinem Bus.*

*Bei einem kalten Cola versuchte er, seine zitternden Knie unter Kontrolle zu bringen. Und er wußte, daß er eigentlich nichts unter Kontrolle gehabt hatte. Sein Können nicht, sein Gerät nicht und erst recht nicht die Windverhältnisse (Luft ist ja bekanntlich unsichtbar).*

*In sein Flugbuch schrieb er kurz: Looping Nummer sechzehn – beinahe Loopäng. Glück gehabt.*

*Da man sein Glück ja bekanntlich nicht überstrapazieren soll, verzichtete er fortan auf extreme Akroeinlagen.*

*Das freie Fliegen birgt auch so schon genügend Gefahren in sich (man denke nur an Como 88).*

*Sicher gibt es Piloten, die tagtäglich loopen und die Sache auch beherrschen. Doch sind nicht auch schon Meister vom Himmel gefallen?*

*Edwin Meierhofer*

## Der Urlaubsdrachen

*»Werbung sichert Ihren Verkaufserfolg.« Dieser Anzeige folgend tat ich die Absicht kund, meinen Drachen zu verkaufen.*

*Gespannt wartete ich auf das Erscheinen der Zeitung. Einen Tag vor Erhalt der abonnierten Zeitung riefen schon drei ernsthaft interessierte Kameraden an.*

*Einer dieser Kameraden hatte es besonders eilig und wollte trotz weiter Anreise den Drachen schon am nächsten Tag besichtigen. Mir war das recht. Gesagt, getan.*

*Der technische und optische Zustand wurde nach langem und genauem Begutachten für in Ordnung befunden. Über den Preis wurden wir uns auch einig.*

*Plötzlich kam der Kamerad auf die Idee, einen Kaufvertrag aufzusetzen (was ja auch sein Recht ist).*

*Als er eine Rückgabeklausel in der Form »Sollte das Flugverhalten beeinträchtigt sein, so bin ich bereit, den Kauf rückgängig zu machen« in den Vertrag einbaute, unterschrieb ich, da ich wußte, daß das Gerät in Ordnung ist.*

*So verblieben wir und waren uns einig.*

*Einen Monat später fragte der »Kamerad« telefonisch an, ob ich die potentiellen Käufer meiner zweiten Anzeige (ich hatte in den Ausgaben März und April inseriert) an ihn weiterleiten könnte, da er sich zum Kauf eines anderen Gerätes entschieden habe (es handelt sich nicht um einen Junior-Piloten, sondern um einen Piloten mit »8jähriger Erfahrung«).*

*Zwischenzeitlich war er mindestens einmal geflogen und zu dem Entschluß gekommen, daß das Nachfolgegerät mehr Leistung hätte und für ihn interessanter wäre (sein vorheriges Gerät war baugleich mit meinem und von daher war die Leistung bekannt).*

*Da sich kein weiterer Käufer bei mir meldete, konnte ich ihm nicht weiterhelfen.*

*Wiederum 21 Tage später (die Osterferien waren um) bekam ich ein Einschreiben von dem Rechtsanwalt des »Kameraden«, in dem er von seinem »Recht« Gebrauch machen will, den Drachen zurückzugeben, da die Kauschen am Kielrohrende deformiert sein sollen und daß dieser Schaden vor Verkauf des Drachens bestanden habe.*

*Dieser »angebliche Schaden« ist ihm erst nach mehreren Flügen – mit den dazugehörigen Vorflugchecks – aufgefallen.*

*Wie großzügig sich dieser »Kamerad« verhält, ist aus dem Angebot seines Anwaltes ersichtlich, in dem er vom vereinbarten Kaufpreis einen Nachlaß von DM 100,– für die zwischenzeitlich im Urlaub erfolgte Nutzung gewährt.*

*Sollte dieses Beispiel Schule machen, so sehe ich rosige Zeiten für Piloten gekommen, die für den Urlaub einen Drachen benötigen.*
*Wilfried Bordasch*

## Nacht und Nebel in der DDR

*Liebe Sportfreunde!*

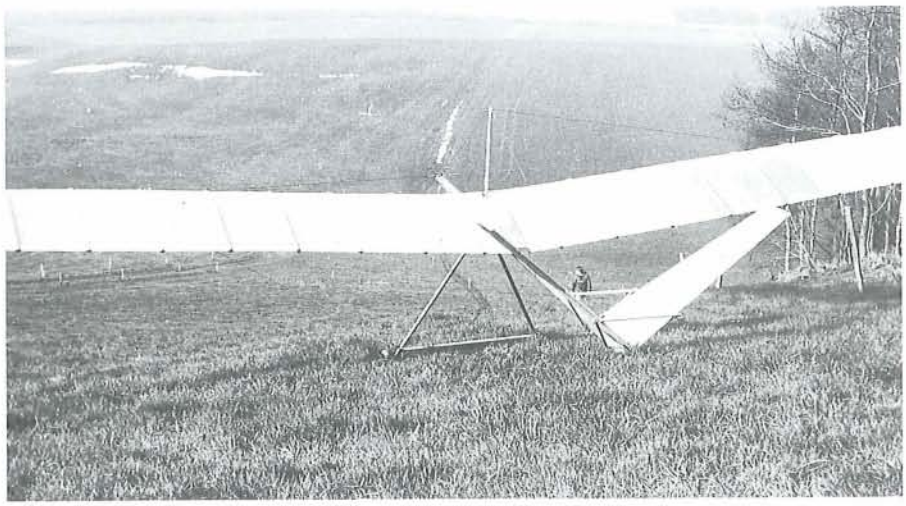
*Zuerst möchten wir uns recht herzlich für Eure Antwort auf unseren Urlaubsgruß und die Übersendung der DHV-Infos bedanken. Wir haben sie mit sehr viel Neugier und Interesse gelesen.*

*Bei uns in der DDR sind leider keine Informationen über das Drachenfliegen zu erhalten, und wir sind überrascht, wie weit die internationale Entwicklung vorangeschritten ist. Leider ist es auch fast unmöglich, mit drachenfluginteressierten Sportfreunden der DDR in Kontakt zu treten, weil man mit unliebsamen Begegnungen unserer Sicherheitsorgane rechnen muß.*

*Aus diesen genannten Gründen wären wir sehr dankbar, wenn wir von Ihnen noch weitere Literatur und Informationen erhalten könnten.*

*Nun möchten wir uns aber erst einmal näher vorstellen. Wir sind Brüder, 29 und 30 Jahre alt und in einem Dorf im Kreis Freiberg aufgewachsen. Die Fliegerei interessiert uns seit unserer Kindheit und so sind wir vom Modellbau über den Segelflug zwangsläufig auf das Drachenfliegen gestoßen. Wir waren begeistert von der einfachen Konstruktion und dem geringen Materialaufwand dieser Fluggeräte und versuchten selbst, solche Projekte zu verwirklichen.*

*Leider mußten wir schon damals feststellen, daß es fast unmöglich ist, geeignetes Material für ein Fluggerät aufzutreiben. Dadurch haben wir für den Bau unseres ersten Gleiters fast 2 Jahre benötigt, da oft das nötige Material nicht zur Verfügung stand.*



**Eigenbau von Ulf und Uwe Kern. Jahrelang flogen die beiden »Illegal« nur bei Nacht und Nebel, bis die DDR-Behörden den Gleiter beschlagnahmten.**

*Auf dem Foto könnt Ihr unsere Eigenkonstruktion sehen.*

*Euren Sicherheitsvorschriften würde dieser Gleiter sicher nicht entsprechen, aber wir waren stolz, überhaupt ein Fluggerät gebaut zu haben.*

*Leider waren wir durch die gleiterunfreundlichen Gesetze gezwungen, unsere Flugversuche bei Nacht und Nebel durchzuführen. Und bei den Hängen, die uns da zur Verfügung standen, kann man unsere Flüge eigentlich nur als kurze »Hüpfer« bezeichnen.*

*Durch diese Vorsichtsmaßnahmen konnten wir fast 2 Jahre unsere Flugversuche durchführen, bevor wir von unseren Behörden entdeckt wurden und unser Gleiter beschlagnahmt wurde.*

*Es ist schon bedauerlich, wenn auf der ganzen Welt die Drachenfliegerei immer mehr Verbreitung findet, und nur in dem Land, wo mit Otto Lilienthal die Fliegerei ihren Anfang nahm, die Anhänger dieser Sportart zur Untätigkeit gezwungen werden.*

*Wir wünschen den Mitgliedern Eures Verbandes eine erfolgreiche und thermikreiche Flugsaison.*

*Mit freundlichen Grüßen*
*Ulf und Uwe Kern*


FINSTERWALDER DRACHENFLUG MÜNCHEN

**finsterwalder – kugelsperrbolzen**

Namhafte Drachenhersteller aus aller Welt vertrauen unseren Qualitätsbauteilen.
FINSTERWALDER liefert die komplette Delta-Ausrüstung auch für Sie!

GRATISKATALOG ★ SCHNELLVERSAND ★ FACHBERATUNG ★ GURTPRÜFSTAND ★
NEU- UND GEBRAUCHTDRACHEN MIT WERKSGARANTIE ★ FAX 089/8144107
DRACHENFLUG GMBH ★ 8 MÜNCHEN 60 ★ PAGODENBURGSTR. 8 ★ TEL. 089/8116528
Geschäftszeiten: 9–13 Uhr/14.30–18 Uhr ★ Samstag 9–11.30 Uhr.

# DHV-Prüfungskalender 1989

**Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Unbedingt schriftlich voranmelden! Der Kalender wird laufend ergänzt.**

| Termin | Prüfungsart | Prüfungsort | Organisator |
|---|---|---|---|
| 7.7.89 | T | Stuttgart | Matthias Betsch, Hermannstr. 11, 7000 Stuttgart 1, 0711/617579 |
| 7.7.89 | T | Weilheim | Gerhard Spieler, Am Frischanger 5, 8120 Weilheim, 0881/7657 |
| 8.7.89 | T+P | Salmas | Klaus Hörburger, Allmannsried 181, 8999 Scheidegg, 08381/6265 |
| 8.7.89 | P | Hochgrat | Klaus Irschik, Blumhardtstr. 14, 7320 Göppingen, 07161/49119 |
| 8.7.89 | T+P | Hochgrat | Frank Kranzusch, Grüntenstr. 24, 8972 Sonthofen, 08321/88335 |
| 8.7.89 | P | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 14./15.7.89 | T+P | Elzach | Manfred King, Moosweg 3, 7807 Elzach, 07682/7062 |
| 14./15.7.89 | T+P | Hochgrat | Fritz Bunz, Bahnhofstr. 30, 8972 Sonthofen, 08321/86290 |
| 15.7.89 | T+P | Breitenberg | Skycenter, Nebelhornstr. 31, 8980 Oberstdorf, 08322/2051 |
| 15.7.89 | T+P | Ruhpolding | Gebhard Holzner, Brandstätter Str. 62, 8222 Ruhpolding, 08663/668 |
| 16.7.89 | T+P | | Sybille Fischer, Egmatinger Str. 8c, 8011 Siegertsbrunn, 08102/4857 |
| 21.7.89 | T+S | Göppingen | Klaus Irschik |
| 22./23.7.89 | T+P | Brauneck | Sepp Singhammer, Lenggrieser Str. 58, 8178 Gaißach, 08041/8721 |
| 23.7.89 | T+P | Breitenberg | Christa Vogel, Brunnenstr. 15, 8959 Rieden, 08362/5138 |
| 28./29.7.89 | T+P | Hochgrat | Fritz Bunz |
| 29.7.89 | T+P | Brauneck | Sepp Mangold, Oberer Schuß 4, 8170 Bad Tölz, 08041/71291 |
| 29.7.89 | T+P | Kössen | Walter Kumpfmüller, Am Balsberglift, 8218 Unterwössen, 08641/7575 |
| 29./30.7.89 | T+P | Zillertal | Elmar Müller, Nühnetalstr. 73, 5788 Winterberg, 02981/6640 |
| 30.7.89 | T | Wasserkuppe | Horst Barthelmes, Obernhausen 35, 6412 Gersfeld, 06654/7548 |
| 4.8.89 | T | Stuttgart | Matthias Betsch |
| 4.8.89 | T | Weilheim | Gerhard Spieler |
| 5.8.89 | P | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 5.8.89 | T+P | Hochgrat | Franz Kranzusch |
| 6.8.89 | P | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 10./11.8.89 | T+P | Brauneck | Sepp Singhammer |
| 11./12.8.89 | T+P | Hochgrat | Fritz Bunz |
| 12.8.89 | T+P | Breitenberg | Skycenter |
| 13.8.89 | T+P | | Sybille Fischer |
| 18.8.89 | T+S | Göppingen | Klaus Irschik |
| 18.8.89 | T | Stuttgart | Matthias Betsch |
| 19./20.8.89 | T+P | Elzach | Manfred King |
| 19.8.89 | T+P | Ruhpolding | Gebhard Holzner |
| 19./20.8.89 | T+P | Zillertal | Elmar Müller |
| 25./26.8.89 | T+P | Hochgrat | Fritz Bunz |
| 26./27.8.89 | P | Hochgrat | Klaus Irschik |
| 26.8.89 | T+P | Brauneck | Sepp Mangold/Sepp Singhammer |
| 26.8.89 | T+P | Kössen | Walter Kumpfmüller |
| 27.8.89 | T+P | Breitenberg | Christa Vogel |
| 2.9.89 | T+P | Hochgrat | Frank Kranzusch |
| 3.9.89 | T+P | | Sybille Fischer |
| 3.9.89 | T | Stuttgart | Matthias Betsch |
| 8./9.9.89 | T+P | Hochgrat | Fritz Bunz |
| 9./10.9.89 | T+P | Elzach | Manfred King |
| 15.9.89 | T | Weilheim | Gerhard Spieler |
| 16./17.9.89 | T+P | Brauneck | Sepp Singhammer |
| 16.9.89 | T+P | Salmas | Klaus Hörburger |
| 16.9.89 | T+P | Breitenberg | Skycenter |

# Gleitsegeln

| Termin | Prüfungsart | Prüfungsort | Organisator |
|---|---|---|---|
| 16. 9. 89 | T+P | Ruhpolding | Gebhard Holzner |
| 16. 9. 89 | P | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 16./17. 9. 89 | T+P | Zillertal | Elmar Müller |
| 17. 9. 89 | T+P | Breitenberg | Christa Vogel |
| 17. 9. 89 | T | Wasserkuppe | Horst Barthelmes |
| 22. 9. 89 | T+S | Göppingen | Klaus Irschik |
| 22./23. 9. 89 | T+P | Hochgrat | Fritz Bunz |
| 23. 9. 89 | T+P | Brauneck | Sepp Mangold |
| 28. 9. 89 | T | Weilheim | Gerhard Spieler |
| 29. 9. 89 | T | Stuttgart | Matthias Betsch |
| 29. 9. 89 | T+P | Kössen | Walter Kumpfmüller |
| 30. 9. 89 | P | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 6./7. 10. 89 | T+P | Hochgrat | Fritz Bunz |
| 7. 10. 89 | P | Hochgrat | Klaus Irschik |
| 7. 10. 89 | T+P | Hochgrat | Frank Kranzusch |
| 7./8. 10. 89 | T+P | Elzach | Manfred King |
| 7./8. 10. 89 | T+P | Brauneck | Sepp Singhammer |
| 14. 10. 89 | T+P | Breitenberg | Skycenter |
| 15. 10. 89 | T | Wasserkuppe | Horst Barthelmes |
| 20. 10. 89 | T | Stuttgart | Matthias Betsch |
| 20./21. 10. 89 | T+P | Hochgrat | Fritz Bunz |
| 21. 10. 89 | T+P | Ruhpolding | Gebhard Holzner |
| 22. 10. 89 | T+P | | Sybille Fischer |
| 21./22. 10. 89 | T+P | Zillertal | Elmar Müller |
| 27. 10. 89 | T+S | Göppingen | Klaus Irschik |
| 27. 10. 89 | T | Weilheim | Gerhard Spieler |
| 28. 10. 89 | P | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 29. 10. 89 | T+P | Breitenberg | Christa Vogel-Söder |
| 4. 11. 89 | T+P | Salmas | Klaus Hörburger |
| 11. 11. 89 | T+P | Breitenberg | Skycenter |
| 17. 11. 89 | T | Stuttgart | Matthias Betsch |
| 17./18. 11. 89 | T+P | Zillertal | Elmar Müller |
| 26. 11. 89 | T+P | Breitenberg | Christa Vogel |
| 9./10. 12. 89 | T+P | Zillertal | Elmar Müller |

**Prüfungsarten:** T = Theorie; P = Praxis; A = Befähigungsnachweis A; B = Befähigungsnachweis B; S = Windenschleppberechtigung

Jetzt geht der Punk ab!

Progress PARATECH

**Mit Progress von Paratech geht der Punk ab: Traumhaftes Handling, flaches Drehen, hohe Wendigkeit, Gleitzahl 6+, minimales Sinken 1,3 m/sek. Ein konventioneller Gleitschirm mit genialer Aerodynamik. Keine geschlossenen Zellen, Versteifungen 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**

# DHV-Prüfungskalender 1989

**Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Unbedingt schriftlich voranmelden! Der Kalender wird laufend ergänzt.**

| Termin | Prüfungsart | Prüfungsort | Organisator |
|---|---|---|---|
| 7.7.89 | T A+B | Weilheim | Gerhard Spieler, Am Frischanger 5, 8120 Weilheim, 0881/7657 |
| 8.7.89 | T+P A+B | Salmas | Klaus Hörburger, Allmannsried 181, 8999 Scheidegg, 08381/6265 |
| 8.7.89 | P A+B | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 8./9.7.89 | T+P A+B | Tegelberg | Mathias Krug, Haldenweg 3, 8959 Roßhaupten, 08367/598 |
| 9.7.89 | P A+B | Tegelberg | Christa Vogel-Söder, Brunnenstr. 15, 8959 Rieden, 08362/5138 |
| 15.7.89 | P A+B | Messelberg | Klaus Irschik, Blumhardtstr. 214, 7320 Göppingen, 07161/49119 |
| 15.7.89 | T+P A+B | Ruhpolding | Gebhard Holzner, Brandstätter Str. 62, 8222 Ruhpolding, 08663/2729 |
| 16.7.89 | T A | Rieden | Christa Vogel-Söder |
| 16.7.89 | T+P ULS | Wasserkuppe | Horst Barthelmes, Obernhausen 35, 6412 Gersfeld, 06654/7548 |
| 21.7.89 | T A+B | Göppingen | Klaus Irschik |
| 21.7.89 | T A+B | Werther | Udo Wilhelm, Schwarzer Weg 2–4, 4806 Werther, 05203/1475 |
| 22.7.89 | P A+B | Werther | Udo Wilhelm |
| 25.7.89 | T A | Winterberg | Elmar Müller, Nühnetalstr. 73, 5788 Winterberg, 02981/6640 |
| 29.7.89 | P A+B | Tegelberg | Christa Vogel-Söder |
| 29./30.7.89 | T+P A+B | Bernau | Walter Wagner/Bernhard Schnekenburger, Hof 57, 7816 Münstertal, 07636/1676 |
| 4.8.89 | T A+B | Weilheim | Gerhard Spieler |
| 5.8.89 | P A+B | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 5./6.8.89 | T+P A+B | Elzach | Manfred King, Moosweg 3, 7807 Elzach, 07682/7062 |
| 5./6.8.89 | T+P A+B | Tegelberg | Mathias Krug |
| 6.8.89 | T A | Rieden | Christa Vogel-Söder |
| 6.8.89 | P A+B | Wasserkuppe | Horst Barthelmes |
| 13.8.89 | T A | Züschen | Elmar Müller |
| 14./15.8.89 | T+P A+B | Brauneck | Sepp Singhammer, Lenggrieser Str. 58, 8178 Gaißach, 08041/8721 |
| 18.8.89 | T A+B | Göppingen | Klaus Irschik |
| 19.8.89 | P A+B | Tegelberg | Christa Vogel-Söder |
| 19.8.89 | T+P A+B | Ruhpolding | Gebhard Holzner |
| 20.8.89 | T A+B | Stuttgart | Matthias Betsch, Hermannstr. 11, 7000 Stuttgart 1, 0711/617579 |
| 27.8.89 | T+P S | Wasserkuppe | Horst Barthelmes |
| 1.9.89 | T A+B | Weilheim | Gerhard Spieler |
| 2.9.89 | P A+B | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 2.9.89 | P A+B | Tegelberg | Christa-Vogel-Söder |
| 2./3.9.89 | T+P A+B | Bernau | Walter Wagner/Bernhard Schnekenburger |
| 2./3.9.89 | T+P A+B | Tegelberg | Mathias Krug |
| 2./3.9.89 | P A+B | Sauerland | Elmar Müller |
| 3.9.89 | T A | Rieden | Christa Vogel-Söder |
| 3.9.89 | T B | Züschen | Elmar Müller |
| 15.9.89 | T A+B | Weilheim | Gerhard Spieler |
| 16.9.89 | P A+B | Tegelberg | Christa Vogel-Söder |
| 16.9.89 | T+P A +B | Ruhpolding | Gebhard Holzner |
| 16.9.89 | P A+B | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 16.9.89 | T+P A+B | Salmas | Klaus Hörburger |
| 17.9.89 | P A+B<br>T+P ULS | Wasserkuppe | Horst Barthelmes |

kostenlose Info

**ULTRALEICHT-FLIEGEN**
**FLUGFUNKKURSE BZF**
lernen bei den Profis
**HÖHENDINGER-SCHMIDTLER**
Flugplatz – 8330 Eggenfelden
**Tel. 08721/7172**

# Hängegleiten

| Termin | Prüfungsart | Prüfungsort | Organisator |
|---|---|---|---|
| 22.9.89 | T A+B | Göppingen | Klaus Irschik |
| 24.9.89 | T A | Züschen | Elmar Müller |
| 28.9.89 | T A+B | Weilheim | Gerhard Spieler |
| 30.9.89 | P A+B | Tegelberg | Christa Vogel-Söder |
| 30.9.89 | P A+B | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 30.9./1.10.89 | T+P A+B | Elzach | Manfred King |
| 30.9./1.10.89 | T+P A+B | Tegelberg | Mathias Krug |
| 1.10.89 | T A | Rieden | Christa Vogel-Söder |
| 1.10.89 | T+P S | Wasserkuppe | Horst Barthelmes |
| 7./8.10.89 | T+P A+B | Bernau | Walter Wagner/Bernhard Schnekenburger |
| 14.10.89 | P A+B | Tegelberg | Christa Vogel-Söder |
| 14./15.10.89 | P A+B | Sauerland | Elmar Müller |
| 15.10.89 | T+P ULS | Wasserkuppe | Horst Barthelmes |
| 21.10.89 | P A+B | Messelberg | Klaus Irschik |
| 21.10.89 | T+P A+B | Ruhpolding | Gebhard Holzner |
| 21./22.10.89 | T+P A+B | Tegelberg | Mathias Krug |
| 27.10.89 | T A+B | Göppingen | Klaus Irschik |
| 27.10.89 | T A+B | Weilheim | Gerhard Spieler |
| 28.10.89 | T+P A+B | Wallberg | Rüdiger Stolz, Ehrengutstr. 16, 8000 München 5, 089/7258881 |
| 28.10.89 | P A+B | Tegelberg | Christa Vogel-Söder |
| 28.10.89 | P A+B | Tegelberg | Gerhard Spieler |
| 2./3.11.89 | P A+B | Sauerland | Elmar Müller |
| 4.11.89 | T+P A+B | Salmas | Klaus Hörburger |
| 5.11.89 | T B | Rieden | Christa Vogel-Söder |
| 12.11.89 | T B | Züschen | Elmar Müller |
| 12.11.89 | T A+B | Stuttgart | Matthias Betsch |
| 17.11.89 | T A+B | Werther | Udo Wilhelm |
| 18.11.89 | P A+B | Werther | Udo Wilhelm |
| 19.11.89 | T A | Wasserkuppe | Horst Barthelmes |
| 26.11.89 | T B | Wasserkuppe | Horst Barthelmes |
| 26.11.89 | T A | Winterberg | Elmar Müller |

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

Einfach himmlisch diese Thermik!

Wirklich himmlisch wie auch ich mit dem Allround-Leistungs-Gleitschirm **ELIT** die Thermik genießen kann.

Der **ELIT** 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 $m^2$. Eigenschaften: Gleitzahl 5, min. Sinken 1,7 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.

harley

**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**

# gebrauchtmarkt

## Hängegleiter

**Moyes GTR 162,** ca. 40 Flüge, Neu-Zustand, VG, Mylar, Räder, Kennzeichen, türkis-lila, DM 3950,–. ☎ 0711/3464851.

**Atlas 16,** Baujahr 84, ca. 100 Flüge, Topzustand, Aerosafe-Trapezrohre (plus 2 Aerosafe-Ersatzrohre) und 2 Paar Räder, VB DM 1500,–. ☎ Privat 06151/146898, tagsüber 06151/832170.

**Magic IN, 177,** Baujahr 8/86, Mylar rot, multicolor, sehr guter Zustand, VB DM 3100,–. ☎ 07321/46861.

**Duck 2,** Baujahr 84, wenig geflogen, VB DM 1700,–. ☎ 089/7934923.

**Cloud 2,** sehr guter Zustand, multicolor, DM 1000,–. ☎ 07666/2162.

**Prieler-Integral-Schürze,** Typ Racer, wie neu, 160–170 cm, 60–68 kg, DM 530,–. Kleiner **Parasail-Kniehänger,** fast neu, DM 150,–, Römer-Helm DM 50,–. ☎ 05254/5091.

**Magic IV 177 FT,** 2 Jahre alt, sehr gepflegt, reiner Weekend-Vogel, DM 2850,–. ☎ 0941/702866 oder 0991/22055.

**Firebird Quattro S,** Baujahr 87, dunkelblau/hellblau/weiß, sehr guter Zustand, Aero-Safe Steuerbügel, VB DM 3000,–. ☎ 0731/713198 oder 0731/719355.

**Superfex II,** für Anfänger, 2 Packsäcke, 2 Ersatzsteuerbügel, Kurzpack 2 m, mit Parasail **Fallschirm,** DM 1350,– oder einzeln. ☎ 069/515719.

**X200,** Baujahr 83, gepflegt, 5-Jahres-Check 7/87, VB DM 1350,–. ☎ 08381/81408.

**Hiway Demon 175,** Baujahr 82, guter Zustand, Gütesiegel noch für 89, UL- und schlepptauglich, für Umsteiger, VB DM 700,– ☎ 08041/1330 ab 18 Uhr.

**Wills Wing Sport 167,** Baujahr 5/87, Bestzustand, wenig geflogen, Obersegel weiß, Untersegel rot, DM 3900,–. ☎ 0041/618253348 oder ab 17 Uhr 0041/619312417.

**Bicla Arrow,** Baujahr 82, 2-Jahres-Check neu, Topzustand, VB DM 1400,–. ☎ 08037/866.

**Bullet,** weiß, 16,8 m², Gütesiegel neu, 2 Steuerbügel, VB DM 600,–. ☎ 0821/92247 ab 18 Uhr.

**HP 2,** Baujahr 7/87, Top-Zustand, crashfrei, neon, VB DM 4100,–. ☎ 08652/61476.

**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.**

**Uno Firebird,** Baujahr 7/87, 15,5 m², schwarz/rot/gelb-grün, mit Speedbar, 2 Seitenrohre, VB DM 2800,–. ☎ 0821/92247 ab 18 Uhr.

**GTR 162,** fast neu, Mylaranströmkante gelb, orange, weiß. ☎ 08802/8609 abends, öfters probieren.

**Zephir,** Baujahr 87, DM 3500,–. **Polaris,** Baujahr 85, mit **Kniehänger, Vario** und Räder, zusammen DM 1650,–. ☎ 08657/1273.

**Kniehänger Charly,** Top-Zustand, Gütesiegel, DM 150,–. Thermo-Spoopy, neu, da doppeltes Geschenk, DM 200,–. ☎ 069/575987 ab 18 Uhr.

**X-Ray,** Baujahr 81, Gütesiegel 86 abgelaufen. **Euro II,** Baujahr 79, 87 werksüberholt, Gütesiegel bis 89. Parasail-**Schürze** mit Brüggemann-Brand-**Schirm** incl. Tragesack, 86 werksüberholt. 1 Paar Gummiräder, billigst. ☎ 07159/6534.

**Ranger HS,** Kurzpack 1,50 m und 5,50 m, 2 Packsäcke, viele Ersatzteile, Gütesiegel, 19 kg, für Anfänger und Bergsteiger von 70–90 kg, DM 1000,–. ☎ 06101/43645.

**Saphir 17,** Baujahr 10/86, Vorderkante gelb, gut gepflegt, VB DM 2900,–. ☎ 0711/8567635.

**Kiss,** pink/weiß/grau (Subtle), 7 Flüge, incl. 2 Ersatzbügel, Raum Köln/Düsseldorf, VB DM 5800,–. ☎ 02191/50504 tagsüber, 02191/28154 abends.

**Atlas 16,** Baujahr 84, blau-weiß, neue Unterverspannung, neue Aufhängung, Räder, Steuerbügelrohre, DM 850,–. ☎ 06074/5903, Klaus verlangen.

**Wills Wing Duck 11 180,** Baujahr 84, weiß mit Spektralfarben, neue Unterverspannung, VB DM 1700,–. ☎ 06441/31133 oder 00842/3307.

**Cloud II,** 5-Jahres-Check 88, 1a-Zustand, nur ca. 50 Flüge, VB DM 1000,–. ☎ 09081/22080.

**Atlas 16 C,** Mylar, wenig geflogen, guter Zustand, neuer Check, DM 1500,–. ☎ 07022/36471 oder 09341/2627.

**Bergfalke,** Baujahr 82, gepflegter Zustand, 5-Jahres-Check, Preis VB. ☎ 02202/35414 abends.

**Keller-Karpfengurt, Klaffski-Gurt,** 185 cm, **Steinbach-Schlafsack,** sowie diverse Helme mit und ohne Integral, alles VB. ☎ 089/60006124 oder 687017.

**Wills Wing Duck II 180,** Baujahr 84, mit Extras, Topzustand, da Zweitgerät, Check 87, aus akutem Platzmangel, für DM 1000,– zu verschenken. ☎ 089/1678639.

**Windfex,** Baujahr 11/82, blau-gold, wenig Flüge, Packsack lang und kurz, DM 1600,–. ☎ 0731/384889.

**Falke V,** Baujahr 83, Fünfjahrescheck 1988, mit Ersatzbügel, DM 600,–. ☎ 0731/266583.

**Help-Rettungssystem** (Schwarze) incl. B + B-Schirm, Außencontainer, DM 250,–. ☎ 07331/67596.

**Atlas 16,** Baujahr 83, 5-Jahres-Check bis 12/90, neue Unterverspannung, DM 1600,–. ☎ 08379/1249.

**Windfex** mit 5-Jahres-Check, Flytec-**Vario, Liegeschürze** mit **Fallschirm** günstig abzugeben. ☎ 07171/40779.

**Wills-Wings Sport 150,** fast neu, DM 4800,–. ☎ 07171/66062.

**Zephir,** Baujahr 5/88, Topzustand, OS weiß, US asymmetrisch blau/multicolor, Anströmkante blau, VB DM 4500,–. ☎ 06257/62351 oder 069/6335249. Anruf lohnt sich.

**ACE 160,** Baujahr 5/87, werksgetrimmt, kaum geflogen, wegen Hobbyaufgabe Gelegenheit, DM 2950,–. **Integralgurt** Racer, neu, 185–188 mm, DM 400,–. Charly **Mittelleinen-Schirm,** DM 650,–. ☎ 040/4900124.

**Impuls 17,** Baujahr 86, wenig geflogen, uni weiß, DM 2200,–. ☎ 0251/82270.

**Cloud III,** Baujahr 9/83, gut erhalten, neues Gütesiegel, DM 1190,–. Wasmer **Fahrtmesser,** DM 40,–. Hanimex 35 maf mit pneumatischem Fernauslöser, Motor, Autofocus und autom. Blendeneinstellung, DM 130,–. ☎ 089/650400 oder 089/21342005.

**ACE 160,** Baujahr 4/87, Farben Weiß, Pink, Blau, mit Pitchy, VG, 2 Ersatzseitenrohre, neue Unterverspannung, VB DM 3500,–. ☎ 07243/15097.

**Windfex,** 5-Jahres-Check, neue Verspannung, Ersatztrapez, langer und kurzer Packsack. VB DM 1600,–. ☎ 02267/5669.

**Uno,** Baujahr 88, Kniehänger, Wasmer Mini Air-**Vario,** Hallrohr Geschwindigkeitsmesser, Höhenmesser, DM 3100,–. ☎ 09306/8510.

**Santana,** 1 Jahr alt, pink-weiß, gutes Handling, wegen Neukauf für VB DM 3900,–. ☎ 08238/7995.

**Uno,** Baujahr 4/86, Farben Orange/Gold/Gelb, wenig Flüge, VB DM 2600,–. Einkaufsgutschein über DM 600,– der Firma Aerotec, für Drachen und Gleitschirme, für DM 300,– abzugeben. ☎ 089/6125409 (Malte 17–20 Uhr).

**Express Racing,** Baujahr 86, 14,5 m², guter Zustand, VB DM 990,–. ☎ 07636/1599.

**Polaris Delta 16,** Baujahr 85/86, guter Zustand, Räder, 3 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2000,–, ggf. mit **Kniehänger** und **Fallschirm** (beides Baujahr 86) für DM 2500,–. ☎ 0241/890259.

**Wasmer Keule** 1987, **Vario** und Geschwindigkeitsmesser analog, Höhenmesser digital, komplett DM 680,–. ☎ 09131/208039.

**Atlas 18,** Baujahr 8/87, rot/weiß, Mylar, Profilturm, Speedbar, 80 Flüge, 12 Monate geflogen, DM 2500,–. ☎ 06331/16967.

**Taifung Race Cut,** hellgrün/gelb als Deko-Drachen, Packsack neuwertig, DM 500,–. ☎ 06331/16967.

**UP Glidezilla/160,** 1a-Zustand, schöne Farben, 1 Jahr alt, DM 2900,–. Kostelezky-

**Azur 17 C,** Baujahr 83, technisch und optisch o.k., leider ohne 5-Jahres-Check, deshalb DM 400,–. ☎ 0228/220538.

**Ranger A,** Baujahr 79, neuer 5-Jahres-Check, kaum geflogen, Bergsteiger, 1,50 m Packmaß, VB DM 1500,–. **Kniehängergurt + Fallschirm** Parasail, Baujahr 82. ☎ 06201/52866.

**AilesdeK Profil/Brizair 9,** 1/2 Jahr alt, ca. 30 Flüge, wie neu, VB DM 2500,–. **Salewa X3,** 1 Jahr alt, ca. 40 Flüge, guter Zustand, komplett mit Gurt, VB DM 2200,–. ☎ 07531/27324.

**AilesdeK Profil,** neuwertig, nur ca. 15 Flüge, DM 2700,–. ☎ 07031/804396.

## Gemischtmarkt

**Mitfahrgelegenheit** zum Fliegen von München S 1 oder Freising? Walter Aures, Kepserstraße 50, 8050 Freising. ☎ 08161/85395 ab 18 Uhr.

**Vario** für GS, gut erhalten, günstig, wenn möglich mit Höhenmesser (nicht Bedingung). ☎ 089/6912929 (abends oder frühmorgens ca. 7–7.30 Uhr, öfters probieren!).

**Vario** und **Höhenmesser.** ☎ 02445/497, nicht vom 4.5.–26.5. (Urlaub).

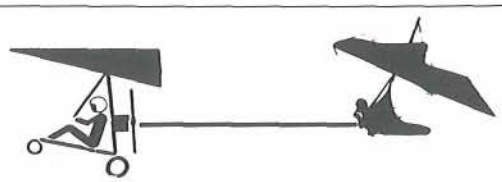
**Impuls 14** oder **Moyes Mars** und einen **Kniehängergurt** mit **Fallschirm.** ☎ 08142/15244.

**Mechanisches Vario** von Winter. ☎ 0511/825679.

**Superfex II,** mit Kraxe für DM 1500,– maximal. ☎ 07666/2846.

**Hallo Drachen- und UL-Flieger!** Wer möchte bei schon bestehender UL-Schlepp-Gemeinschaft einsteigen (Landshut). Näheres ☎ 08704/263.

**Drachenfliegen in Zentral- und Südamerika.** Wer kann mir weiterhelfen bezüglich Fluggebieten und Adressen von Clubs oder Drachenfliegern dort? Joachim Borowski, Budersteinstraße 30a, 8000 München 40. ☎ 089/368020.



**UL-Schlepp**
**in der DFS-Solling**
**monatliche UL-Schleppkurse Th + P**
**auf dem Flugplatz Bad Gandersheim**
**Info Tel.: 0 55 62 - 423**

- **Thermikkurse**
  Mai 1989
- **Gleitschirmtouren**
  10 Tagestouren auf 10 der schönsten Flugberge
- **Gleitschirmtrekking in Nepal**
  *im November 1989 und Februar 1990*
- **Gleitschirme**
  alle aktuellen Modelle
- **Gleitschirmschulung**

Sunglide

Bitte fordern Sie gratis den jeweiligen Prospekt an!

**Sunglide**
**Gleitschirmschule München, Sybille Fischer**
Egmatinger Str. 8c, 8011 Siegertsbrunn, Tel. 08102/4857

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

AFRO®
Fluginstrumente

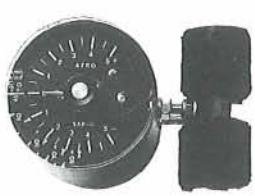
**CROSS COUNTRY 8000** **DM 1.598,–**
Multifunktionales Cockpit für Top-Piloten:
Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, Fahrtmesser, programmierbare Akustik, programmierbare Sollfahrtanzeige, Gleitzahlrechner, Zeit- und Stoppuhr, Kapazitäts-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

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

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

Alle Speedbargeräte sind funkentstört, höhenkompensiert und gegen Feuchtigkeit geschützt.

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



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

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

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

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

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

# Die Schirmrettung

**»Ist das denn wirklich nötig? – Warum soll ich denn auch noch einen Rettungsschirm mitnehmen, soviel zusätzliches Gewicht und die Kosten…? – Der Gleitschirm ist doch selber schon ein Fallschirm!«**

*von Christoph Kirsch*

Solche und ähnliche Fragen und Auffassungen zum Rettungsschirm hört man immer seltener, obwohl, im Gegensatz zum Drachenflieger, der Gleitschirmpilot nicht dazu verpflichtet ist, einen Rettungsschirm mitzuführen.

Dennoch scheint über den richtigen Einsatz und eventuellen Gebrauch noch viel Unklarheit zu herrschen. Es genügt eben nicht, den Rettungsschirm nur bei allen Flügen dabei zu haben.

Denkbare Situationen, die die Auslösung der Reserve tatsächlich erfordern, sollten zunächst differenziert werden:

### Kollision (Gleitsegel mit Gleitsegel, Gleitsegel mit Drachen):

Bei der hohen Frequentierung unserer Fluggelände und der zunehmend hohen Zahl von Schirmfliegern, die vorhandene Aufwinde nutzen können, ist dies sicherlich die größte Gefahrenquelle und der wichtigste Anwendungsbereich der Reserve.

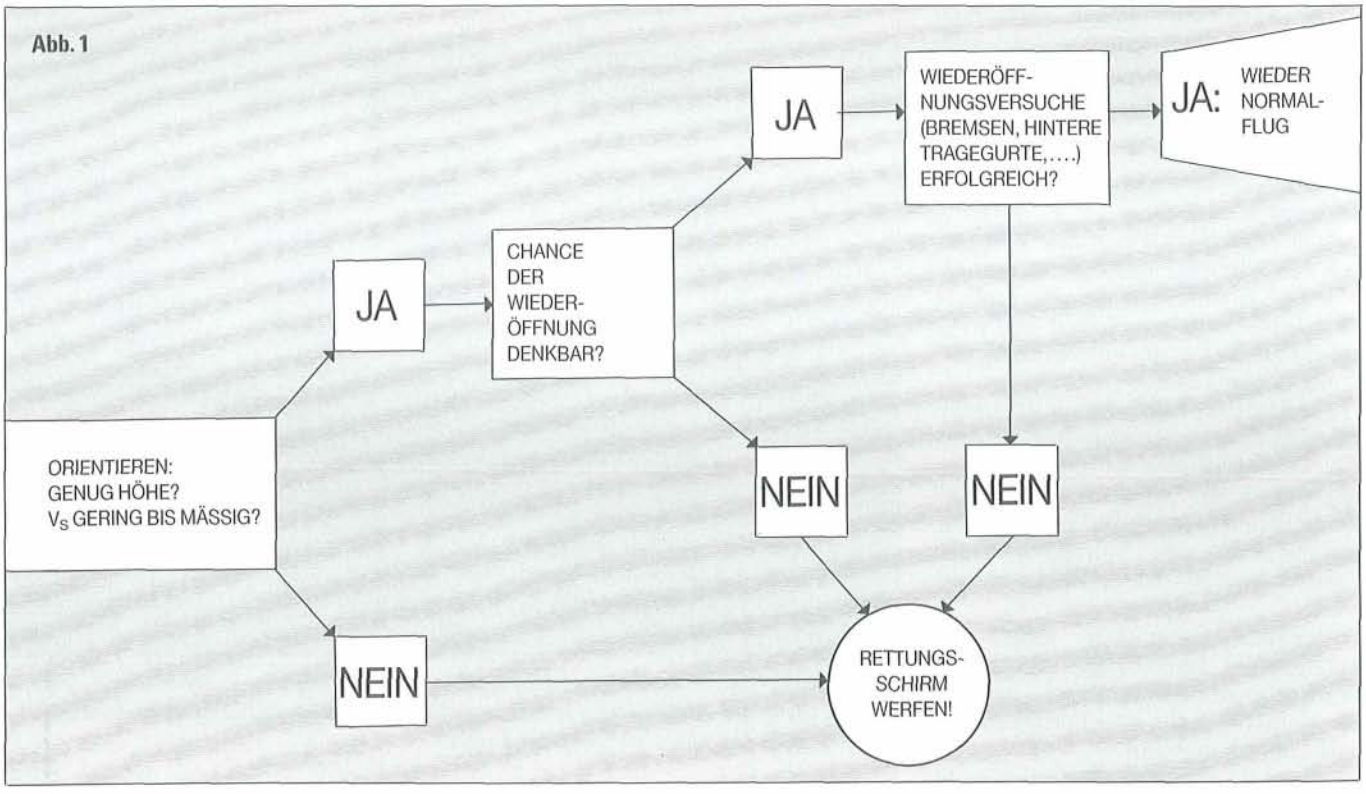
Wer insbesondere mit einem Drachen zusammenstößt, wird ohne Rettungsschirm, auch mit größtem Glück, kaum heil davonkommen.

Sollte also eine Kollision unausweichlich sein, so muß man unbedingt versuchen, dem direkten Zusammenstoß des eigenen Körpers mit dem des Unfallpartners bzw. seinem Drachen auszuweichen. Denn die Relativgeschwindigkeit bringt eine solche Energie des Aufpralls mit sich, daß das Ziehen des Rettungsschirms durch entstandene Verletzungen leicht unmöglich wird. Das etwas geringere Übel ist demnach, daß sich »nur« die Gleitschirmkappen bzw. der Gleitschirm mit dem Drachen treffen und nicht mehr auseinander kommen.

Kein langes Zögern, da eventuell weitere Verwicklungsgefahr droht, der Rettungsschirm ist sofort zu werfen!

Foto: S. Ward/Flight Design

**Schirmrettung mit einem System mit kurzer Verbindungsleine. Der Pilot hält das Gleitsegel in völlig kollabiertem Zustand, um Pendelbewegungen zu verhindern.**




## Irreversible Verwicklungen des Segels:

Eine nicht ganz so ausweglose Situation stellen die aus Einklappern hervorgehenden Fluglagen dar.

Mit der angemessenen Reaktion läßt sich der Zustand fast immer wieder beheben oder durch Gegensteuern zumindest ein einigermaßen flugähnlicher Zustand erzeugen, der immer dem unsteuerbaren Fall am Rettungsschirm vorzuziehen ist.

Deshalb: Ein schweres Einklappen des Segels ist noch lange kein Grund, den Rettungsschirm zu werfen. – Bis der Schirm öffnet, kann man leicht wieder in den Normalflug kommen. Läßt sich hingegen ein eingeklapptes und verwickeltes Segel nicht mehr öffnen, und der Schirm kann auch nicht durch Gegenbremsen mit mittlerer Sinkgeschwindigkeit geradegehalten werden, dann ist ohne zu zögern das Rettungssystem zu aktivieren.

## Verhängte Leinen:

Noch etwas krasser und meist auch mit geringeren Chancen um die Schirmrettung herumzukommen ist der Fall, daß das Segel durch die Leinen durchgeschlagen ist, sich irgendwelche Bauteile in den Leinen verhängt haben oder gar – der Horror jedes Testpiloten – der Pilot mehr oder weniger weit ins Segel oder zumindest durch die Leinen gefallen ist.

Solche Zustände sind kaum noch zu beheben, die Sinkgeschwindigkeit oft sehr hoch. – Also wieder keine Frage: Den Rettungsschirm ziehen!

## Gerätebruch:

So sehr auch der Gleitschirm in seinen wesentlichen Bauteilen überdimensioniert ist und die Flugfähigkeit auch bei Reißen von Trennwänden, Segelbahnen oder Leinen meist erhalten bleibt, so ist doch nicht ganz auszuschließen, daß durch Vorschäden, schlechte Pflege o. ä. einmal ein Bauteil versagt, das doch unentbehrlich ist. – Dieser sehr seltene Fall, der aber wohl im Hinterkopf jedes Piloten ab und an herumspukt, wäre natürlich das Paradebeispiel für die klassische Schirmrettung.

Nachdem nun die möglichen Situationen genannt sind, die den Griff zum Rettungsschirm notwendig machen, gilt es zu überlegen, wie dies in ein Handlungsschema zu integrieren ist.

Abbildung 1 zeigt den möglichen Ablauf:

Voraussetzungen dafür, daß man von links in das Schema »eintritt«, sind natürlich:

- daß ein funktionsfähiger Rettungsschirm überhaupt mitgeführt wird.
- daß eine Schirmrettung jederzeit einkalkuliert wird. Der mentalen Vorbereitung dient sicher, ab und zu einmal zu versuchen, im Normalflug reflexartig nach dem Auslösegriff des Schirms zu greifen.
- daß nun tatsächlich ein irreversibel erscheinender Vorfall eintritt (s. o.) und dadurch der Absturz droht.

Wichtig ist, daß man nicht nur zur Kappe hoch (oder wo immer sie sich gerade befindet) schaut, sondern ständig den Abstand zum Boden überwacht und damit die Zeit überblickt, die einem noch bis zur rechtzeitigen Öffnung der Reserve verbleibt.

Dabei ist mit einer absoluten Öffnungsmindesthöhe von 40 bis 60 Metern zu rechnen. Dies hängt von der Höhe der Fallgeschwindigkeit, davon, wie gut der Pilot den Rettungsschirm wirft, sowie von der Wartung und dem Typ des Schirms ab.

Muß eine der Entscheidungsfragen in diesem Ablaufschema mit »Nein« beantwortet werden, dann ist dem nächsten Schritt große Beachtung zu schenken: »Wie ziehe ich den Rettungsschirm?«

Die meisten auf dem Markt befindlichen Muster bestehen aus einem Außen- und einem Innencontainer, in dem der Schirm nochmals verpackt ist.

Durch das Aufreißen des Außencontainers, der normalerweise mit Splinten verschlossen ist, hat man den Innencontainer in der Hand, da dieser an den Auslösegriff genäht ist.

Die Fangleinen liegen außerhalb und führen über den Fanggurt zum Aufhängepunkt am Gurtzeug.

Das bedeutet, daß der Innencontainer – und damit der Schirm – sich erst öffnen kann, wenn die Fangleinen gestrafft sind und den Verschluß des Containers aufziehen.

Das erleichtert zwar das Wegwerfen des Schirms, bedingt aber auch, daß der Innencontainer mit großem Impuls möglichst rasch und weit wegzuschleudern ist, um eine schnelle Öffnung zu erreichen.

Hierbei darf keine Zeit mit Überlegungen, zu welcher Seite nun zu werfen sei, vergeudet werden, sondern das Öffnen des Außencontainers und Wegschleudern des Schirms muß eine einzige kraftvolle Bewegung, nach vorher mental trainiertem Muster sein.

Höchstwahrscheinlich wird sich nun endlich die rettende Rundkappe in ihrer ganzen Größe zeigen, was mit einem mäßigen bis sehr heftigen Ruck verbunden sein kann.

Damit ist aber der Pilot noch nicht unversehrt am Boden, sondern sollte weiterhin aktiv in das Geschehen eingreifen: Jetzt beginnen nämlich Rettungs- und Gleitschirm, oder was davon übrig ist, miteinander zu konkurrieren, was ein scherenartiges Pendeln zur Folge hat (vgl. Abb. 2 a). Diese Bewegung überträgt sich nicht nur auf die Sinkgeschwindigkeit, die sehr stark schwanken kann, sondern, sofern Reserve und Hauptkappe nicht an ein und demselben Punkt aufgehängt sind, auch noch auf die Lage des Piloten. Deshalb sollte er unverzüglich den Hauptschirm »Stallen«, indem er die Bremsen, besser aber noch die hinteren Tragegurte weit durchzieht (vgl. Abb. 2 b) oder ihn an den vorderen Tragegurten zum Unterschneiden bringt und zu sich her einholt (und regelrecht »unter den Arm steckt«). Dies wird den Fall stark stabilisieren und somit den Aufprall kalkulierbarer machen.

Wenn nun der Rettungsschirm am Rücken oder an den hinteren Schultergurten aufgehängt ist (sofern das Gurtzeug dies zuläßt), hat der Pilot eigentlich die besten Voraussetzungen mittels Landefalltechnik ohne Verletzungen davonzukommen.

Ist der Rettungsschirm am gleichen Punkt wie der Hauptschirm aufgehängt, so ist die Lage des Piloten wenigstens von den Schirmschwingungen unabhängig.

Eine weitere Stabilisierung ergeben Rettungsschirme mit langem Verbin-

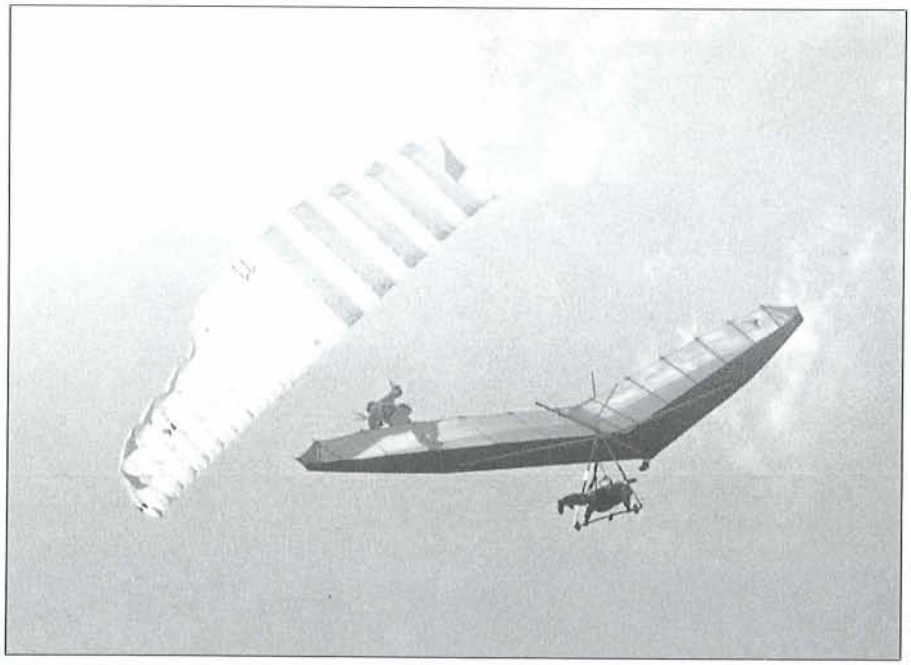


Foto: Tilman v. Mengershausen

**»Tuchfühlung«, gerade noch einmal gutgegangen. Kollision zwischen Drachen und Gleitsegel bzw. Gleitsegel und Gleitsegel ist bei der hohen Frequentierung der Fluggebiete wohl der wichtigste Anwendungsbereich der Reserve.**

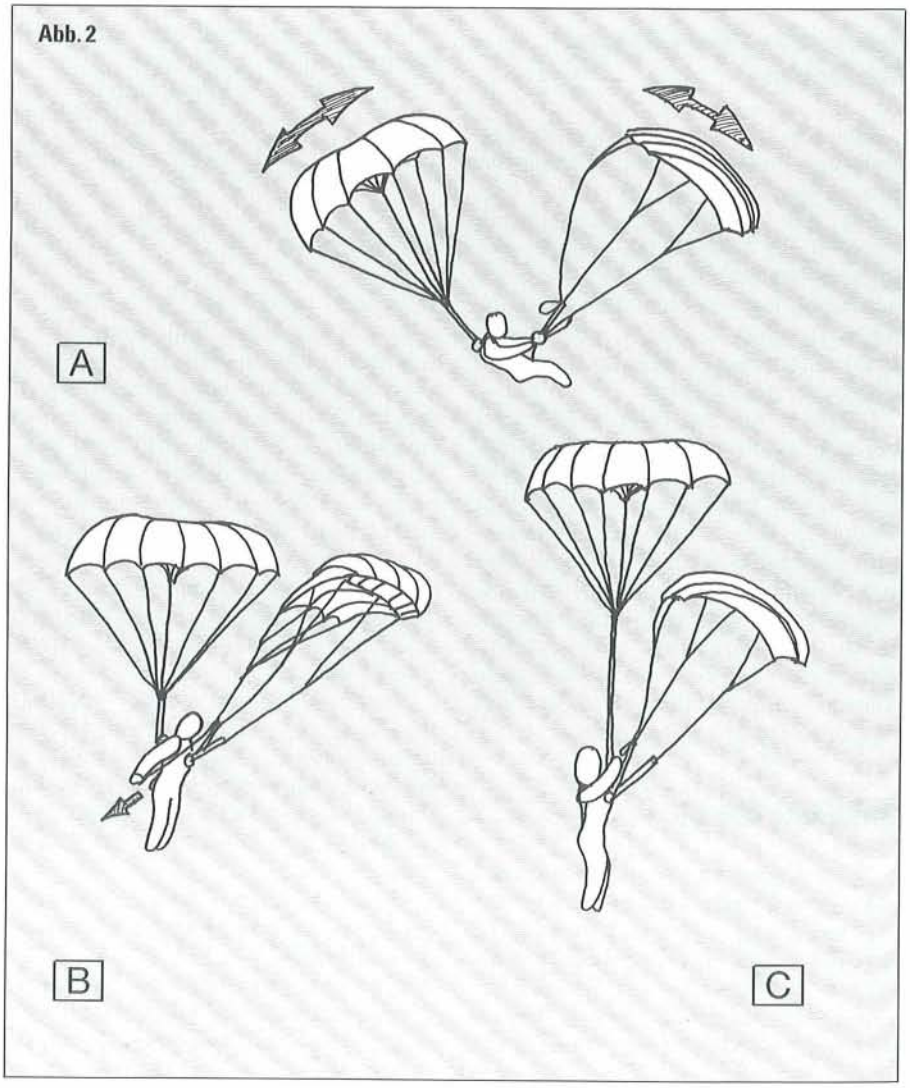
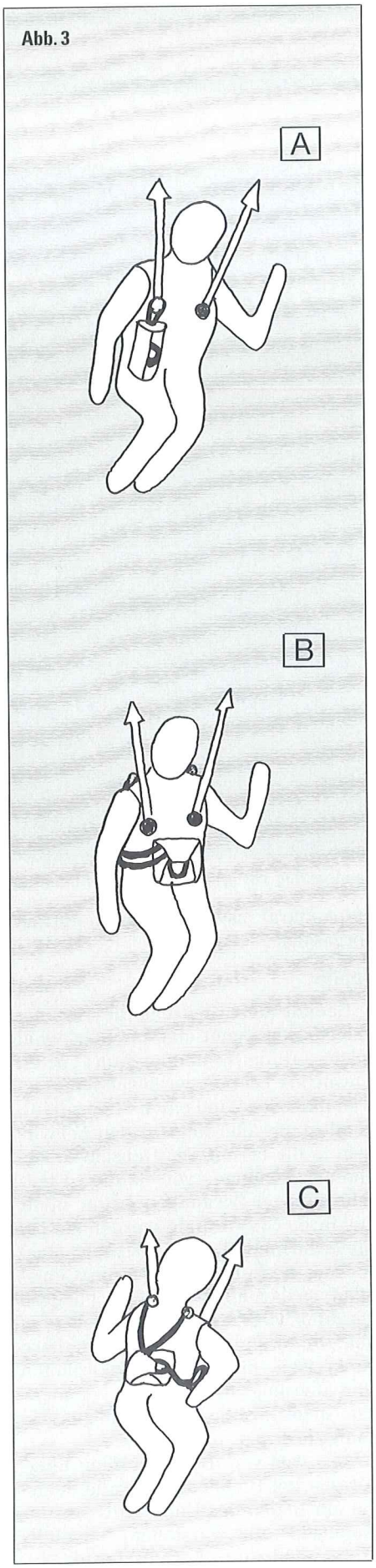


Abb. 3




Zeichnungen: Christoph Kirsch

dungsgurt, da sie deutlich höher als die Hauptkappe stehen (vgl. Abb. 2 c).

Die geringfügig längere Öffnungszeit fällt besonders bei gutem Werfen, meiner Erfahrung nach, kaum ins Gewicht. Auch die Angst, der Schirm könnte sich nicht öffnen, wenn man ihn in die Gleitschirmkappe wirft, ist theoretisch wie praktisch unbegründet, der Zustand völlig unmöglich.

Nicht wesentlich unbedeutender als die Aufhängung des Fanggurtes ist die Anbringung des Außencontainers und der Verlauf der Fanggurte.

## Prinzipiell sind drei Dinge zu beachten:

- Der Container soll zwar nicht beim normalen Fliegen stören, dennoch aber ohne Schwierigkeiten zu erreichen und unter voller Kraftentfaltung (richtige Wurfseite!) wegzuschleudern sein.
- Die Fanggurte sind unbedingt so zu legen, daß bei der Öffnung weder der Arm durch den sich straffenden Gurt verrenkt, noch Hals oder Gesicht stranguliert werden!
- Der Fanggurt des Rettungsschirms darf nur in festigkeitsgetestete Schlaufen/Gurtteile eingehängt werden. Niemals etwa den Brust- oder Hüftgurt verwenden, die entsprechenden Nähte lassen diese Belastungsrichtung keinesfalls zu!

Ob eine oder zwei Aufhängungen verwendet werden, spielt für den Ernstfall hingegen eine untergeordnete Rolle: Mit einer Aufhängung am oberen Rücken kommt man völlig symmetrisch herunter, bei einer einzigen Aufhängung an einem vorderen Karabiner läßt es sich im Gurtzeug noch gut zurechtrücken, um mit beiden Füßen aufzukommen. Das Festhalten in Verbindung mit dem Herabziehen der hinteren Tragegurte z. B. (s. o.) erleichtert diesen Vorgang.

## Aus meiner Praxis haben sich drei Arten der Anbringung bewährt:

- Die gebräuchliche, nicht unbedingt problemloseste Möglichkeit wird vor allem bei Verwendung von zylindrischen Containern angewendet (vgl. Abb. 3 a): Der Außencontainer wird seitlich/frontal an das Gurtzeug geklettet und der Fanggurt in den darüber befindlichen Karabiner eingehängt.

**Mögliche Fehler:**

Der Schirm ist nicht an der Wurfseite befestigt oder vom Griff her dementsprechend orientiert.

Der Fanggurt ist an der anderen Seite eingehängt, bzw. ein zusätzlicher Gabelgurt geht zum anderen Karabiner. Bei der Öffnung schlägt der Gurt an Hals oder Gesicht und kann zu erheblichen Verletzungen führen.

- Meiner Erfahrung nach besser ist die Umleitung der Fanggurte vom vorne oder seitlich befestigten Container unter dem Arm der Wurfhand hindurch auf den Rücken an die hinteren Schultergurte.

**Mögliche Fehler:**

Bei zwei vorhandenen Aufhängungen wird ein Gurt links, der andere rechts um den Körper geführt.

Das Gurtzeug ist z. B. wegen sich leicht weitender Schultergurtschnallen oder aus Festigkeitsgründen nicht zu dieser Befestigungsart geeignet.

- Für den normalen Flugbetrieb vielleicht angenehmer, für eine notwendige Öffnung aber erschwerend wirkt sich die Anbringung des Rettungsschirms auf dem Rücken aus. Dazu ist der Öffnungsgriff auf jeden Fall bis in den Sichtbereich zu verlängern und eine Anbringung der Fanggurte am Rücken notwendig. Die Auslösung muß in einer einzigen Öffnungs-Schleuderbewegung erfolgen, sonst verpufft die Energie durch den verlängerten Griff.

**Mögliche Fehler:**

Griff ist nicht sichtbar und kann somit nur ertastet werden.

Schirm ist zu tief unten befestigt, was im alltäglichen Flugbetrieb leicht zur Verschmutzung oder gar Verletzung der Reserve führt.

Sind nun alle Vorkehrungen für eine optimale Schirmrettung getroffen, so sollte der Pilot doch noch daran denken, seinen Rettungsschirm sorgfältig zu behandeln und oft genug zu packen. Jedesmal, wenn Wasser oder Schnee den Schirm feucht werden lassen, muß zumindest der Innencontainer geöffnet, besser aber der ganze Schirm getrocknet und wieder neu gepackt werden.

Da für Gleitschirmflieger keine Rettungsschirmpflicht besteht, ist auch die Verwendung von Geräten mit Gütesiegel nicht obligatorisch.

Dennoch gewährleistet der Kauf einer solchen Reserve, daß sie in der Sinkgeschwindigkeit dem Gewicht des Piloten angepaßt und ihre sichere Funktion getestet ist.

# Nachrichten aus der Gleitschirmszene

von Sepp Gschwendner

### Dolomiten-Cup in Sexten/Italien

Gute internationale Besetzung, 55 Piloten aus I/Fra/A/D. 2 gute selektive Durchgänge am 26. 3., schlecht der Durchgangsversuch bei Windböen über 30 km/h am 25. 3., der allerdings schnell in einen Hubschrauberflug mit angebrochenem Wirbel für den Veranstalter Roman Schwanthaler endete. Sonst prima Organisation, gute Stimmung, tolles Fluggebiet, beeindruckende Aussicht und schönes Wetter. Totaler Erfolg für D-Piloten.

1. Sepp Gschwendner D
   Firebird F 1
2. Christoph Kirsch D
   Firebird F 2
3. Uli Wiesmeier D
   Firebird F 1
4. Wolfgang Lechner A
   Comet CX 21
5. Philipp Moroder I
   Comet CX 21
6. Walther Holzmüller A
   Trilair 23

### Bayerische Meisterschaft

Auch die bayerische Meisterschaft am Tegelberg vom 12. 5.–15. 5. 1989 fiel dem Wettergott weitgehend zum Opfer. Gut die Idee von zwei Klassen, eine Gütesiegelklasse, eine internationale Klasse (Ligapiloten, Prototypen, int. Gäste). Einzig die Gütesiegelklasse konnte 2 Durchgänge fliegen. Ergebnis: Bayer. Meister des Luftsportverbandes Bayern?

1. Günther Gebhardt
   Genair 512 Dynamic
2. Varta Tev-Akopon
   Vin 2
3. Frank Fantz
   Genair 512 Dynamic
4. Karl Slezak
   Genair 512 Dynamic
5. Heinrich Praml
   Genair 512 Dynamic

Sonst vertagt auf Herbst! Trotzdem beste Stimmung nach Kompromißbereitschaft von Heinz Fischer, der Liga-Teamchef Zico Franke zum Wettbewerbsleiter der internationalen Klasse ernannte!

### Liga

Der erste Bewerb der neugegründeten Gleitschirmliga in Oberstdorf vom 13. 4.–16. 4. 1989 fiel buchstäblich »ins Wasser«, keine Chance für korrekte Durchgänge.

### 2. Liga-Wettbewerb

Nachdem einige Liga-Piloten auf Grund des andauernd schlechten Wettbewerbswetters anscheinend bereits auf eine Hallensportart umgesattelt hatten, konnten 38 von ihnen vom 20.–28. Mai 1989 in Kössen endlich die ersten vier Ligadurchgänge fliegen. Entsprechend dem Grundsatz »Klasse statt Masse« waren diese Durchgänge außergewöhnlich selektiv und hatten teilweise WM-Niveau. Wer hätte noch vor einem Jahr an einen Gleitschirmflug Brennkopf – Walchsee – Kössen – Unterberggipfel gedacht.

Teamchef Zico Franke muß nach den aufregenden Diskussionen, Flügen und Auswertungen nun zwar wieder dem Kreis der Kettenraucher zugerechnet werden, leitete den Wettbewerb aber souverän und sicher.

Wieder einmal war am Ende Toni Bender vorn, der sich zum Leidwesen einiger Konkurrenten noch immer nicht endgültig fürs Drachenfliegen entscheiden kann.

Die Plazierungen nach vier Durchgängen:

| Platz | Name | Gerät |
|---|---|---|
| 1 | Toni Bender | CXC |
| 2 | Uli Wiesmeier | F 1 |
| 3 | Stefan Mast | C 25 |
| 4 | Sepp Gschwendtner | F 1 |
| 5 | Martin Cornell | Falhawk |
| 6 | Christoph Kirsch | F 1 |

### Streckenflugpokal

Zäh geht es noch mit Erfolgsmeldungen im DHV-Streckenflugpokal. Trotz aller Strecken (bis ca. 35 km) scheitern die Piloten an fehlenden B-Scheinen, an Bedienungsfehlern von Foto- oder Barographen. Also Übung macht den Meister! Wir leben halt in Deutschland, bei uns ist alles nicht so einfach wie in Nachbarländern, wo man seine »Weltrekorde« fliegt, den

**Landeanflug vor grandioser Kulisse beim Dolomite**

Fotoapparat usw. hat man natürlich vergessen!

### Unfälle

Gemäß der Gleitseglerdevise »im Lee is schee« geht man bei Starkwind (nicht nur am Breitenberg am 7. 5. 89) soweit ins Lee der vorliegenden Felswand, bis der Wind einen Start zuläßt, knallt dann allerdings in den Leewirbeln in die Felsen. Die Hubschrauberpiloten kommen vor lauter Gleitschirmflieger-Bergungen kaum mehr aus ihren Sitzen. Bald werden sie bei Gleitschirmunfällen nicht mehr ausrücken, wenn bei Unfällen das Gebiet nicht schlagartig von allen Fliegern geräumt wird! Es mag zwar toll sein, über, unter und neben Hubschraubern zu kreisen, die Hubschrauberpiloten sind allerdings nicht so doof wie manche Gleitschirmflieger und mögen das komischerweise nicht!

Also weg vom Berg mit allen Fluggeräten bei Unfällen, auch alle Schirme am Boden des Unfallortes zusammenlegen und verstauen, ebenfalls große Gefahr für die Hubschrauber!

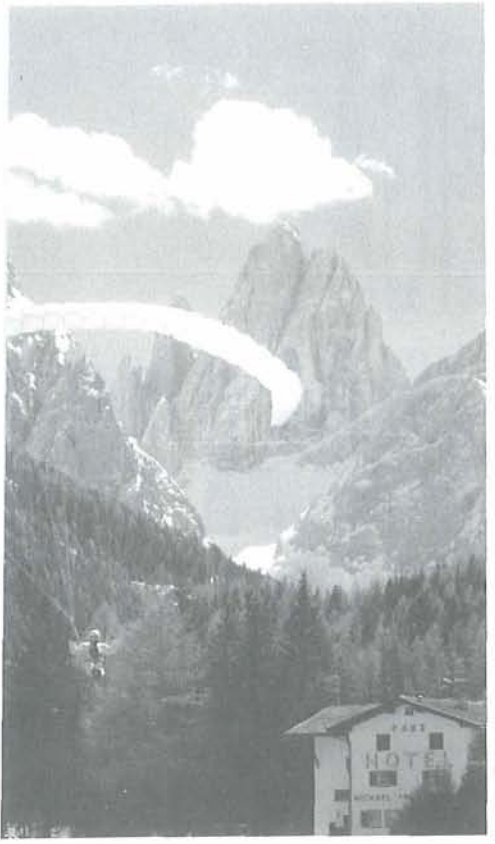


Foto: Sepp Gschwendner

Cup in Sexten

# Baden-Württembergische Meisterschaft ins Wasser gefallen

*Es hatte bereits schlecht angefangen: Obwohl sich der DFC Südschwarzwald bereiterklärt hatte, die diesjährige Baden-Württembergische Meisterschaft am Kandel auszurichten, hatten die BWLV-Verantwortlichen Jackie Seibold und Hermann Horlacher darauf bestanden, die Meisterschaft nicht in Baden-Württemberg, sondern in Bayern am Tegelberg auszurichten.*

*Auch terminlich schaltete man auf Alleingang und schrieb die Meisterschaft vom 29. April bis 1. Mai aus. Dieser Termin war schon seit Herbst 1988 als Liga-Wettbewerb festgelegt, im Sportvertrag mit dem DAeC ausdrücklich vereinbart und im Info veröffentlicht. Wegen der Terminüberschneidung hatten die Liga-Piloten keine Möglichkeit zur Teilnahme an der Landesmeisterschaft, und umgekehrt war den Meisterschaftsteilnehmern die Möglichkeit genommem, sich auf Landesebene mit den Liga-Piloten zu messen.*

*Die Fehlplanung des BWLV fand dann ihre Wiederholung beim Ausweichtermin am nachfolgenden Wochenende – wieder ein Liga-Termin.*

*Das letzte Wort hat das Wetter gesprochen: an beiden vorgesehenen Terminen ließ die Witterung ein Meisterschaftsfliegen am Tegelberg nicht zu. Für 1989 wurde kein Baden-Württembergischer Meister ermittelt. Die Liga hatte gutes Streckenwetter.*
*Wolfgang Gerteisen*

Foto: Tilman v. Mengershausen

Start zum 2. Ligawettbewerb: Toni Bender in Kössen

## Wettbewerbskalender 1989

**Drachenfliegen (D) und Gleitsegeln (G)**

| Termin | D/G | Wettbewerb | Gelände | Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung |
|---|---|---|---|---|
| 16.9.88–31.8.89 | D | Deutscher Streckenflugpokal Hängegleiten | Europa | DHV und DAeC |
| 1.4.89–31.8.89 | G | Deutscher Streckenflugpokal Gleitsegeln | Europa | DHV und DAeC |
| 29.7.–6.8.89 | D | Alpen-Open | | Markus Villinger, Fassergasse 27a, A-6060 Hall i. Tirol, Telefon: 0043/522343747 |
| 2./3.8.89 | D | Niederrheinische Schleppmeisterschaften | | DFC Niederrhein e.V., c/o Udo Weilandt, Preußenring 19, 4150 Krefeld 1 |
| 26./27.8.89 | D | Bärenpokal | Bad Herrenalb | Alex Wagner, Alte-Fritz-Str. 6, 6920 Sinsheim-Steinsfurt, Telefon: 07261/62368 |
| 26./27.8.89 | D | Ziellande-Wettbewerb | Eisenberg/ Battenberg | DFC Ederbergland, Wilfried Reiß, Goßbergstr. 6, 3558 Frankenberg, Telefon: 06451/1348 |
| 1.–3.9.89 | G | Internationale Bayerische Meisterschaft | Tegelberg | Heinz Fischer, Brunnenstraße 35, 8959 Rieden |
| 1.–3.9.89 | G | Deutsche Meisterschaft Frauen | Tegelberg | Heinz Fischer, Brunnenstraße 35, 8959 Rieden |
| 2./3.9.89 | D | Herzerbergpokal | Herzerberg | 0631/79264 oder 0631/77440 |
| 23./24.9.89 | D/G | Ortenaupokal | Ortenau | Ortenauer Drachenflieger e.V., Peter Klimsch, Untertal 16, 7631 Schuttertal 2, Telefon: 07823/2284 |

Foto: Tilman v. Meingershausen

**Knut von Hentig**

# LIGA-WINNER '88

**»Fliegen ist wie ein roter Faden der sich durch mein Leben zieht«**

Knut von Hentig, 27 Jahre alt, gebürtiger Berliner. Sein Urgroßvater erhielt als Minister in Preußen wegen seiner Verdienste für das Land den Adelstitel, daher der umständliche Name.

Aufgewachsen in Rüdesheim am Rhein, lebt dort Knut bis zum Abschluß des Abiturs, beschäftigt sich intensiv mit Flugmodellen und beginnt mit 14 das Segelfliegen.

All sein Taschengeld, sämtliche Geschenke und seinen Verdienst bei der Weinlese setzt er um in Flugzeit. Seine Streckenflugträume kann er jedoch nicht verwirklichen. Er sagt über seine Zeit im Segelflugverein: »Ohne eigenes Flugzeug ist man nicht flexibel genug.« Er und sein Freund kommen zwar früher als bis dahin üblich zum ersten Alleinflug und sind auch die ersten, die bei den Alten durchdrükken, daß sie auch die »heiligen Kühe« fliegen dürfen. Aber es bleibt bei wenig Streckenflugerfahrung. Als einzig nennenswerte Strecke fliegt Knut ein 120er Dreieck überm Hunsrück.

Dann beginnt er eine Gärtnerlehre in Schleswig-Holstein, hält dort ein Jahr durch, bis die Flugsehnsucht übermächtig wird. Schon mit 15 hatte Knut den ersten Kontakt zum Drachenfliegen, weil hinter seinem Haus einer startete, um über die Weinberge zu fliegen. »Aber dem ging es ziemlich dreckig, meistens kam er nicht drüber und da half ich ihm anschließend den Drachen tragen.« Nun, im plattesten Flachland werden die Erinnerungen an das damals als zu riskant verworfene Drachenfliegen wieder wach. Es zieht ihn nach Bayern, zu seinen Kindheitserinnerungen, Besuche bei der Großmutter in Lenggries. Knut kann seine Lehre nahe an den Bergen fortsetzen, er lernt auf der Suche nach einer Drachenflugschule Toni Bender kennen, der gerade im Begriff ist, sich als Fluglehrer selbständig zu machen. Knut wird sein erster Flugschüler. In dieser Zeit arbeitet Knut bei Rochelt, den er über einen Freund kennenlernt, beim Bau des Musculair 2.

Nach Abschluß seiner Gartenbaulehre beginnt der mittlerweile ganz im Drachenflug Aufgegangene mit dem Architekturstudium, bricht es aber bald wieder ab. »Mich befriedigt etwas nur, wenn ich es ganz und gar machen kann. Ich hätte mich vielleicht in die Architektur stürzen können, indem ich autodidaktisch lerne, durch Mitarbeit bei alternativen Projekten in den USA beispielsweise. Aber das Studium in Deutschland formt. Du wirst Architekt wie aus dem Katalog. Ich hätte, um an dem Studium Spaß zu finden, dieser Maschinerie etwas entgegensetzen müssen, eine eigene Idee, ein eigenes Ziel. Aber meine ganzen Gedanken waren bei der Fliegerei. Ich kann nur eine Sache richtig machen und da habe ich mir zwei Fragen gestellt: Könnte ich mir verzeihen, kein Architekt geworden zu sein? Antwort: Ja. Könnte ich mir verzeihen, kein guter Flieger geworden zu sein? Antwort: Nein.«

»Fliegen ist wie ein roter Faden, der sich durch mein Leben zieht.«

Nachdem Toni Bender ihm eine solide Start- und Landetechnik vermittelt hat, konnte Knut endlich alle die in ihm angestauten Ideen verwirklichen. »Damals war es noch nicht so üblich, mit dem Drachen überland zu fliegen. Aber mir waren die Möglichkeiten von Anfang an klar.« Knut fliegt 1½ Jahre lang intensiv, nimmt im Winter, während dem Besuch einer Sprachenschule in Südspanien, an seinem ersten Drachenflugwettbewerb teil, an der Andalusischen Meisterschaft – und gewinnt.

Pünktlich zur Thermiksaison in Deutschland zurück, fliegt er die Bayrische Meisterschaft mit, wird 13. und qualifiziert sich so für die DM, plaziert sich dort als 19. Im Spätsommer ist er mit dem Münchner Team Gewinner des Bayrischzeller Mannschaftscup. Nun wird er als Juniorpilot in die Liga berufen.

1. Ligajahr '86 Rang 6
2. Ligajahr '87 Rang 4, Deutscher Vizemeister
3. Ligajahr '88 Rang 1

Internationale Ergebnisse: WM '88 40. Platz, EM '88 15. Platz.

Eine fulminante Erfolgsserie, die natürlich die Fragen aufwirft, worauf sie zurückzuführen ist, wie sich Knut von Hentig selbst seinen Erfolg erklärt.

»Ein Grund ist ganz sicher, daß es mir soviel bedeutet zu fliegen und daß ich so gerne fliege. Ich will, wenn mich etwas wirklich interessiert, alles darüber rauskriegen und alles können, was damit zusammenhängt. Natürlich hab ich Bücher gelesen, den Reichmann hab ich verschlungen. Es war gut, 8 Wochen lang mit Günter Finzel auf Tour zu sein. Wir hatten viele fliegerische Ideen und verwirklichten sie auch. Jeder von uns hatte Lust, neue Sachen auszuprobieren. Es bringt viel, mit jemand zusammensein zu können, der ähnlich denkt. Das was ich heute weiß, wie man schnell wird auf Strecke, hat mir keiner direkt beigebracht, das hab ich hauptsächlich im Wettbewerb gelernt. Wenn man schnell fliegen muß, fliegt man effektiver. Man gewöhnt sich ab, in der Thermik zu träumen. Man überlegt jeden Kreis, den man macht, und ist ungeheuer konzentriert. Denkfaulheiten kann man sich nicht erlauben. Fliegen ist eine Mischung aus Instinkt und Denken, aber was ist Instinkt?

Instinkt ist Wissen, das man angesammelt hat, ohne sich darüber bewußt zu sein. Manchmal zieht es mich hin zu einer Wand, die im Schatten liegt und laut Lehrbuch keine Thermik liefern darf. Und trotzdem geht's dort. Da wertet das Unterbewußtsein gespeicherte Faktoren aus und sagt: Flieg hin. Instinkt ist auf jeden Fall eine gute Voraussetzung, aber ein reiner Instinktflieger kann heute nicht mehr gewinnen. Begabung gehört dazu, untermauert mit Wissen, und der Wille muß da sein, gut zu fliegen. Voraussetzung für all das ist der Spaß, den man beim Fliegen hat. Denn der bewirkt, daß einem das Fliegen so viel wert ist, daß man keine halben Sachen macht und daß man schlechtes Fliegen gar nicht an sich selber akzeptiert. Beim Auto könnt' ich lange auf 3 Zylindern rumfahren, aber beim Fliegen könnte ich es nicht vertragen, zum Beispiel mit einem nicht optimal eingestellten Drachen zu fliegen. Ich fühle mich sehr wohl im Medium Luft und hab' mich immer auch sehr sicher gefühlt.«

Deshalb also Testflieger für Rochelts Flair?

»Mich hat das Projekt gereizt und die Art, wie Rochelt arbeitet. Es ist auch ein Experiment für mich zu se-

**»Es ist lehrreicher eigene Fehler zu machen und sie zu erkennen, als hinter jemandem herzufliegen«**

hen: Wie bestehe ich die Herausforderung? Und es ist einfach gut, neue Erfahrungen zu machen bei den Erstflügen mit dem Gerät.«

Knuts Leben scheint sich im wesentlichen in der Luft abzuspielen. – Freundin?

»Ich bin noch zu haben. Hab' mal eine Freundin gehabt, die war Tänzerin, sie hat leidenschaftlich gern getanzt und konnte das mit dem Fliegen verstehen, weil sie es selber an sich gekannt hat, daß man sich für eine Sache so begeistern kann. Und das ist für mich auch eine wichtige Voraussetzung. Meinen Lebensstil, daß den jemand teilt, das ist ein Problem. Aber das soll nicht heißen, daß es nicht ginge.«

Welchen Rat gibt Knut Nachwuchspiloten, die ebenfalls gute Drachenflieger werden wollen?

Ich werde manchmal gefragt, ob man zum Weiter- und Schnellerfliegen nur mit höherem Risiko fliegen muß. Das ist totaler Quatsch. Gutes Fliegen ist saubere Flugtechnik und richtige taktische Entscheidung.

Baut den Respekt vor den Cracks ab. Was die können, kann man lernen. Fliegt mit eigenem Kopf, trefft eigene Entscheidungen. Fliegt mit anderen zusammen (Wettbewerbe) und vergleicht deren Entscheidungen mit Euren. Es ist lehrreicher, eigene Fehler zu machen und sie zu erkennen, als hinter jemandem herzufliegen und nicht zu wissen, warum man noch in der Luft ist.

Und ganz wichtig, fühlt Euch wohl, bleibt locker, ihr fliegt nicht für die anderen, ihr fliegt primär für Euch selbst.

# Comeback für Jos

## Bayerische Meisterschaft im Drachenfliegen '89

Der Ex-Weltmeister feiert dieses Jahr ein überraschendes Comeback. »Ich hab heute mehr Abstand zu fliegerischen Negativerlebnissen der Vergangenheit, fliege wieder unbeschwerter und es macht einfach Spaß, wenn man einen Drachen fliegt, der gegenüber den anderen einen Vorteil hat«, sagte Jos nach dem Tagessieg beim entscheidenden 3. Durchgang am Tegelberg.

Da mußte gegen einen ungeheuer starken Ostwind 20 km zurück ins Ziel geflogen werden. Bob Baier hielt seinen New Wave mit hoher Geschwindigkeit auf die Ziellinie zu, aber der SP 12 von Jos flog eine Idee schneller. Fritz Schwaiger, Chef der Fa. Firebird brauchte sich dennoch nicht zu grämen, er konnte Platz 2, Bob Baier und Platz 3, Ludwig Rauch, verbuchen. Da der New Wave als Hochleistungsgerät für eine breite Käuferschar konzipiert ist, die Superorchidee SP 12 hingegen für den kleinen Kreis der Wettkampfprofis, ist für ihn der Sieg des Allgäuer Rivalen Guggenmos zu verschmerzen. Firebird stellt sogar den vertraglich gebundenen Bob Baier für die WM von seinen Sponsor-Verpflichtungen frei, damit Bob auf der Rennstrecke über Fiesch den hochgezüchteten SP 12 fliegen kann.

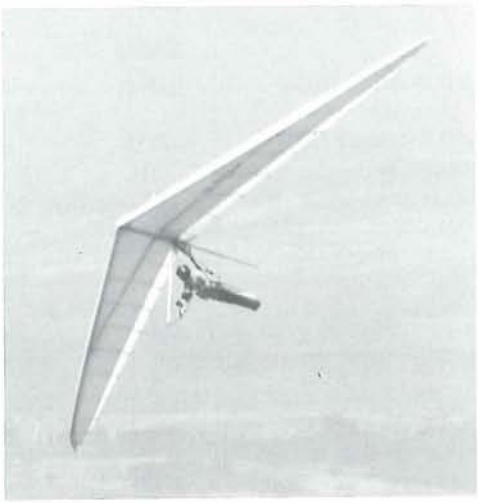
Die Altstars des Tegelbergs flogen die Bayrische jedoch nicht untereinander aus, denn der 1. Durchgang wurde von dem jungen Christoph Engelmann mit Zephir CX (6. in der Endwertung) gewonnen, der 2. Durchgang von Stefan Köstlin mit Vega MX und nach dem 2. Durchgang lag hinter Ludwig Rauch der vielversprechende Liga-Juniorpilot Thomas Rauch auf dem 2. Platz (7. in der Endwertung). Der Tegernseer Gleitschirm- und Drachenfluglehrer Martin Ackermann belegte den 4. und Holger Bolz aus Immenstadt den 5. Platz der Bayrischen Meisterschaft. Nach drei Jahren gab es nun endlich eine reelle Bayrische Meisterschaft, mit der Chance für Nachwuchspiloten sich zur DM zu qualifizieren. Übrigens verschaffte sich Rosi Brams großen Respekt, die den 10. Platz belegte, in einem Teilnehmerfeld von 76 Männern und 3 Frauen.

Der ausrichtende Verein, die Schwangauer Drachenflieger mit dem organisationsstarken Vorsitzenden Benno Osowski hatten das Glück des Tüchtigen. Alle drei Tage herrschte Gewitterstimmung und dennoch konnten gefahrlos drei 40-km-Zielrückflüge durchgeführt werden bevor die Überentwicklung zu Schauern führte. Einziger Wehmutstropfen: am letzten Tag verhinderte auffrischender Südost den Start des letztplazierten Teilnehmer-Viertels. Und riesiges Glück am 2. Tag: Eine gefährliche Begegnung an oder in der Wolkenbasis verlief glimpflich: Markus Hanfstängl streifte mit seiner Fläche die Flügelspitze von Harti Waitl. Gottseidank blieben beide Geräte flugtauglich, trotz Riß in Hartis Segel.

Die Schwangauer Drachenflieger sind aus der Jugendgruppe des Vereins »d'Allgäuer« hervorgegangen. Die Bayrische als erste große Bewährungsprobe für den jungen Verein wurde mit Bravour gemeistert. Die Teilnehmer lobten allgemein die lokkere, entspannte Atmosphäre am Tegelberg, beeindruckend war zu sehen, mit welchem Elan und Arbeitseinsatz alle Mitglieder des Vereins zum Gelingen beitrugen – und sie hatten offensichtlich eine Menge Spaß dabei. Ein Bierzelt wurde vom Verein bewirtet. Höhepunkt dort bildete ein Fest, das außer Rand und Band geriet. Die Freundin eines Clubmitglieds, eine außergewöhnliche Blues-Sängerin, spielte mit ihrer Rockband auf und zeigte all den Computermusik-Geschädigten was lebendige Musik vermag. Ein Schullehrer aus Schwangau, der zunächst unscheinbar in der feiernden Menge saß, packte plötzlich die Trompete aus und entfesselte im Einklang mit der Band ein Jazz-Rock-Blues-Spektakel von erstaunlicher Qualität und mitreißendem Drive. Die Gäste – nicht nur die jugendlichen – tanzten auf Tischen und Bänken. Der Tisch der Bayrischzeller – die sich an ihr legendäres Fest bei der letzten DM erinnert fühlten – hielt schließlich der Begeisterung nicht stand und ging mit lautem Krach in Brüche.

Girgl Weinzierl mit seinem Vega MX

Pilotenbesprechung auf dem Tegelberg



Überzeugende Leistung und Optik: Bullet SP 12 von Guggenmos

Glänzendes Comeback für Josef Guggenmos, Mitte. 2. Bob Baier, links und 3. Ludwig Rauch, rechts

Fotos: Klaus Tanzler

## Ergebnis:

| Platz/Name | Gerät | Verein | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1. Josef Guggenmos | SP 12 | D'Allgäuer | 1668,6 |
| 2. Bob Baier | New Wave | D'Allgäuer | 1649,5 |
| 3. Ludwig Rauch | New Wave | Bayrischzeller | 1607,0 |
| 4. Martin Ackermann | WW Sport | DC Tegernsee | 1577,2 |
| 5. Holger Bolz | UP Axis | MT Immenstadt | 1511,6 |
| 6. Christoph Engelmann | Zephir CX | DHV | 1506,3 |
| 7. Thomas Rauch | WW HP2 | Berchtesgadener DF | 1505,2 |
| 8. Girgl Weinzierl | Vega MX | DCB Ruhpolding | 1503,8 |
| 9. Michael Völkl | Jet Dream | DC Isarwinkel | 1452,2 |
| 10. Rosi Brams | Bullet | D'Allgäuer | 1450,2 |
| 11. Stefan Köstlin | Vega MX | DHV | 1444,6 |
| 12. Harti Waitl | SP 12 | Schwangauer DF | 1443,9 |
| 13. Wolfgang Neuhofer | Foil | DCB Ruhpolding | 1441,5 |
| 14. Wolfgang Genghammer | Foil | DFC Achental | 1431,1 |
| 15. Thomas Noltekuhlmann | Bullet | Schwangauer DF | 1417,9 |
| 16. Detlev Ziege | SP 12 | D'Allgäuer | 1414,0 |
| 17. Günther Grössinger | Foil | DHV | 1342,8 |
| 18. Karl-Heinz Pfeil | Magic 4 | MT Immenstadt | 1325,3 |
| 19. Ottmar Sichert | Magic 4 | DF Ingolstadt | 1324,3 |

# Drachenflug-Weltrekorde

von Yan Whittlaw

Rekordflüge haben immer nur eine kleine Gruppe extremer Piloten in den besten Fluggeländen der Welt versucht. Vor dem ganzen mit einem Weltrekordversuch verbundenen Aufwand, wie die komplizierte FAI-Dokumentation oder weite Reisen in Rekordgebiete, schrecken sogar viele der Allerbesten zurück. Dennoch, wenn man bedenkt, daß z. B. für Damen ein voll dokumentiertes 10-km-Dreieck bei einem genüßlichen Abendflug zum offiziellen FAI-Weltrekord ausreicht, dann wird es doch sicher einige ehrgeizige Pilotinnen geben, die dafür gerne mal ein neues Blatt in den Barographen einlegen, oder?

## Starrflügler

### Höhengewinn

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2819 m | 2/10/77 | T. James S. A. (Südafrika)<br>Monte Christo S. A. | 2701 m | 22/7/80 | George D. Worthington (USA)<br>Cerro Gordo, Calif. |
| 2234 m | 5/8/79 | George D. Worthington (USA)<br>Cerro Gordo, Calif. | 3820 m | 5/8/85 | Rainer Scholl<br>Owens Valley, Calif. |

### Freie Strecke

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 153 km | 2/7/77 | George D. Worthington (USA)<br>Cerro Gordo, Calif. | 53 km | 3/8/79 | George D. Worthington (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. |
| 167 km | 23/7/80 | George D. Worthington (USA)<br>Cerro Gordo, Calif. | 79 km | 12/7/87 | Randy A. Bergum (USA)<br>Big Pine, Calif. |
| 223 km | 27/6/88 | William T. Reynolds (USA)<br>Lone Pine, Calif. | | | |

### Zielflug

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 53 km | 3/8/79 | George D. Worthington (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. | | | |
| 79 km | 12/7/87 | Randy A. Bergum (USA)<br>Big Pine, Calif. | | | |

### Ziel-Rück

| | | |
|---|---|---|
| 76 km | 23/7/77 | George D. Worthington (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. |

## Flexibler Flügel

### Höhengewinn

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 2682 m | 8/7/77 | George D. Worthington (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. | 4023 m | 22/6/81 | Michael D. Brewner (USA)<br>Bishop, Calif. |
| 2987 m | 23/7/77 | Jerry Katz (USA)<br>Cerro Gordo Peak, Calif. | 4175 m | 22/7/81 | Ian E.Kibblewhite (USA)<br>Cerro Gordo, Calif. |
| 3243 m | 7/7/78 | Gary O. Patmor (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. | 4343 m | 4/8/85 | Larry Tudor (USA)<br>Horsehoe Meadows, Calif. |
| 3566 m | 22/7/78 | George D. Worthington (USA)<br>Cerro Gordo, Calif. | | | |

### Freie Strecke

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 97 km | 14/6/77 | Robert L. Pruitt (USA)<br>Sandia Par, New Mexico | 225 km | 20/6/82 | R. Thompson (USA)<br>Mingus Mountain, Arizona |
| 104 km | 7/7/79 | Alan Reeter (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. | | | John Pendry (GB)<br>Horsehoe Meadows, Calif. |
| 108 km | 10/7/80 | D. Chambers (USA)<br>Bishop, Calif. | 321 km | 2/6/86 | Randy Haney (Can.)<br>Golden B. C. Mountain |
| 178 km | 25/7/80 | George D. Worthington (USA)<br>Cerro Gordo, Calif. | 360 km | 5/6/88 | Kevin B. Christopherson (USA)<br>Whiskey Peak, Wyoming |
| 191 km | 20/5/81 | Helmut Denz (D)<br>Hippach, Österreich | 391 km | 3/7/88 | Larry Tudor (USA)<br>Walt's Point, Calif. |

### Zielflug

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 153 km | 21/7/77 | George D. Worthington (USA)<br>Cerro Gordo, Calif. | 226 km | 13/7/83 | Klaus Köhmstedt (D)<br>Owens Valley, Calif. |
| 170 km | 18/7/82 | Rainer M. Scholl (D)<br>Cerro Gordo, Calif. | 272 km | 11/6/86 | Geoffrey R. Loyns (GB)<br>Horsehoe Meadows, Calif. |
| 200 km | 12/7/83 | Klaus Köhmstedt (D)<br>Owens Valley, Calif. | 348 km | 30/1/88 | Larry Tudor (USA)<br>Horsehoe Meadows, Calif. |

**Ziel-Rück**

| | | |
|---|---|---|
| 37 km | 12/7/79 | Alan Reeter (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. |
| 79 km | 17/7/79 | George D. Worthington (USA)<br>Cerro Gordo Peak, Calif. |
| 103 km | 15/8/81 | Ernst Riechholf (A)<br>Zell am See |
| 103 km | 15/8/81 | Helmut Dornauer (A)<br>Zell am See |
| 172 km | 15/7/83 | Klaus Köhmstedt (D)<br>Owens Valley, Calif. |
| 204 km | 12/7/85 | Rainer M. Scholl (D)<br>Owens Valley, Calif. |
| 310 km | 26/6/88 | Geoffrey R. Loyns (GB)<br>Owens Valley, Calif. |
| 310 km | 26/6/88 | Larry Tudor (USA)<br>Lone Pine, Calif. |

**Dreieck**

| | | |
|---|---|---|
| 18 km | 26/11/84 | Denis Cummings (Aus)<br>Bond Springs, N. Terr. Aus. |
| 80 km | 29/12/85 | Denis Cummings (Aus)<br>Parkes, NSW, Aus |
| 112 km | 6/1/88 | Stephen J. Belenkinsop (Aus) |
| 112 km | 6/1/88 | Palle J. Jensen (DK)<br>Corriddeery, Aus |

**Geschwindigkeitsdreieck 25 km**

| | | |
|---|---|---|
| 15,6 km/h | 16/2/86 | Denis Cummings (Aus)<br>Parkes, NSW, Aus |
| 25,5 km/h | 1/6/87 | Anatoly Korach (URS)<br>Ushunar, URS |
| 30,4 km/h | 14/8/88 | Geoffrey Loyns (GB)<br>Dunlap, Calif. |

**Geschwindigkeitsdreieck 50 km**

| | | |
|---|---|---|
| 31,5 km/h | 2/1/87 | Denis Cummings (Aus)<br>Parkes, NSW, Aus |

**Geschwindigkeitsdreieck 100 km**

| | | |
|---|---|---|
| 24 km/h | 6/1/88 | Palle J. Jensen (DK) |
| 26,4 km/h | 6/1/88 | Stephen J. Blenkinsop (Aus) |

## Flexibler Flügel (Frauen)

**Höhengewinn**

| | | |
|---|---|---|
| 3291 m | 12/7/79 | Page Pfeiffer (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. |

**Freie Strecke**

| | | |
|---|---|---|
| 77 km | 14/7/79 | Page Pfeiffer (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. |
| 97 km | 10/7/82 | Caroline De Glanville (GB)<br>Gunther Canyon, Calif. |
| 233 km | 13/7/83 | Judy Leden (GB)<br>Horsehoe Meadows, Calif. |

**Zielflug**

| | | |
|---|---|---|
| 118 km | 4/1/85 | Valerie Ann Wallington (Aus)<br>Ben Nevis, Aus |

**Ziel-Rück**

| | | |
|---|---|---|
| 37 km | 12/7/79 | Page Pfeiffer (USA)<br>Gunther Canyon, Calif. |
| 64 km | 4/6/83 | Sybille Fischer (D)<br>Tegelberg, Rotspitz |
| 82 km | 15/6/83 | Judy Leden (GB)<br>Bishop Benton, USA |
| 124 km | 15/7/83 | Lori Judy (USA)<br>Mazurka, Montgomery Peak |

## Doppelsitzer

**Höhengewinn**

| | | |
|---|---|---|
| 3169 m | 12/7/85 | Larry Tudor (USA)<br>Naomi Fujita (Jap)<br>Horsehoe Meadows, Calif. |

**Freie Strecke**

| | | |
|---|---|---|
| 161 km | 12/7/85 | Larry Tudor (USA)<br>Naomi Fujita (Jap) |


Super–Leistungsdaten bei optimalem Handling.

Kieltaschenlos, eleganter Segelschnitt, modernste Beschläge und Materialien, profilierte Steuerbügel und Speedbar serienmäßig, beste Verarbeitung!

Der neue GT wird Sie begeistern!

Ein echtes Spitzenprodukt! Leistungsdaten, Ausstattung und Verarbeitung des neuen GT sind hervorragend.

Der N·E·U·E GT HOCHLEISTER

thalhofer

Fordern Sie unseren Prospekt mit Testbericht an!

Thalhofer GmbH · Sudetenstraße 10

7449 Neckartenzlingen · ☎ 0 71 27 / 1 87 95

**Deutsche Liga '89**

# Eine Pilgerfahrt zum Moselwunder

**Die Moselschleife bei Trier: Viel Wein, spärliche Thermik**

Was tun, wenn auch am 6. vorgesehenen Ligatag ein mächtiges Tief die gesamten Alpen mit Niederschlagsbewölkung eindeckt? Immer noch festhalten am Konzept: Alpine Qualifikationsbewerbe vor einer hochalpinen WM? Im Westen beginnt zögernd ein Hoch die Wolkendecke wegzuschieben, zum Vorschein kommt ein tiefverschneites Wallis und die mistralgebeutelten Seealpen. Weitere 3 Tage soll es dauern, bis auch Kössen blauen Himmel sieht, sagt Meteostar Manfred Kreipl und er soll recht behalten.

Thomas Geißel, ein Neuling in der Liga, meldet sich zu Wort, bei ihm zu Hause, weit entfernt von den Alpen, im Trierer Raum, sei Hammerwetter, außerdem seien die Startbedingungen an der Moselschleife ideal, absaufen könne man da praktisch garnicht.

Er wird sogleich beauftragt, die genehmigungsrechtliche Lage zu sondieren und den Trierer Club zu überzeugen, daß mit der Liga kein Heuschrekkenschwarm einfällt, sondern eine wohlorganisierte Pilotengruppe, die den Startplatz in aller Regel nur für eine halbe Stunde benötigt, um sodann am Horizont zu entschwinden.

Tags darauf sind dank dem Entgegenkommen von Clubvorstand Peter Rother alle Barrieren gefallen, auch die Flugsicherungsfreigabe liegt vor. Die Ligapiloten trauen ihren Ohren nicht, als das Infophon zur Versammlung für den Tag der Arbeit nach Trier ruft. Pessimisten unken, man solle nicht dorthin reisen, wo das Wetter schon länger schön ist, denn dort kann es ja nur noch schlechter werden, während Optimisten auf ein Anhalten der guten Bedingungen hoffen, die Horst Zimmer an den beiden Vortagen je einen 200-km-Flug mit Rückenwind beschert haben.

Ortskundige Meteorologen zerstreuen die Zweifel, das um Tage gealterte Hoch könne mittlerweile mit einer allzu tiefen Absinkinversion auf den Boden lasten. Nein, die Thermikgüte und -höhe bleibe unverändert gut und ein stetiger Nordost verschaffe Soaringbedingungen am Start. Nicht mal Abtrocknung sei zu befürchten, Cumuluswolken würden den Weg über die romantischen Weinberge des Saarlandes weisen. Nun denn. Die Bayern kehren ihrem Nieselregen den

Rücken. All die anderen Piloten, die sonst stets die weiteste Anreise zu den Ligawettbewerben haben, sitzen diesmal die kürzeste Zeit im Auto – und beobachten, wie am morgendlichen Himmel die ersten kleinen Cumuli aufquellen, um alsbald für immer wegzutrocknen.

Daß der Bürgermeister von Neumagen-Drohn bei seiner herzlichen Willkommensrede mitteilt, die Weinkönigin sei so kurzfristig nicht aufzutreiben gewesen und deshalb müsse die Weinprobe auf später verschoben werden, ist ja zu verschmerzen. Aber der Wind läßt immer mehr nach und so sehen sich die 43 Ligapiloten und 2 Pilotinnen mit einer äußerst heiklen Lage konfrontiert. Die heimischen Drachenflieger überlassen ihren 240 m über der Mosel gelegenen Startplatz ab 15 Uhr bis 16 Uhr neugierig den Ligapiloten. Den ganzen Vormittag und Mittag über sind nur wenige der heimischen und auch zahlreich angereisten Streckenflug-Enthusiasten weggestiegen, die meisten fanden sich im Nu reichlich verdutzt auf der Landewiese wieder. Nun will man sehen, ob es der Liga genauso ergeht.

Bei beengten Startverhältnissen startet die Liga in fester Startreihenfolge, die von der aktuellen Rangliste vorgegeben wird. Startnummer 20 startet zuerst, dann 19, abwärts bis Nr. 1, dann folgt 21 und die schlechter plazierten. Heute hat die Nr. 20 Detlev Ziege und der steht da mit seinem Bullet SP 12 an der Rampe und fragt sich: Warum gerade ich? Der Himmel stahlblau, kaum ein Lüftchen regt sich, die Atmosphäre wirkt haltlos und der Landeplatz so nah. Es dauert auch tatsächlich kaum ein paar Flugminuten, da ist Detlev Ziege bereits wieder gelandet, die nächsten 2 Ligapiloten mit ihm. Liga-Wettbewerbsleiter Klaus Tänzler schickt alle anderen Ligapiloten hinterher. Die fliegen aufgefächert hinaus ins Flachland über die Mosel, an der die Thermik abreißt. Sie werden fündig und im Nu windet sich der Pulk der 20 Ranglistenbesten einheitlich kreisend in den Himmel hinauf. Koordiniert, Behinderungen vermeidend, steigen sie 1400 m über den Start und machen sich schließlich auf den 70-km-Zielrückweg. Die letzten beißen die Hunde, sagt der Volksmund. Immer mehr hinterher startende Ligateilnehmer tröpfeln nach und nach aus der schwachen Thermik zur Landung. Von den Spätstartern gelingt es nur Josef Guggenmos und Hans Bausenwein, sich nach oben abzusetzen. Detlev Ziege erscheint alsbald wieder am Startplatz, läßt sich aber zur allgemeinen Verblüffung Zeit mit den Startvorbereitungen. Er wartet auf das Moselwunder, von dem die heimischen Piloten berichten: ein großräumiges Steigen, vom Moseltal hoch, das angeblich spätnachmittags einzusetzen pflegt. Dieses Mal jedenfalls tritt das Wunder nicht ein und so bleibt die Gruppe überschaubar, die nach Ockfen fliegt, dort wendet und sich an Trier vorbei wieder zurück nach Neumagen kämpft. Markus Hanfstängl, der noch etwas unter den Folgen seines Armbruchs leidet, muß auf dem Rückweg zu Boden, er plant die Landung direkt neben einem Fischweiher. Im Endanflug kommt Markus etwas vom Kurs ab, eine Flügelspitze pflügt durch das Wasser, was die Fische und den hoch drüberfliegenden Toni Bender tüchtig erschreckt. »Nix passiert«, beruhigt Markus Hanfstängl über Funk. Der Spitzenpulk zieht weiter. »Das war heut kein Wetter für Ausreißversuche«, sagt später Bob Baier, dem es nicht gelingt, den Pulk abzuschütteln. Ein fremdes Gelände bei Blauthermik läßt sich schlecht allein erfliegen. Knut v. Hentig versucht dennoch einen Alleingang und wird sogleich mit einer Außenlandung bestraft. Auch Otfried Heinelt ergeht es nicht anders. Der Pulk jedoch ist nicht schnell genug, die Sonne geht unter. Nur mehr 4 km trennen Bob Baier, Toni Bender, Uli Blumenthal, Christoph Kratzner und Josef Stellbauer vom Ziel. Um 19.30 Uhr landen sie und kassieren je 700 Punkte.

# Durchs Nadelöhr nach Kössen

**Unentbehrlich: Die Ligahelfer Reinhard Notter, Jürgen und Uwe Hanelt beobachten die Piloten beim Aufdrehen in Kössen**

Kössens aufklarender Himmel ruft, das ursprüngliche Konzept kann wieder aufgenommen werden. Man verabschiedet sich aus der lieblichen Moselgegend und reist zu Sepp Himberger.

Von der Mittelstation des Unternberghorn aus wird wieder in fester Reihenfolge gestartet. Diesmal erwischt es die erste Ligahälfte. Die ersten drei gewinnen noch mühelos Höhe, dann hängt alles vor dem Startplatz fest und verliert Meter um Meter. Der Wettbewerbsleiter hat wenig Lust, die Luft noch weiter mit Aluminium anzureichern und unterbricht den Start. Laut Reglement ist dies nach den ersten 20 Starts zulässig. Wahrscheinlich wäre der gesamte Pulk sang- und klanglos abgesoffen, hätte nicht Bob Baier über dem Campingplatz im Tal Thermik gewittert. Beherzt zieht er hinaus und den ganzen Pulk hinter sich nach. Die Tiefsten steigen unter 100 m über Grund in den schwachen Bart ein. Für Knut und

Richard Liebig bleibt dieser Rettungsanker unerreichbar, sie fabrizieren eine Außenlandung und verpassen so diesen Durchgang, der von Christoph Kratzner souverän gewonnen wird. Die Zielrückaufgabe mit Wendepunkt Sausteigen wird allerdings von niemand gänzlich erfüllt. Durch das langgezogene Tal verstärkt, das vom Fellhorn nach Kössen führt, bläst der überregionale Nordwind den Heimkehrern zu heftig ins Gesicht. Toni Bender gehört zu den wenigen, die es bis in dieses Nadelöhr hinein schaffen, er dringt fast so weit wie Christoph ins Kössener Tal vor, ein Kilometer fehlt etwa bis zum Landeplatz. Und so reckt Reinhard Notter, der Zeitnehmer, vergebens den Hals. Er, wie auch Jürgen und Uwe Hanelt haben sich als Helfer der Liga zur Verfügung gestellt, um die Besten Deutschlands aus nächster Nähe zu beobachten und dazuzulernen. Tatsächlich ermöglicht das Mithören der taktischen Erwägungen vor dem Start, das Beobachten einzelner Flugabschnitte in Verbindung mit den Diskussionen der Piloten nach der Landung ein enormes Lernangebot.

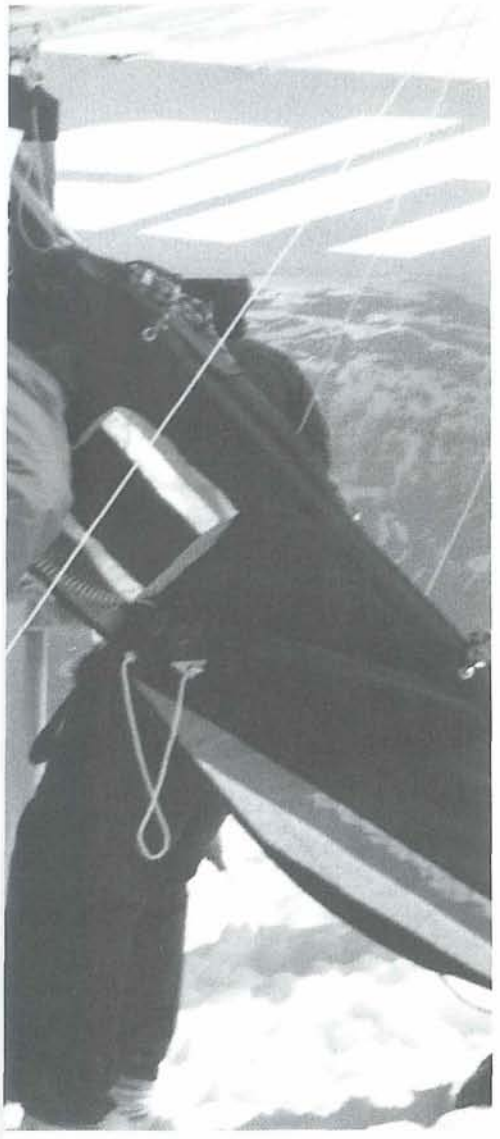
Am nächsten Morgen scheint die Luft frischer, weniger diesig als am Vortag. Das läßt die Braunschweigerin Anja Kohlrausch hoffen. Sie hat sich am Vortag in der ihr fremden Bergwelt gründlich verflogen. Um das Open-window-Startverfahren zu ermöglichen und den dichten Flugverkehr an der Mittelstation zu entlasten, wird am Gipfel aufgebaut. Dort liegt noch Schnee, in dem man bei allzu heftigen Startschritten einsackt oder ausrutscht. Michael Kiefer zerbricht beim Fehlstart das Kielrohr seines Zephirs und damit auch den Traum, in der Liga gut abzuschneiden – mit einem häßlichen Ratsch reißt das Segel ein. Alle anderen kommen früher oder später in die Luft, die meisten zu spät, um die schwierige Tagesaufgabe zu schaffen, ein anspruchsvolles 70-km-Dreieck, 1. WP Buchensteinwand, 2. WP Nähe Hahnenkamm, ist angesagt.

Die Schlüsselstelle, der Weg am Kitzbühler Horn vorbei – ein zugiges Eck mit verblasener Thermik –, zwingt viele auf den Boden. Den Heimweg über den Kaiser wählen? Alle, die es versuchen, Ulli Blumenthal und Knut beispielsweise, stehen. Also wieder durch das lange schmale Tal als Falle nach Kössen? Bob Baier und an seinem Kielrohrende Josef Stellbauer wählen diese Route, aber sie erreichen die Ausgangsstelle, den Soaringhang Erpfendorf, ganz knapp nicht mehr,

**Brüchiger Schnee auf dem Unternberg-Gipfel bereitet manche Startprobleme**

ebensowenig wie nach ihnen Jos Guggenmos. Sie haben nun Muße, Detlev Ziege und Christoph Kratzner zu beobachten, die zwar später, aber hoch genug ankommen. In ruhigen Hangschleifen steigen sie in 200 m Höhe über Talgrund, noch stehen Thermikwolken am Himmel, aber wie da rankommen? Detlev wagt einen weiten Ausflug weg vom sicheren Soaringhang und wird fündig. Er steigt Christoph davon, ehe der ihm in einem anderen Bart nachfolgt. Detlev geht kein Risiko ein und verschafft sich über dem Fellhorn so viel Höhe, bis er ganz sicher ist, daß er während dem Endanflug auf Kössen nicht in den Talwind geraten kann. Er kommt mit seinem SP 12 so hoch über Kössen an, daß er noch Höhe abbauen muß, bevor er die Ziellinie queren darf. Aber was soll's, außer Christoph folgt ihm heute keiner ins Ziel, Toni Bender bleibt wieder im Talwind des Nadelöhrs stecken. Das muß ihn nicht weiter verdrießen, denn mit seiner beständigen Leistung festigt Toni seinen 2. Platz in der Gesamtwertung hinter Christoph Kratzner.

Tags darauf quert eine Schlechtwetterfront Kössen, deren Rückseite präsentiert sich am Folgetag mit hoher Wolkenbasis, starker Thermik, aber auch starkem NW-Wind. Kein Zweifel, an diesem Tag muß man einen weiten Zielflug mit Rückenwind ansagen. Aber es ist der letzte Tag, vielen steht am selben Abend eine weite Heimreise bevor. Deshalb wird mehrheitlich eine Zielrückaufgabe gewünscht. Eine 57-km-Aufgabe zum Wendepunkt Spielberghorn erweist sich als ungemein schwierig. In einer wilden Jagd ist im Nu der Wendepunkt erreicht, aber jetzt steht alles gegen den Wind an, während zunehmende Abschattung zur Eile treibt. Uli Blumenthal läßt sich von einem Sonnen-



Fotos: Klaus Tänzler

flecken am Magnesitwerk anlocken und bereut bald die Fehlentscheidung. Franz Schüller beobachtet im Hangaufwind des Spielberghorns hängend in aller Ruhe die vielen vergeblichen Versuche des Teilnehmerfeldes, das Tal zur Buchsteinwand zu queren und den Gegenwind am Pillersee vorbei zu überlisten. Sein Überblick verhilft ihm schließlich zum 3. Platz in der Gesamtwertung. Sobald Wolken in der Talmitte zum Queren locken, zieht Franz los, ebenso wie Christoph Kratzner. Beide brechen den Versuch ab und retten sich zurück in den Hangaufwind. Knut jedoch kämpft sich unendlich langsam, mit dem bockigen Wind um jeden Meter feilschend, Richtung Heimat, erreicht Erpfendorf und bleibt schließlich im Nadelöhr stehen, ebenso wie Hans Bausenwein, der einen auffallend guten Einstand in der Liga gibt, und Kai Ehrenfried. Sie werden von Christoph Kratzner später eingeholt und von Ernst Schneider noch überflügelt. Aber auch dem fehlen 2,5 km ins Ziel. Josef Guggenmos kommt bis auf 1 km ans Ziel heran. Die Überraschung des Tages liefert der Liga-Neuling Gerald Woll. Spät gestartet trifft er auf Franz Schüller, bei einem erneuten Versuch, gegen den Wind anzurennen. Die turbulente Luft reißt die Konkurrenten abwechselnd hoch und drückt sie runter. Jeder Einkreisversuch wirft einen zurück. Schließlich beschleunigt Gerald konsequent, er schafft es gerade noch ums Eck in den Hangaufwind bei Erpfendorf, während Franz Schüller ein paar Meter fehlen, um ebenfalls in das Erpfendorfer Tal zu gelangen. Er steht, während sich Gerald die Ausgangshöhe für den Endanflug erkämpft. Sein SP 12 bietet ein majestätisches Bild, wie er einsam, einem Segelflugzeug gleich, über die Ziellinie rauscht.

## Ergebnis-Liste
## Wettbewerb: Liga 1989

| Rang | TNR | Name | Durchgang 1 | 2 | 3 | 4 | Gesamtpunkte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 6 | Christof Kratzner | 700,0 | 700,0 | 697,6 | 638,6 | 2736,2 |
| 2 | 13 | Toni Bender | 700,0 | 690,6 | 575,6 | 380,7 | 2346,9 |
| 3 | 8 | Franz Schüller | 694,5 | 436,9 | 475,9 | 540,4 | 2147,7 |
| 4 | 2 | Uli Blumenthal | 700,0 | 549,7 | 475,9 | 325,4 | 2051,0 |
| 5 | 4 | Bob Baier | 700,0 | 361,8 | 534,8 | 386,8 | 1983,4 |
| 6 | 9 | Otfried Heinelt | 655,9 | 380,5 | 494,0 | 386,8 | 1917,2 |
| 7 | 14 | Josef Stellbauer | 700,0 | 150,3 | 534,8 | 417,5 | 1802,6 |
| 8 | 11 | Wolfgang Gerteisen | 529,1 | 535,6 | 217,6 | 485,1 | 1767,4 |
| 9 | 36 | Hans Bausenwein | 187,4 | 441,6 | 475,9 | 638,6 | 1743,5 |
| 10 | 15 | Martin Brinek | 628,4 | 169,1 | 521,2 | 417,5 | 1736,2 |
| 11 | 1 | Knut v. Hentig | 606,3 | 18,8 | 462,3 | 638,6 | 1726,0 |
| 12 | 19 | Detlev Ziege | 0,0 | 460,4 | 700,0 | 429,8 | 1590,2 |
| 13 | 47 | Harti Waitl | 0,0 | 554,4 | 475,9 | 515,8 | 1546,1 |
| 14 | 28 | Jos. Guggenmos | 347,2 | 310,1 | 534,8 | 337,7 | 1529,8 |
| 15 | 10 | Wolfgang Neuhofer | 529,1 | 75,2 | 516,7 | 386,8 | 1507,8 |
| 16 | 35 | Ernst Schneider | 0,0 | 361,8 | 475,9 | 669,3 | 1507,0 |
| 17 | 22 | Georg Weinzierl | 0,0 | 413,4 | 507,6 | 534,2 | 1455,2 |
| 18 | 12 | Manfred Aumer | 633,9 | 164,4 | 172,2 | 466,7 | 1437,2 |
| 19 | 21 | Ludwig Rauch | 192,9 | 310,1 | 530,3 | 386,8 | 1420,1 |
| 20 | 43 | Thomas Rauch | 0,0 | 653,0 | 226,6 | 515,8 | 1395,4 |
| 21 | 23 | Holger Bolz | 0,0 | 413,4 | 516,7 | 429,8 | 1359,9 |
| 22 | 45 | Martin Storz | 0,0 | 507,4 | 462,3 | 368,4 | 1338,1 |
| 23 | 31 | Achim Rösch | 270,1 | 535,6 | 516,7 | 0,0 | 1322,4 |
| 24 | 48 | Joachim Wohlfahrt | 0,0 | 413,4 | 475,9 | 429,8 | 1319,1 |
| 25 | 5 | Markus Hanfstängl | 446,5 | 75,2 | 217,6 | 515,8 | 1255,1 |
| 26 | 49 | Kai Ehrenfried | 0,0 | 385,2 | 208,5 | 638,6 | 1232,3 |
| 27 | 46 | Alexander Uhdris | 0,0 | 549,7 | 226,6 | 417,5 | 1193,8 |
| 28 | 18 | Walter Schurr | 0,0 | 507,4 | 299,1 | 386,8 | 1193,3 |
| 29 | 7 | Richard Liebig | 529,1 | 18,8 | 226,6 | 380,7 | 1155,2 |
| 30 | 25 | Gerald Woll | 0,0 | 122,2 | 308,2 | 700,0 | 1130,4 |
| 31 | 29 | Martin Einsiedler | 0,0 | 98,7 | 475,9 | 515,8 | 1090,4 |
| 32 | 27 | Lothar Wüst | 0,0 | 230,2 | 303,7 | 515,8 | 1049,7 |
| 33 | 40 | Hans Kober | 0,0 | 150,3 | 516,7 | 325,4 | 992,4 |
| 34 | 44 | Sepp Singhammer | 0,0 | 549,7 | 194,9 | 233,3 | 977,9 |
| 35 | 20 | Hans Olschewski | 0,0 | 169,1 | 140,5 | 429,8 | 739,4 |
| 36 | 24 | Dieter Köhler | 0,0 | 206,7 | 525,8 | 0,0 | 732,5 |
| 37 | 34 | Detlev Eilers | 0,0 | 169,1 | 217,6 | 233,3 | 620,0 |
| 38 | 33 | Erwin Berktold | 0,0 | 79,9 | 208,5 | 325,4 | 613,8 |
| 39 | 41 | Anja Kohlrausch | 0,0 | 84,6 | 0,0 | 466,7 | 551,3 |
| 40 | 37 | Thomas Beckert | 0,0 | 75,2 | 122,4 | 288,6 | 486,2 |
| 41 | 26 | Rudi Aumer | 0,0 | 122,2 | 194,9 | 0,0 | 317,1 |
| 42 | 38 | Thomas Geißel | 0,0 | 75,2 | 68,0 | 116,7 | 259,9 |
| 43 | 42 | Andrea Kopp | 0,0 | 75,2 | 63,5 | 104,4 | 243,1 |
| 44 | 39 | Michael Kiefer | 38,6 | 75,2 | 0,0 | 98,3 | 212,1 |
| 45 | 16 | Karl Maillinger | 0,0 | 56,4 | 0,0 | 0,0 | 56,4 |

# Neu in der Liga

**Klaus Tänzler stellt die Newcomer der Saison '89 vor**

Thomas Rauch

Michael Kiefer

Gerald Woll

Hans Kober

Martin Storz

Sepp Singhammer

Kai Ehrenfried

Jochen Wohlfahrt

Aus dem selben Fluggebiet stammen Kai Ehrenfried, Weinheim und Frank Uhdris, Heidelberg. Sie wurden der Liga von ihrem heimischen Club und von Ligapilot Michael Weingartner empfohlen. Da beide 25 Jahre alt sind, war ihre Berufung in die Liga als Juniorpiloten möglich. Frank Uhdris fliegt seit 3 Jahren und hat sich durch seinen 4. Platz beim Matra-Cup in Ungarn empfohlen. Der Jurastudent erwartet sich von seiner Teilnahme an der Liga: »die knallharte Rückmeldung, was wirklich möglich ist. Nach jedem Durchgang weiß man viel mehr als vorher.« Auch Kai Ehrenfried, er studiert Bauingenieur, sagt, er fliegt in der Liga mit, weil man viel lernt »von Detlev Ziege, Guggenmos, Toni, Knut und Christoph und wie sie alle heißen.« Kai fliegt auch seit 3 Jahren, seine beste fliegerische Leistung vor dem Ligaeintritt, ein 120-km-Flug vom Donnersberg.

Jochen Wohlfahrt, 28, aus Pforzheim, Designer von Beruf, hat den Eintritt in die Liga über den Streckenpokal erreicht. Ein 121 km, ausgehend von St. André und ein flaches Dreieck über 117 km verhalfen ihm dort zum 8. Platz. Jochen fliegt seit 10 Jahren, ihm macht Wettkampf Spaß: »Ich finde die positive Konkurrenz in der Liga ganz anregend. Ich bin gern gemeinsam auf der Strecke unterwegs.

Martin Storz, 34, Programmierer in Stuttgart, fliegt seit 6 Jahren, aber erst seit drei Jahren richtig, vorher hatte ihn das Sportklettern noch sehr beschäftigt. Er kam über den 5. Platz beim Streckenpokal in die Liga, von St.

Hans Bausenwein

Thomas Beckert

Frank Uhdris

André aus sind ihm gleich zwei Dreiecke, 121 km und 115 km gelungen. Er freut sich darauf, in der Liga zu lernen, »sind mehr unterwegs, kommt man weiter und man lernt mehr.«

Thomas Rauch, 24, Maschinenbaustudent, fliegt seit 2½ Jahren. Er ist in Berchtesgaden daheim. Ligapilot Girgl Weinzierl hat seine Berufung in die Liga in die Wege geleitet, nachdem Thomas durch sportliche Erfolge in Erscheinung getreten war: 4. Platz beim Wildkogelpokal '88 und 3. der Juniorenwertung des Deutschen Streckenflugpokals. Thomas fliegt in der Liga mit, »weils mal was anderes ist als normales Fliegen. Ich hab das Streckenfliegen angefangen, weils mir zu dumm geworden ist, immer am selben Berg rumzuhängen. Dann kam der Punkt, an dem mir das Streckenfliegen allein keinen Spaß mehr gemacht hat und da dachte ich mir: fliegst halt mal Wettbewerbe. Ich möchte versuchen, durch die anderen besser zu werden.«

Hans Kober, 38, Bauingenieur aus Bayrischzell, fliegt seit 14 Jahren. Vorher DHV-Sportreferent hat er nun wieder ins aktive Sportlerdasein gewechselt. Hans kam über die deutsche Meisterschaft, 22. Platz in Verbindung mit dem Streckenpokal, 30. Platz, in die Liga. Er ist gern dabei, weil »das Klima in der Liga allgemein gut ist.« »Ich kenne viel Leute in der Liga von früher her, es war schon immer ein netter Kreis, mit dem ich mich gut verstanden habe. Zudem ist es ja so, daß man in der Fliegerei nie auslernt. Und besser werden kann man eben nur, wenn man mit den Guten fliegt.«

Thomas Beckert, 23, Elektroniker aus Füssen, fliegt seit 5 Jahren. Der ehemalige Bayrische Meister im Springreiten schnitt bei Allgäuer Bewerben gut ab. 1. Platz Berghofpokal und 1. Platz beim Allgäuer Streckenpokal und wurde daher in die Liga berufen. Thomas sagt, er will sich beim Drachenfliegen wie bei jedem Sport, den er betreibt, mit anderen messen.

Sepp Singhammer, 30, Gleitschirm- und Drachenfluglehrer, hin und wieder Architekt, fliegt seit 11 Jahren, ist in der Liga, um »das Fliegen besser zu lernen und wegen der vielen netten Leute.«

Gerald Woll, 28, Student im Maschinenbau aus Augsburg, fliegt seit 5 Jahren und hat respektable Ergebnisse vorzuweisen: Bayrischer Vizemeister '87 und 16. bei der DM '88. In der Liga sucht er den Vergleich mit den andern. »Wenn ich einen Sport betreibe, dann nehme ich auch immer an den Wettkämpfen teil, dann macht mir der Sport mehr Spaß. Ich flieg' auch in der Liga mit, weil mir so die Teilnahme an internationalen Wettkämpfen ermöglicht wird.«

Thomas Geißl, 23, selbständig, Kfz-Branche, fliegt seit 4 Jahren im Trierer Raum. Ligapilot Karl Maillinger empfahl Thomas für die Liga. Thomas hat '88 den 7. Platz der Juniorenwertung des Deutschen Streckenflugpokals belegt. Er sieht in der Liga »einen sportlichen Anreiz«.

Ebenfalls neu in der Liga sind Andrea Kopp und Anja Kohlrausch, beide bereits vorgestellt im Info Nr. 48.

Hans Bausenwein, 38, Importeur von Drachen und Gleitschirmen, fliegt seit 11 Jahren, stammt aus Nürnberg, neue Wahlheimat Brannenburg. Fliegt Liga »weil Wettbewerbsfliegen interessanter als freies Streckenfliegen ist und weil man für mehrere mögliche Entscheidungen auch gleichzeitig die Lösungen geliefert kriegt.« Und »weils mir Spaß macht, meine Leistung mit der der anderen zu messen.« Hans hat sich über den Streckenpokal qualifiziert, '88 war er 9. und damit drittbester Nichtligapilot.

Michael Kiefer, 29, Polizeibeamter, aus Losheim bei Trier, fliegt seit 5 Jahren. Er hat sich über die deutsche Meisterschaft in Verbindung mit dem Deutschen Streckenpokal qualifiziert. 15. Platz bei DM, 19. beim Strekkenpokal. In der Liga ist er, »weils Spaß macht mit den Jungs zusammen zu sein.« Und »weil man sich im direkten Vergleich messen kann.«

Die Sportordnung regelt, nach welchem Modus man in die Liga aufsteigen kann:

In der deutschen Liga sind 40 Piloten teilnahmeberechtigt. Zusätzlich kann der Teamchef maximal 5 Piloten aufnehmen, soweit sie das 25. Lebensjahr noch nicht vollendet haben (Juniorpiloten). Ferner werden die drei besten Frauen der DM in die Liga aufgenommen. Jedes Jahr steigen die nach Rang 40 Plazierten ab. Weiter steigen bis zu 3 Piloten ab, wenn sich über den Deutschen Streckenpokal Piloten direkt für die Liga qualifiziert haben.

Die nach Rang 25 Plazierten müssen sich auf der deutschen Meisterschaft des laufenden Jahres mit den Nicht-Ligapiloten, die beim Deutschen Streckenpokal bis Platz 30 liegen, in ihrer Reihung für die Liga des nächsten Jahres qualifizieren.

# Deutscher Streckenflugpokal 1989

Stand: 20.5.89

| Pilot<br>Verein<br>Gerät | Datum 1989 | Aufgabe<br>geplant<br>gewertet | Startplatz<br>Startpunkt | Wendepunkt(e)<br>Ziel | Landung | Flugzeit | km | Pkt. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wilfried Bardasch**<br>Wiehengebirge<br>Sport 150 | 25.2. | ZF<br>ZF | D Wittekindsburg<br>Wittekindsburg | Freilichtbühne<br>Kahlewart | Ober-<br>bauerschaft | 1 h 40' | 20 | 26 |
| **Helmut Denz**<br>–<br>Zephir CX | 14.3. | ZF<br>FS | D Neuffen<br>Startplatz | Flugplatz<br>Eichstätt | Unter-<br>Lietzheim | 2 h 15' | 86 | 86 |
| **Helmut Lutz**<br>Condor Wehr<br>Mayes GTR | 14.3. | ZF<br>FS | D Hütten<br>Rampe | Kirche<br>Ewattingen | Brenden | 1 h 10' | 26 | 26 |
| **Frank Uhdris**<br>Bergsträßler<br>Zephir CX | 21.3. | ZF<br>FS | D Schriesheim<br>Startplatz | Verkehrslandeplatz<br>Neustadt a.d. Aisch | Eberbach | 30' | 22 | 22 |
| **Wolfgang Weinmann**<br>Bergsträßler<br>Hermes 16 | 21.3. | ZF<br>FS | D Schriesheim<br>Startplatz | BAB-Kreuz<br>A7/A8<br>(Crailsheim) | Eberbach | 1 h 10' | 22 | 22 |
| **Frank Uhdris**<br>Bergsträßler<br>Zephir CX | 23.3. | ZF<br>FS | D Schriesheim<br>Startplatz | Segelflugplatz<br>Wülzburg | Jagst-<br>hausen | 1 h 30' | 63 | 63 |
| **Andi Kanior**<br>–<br>Magic IV | 26.3. | ZR<br>ZR | Mte. Dolada<br>Rif. Dolada | Paß<br>Croce d'Aune | Landeplatz<br>Lago di S. Croce | 3 h 20' | 86 | 146 |
| **Manfred Aumer**<br>Riedenburg<br>Kiss | 26.3. | ZR<br>ZR | Mte. Dolada<br>Kirche Soccer | Paß<br>Croce d'Aune | Garna | 3 h | 78 | 133 |
| **Martin Sterz**<br>DCR<br>UP GZE | 26.3. | ZR<br>FS | Mte. Nudo Laveno<br>Startplatz | Südende See<br>bei Carella | Alserio<br>(Erba) | 3 h 30' | 44 | 44 |
| **Martin Scheible**<br>Seissen<br>UP GZE | 26.3. | ZR<br>FS<br>a.g.B. | Ploten (Pfalzen)<br>Brücke<br>St. Georgen | Hochsteinhaus<br>Lienz | Ausserpichl | 5 h 30' | 100 | 100 |
| **Klaus Pfretzschner**<br>Albatros Kampenwand<br>Bullet C16 | 26.3. | ZR<br>FS<br>a.g.B. | Aviano<br>Lagerhalle<br>Val de Groda | Sender<br>Mte. Cesen | Aviano | 4 h 50' | 87 | 87 |
| **Karl-Heinz Scheil**<br>Odenwälder<br>Spirit | 26.3. | ZR<br>FS<br>a.g.B. | Mte. Dolada<br>Startplatz | Paß<br>Croce d'Aune | Garna | 3 h | 86 | 86 |
| **Werner Fischhaber**<br>Isarwinkel<br>Magic FR | 26.3. | ZR<br>FS<br>a.g.B. | Kofl (Pfalzen)<br>Kirche St. Georgen | Bergstation<br>Thurnthaler | Taisten<br>Wiesen | 3 h | 58 | 58 |
| **Jürgen Tulzer**<br>Ruhpolding<br>Ace 160 | 26.3. | ZR<br>ZR | Kofl<br>Kirche St. Georgen | Hochsteinhaus<br>Lienz | St. Georgen | 5 h 30' | 116 | 197 |
| **Walter L. Rackl**<br>Achental<br>Kiss | 26.3. | △<br><28%<br>△<br><28% | Sattlegger Haus<br>Sattlegger Hans | 1. Draubrücke Kleblach<br>2. Anna-Schutzhaus | Emberger<br>Alm | 2 h 52' | 70 | 119 |
| **Helmut Lutz**<br>Condor Wehr<br>Mayes GTR | 26.3. | ZR<br>ZR | Mte. Dolada<br>Kirche Soccher | Paß<br>Croce d'Aune | Garna | 4 h 30' | 78 | 133 |
| **Uwe Würdemann**<br>Wiehengebirge<br>Zephir CX | 26.3. | △<br>FS<br>a.g.B. | Emberger Alm<br>Kirche Greifenburg | 1. Ausgrabestelle<br>Aguntum<br>2. Autoverladung<br>Mallnitz | Ober-<br>vellach | 2 h 40' | 57 | 57 |

| Pilot<br>Verein<br>Gerät | Datum<br>1989 | Aufgabe<br>geplant<br>gewertet | Startplatz<br>Startpunkt | Wendepunkt(e)<br>Ziel | Landung | Flugzeit | km | Pkt. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Achim Rösch<br>Seissen<br>HP 2 | 26.3. | ZR<br>FS<br>a.g.B. | Platten (Pfalzen)<br>Brücke St. Georgen | Hochsteinhaus Lienz | Luns<br>(Bruneck) | 5 h 45' | 116 | 116 |
| Til Matschoss<br>Regental<br>Lotus 16 | 26.3. | ZR<br>ZR | Mte. Dolada<br>Rif. Dolada | Paß<br>Croce d'Aune | Pallude | 5 h | 85 | 145 |
| Helmut Denz<br>–<br>Zephir CX | 27.3. | ZR<br>FS | Mte. Cucco<br>Landeplatz<br>Sigilio | Startplatz<br>Castellucio | S. Gregorio<br>(bei L'Aquila) | 4 h 30' | 129 | 129 |
| Conni Freiberger<br>Regental<br>Magic FR | 27.3. | ZR<br>ZR | Mte. Cor<br>Startplatz | Sender<br>Mte. Cesen | Revine | 1 h 30' | 36 | 61 |
| Walter L. Rackl<br>Achental<br>Kiss | 27.3. | △<br><28%<br>△<br><28% | Sattlegger Haus<br>Sattlegger Haus | 1. Anna-Schutzhaus<br>2. Draubrücke Kleblach | Ober-<br>gottesfeld | 3 h 50' | 70 | 119 |
| Sven Oertel<br>Regental<br>Kiss | 27.3. | ZR<br>FS<br>a.g.B. | Mte. Dolada<br>Rif.<br>Dolada | Paß<br>Croce d'Aune | Altin<br>(Foen) | 3 h 45' | 50 | 50 |
| Klaus Pfretzschner<br>Albatros Kampenwand<br>Bullet C16 | 27.3. | ZR<br>ZR | Aviano<br>Lagerhalle<br>Val de Groda | Antenne<br>Mte. Cesen | Aviano | 5 h 45' | 84 | 143 |
| Til Matschoss<br>Regental<br>Lotus 16 | 27.3. | ZR<br>FS<br>a.g.B. | Mte. Dolada<br>Ref.<br>Dolada | Paß<br>Croce d'Aune | Garna | 5 h 05' | 84 | 84 |
| Thomas Rauch<br>–<br>Vega MX | 28.3. | △<br><28%<br>△<br><28% | D Jenner<br>Mittelstation<br>Jennerbahn | 1. Stöhrhaus Untersberg<br>2. Bergstation Skilift<br>Steinplatte | Schönau | 2 h 30' | 76 | 129 |
| Noldi Kummer<br>Tegernseer Tal<br>Topfex | 28.3. | ZR<br>FS<br>a.g.B. | Schmittenhöhe<br>Kirche Piesendorf | Staumauer<br>Gerlos-Stausee | Mittersill | 4 h 15' | 80 | 80 |
| Jürgen Huith<br>Oberammergau<br>Kiss | 29.3. | ZR<br>FS<br>a.g.B. | Campei<br>Startplatz | Bahnhof<br>Nuova Olonia | Sondrio | 4 h 25' | 86 | 86 |
| Walter L. Rackl<br>Achental<br>Kiss | 30.3. | △<br><28%<br>△<br><28% | Sattlegger<br>Haus<br>Sattlegger<br>Haus | 1. Anna-Schutzhaus<br>2. Mautstelle<br>Goldeckstraße<br>(Weber) | Schwimmbad<br>Greifenburg | 4 h | 100 | 170 |
| Uwe Würdemann<br>Wiehengebirge<br>Zephir CX | 30.3. | △<br>FS<br>a.g.B. | Emberger Alm<br>Kirche<br>Greifenburg | 1. Ausgrabestelle Auguntam<br>2. Autoverladung<br>Mallnitz | Altenmarkt | 3 h 10' | 82 | 82 |
| Joachim Cuolt<br>Südschwarzwald<br>Moyes GTR | 30.3. | ZF<br>FS | D Kandel<br>Kandelspitze | Flugplatz<br>Klippeneck | Dürbheim | 2 h 45' | 58 | 58 |
| Friedrich Lührs<br>Lohaus<br>HP | 2.4. | ZF<br>FS | D W Oldewogen<br>Startplatz | AKW<br>Lingen | Denekamp | 2 h 30' | 107 | 107 |

| Pilot<br>Verein<br>Gerät | Datum<br>1989 | Aufgabe<br>geplant<br>gewertet | Startplatz<br>Startpunkt | Wendepunkt(e)<br>Ziel | Landung | Flugzeit | km | Pkt. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kai Ehrenfried**<br>Bergsträßler<br>Kiss | 6.4. | ZF<br>FS | D Schriesheim<br>Strahlenburg | Melibokus<br>Landeplatz | Waldaschaff | 3 h | 73 | 73 |
| **Bernhard Mayer**<br>Ruhpolding<br>Ace | 9.4. | ZF<br>FS | Brandlalm<br>Dorfgastein<br>Startplatz | Fischerwirt<br>Ruhpolding | Unken | 3 h 05' | 55 | 55 |
| **Karl Maillinger**<br>Trier<br>Kiss | 18.4. | ZF<br>FS | D Pfeffelbach<br>Rampe | Raststätte<br>Verdun A4 | Pfiffligheim<br>(Worms) | 4 h | 73 | 73 |
| **Til Matschoss**<br>Regental<br>Lotus 16 | 21.4. | ZR<br>FS | D Bichlstein<br>Weiking | Bergstation<br>NO-Skilift Pröller | Sparr | 1 h 55' | 37 | 37 |
| **Michael Kiefer**<br>Trier<br>Zephir CX | 27.4. | △<br>FS | D Serrig<br>Rampe | 1. Kirche Mandern<br>2. Pellinseil | Hof Breit<br>(Wittlich) | 2 h 16' | 49 | 49 |
| **Harald Zimmer**<br>Trier<br>Zephir CX | 29.4. | FS<br>FS | D Neumagen<br>Rampe | | Jussecourt-Heiltz<br>(Marne du Rhin) | 5 h 45' | 197 | 197 |
| **Michael Kiefer**<br>Trier<br>Zephir CX | 30.4. | FS<br>FS | D Neumagen<br>Rampe | | Besch<br>(Remich) | 2 h 30' | 55 | 55 |
| **Siggi Barth**<br>Trier<br>Kiss | 30.4. | ZF<br>FS | D Neumagen<br>Rampe | Paris | Maison<br>Rouge | 3 h 30' | 72 | 72 |
| **Harald Zimmer**<br>Trier<br>Zephir CX | 30.4. | FS<br>FS | D Neumagen<br>Rampe | | Chambroncourt<br>(Neufchateaux) | 5 h 40' | 202 | 202 |
| **Achim Schiele**<br>Seissen<br>Bullet C14 | 1.5. | ZF<br>FS | D Türkheim<br>Kirche Türkheim | Flugplatz<br>Mengen | Aßmannshardt | 2 h 55' | 47 | 47 |
| **Til Matschoss**<br>Regental<br>Lotus 16 | 4.5. | △<br><28%<br>FS<br>a.g.B. | Emberger<br>Alm<br>Sattlegger<br>Haus | 1. Radlberger Alm<br>2. St. Maria<br>(St. Johann im Walde) | Albeins<br>(Brixen) | 5 h 10' | 139 | 139 |
| **Sven Oertel**<br>Regental<br>Kiss | 5.5. | △<br><28%<br>FS<br>a.g.B. | Emberger<br>Alm<br>Sattlegger<br>Haus | 1. Radlberger Alm<br>2. Kirche Lindsberg<br>(bei Lienz) | Dellach | 2 h 05' | 31 | 31 |
| **Noldi Kummer**<br>Tegernseer Tal<br>Topfex | 7.5. | △<br>FS<br>a.g.B. | D Wallberg<br>Talstation<br>Wallbergbahn | 1. Straßenkreuzung Thiersee<br>2. Kanzelkehre<br>(Inntal) | Achenkirch | 3 h | 72 | 72 |
| **Til Matschoss**<br>Regental<br>Lotus 16 | 7.5. | FS<br>FS | D Oberemmendorf<br>Rampe | | Bieberach | 4 h | 71 | 71 |
| **Sven Oertel**<br>Regental<br>Kiss | 7.5. | FS<br>FS | D Oberemmendorf<br>Rampe | | Lukka<br>(Odelzhausen) | 2 h 51' | 79 | 79 |

**Für alle Flüge gilt: Wertung vorläufig, da Bestätigung von 2. Auswertestelle noch nicht vorliegt. Berücksichtigt wurden alle Flüge, die bis zum 20. 5. 89 bei der Auswertestelle eingegangen waren.**

**△ = Dreieck, △ <28% = Kürzester Schenkel des Dreiecks ist kleiner als 28% der Gesamtstrecke, ZR = Ziel-Rück, ZF = Zielflug, FS = Freie Strecke, FS a.g.B. = Freie Strecke auf geknickter Bahn, D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland, W = Windenstart.**

# Deutscher Streckenflugpokal 1989

## Zwischenwertung

Stand: 20.5.89

| Rang | Pilot | Verein | Flüge | | | Pkt. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | einger. | davon BRD | gewertet | |
| 1 | Harald Zimmer | Trier | 2 | 2 | 2 | 399 |
| 2 | Til Matschoss | Regental | 5 | 2 | 3 | 355 |
| 3 | Walter L. Rackl | Ruhpolding | 3 | – | 2 | 289 |
| 4 | Klaus Pfretzschner | Albatros Kampenwand | 2 | – | 2 | 230 |
| 5 | Helmut Denz | | 2 | 1 | 2 | 215 |
| 6 | Jürgen Tulzer | Ruhpolding | 1 | – | 1 | 197 |
| 7 | Sven Oertel | Regental | 3 | 1 | 3 | 160 |
| 8 | Helmut Lutz | Londor Wehr | 2 | 1 | 2 | 159 |
| 9 | Noldi Kummer | Tegernseer Tal | 2 | 1 | 2 | 152 |
| 10 | Andi Kanior | | 1 | – | 1 | 146 |
| 11 | Manfred Aumer | Riedenburg | 1 | – | 1 | 133 |
| 12 | Thomas Rauch | | 1 | 1 | 1 | 129 |
| 13 | Achim Rösch | Seissen | 1 | – | 1 | 116 |
| 14 | Friedrich Lührs | Lohaus | 1 | 1 | 1 | 107 |
| 15 | Michael Kiefer | Trier | 2 | 2 | 2 | 104 |
| 16 | Martin Scheible | Seissen | 1 | – | 1 | 100 |

Stand: 20.5.89

| Rang | Pilot | Verein | Flüge | | | Pkt. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | einger. | davon BRD | gewertet | |
| 17 | Karlheinz Scheil | Odenwälder | 1 | – | 1 | 86 |
| 18 | Jürgen Huith | Oberammergau | 2 | – | 1 | 86 |
| 19 | Frank Uhdris | Bergsträßler | 2 | 2 | 2 | 85 |
| 20 | Uwe Würdemann | Wiehengebirge | 2 | – | 2 | 82 |
| 21 | Kai Ehrenfried | Bergsträßler | 1 | 1 | 1 | 73 |
| 21 | Karl Maillinger | Trier | 1 | 1 | 1 | 73 |
| 23 | Siggi Barth | Trier | 1 | 1 | 1 | 72 |
| 24 | Conni Freiberger | Regental | 1 | – | 1 | 61 |
| 25 | Joachim Cuolt | Südschwarzwald | 1 | 1 | 1 | 58 |
| 25 | Werner Fischhaber | Isarwinkel | 1 | – | 1 | 58 |
| 27 | Bernhard Mayer | Ruhpolding | 3 | 1 | 1 | 55 |
| 28 | Achim Schiele | Seissen | 1 | 1 | 1 | 47 |
| 29 | Martin Storz | | 1 | – | 1 | 44 |
| 30 | Wilfried Bardasch | Wiehengebirge | 1 | 1 | 1 | 26 |
| 31 | Wolfgang Weinmann | Bergsträßler | 1 | 1 | 1 | 22 |

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

**PRO & CONTRA**

# Gleitsegel-Wettkampf zu riskant?

## Bernhard Schmid, ein überdurchschnittlich erfolgreicher Wettbewerbsprofi hat sich aus dem Wettkampfgeschehen zurückgezogen. Er fliegt dieses Jahr nicht in der Liga mit.

Bei der 1. WM in Verbier belegte er den 10. Platz, während der DM '87 stellte er klar, daß er als drittbester deutscher Gleitschirmflieger rangiert. 1988 hielt Bernhard Schmid den 5. Ranglistenplatz. Grund genug nachzufragen, warum Bernhard nun seine Wettbewerbskarriere stoppt. Dem DHV-Info antwortete er:

»In jedem Jahr und bei jedem bedeutenden Wettbewerb ist mir was passiert. In Verbier landete ich unfreiwillig auf einem Grat, während der DM '87 klappte mir wie wahnsinnig das Segel ein, es ist gerade noch rechtzeitig aufgegangen – und das war damals ein sehr gutmütiger Schirm. Bei der Europameisterschaft bin ich in die Bäume gestürzt. Diese Vorfälle geschahen vor allem deshalb, weil man im Wettbewerb in der Regel mit Prototypen fliegt; da gibt es öfters Probleme mit falscher Trimmung usw.

Ich habe gesehen, daß es meinen Kollegen auch nicht besser ergeht. Die sind auch runtergeplumpst. Ich rede über die Vergangenheit bis Ende 1988. Die Vorfälle haben mir in der Zeit noch nicht so viel ausgemacht. Jetzt, 1989, hat sich die Situation verschlimmert. Immer mehr Piloten haben Vorfälle mit immer mehr Schirmtypen. Aus dem Bekanntenkreis höre ich böse Geschichten, die gerade noch mal gut ausgegangen sind. Aber einer aus dem Kreis, Helmut Tanzer ist schon tot. Das alles hat nicht mit einem bestimmten Fabrikat zu tun, sondern es betrifft alle Hochleister der 89er Generation. Jeder Typ hat einen kleinen Makel oder ein kritisches Flugverhalten. Ich meine die Prototypen, mit denen im Wettkampf geflogen wird, sie werden immer mehr hochgezüchtet und dadurch gefährlicher. Gütesiegelschirme sind im Prinzip nicht so gefährlich, aber da es lange dauert, bis ein neuer Schirm das Gütesiegel erhält, wird im Wettkampf so gut wie nicht mit Gütesiegelschirmen geflogen.

Sogar die Normalpiloten reißen sich alle um die Topmodelle der verschiedenen Hersteller und sind oft nicht in der Lage, die richtig zu fliegen. Dadurch geht ihnen einiger Flugspaß verloren. Wenn sie ruppige Thermik vorfinden, sind sie völlig überfordert. Mit einem Schirm der Intermediate-Klasse, mit etwa 10–20% weniger Leistung hätten sie den »Kopf frei« und könnten sicher und genußvoll fliegen.

Man kann sich ausrechnen, daß all das, was bisher gutgegangen ist, irgendwann nicht mehr gutgeht. Keiner ist unverwundbar. Es gibt viele, die hat's schon öfter runtergehauen, die fliegen trotzdem weiter, weil sie glauben, daß es immer gutgehen wird. Beim Sexten-Cup gab's einen, der fiel aus 1000 m runter und kurz über dem Boden ging sein Rettungsgerät auf. Die Einschläge kommen immer näher. Ich habe mich daher zum Zuschauen entschlossen. Vielleicht packt mich ja das Wettbewerbsfieber wieder bis zum Sommer, aber im Moment...«

# Im Gegensatz zu Bernhard Schmid hat sich Sepp Gschwendner dieses Jahr voll und ganz dem Wettkampf verschrieben.

Um Sepp für ein Interview aufzutreiben, muß man nach Kössen fahren. Ein Ligadurchgang läuft gerade. Der Himmel über dem Unternberghorn hängt voller Gleitschirme. Sepp kämpft sich als erster erfolgreich bis zum Wendepunkt hinaus ins Tal gegen einen starken Nordostwind, wendet, jagt zurück zum Unternberg, kommt dort niedrig über die Lifttrasse beim Versuch gegen den Wind rum ums Eck in die Ostdüse zu fliegen. Da klappt sein Schirm frontal ein, Sepp fängt den Sturz sogleich ab, aber nach diesem Höhenverlust sind die Chancen dahin, den Unternberg wieder hinauf zu klettern.

Sepp entschließt sich in niedrigster Höhe noch über die Häuser hinaus zum Ziellandeplatz ins Tal zu fliegen, um wenigstens die Landepunkte zu erhalten. Aber der böige Wind bringt seinen Schirm knapp über Häusern und Bäumen erneut zum frontalen Einklappen. Der Kappenkollaps ist furchterregend anzusehen. Sepp stürzt zwischen zwei Fichten durch und entschwindet auf diese dramatische Art aus dem Blickfeld. Die bange Frage, er wird doch nicht..., bleibt eine Weile offen.

*Kurze Zeit später kommt Sepp Gschwendner wohlbehalten angewandert, bereit zum Interview. Sepp, was war grad los?*

»Ich hatte die Trimmer voll auf, weil da der Schirm gegen den Wind schneller voran kommt, aber so gerät er halt auch leichter in den Frontalstall. Normalerweise ist ein Frontalstall weniger schlimm, als ein einseitiger Einklapper, nach 10 m hab ich den Schirm in der Regel wieder, aber diesmal bin ich durch die Fichten durchgezunden und in einer schmalen Schneise mit Rückenwind gelandet. Das war nicht so schlimm. Ich wollt halt unbedingt noch zum Landeplatz. Eigentlich hätt ich aufgeben sollen, aber des kon i net.«

*Ist das Wettbewerbsfliegen zur Zeit nicht arg riskant?*

»Nicht riskanter als privat fliegen, wenn man dabei extreme Leistung bringen will. Allerdings wird man beim Wettbewerb eher mal in eine Entscheidung hineingetrieben. Aber bei der Liga werden die Aufgaben von 7 Piloten, dem Ligaausschuß gestellt, die müssen sie ja dann selber fliegen, da überlegen wir schon was wir tun. Mir fällt es viel leichter an meine psychischen Grenzen zu gehen, wenn ich im Wettbewerb bin. Da kann ich mich besser motivieren. Wettbewerbsfliegen ist nicht sehr riskant, mit der Einschränkung, daß ich halt manchmal Fehler mache. Aber die mach ich auch wenn ich privat fliege. Das einzige was mir Sorgen macht ist, daß man sich im Wettkampf in kritische Situationen hineintreiben läßt, Fliegen bei Gewitterstimmung, zum Beispiel.«

*Aber sind nicht die Prototypen-Hochleister, die im Wettkampf zum Einsatz kommen, besonders riskant?*

»Wir haben heute Hochleister, die kaum kritischer sind als die Geräte mittlerer Leistung noch vor kurzer Zeit waren. Das Denken ›Hochleister = gefährlicher‹ ist total falsch.«

*Aber Prototypen haben die Gütesiegelprüfung noch nicht durchlaufen.*

»Es ist eine völlig falsche Einstellung zu glauben, wenn man einen Gütesiegelschirm fliegt, könne man nicht mehr abstürzen. Ein Schirm mit Gütesiegel hat die Testanforderungen erfüllt, aber es gibt in der Luft eine Menge Situationen, wo das Gütesiegel gar nichts hilft, sondern nur eine richtige Pilotenreaktion. Ein Beispiel: klappt der Schirm ein und der Pilot reagiert nicht richtig, sitzt er am Boden, ob mit oder ohne Gütesiegel. Gütesiegel sagt nur, daß bei richtiger Pilotenreaktion der Schirm wieder fliegt. Um nochmal aufs Wettbewerbsfliegen zurückzukommen: Ich habe bei Wettbewerben sehr viel Spaß. Es ist zwar unheimlich streßig, aber die Szene macht mir Spaß und ich kann meine persönliche Flugleistung sehr stark steigern, was ich beim privaten Fliegen nicht kann, weil der Vergleich zu den anderen guten Piloten fehlt.«

# Zephir 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 Zephir 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 Zephir 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**

# DIE Profis

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

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

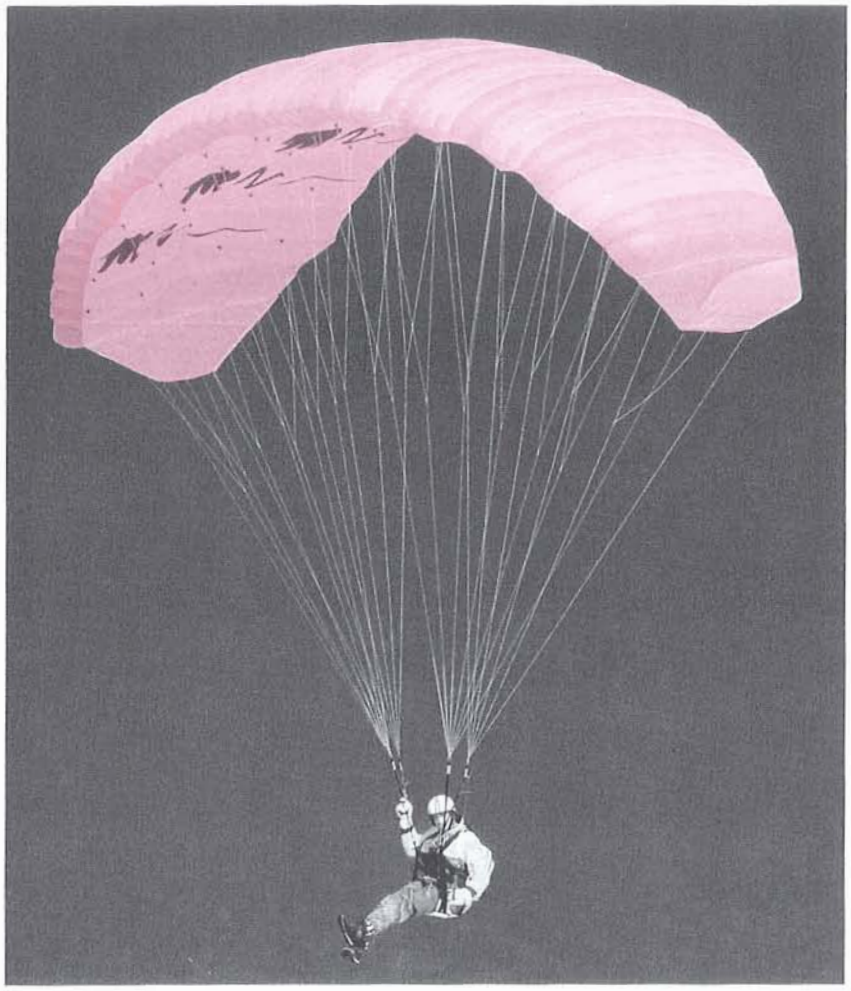
3 **Vario LCD**
Das preiswerte Gerät
für Gleitschirmpiloten
(120 × 80 × 25)

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

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

BRÄUNIGER FLUGELECTRONIC

# Be top.



Aufsteiger wollen mehr. Profis auch. Denn in der Thermik wird

Easy Competition (Dream Competition) · Fläche 22 (25) m² · Kammern 40 (44) · Streckung 3,3 (3,5) m

Gleiten zur übermächtigen Passion. Versucht es. Mit Dream Com-

Vmax 42 km/h · Vsink 1,6 m/sec. · Gleitzahl >5 · Gewicht 4,8 (5,0) kg · Pilotengewicht 50–80

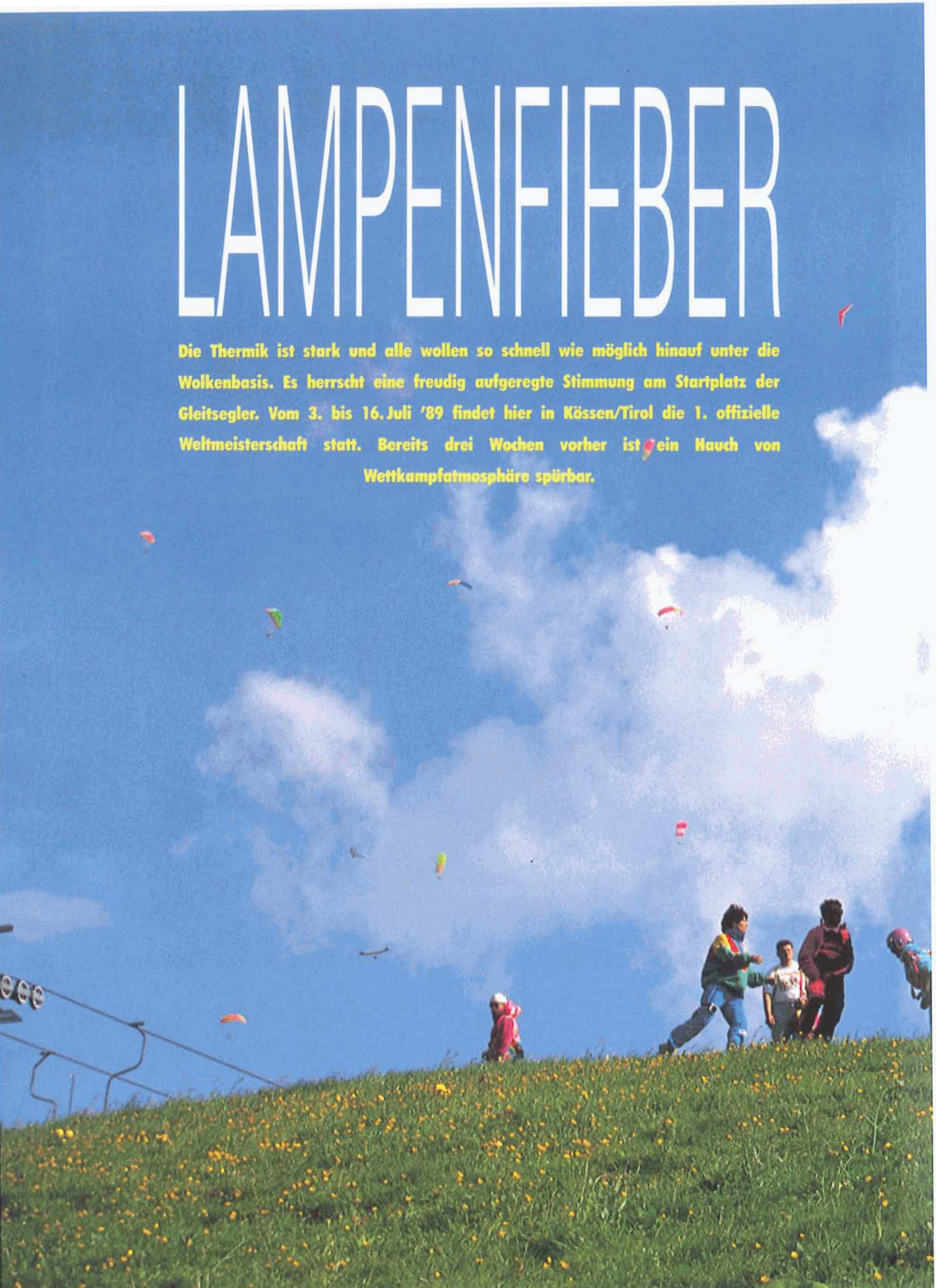
petition. Oder Easy Competition. Einfach höher.

FLIGHT DESIGN

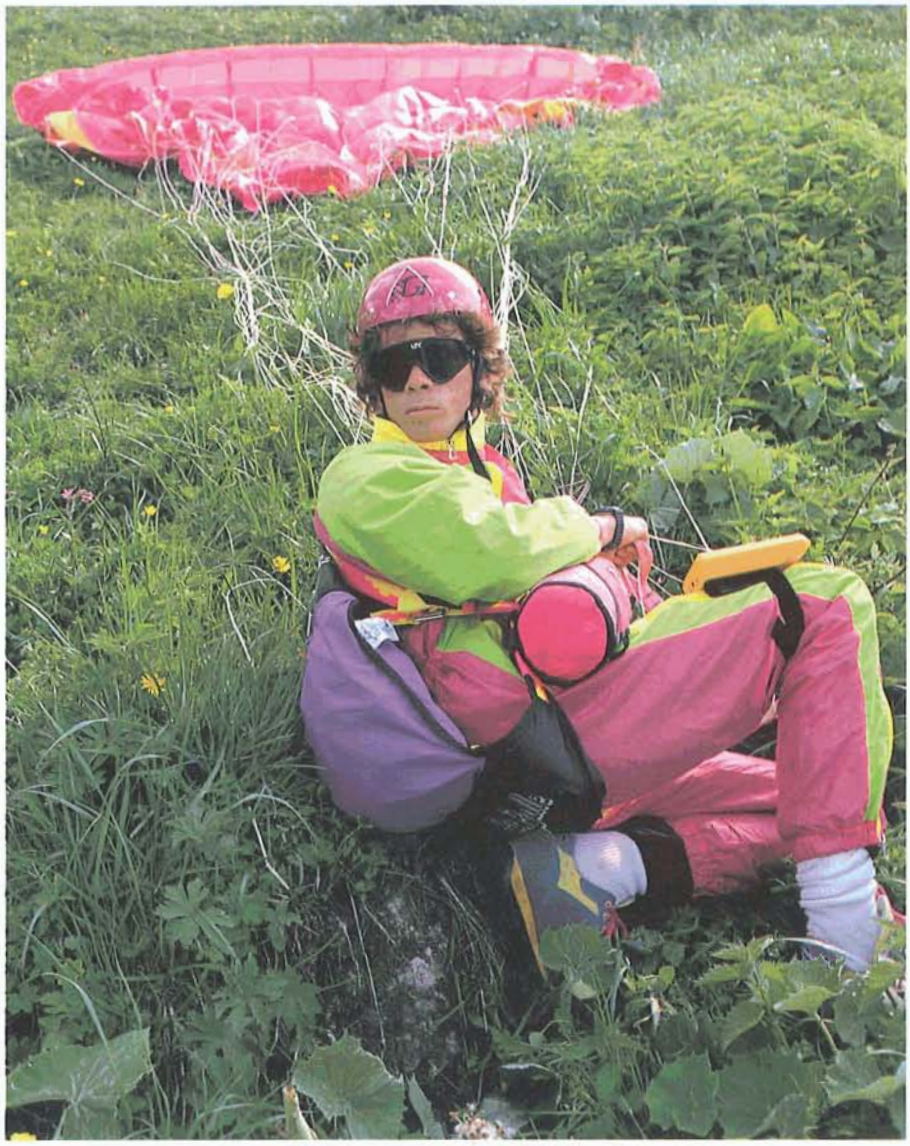
Neue Adresse:
Flight Design GmbH. Sielminger Str. 65. 7022 Echterdingen. Telefon (0 71 1) 79 50 95. Telefax (0 71 1) 79 50 97.

# LAMPENFIEBER

**Die Thermik ist stark und alle wollen so schnell wie möglich hinauf unter die Wolkenbasis. Es herrscht eine freudig aufgeregte Stimmung am Startplatz der Gleitsegler. Vom 3. bis 16. Juli '89 findet hier in Kössen/Tirol die 1. offizielle Weltmeisterschaft statt. Bereits drei Wochen vorher ist ein Hauch von Wettkampfatmosphäre spürbar.**



CONDOR



Hier werden noch einmal Punkte für die deutsche Liga ausgeflogen, denn nur die allerbesten Piloten sollen in das Rennen um die Weltmeisterschaft gehen. Toni Bender, der auch bei den Drachenfliegern die Liga anführt, entscheidet sich in diesen Tagen für eine Teilnahme an der Gleitsegel-WM; notgedrungen, weil durch ungünstige FAI-Planung gleichzeitig in Fiesch/Schweiz der Drachenflugweltmeister ermittelt wird. Man kann sich eben nicht zerteilen.

Auf die Piloten ohne Wettkampfambitionen wirkt die Stimmung vor dem großen Ereignis in Kössen ansteckend. Ein luftiger Spielplatz, auf dem sich oft 30 Gleitsegel um den gleichen Bart rangeln. Die unreifen »Früchtchen« der Fliegerei hängen dann auch gelegentlich fest in den Bäumen zwischen Start- und Landeplatz.

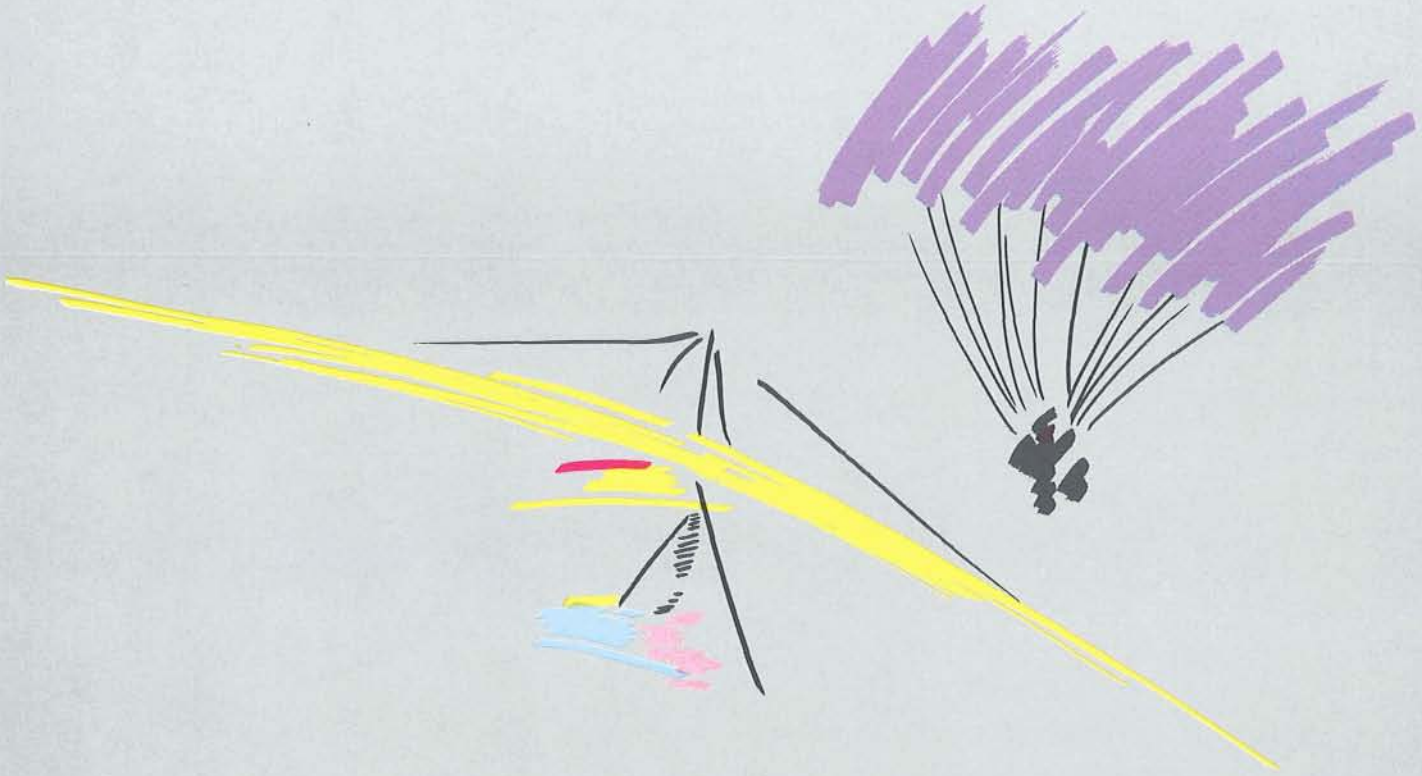
Fotos: Tilman v. Mengershausen

Foto: Klaus Tünzler

# PARASAIL

SYSTEMS

**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

**» PARASAIL «**
**IV, V**
**VI 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**

MOYES

**The World Champion Glider.**

SPORT KELLER

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 089/129 75 10**

**Tel. (089) 129 85 95**

**PROSPEKT ANFORDERN!**

Wolkenfoto: Schweizer Pool der

# 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
Ebenaustrasse 8, CH-6048 Horw
Telefon 041 47 34 24

Flytec

Händlernachweis BRD und Österreich:
Schlager & Strobl, Sportartikel GmbH, Gasteig 4b, D-8196 Eurasburg Tel. 08179/1415