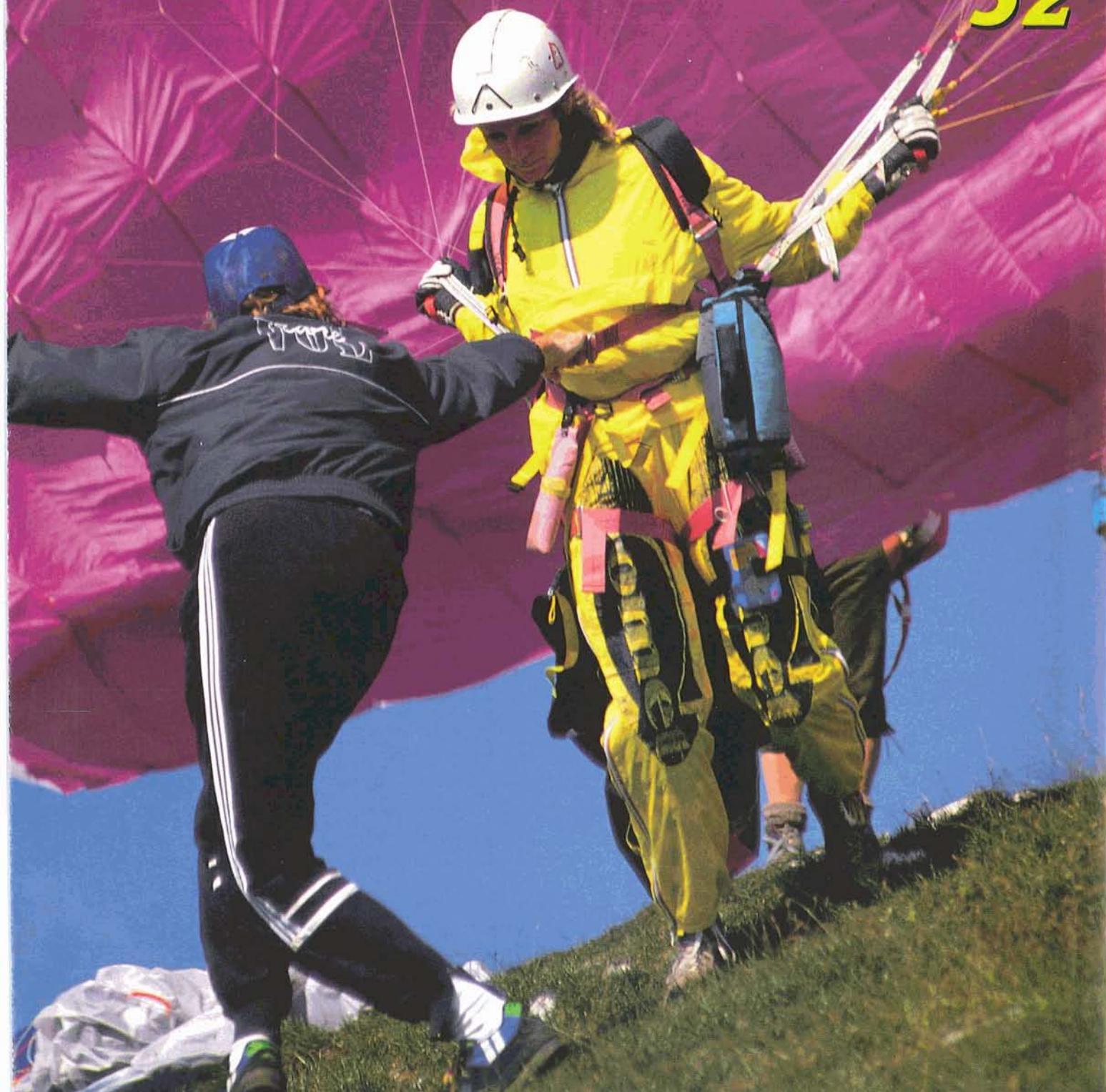


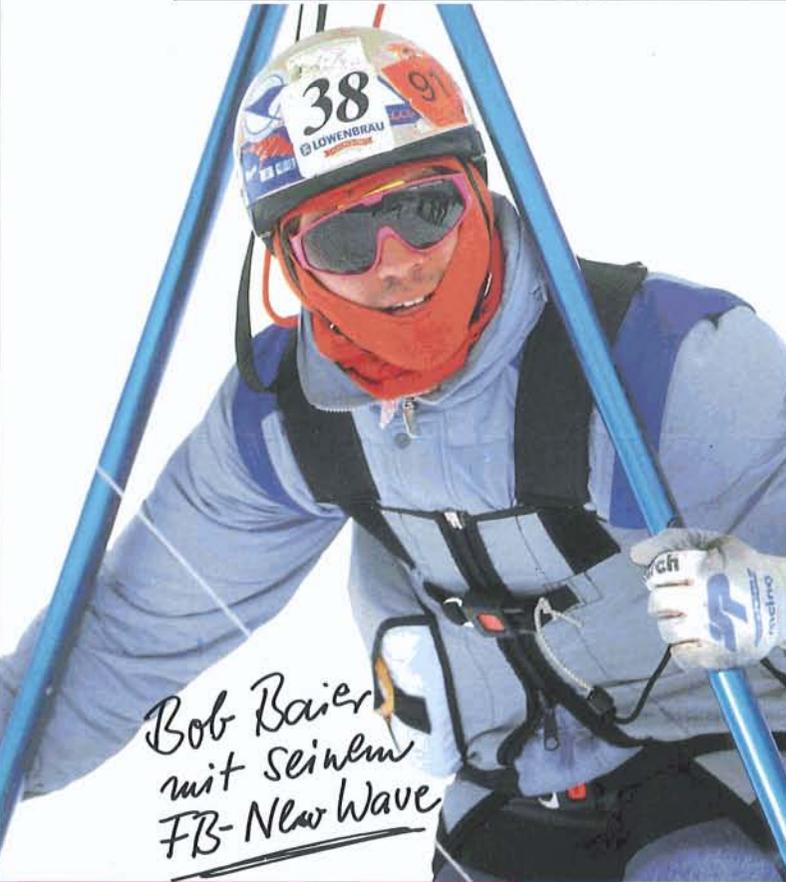
DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

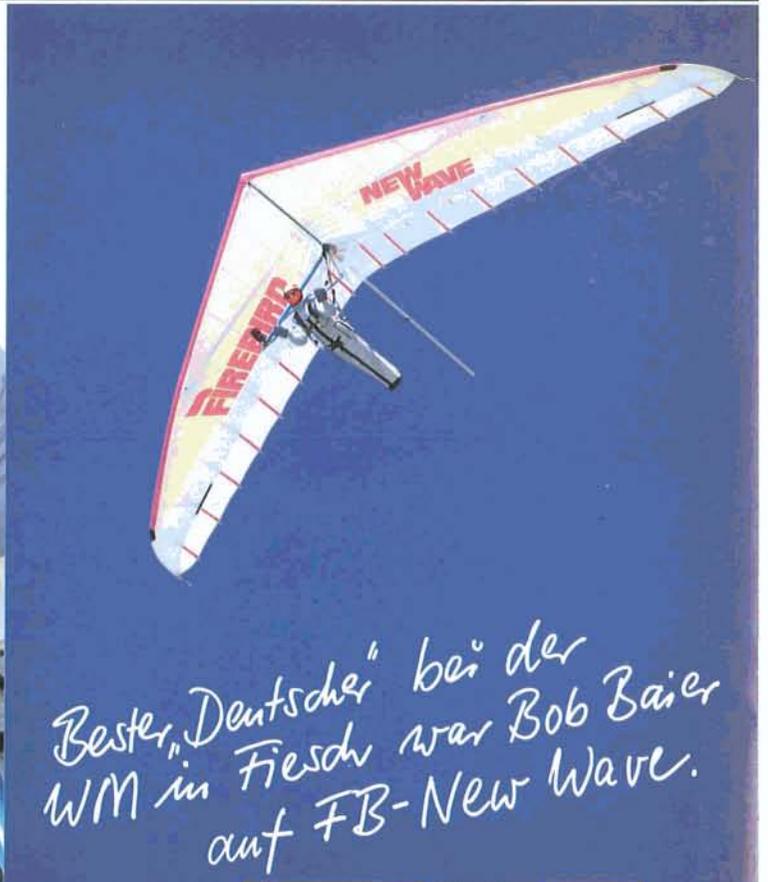
52



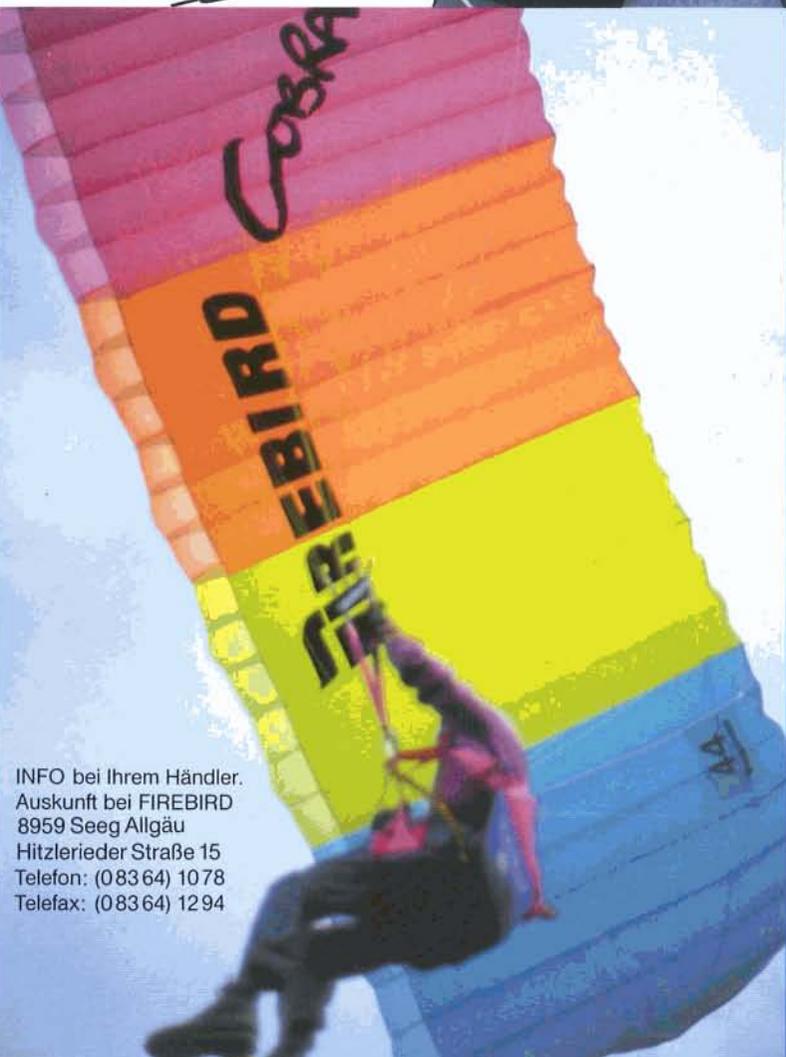
Die Besten fliegen **FIREBIRD**



Bob Baier
mit seinem
FB- New Wave



Bester "Deutscher" bei der
WM in Fiesch war Bob Baier
auf FB- New Wave.



FIREBIRD

Stehen Sie zu Ihren Ansprüchen.

INFO bei Ihrem Händler.
Auskunft bei FIREBIRD
8959 Seeg Allgäu
Hitzlerieder Straße 15
Telefon: (08364) 1078
Telefax: (08364) 1294

IMPRESSUM

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

Redaktion:
Wolfgang Gerteisen
(verantwortlich)
Peter Janssen
Klaus Tänzler

Layout:
Tilman v. Mengershausen

Erscheinungsweise:
5 Ausgaben pro Jahr

Preis:
Im Mitgliedsbeitrag des
DHV enthalten.

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

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

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

Auflage:
19 000

Titelbild:
Starthilfe in Kössen

Foto:
Tilman v. Mengershausen

DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

AUS DEM INHALT

wichtig... neu... kurz	4
Einladung zur DHV-Jahrestagung	6



37 Nationen freuten sich auf die WM über den Gletschern der eindrucksvollsten Rennstrecke Europas. Aber Wetterpech und riskante Aufgabenstellung enttäuschten die Erwartungen.

Foto: Michael Weingartner

Drachenflug-WM: Rolling and Tumbling	8
Das Versicherungsprogramm	23
Sicherheitsjournal	24
DHV bietet an	27
Vertragsentwurf DHV/DAeC	28
161 km Weltrekord-Dreieck	29
Trend zum Dreieck	30
Vereinsnachrichten/Briefe	32
70 km zwischen Marmeladenklecks und Gulaschsuppenfleck	34
Gebrauchtmarkt	36
Ausschreibung zum Deutschen Streckenflugpokal	42
Wettbewerbssport	46
Hammerthermik: Deutsche Gleitsegelmeisterschaft am Wank	48
DHV-Filmverleih	49
Liga '89	50
PIRS: Briten dominieren	53
Deutscher Streckenflugpokal 1989: Zwischenwertung	54
Gleitsegel-WM: Durch alle Wetter	64
DHV-Prüfungskalender	81

Keine Flugberge im Nationalpark

Was sich schon seit einem Jahr abzeichnet hat, ist jetzt eingetreten: Auf Weisung des Bayerischen Umweltministeriums dürfen die vom Landratsamt erteilten Ausnahmegenehmigungen für die alpinen Flugberge im Nationalpark Berchtesgaden/Bad Reichenhall nicht verlängert werden. Betroffen sind hauptsächlich die Startplätze am Hohen Göll und Hohen Brett.

Das Ministerium hat jedoch den Forderungen des DHV nach gleichwertigen Ersatzgeländen entsprochen. Beim Jenner wurde auch die Startrichtung Süd, die eine kurze Strecke ebenfalls durch den Nationalpark führt, durch Ausnahmegenehmigung freigegeben. Der Predigtstuhl - ebenso wie der Jenner durch eine Seilbahn erschlossen - wird neu genehmigt. Zuvor schon hatte das Ministerium der Freigabe des durch eine Straße erschlossenen Kehlstein und des Mittelstaufer zugestimmt.

Mitglied Nummer 15 000

Bernhard Keith heißt er, ist 33 Jahre alt und Gleitschirmflieger.

Wie er zum Fliegen gekommen ist? – Beim Skifahren in Livigno im März 1988 sah er die Gleitschirmflieger und ließ sich faszinieren. Der Flug-Bazillus trieb ihn im Januar dieses Jahres zu einer Allgäuer Flugschule. Seit Juli ist er A-Pilot.

Viele Höhenflüge hat der Bankkaufmann in der Zwischenzeit gesammelt, die meisten vom Tegelberg, Breitenberg und in Buching, den schönsten und zugleich höchsten mit 1400 Höhenmetern in Mals/Südtirol mit Fußanstieg.

Ja, ein mulmiges Gefühl hatte er bei seinem ersten Höhenflug vom Tegelberg. Das fantastische Erlebnis des freien Fliegens war gemischt mit Angst, was passieren könnte.

Bernhard fliegt jetzt einen »Jaguar« und wir wünschen ihm zu seinen bisher 35 Flügen noch die zügelfache Zahl ohne Unfall und mit viel Genuß!

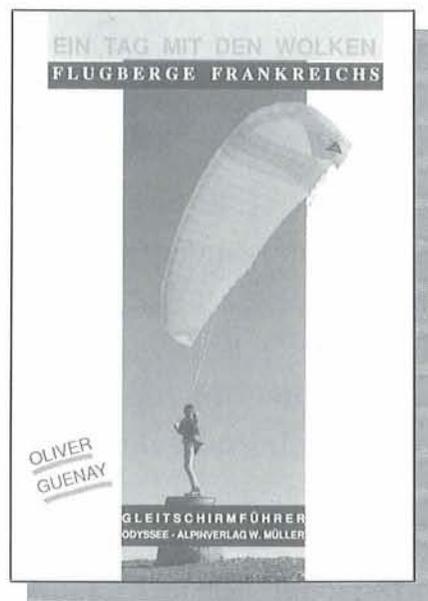
Leistungsabzeichen für Gleitsegeln

Der DHV schreibt ab 01.01.1990 ein Leistungsabzeichen für Gleitsegelstreckenflug aus.

Die geforderte Leistung beträgt mindestens 30 km freie Strecke.

Die Flüge sind nach den Bedingungen des Deutschen Streckenflugpokals durchzuführen, zu dokumentieren und einzureichen.

Anschrift für die Dokumentationsunterlagen und Antrag ist die DHV-Geschäftsstelle, Schaftlacher Str. 23, 8184 Gmund am Tegernsee.



Fluggebietsführer Frankreich neu

»Ein Tag mit den Wolken« Frankreich gilt gemeinhin als das »Paradies« für Gleitschirmflieger. Dem entsprechend groß ist das Angebot an Fluggeländen.

Oliver Guenay listet in seinem Fluggebietsführer Fluggebiete auf und versucht sie je nach Schwierigkeit zu klassifizieren. Jede Fluggeländebeschreibung ist mit einer kleinen Übersichtskarte versehen.

Erhältlich ist der Fluggebietsführer beim Odyssee Alpin-Verlag, 8034 Gernering.

Neuer Mitgliedsverein im DHV

Als neuen Mitgliedsverein im DHV begrüßen wir herzlich: Flying Penguins e. V. Karolinenstraße 7 a 1000 Berlin 37

Kündigungsfrist beachten

Am 31. 10. 1989 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte 2monatige Kündigungsfrist zum Jahresende ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, insbesondere also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer beim DHV Mitglied bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies auch getrennt tun, umgekehrt erlischt jedoch bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch die Versicherung zum Jahresende.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von Seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage bei der Geschäftsstelle. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 1990 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 1990 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten. Die Kündigungsfrist gilt auch für alle DHV-Mitgliedsvereine.

Packerlehrgang für Selbstpacker

Am 7. und 8. 10. 1989 sowie am 21. und 22. 10. 1989 finden in Altenstadt bei Schongau vier Lehrgänge für Selbstpacker von Rettungsgeräten statt.

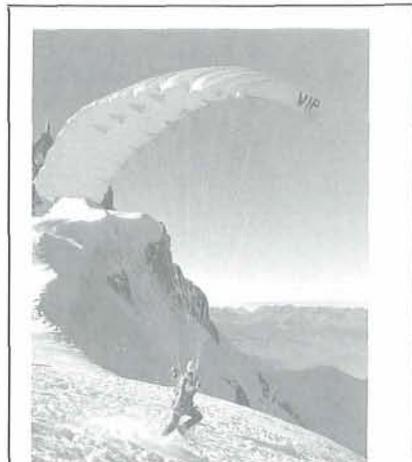
Interessenten melden sich direkt schriftlich bei der DHV-Geschäftsstelle an.

Sensationeller Streckenflug-Weltrekord

Kevin Christopherson fliegt 465 km in 6 Stunden und 20 Minuten.

Am 3. 8. 1989 überflog Kevin Christopherson als erster Drachenflieger die magische 400-km-Grenze und verbesserte damit seinen alten Rekord um mehr als 67 km. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Kevin Christopherson betrug mehr als 72 Stundenkilometer. Der Ausgangspunkt für Kevins Flug war Wiskey Peak, Wyoming, USA, der Landepunkt bei Kyle, South Dakota, USA.

Kevin Christopherson hat den Flug dem FAI-Reglement entsprechend dokumentiert und als Weltrekord eingereicht. Eine Anerkennung steht bisher noch aus.



**Paragliding 1990
Parapente
Gleitschirmfliegen**

Neuer Bildkalender »Para«

Die Kalenderküche Windsport Wildbad von Uli Blumenthal hat sich für 1990 auch dem Thema Gleitschirm zugewandt. Entstanden ist ein groß- und hochformatiges Bilderwerk mit 13 stimmungsvollen Flugaufnahmen.

Windsport Wildbad, Eugenstraße, 7547 Wildbad. Preis 28,- DM zzgl. Versandpauschale.

Neue Telefonnummer

Die Dienst-Telefonnummer von Peter Urban, DHV-Fachreferent für Sicherheit und Regionalbeirat für Hamburg, Schleswig-Holstein und Berlin hat sich geändert. Die neue Nummer lautet: 0 40/6 34 62 02.

Forstverwaltung bittet um Rücksicht

Als Leiter der Forstverwaltung Brannenburg möchte ich mich heute in folgender Sache an Sie wenden:

In dem sehr schönen Naturraum Wendelstein/Wildalpjoch obliegt mir die forstliche und jagdliche Verwaltung. Da Wildalpjoch, Wendelstein und Jackelberg bzw. Arzmoos im Obb. Gebirgsraum eine der letzten Raufußhühnervorkommen und Hochlagen-Gamsgebiete aufweisen können, sind mit der ursprünglichen Erhaltung dieser Landschaft auch große Sorgen verbunden.

So bedeuten vor allem Tiefflüge mit Hängegleitern über diesem Gebiet eine empfindliche Beeinträchtigung durch plötzliches Aufschrecken des Gamswildes im Ruhestand und dessen panikartige Flucht sowie durch Störung von Hahnenbalzplätzen, wie dies immer wieder beobachtet wurde.

Es ist sicherlich nicht im Sinne Ihres Vereins, daß an schönen Tagen und v. a. Wochenenden große Gruppen von Hängegleitern ohne Starterlaubnis des Grundeigentümers jede mögliche Luftschneise in dieser Region, die komplett in einem Landschaftsschutzgebiet liegt, zur Ausübung dieses Sports benutzen.

Die Erhaltung unserer wenigen noch interessanten Naturräume geht uns schließlich alle an!

Wir bitten Sie daher sehr, über Ihnen e. V. auf Ihre Mitglieder und ggf. auch Dritte einzuwirken, das beschriebene Gebiet, wenn irgend möglich, bei der Ausübung dieses sicher sehr attraktiven Freizeitsports auszusparen.

Für ein Entgegenkommen wären wir Ihnen dankbar und bitten gleichzeitig für Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen
Forstverwaltung Brannenburg



»Drachenfliegen für Meister« neu erschienen

In seiner erweiterten und völlig überarbeiteten zweiten Auflage wendet sich »Drachenfliegen für Meister« an den leistungsorientierten Piloten mit Streckenflugambitionen und an den »Normalpiloten«, der sein Wissen vervollständigen will und sich auf die Prüfung zum B-Schein vorbereitet.

Autoren sind Helmut Denz, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Peter Cröniger und Dr. Victor Henle. 240 Zeichnungen und Fotos veranschaulichen die Texte und illustrieren das Buch.

Nymphenburger Verlag, München, 215 Seiten, Preis DM 44,-.

Gastpiloten-Beschränkung am Schleckerfels

Im Fluggebiet »Schleckerfels« (Startplatz Rabenfelsen) wird ab sofort die Anzahl der Gastpiloten auf 10 Gäste pro Tag begrenzt. An Werktagen ist das Starten und Top-Landing ab 18 Uhr verboten.

Im Fluggebiet Startplatz Türkheim bleibt die Gastpilotenbeschränkung auf 5 Gäste weiterhin bestehen.

In beiden Fluggebieten haben sich Gäste vor dem Aufbau der Geräte beim Startleiter zu melden.

DFV-Geislingen/St.

DHV-Jahrestagung 1989

**Samstag, 28. Oktober 1989,
Kur- und Kongreßzentrum Oberstdorf
Stimmkartenausgabe 14.30 Uhr, Tagungsbeginn 15 Uhr**

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Rückblick »10 Jahre DHV«
3. Feststellung der Beschlußfähigkeit
4. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1988 (veröffentlicht im DHV-Info Nr. 48)
5. Bericht der Kommission
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung der Kommission
8. Neuwahl der Kassenprüfer
9. Satzungsänderung
10. Vertrag mit dem DAeC
11. Anträge
12. Ort und Termin der Jahrestagung 1990
13. Wünsche und Anregungen

Antrags- und stimmberechtigt sind alle Verbandsmitglieder persönlich. Eine Übertragung des Stimmrechts kann durch schriftliche Vollmacht erfolgen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 19 fremde Stimmen vertreten. Zum Zwecke der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen, das vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein muß. Einzelheiten ergeben sich aus der Satzung, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern kann.

Hier abtrennen und einsenden an

DHV, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund

Vollmacht

Nur gültig, wenn vollständig ausgefüllt und unterschrieben! Blankovollmacht und Untervollmacht sind nicht zulässig.

Name des Vollmachtgebers _____

Anschrift _____

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der Deutschen Hängegleitertagung 1989 auf den dort anwesenden _____ (Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum _____

Unterschrift des Vollmachtgebers _____

Vorschläge zur vorläufigen Tagesordnung Ziffer 9 »Satzungsänderung«:

- Die Begriffe »Hängegleiterkommission und »Deutsche Hängegleitertagung« werden geändert in »Kommission« und »Jahrestagung«.
- Der »Siebte Teil: Region und Regionalversammlung« wird gestrichen. Statt dessen wird § 24 Absatz 2 neu gefaßt: »Die Vorsitzenden und die Fachreferenten werden von der Jahrestagung gewählt, die Fach- und Regionalbeiräte von der Kommission ernannt. Die Ernennung von Fachbeiräten erfolgt nach fachlichem Bedarf, die Ernennung von Regionalbeiräten entsprechend der regionalen Mitgliederverteilung.«

Peter Janssen
Vorsitzender

Rahmenprogramm

Vormittags:

Gemeinsame Sitzung der DHV-Vereinsvorsitzenden und der Kommission
Pilotinnen-Treff

Nachmittags:

Siegerehrung Deutscher Streckenflugpokal 1989.

Dia-Projektion von Michael Weingartner über hochalpines Drachenfliegen.

Dia-Projektion von Uli Wiesmeier über Streckenfliegen mit dem Gleitschirm.

Highlights aus dem neuen DHV-Film von Charly Jöst.

Abends:

Jubiläums-Abendessen; die ersten 200 Stimmkarten gelten als Gratis-Bon,

Pilots Evening mit Tanz-Band



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!

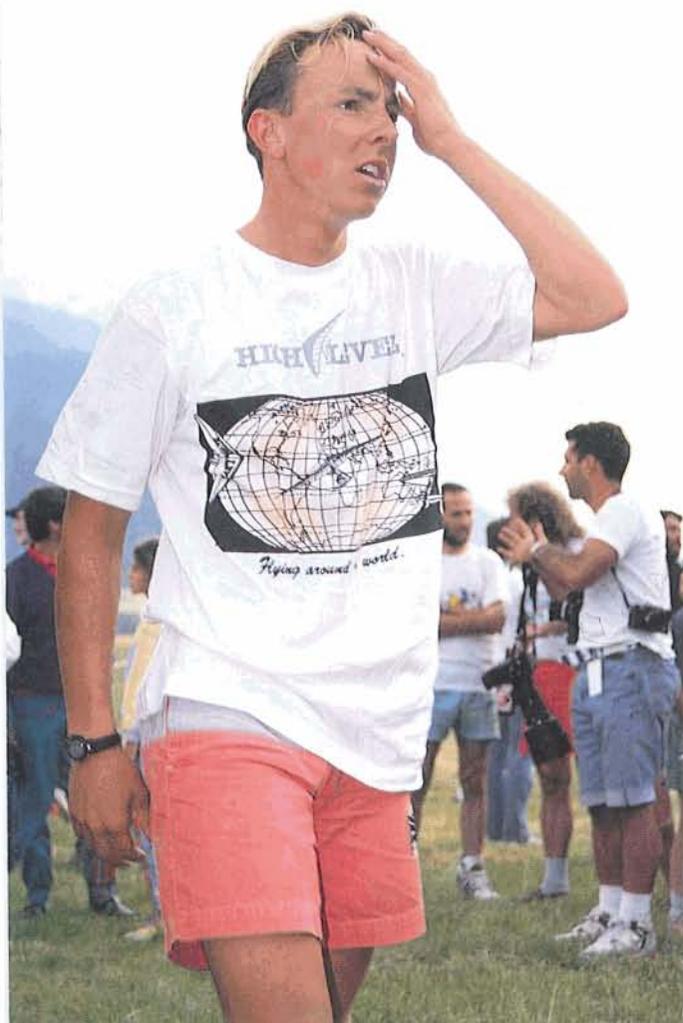
Jedes Ersatzteil lagermäßig · 5-Jahres-Check an einem Tag
Fordern Sie unsere kostenlosen Unterlagen an!



DRACHENFLUG WM IN FIESCH/SCHWEIZ

ROLLING & TUMBLING

ROLLE & ÜBERSCHLAG



Robbie Whittall fliegt in gewaltige Leeturbulenz, überschlägt sich! Er will den Rettungsfallschirm ziehen, überschlägt sich ein zweites Mal, kriegt die Basis wieder zu fassen, fliegt weiter und wird Weltmeister.

**EIN BERICHT VON
KLAUS TÄNZLER**

Robbie Whittall nach
der Landung im
letzten Durchgang.







An diesem Tag, dem letzten Durchgang der WM werden 3 weitere Piloten in ihre Segel geschleudert und können sich ebenfalls aus der negativen Fluglage retten. Einer der Wettkämpfer schlägt so oft und hart mit dem Kopf gegen das Kielrohr, daß er das Rohr nach dem Flug wegen den Dellen austauschen muß, ein anderer fliegt unfreiwillig trotz gezogenem Bügel zwei Loopings hintereinander, die Teamkameraden hören über Funk seine Angstschreie. Bei Brig wird vom Boden aus hilflos mitangesehen, wie ein Teilnehmer an seinem Drachen zappelnd hundert Meter wie ein Blatt im Wind nach unten gaukelt, bis er sich wieder fängt und weiterfliegt.

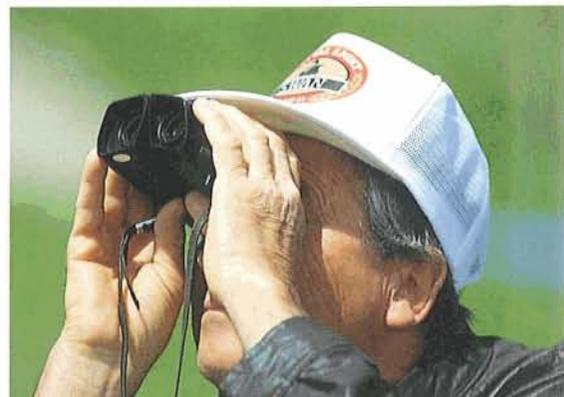
Der französische Teamchef gibt per Funk Order an seine Piloten, den Flug abubrechen. Whittall-Verfolger Tomas Suchanek: »An so einem Tag darf man nicht in die Luft«, will dem Unfug ebenfalls ein Ende machen, obwohl die Goldmedaille lockt, aber der tschechische Teamchef befiehlt ihm, weiterzufiegen. Zur selben Zeit hört der deutsche Teamchef die gewohnt bärenruhige Stimme von Bob Aumer: »Klaus, ich bin jetzt 4000 m hoch, aber sei mir nicht böse, ich flieg nicht mehr weiter, weil sonst überschlagts mich. Mein Leben ist mir lieber«. Auch Bob Baier, der sich am weitesten vorangekämpft hat, entscheidet, daß es jetzt reicht. Uli Blumenthal und Knut von Hentig hören es erleichtert, sie hatten nur deshalb so lange ausgehalten, weil sie die gute Platzierung des Teams nicht gefährden wollten. Bei 60 km/h Gegenwind war ein Weiterkommen zur Wende Leuk für die besten Piloten der Welt nur möglich, indem sie bewußt ins Lee der mächtigen Berge flogen, sich von einem der Rotoren packen und mit Geschwindigkeiten zwischen 5 und 10 m/sec nach oben schleudern ließen. Dabei riß es Bob Baier bei voll gezogenem Bügel die Drachennase senkrecht in den Himmel, eine Ewigkeit lang. Allesamt taumelten immer wieder in völlig unkontrollierten Flugzuständen herum, Bob Aumer, vormals deutscher Spitzensportler in der Disziplin Ringen, hielt sich mit ganzer Kraft am Bügel fest, im nächsten Moment ging der Steuerbügel völlig leer durch, dann tat es wieder einen Schlag, der Drachen explodierte regelrecht. Uli Blumenthal wurde trotz vollem Krafteinsatz die Basis aus den Händen gerissen und derart gegen den Kinnschutz seines Vollintegralhelmes gedroschen, daß er sicher

sein konnte: dieser Schlag nur ein bißchen höher und er wäre bewußtlos gewesen. Aber jetzt ist Schluß damit. Der große Flugplatz bei Raron wird angesteuert. Das deutsche Team setzt unversehrt auf den Boden auf, für sie ist der brutalste und unsinnigste Drachenflug der Sportgeschichte vorzeitig zu Ende.

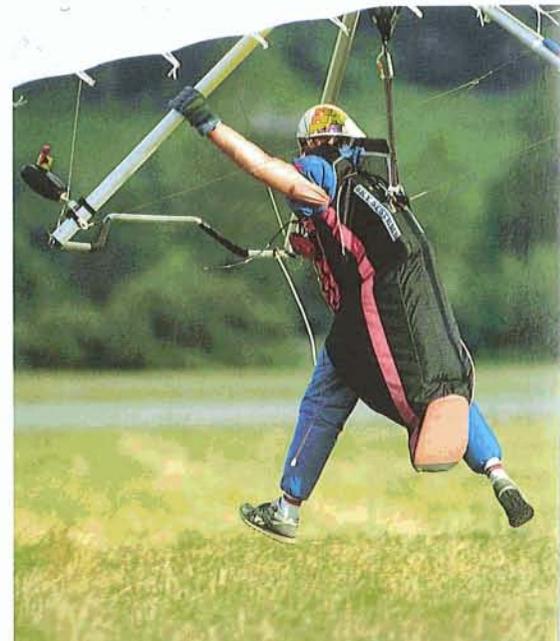
Lebensgefahr verzerrt das Bild

Aber für diesen Flugabbruch wird die deutsche Mannschaft hart bestraft. Das deutsche Team konnte sich bis dahin – 6 Runden lang – vor den Alpenländern Italien, Österreich und Schweiz auf Platz 4 in der Nationenwertung behaupten; als bestes Team unter den Nationalmannschaften, die keine Profis in ihren Reihen haben. Jetzt aber sackt die BRD-Mannschaft auf den 8. Rang ab. Denn zwei Italiener schlagen sich durch die Hölle durch bis zum Wendepunkt Leuk, und meistern dann mit Rückenwind einen großen Teil der Aufgabe im ruhigeren Goms, der Österreicher Markus Mittelberger, bis dato Rang 39, zählt zu den drei Piloten, die das Ziel an diesem Horrortag erreichen, auch der Brasilianer Paulo Coelho fliegt, nein taumelt, schleudert wie von Sinnen voran. »Denk an Dein Baby zu Hause«, ruft sein Teamkollege Pedrao angesichts der schaurigen Flugzustände Paulos ins Funkgerät. »Komm weiter, weiter«, bekommt er zur Antwort, Paulo wollte in diesem Augenblick sein Leben drangeben, erzählt später Phil Haegler, stolz auf den Tagessieg von Paulo. Auch Schweizer Piloten, die bis dahin ihren Heimvorteil nicht in überragende Resultate hatten umsetzen können, halten in diesem Durchgang durch und kassieren dafür eine Menge Punkte.

Fokussieren nennt die Sportpsychologie den bei Hochleistungssportlern erwünschten Effekt, wenn die Konzentration und das ganze Bewußtsein auf das Erfüllen der Aufgabe eingengt wird. Alles Störende, dem Erfolg Hinderliche wird ausgeblendet.



Steve Moyes am Start und beim Überfliegen der Ziellinie. Der australische Teamgeist setzte sich, für viele überraschend, auch im hochalpinen Gelände durch.





o. Michael Weingartner

Weil solche Mechanismen immer eintreten, wenn weltbeste Sportler um Medaillen kämpfen, weil im Wettkampffieber die Risikobereitschaft stets stark zunimmt, hat die Wettkampfleitung einer besonderen Verantwortung gerecht zu werden. Sie muß sorgsam darauf achten, daß gefährliche Wettersituationen vermieden werden. Dies war in Fiesch nicht der Fall, die Piloten wurden in absehbare Wettergefahren hineingetrieben. Daß es dennoch nicht zur Katastrophe kam, lag an dem unglaublich hohen Flugkönnen der 60 Weltbesten, der erstaunlichen Stabilität der Fluggeräte und an der Haltung vieler Piloten, wie etwa Steve Moyes, dem seine Familie wichtiger war als eine weitere Medaille.

Veranstaltungsleiter Thomas Boscard hatte die Verantwortung für die Aufgabenstellung und für den Entschluß, ob geflogen wird oder nicht, an Mig Lenz, einen Schweizer Drachenfluglehrer delegiert. Vor dessen Erfahrung hatten alle Respekt und deshalb vertrauten die meisten Piloten auf ihn, als er am 21. Juli beim Briefing sagte: »Es sind zwar Wellenwolken am Himmel, auch meldet die Wetterstation Jungfrauoch 30 kt Wind, aber das ist dort lokal bedingt, der Wind ist nur in sehr großer Höhe, oberhalb der Inversion, so stark«. Knut hielt zwar entgegen, man sähe eindeutige Zeichen für Rotorturbulenz auf der Route nach Westen, und auch Klaus Tänzler intervenierte. Aber Mig sagte, vor dem Cut hätte er zwar so einen turbulenten Tag abgesagt, aber den Weltbesten könne man dieses Wetter schon zumuten. Tags darauf entschuldigte sich Mig Lenz beim morgendlichen Briefing für die Fehlentscheidung der Wetterlage, und WM-Meteorologe Neininger theoretisierte im nachhinein, daß auf 3000 m Höhe eine Scherung zwischen dem darüberliegenden NW-Wind, 60 km/h und dem darunter wehenden Südwest, 45 km/h zu Walzenbildung geführt habe. Vorhergesagt hatte er »nice flights«.

Dieser schwarze Freitag hat die WM schwer beschädigt. Das geringere Ärgernis ist, daß er zu keinem Resultat geführt hat, welches die wahren Leistungsverhältnisse widerspiegelt, weil gute Piloten lieber eine schlechte Platzierung in Kauf nahmen, als ihr Leben zu riskieren. Weit schlimmer ist die verheerende Botschaft dieser WM:

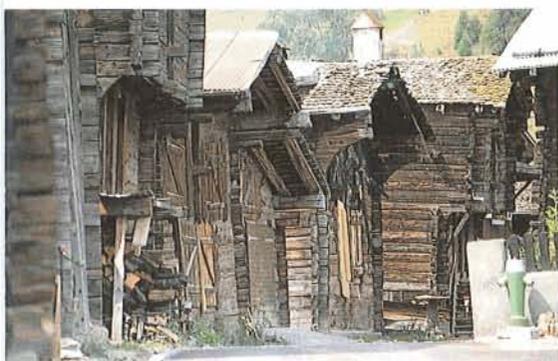
Man muß lebensgefährliche Risiken eingehen, will man zu den Besten des Drachenflugsports gezählt werden.

Die Amerikaner äußerten großen Respekt vor der deutschen Entscheidung, auf Punkte und Platzierung zu verzichten und die Australier sagten dazu, alle hätten wie die Deutschen abbrechen sollen, es wäre das einzig Vernünftige gewesen. Aber Bob Aumer brummte angesichts seines Abrutschens in der Ergebnisliste: »Das nächstmal flieg ich weiter und wenn's mich zehnmal überschlägt.« Bob Baier indes blieb gänzlich unbeeindruckt von allen Kommentaren. »Wenn ich einmal sag, mir wird es zu viel, dann ist das so. Da können die anderen denken, was sie wollen. Und da bin ich auch keinem neidisch, der weitergefliegen ist und sich deshalb gut plazierte hat«.

Bob Baier war der beste deutsche Teilnehmer dieser WM, lag lange auf dem 10. Platz, gegen Ende des Finales auf dem 15. Vor dem Cut gelang ihm ein Tagessieg in seiner Gruppe, ebenso wie Bob Aumer, der sogar als 3. seiner Gruppe die Hürde nahm. Zu diesem Zeitpunkt lag die bundesdeutsche Mannschaft – die nur einen von 6 Piloten dem Cut opfern mußte – sensationell auf dem 3. Platz vor den USA. Die deutliche Leistungsverbesserung gegenüber der letzten WM, bei der 5 von 8 deutschen Piloten vorzeitig ausschieden, war der verbesserten Vorbereitung und dem Umstand zu verdanken, daß die hochalpinen Verhältnisse der deutschen Mannschaft besser lagen.

Weltmeister Ricki Duncan scheidet am Cut

Der jüngste Deutsche, der 22jährige Christoph Kratzner, flog wegen seiner Ungeduld vor der Endrunde raus, ebenso Weltmeister Ricki Duncan. Die beiden und auch Carl Braden gingen vom Kühboden aus Bellwald zu niedrig an, ein starker Nordost zwang sie prompt zu Boden. 1000 Punkte haben die drei bei diesem Durchgang in den Wind gesetzt. Natürlich brannten sie darauf, diesen riesigen Rückstand wieder aufzuholen. Christoph, der dieses Jahr die Deutsche Liga gewonnen hatte, wollte seine Erfolgsserie fortführen, und Carl Braden hatte Weltmeister Ricki Duncan für viel Geld von Moyes weggeholt, um seinen Foil verkaufsfördernd zu plazieren – und jetzt sowas.





to: Michael Weingartner

Die Eindrücke des Goms machen das Fliegen im Wallis zum einmaligen Erlebnis. Das urwüchsige Leben in dieser grandiosen Naturwelt ließ sich vom Wettkampftümmel nicht beeindrucken.

Beim nächsten Durchgang startete die Gruppe auf der Nordostseite des Furka, oberhalb von Realp, gleich neben einer Artilleriestellung der Schweizer Armee, die ohne Vorwarnung aus vollen Rohren feuerte. Es wehte kräftiger Nordwind, eine herrlich hohe Thermikbewölkung bildete sich aus, überall – nur nicht über dem Startplatz, kein Vorflieger kam so richtig hoch. Also wollte auch niemand starten. »Ich muß jetzt gehen, sonst schaff ich die Aufgabe nach Dissentis, zweimal über den Oberalpaß, nie«, entgegnete Christoph seinem Teamchef, der ihn zurückhalten wollte: »Du kannst doch nicht alleine losziehen, das Absaufrisiko ist viel zu hoch, außerdem holt Dich der Pulk ein«. Der Disput wurde von Carl Braden unterbrochen, der an den Start ging und mit Ricki Duncan tuschelte: »Wenn ich vor dem Startplatz nichts finde, flieg ich gleich übers Tal auf diesen großen Sonnenhang drauf, da muß es doch gehen«. Es ging aber nicht. Carl Braden hing im Nu unten, dort wo sich die Straße zum Furka hochzuschlängeln beginnt. Der Talwind wehte von Andermatt her den Talabschluß hinauf, die Aufwindkomponente dort war für Carl zum Absaufen zu viel und zum Hochsteigen zu wenig. Hochsteigen wäre an dieser Stelle auch nicht allzu ratsam gewesen, weil die Kanonen, unbeeindruckt von den friedlichen Deltas, im hohen Bogen über Carl Braden drüberdonnerten. Auf einem gegenüberliegenden Gipfel leuchteten die Feuerfontänen der einschlagenden Granaten auf.

Wenn man das Tal hinunter nach Andermatt sah, gab es weit entfernt außerhalb des Gleitwinkelbereiches eine Schotterhalde, die sich vom Talboden weg die Nordseite des Tales hochzog und im Sonnenschein flimmerte. Die hatte es nun dem Weltmeister angetan, ebenso wie Christoph und Marco Ciria. Die restlichen 55 Konkurrenten der Gruppe hatten keinen Grund, etwas zu riskieren, sie sahen genüßlich zu Carl Braden hinunter und warteten in Ruhe ab, was nun werden würde.

Schließlich starteten Ricki, Christoph und Marco. Duncan macht nach dem Start ein paar Meter mehr Höhe als der Italiener und als Christoph, dann ist es auch schon wieder vorbei mit der Thermik, die drei ziehen los, Richtung Schotterhalde. Auf halbem Weg dorthin erkennt Christoph, daß er zu niedrig ankommen wird und dreht

wieder um, was letztlich damit endet, daß er Carl Braden auf seinem verlorenen Posten Gesellschaft leisten muß. Marco Ciria kommt tatsächlich zu niedrig an und landet. Ricki aber erwischt die Schotterthermik und klettert mühsam den Hang hoch, wechselt schließlich auf die Südseite des Tales an das Eck bei Andermatt, wo der aus dem Göschenental heraufwehende Wind ansteht. Der ist so kräftig, daß jegliche Thermik zerblasen wird. Ricki kann zwar soaren, kriegt aber nicht genug Ausgangshöhe für den Überflug des Oberalppasses.

Mittlerweile schiebt sich von Norden eine dunkle, mittelhohe Bewölkung heran, alles abschattend, es sieht eher nach Regen aus. Nun will erst recht niemand starten. Bevor der Himmel vollends zuzieht, riskiert Ricki den Überflug des Oberalppasses aus aussichtsloser Position und steht.

Christoph Kratzner am Boden

Die Zeit bis zum Schließen des Startfensters läuft den Piloten davon und keine Aufhellung ist am Horizont in Sicht. Kurz vor Fensterschluß schleppen sich die verbliebenen Piloten zum Start, mit der Begeisterung, mit der Delinquenten zum Schafott wanken. Sie starten, und siehe da, es geht hoch! Die Luftmasse ist nun viel labiler geworden, es geht auch ohne Sonne. Die Querung des Oberalps stellt kein Problem mehr dar. Mein Gott, was muß Ricki gedacht haben, als der endlose Schwarm über ihm davonzog? Jetzt hält es auch Carl Braden nicht mehr länger am Ende der Sackgasse: »Das war aussichtslos, was der gemacht hat«, sagt später Christoph, »der ist aus dem Hangaufwind weggeflogen und dicht über Talgrund Richtung Andermatt losgesegelt, dann hab ich ihn aus den Augen verloren«. Kurze Zeit später schläft der Talwind ein und Christoph muß am Furka landen.





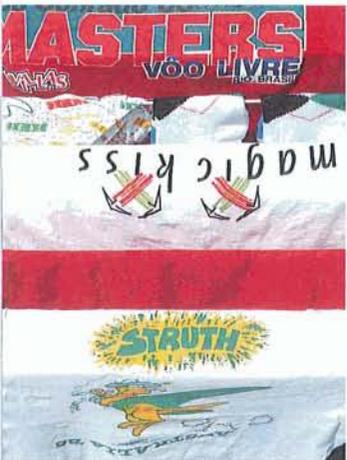
Startplatz Kühboden West



Das deutsche Team

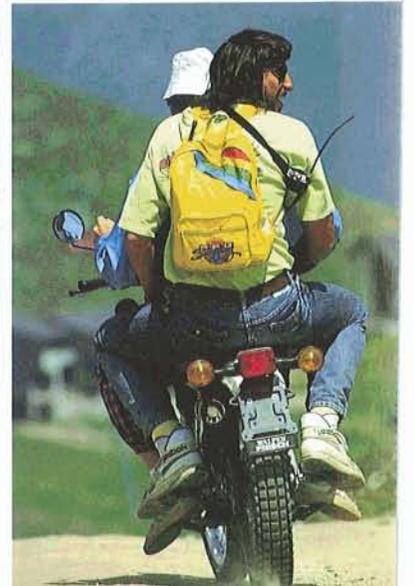


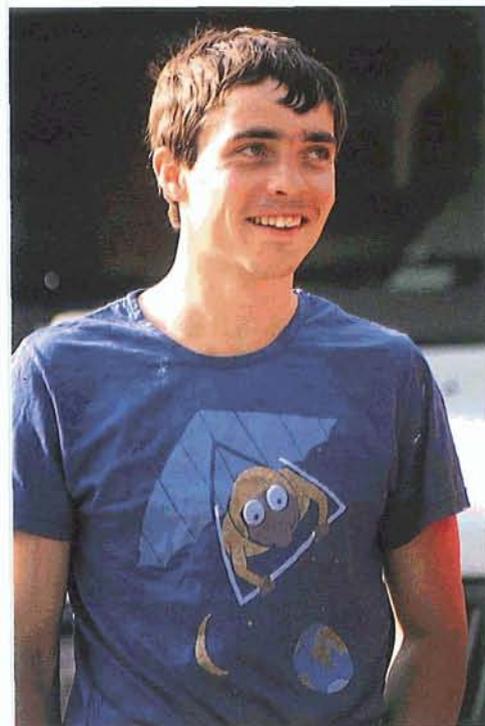
Robbie relaxt vor dem Start



Washtag bei den Briten

Die Sieger-Teams





Carl Braden aber fliegt mit die weiteste Strecke der ganzen Gruppe, bis zum Wendepunkt Brigels! Dort ist an diesem Nordwindtag Endstation, egal ob ein Pilot dort früh ankam oder nicht. Für Christoph und Ricki Duncan sieht nun schlecht aus. Beim dritten Durchgang setzen sie nochmals alles auf eine Karte. Christoph fliegt unglaublich schnell. Nur wenn er das Tempo bis ins Ziel durchhält, hat er doch noch Chancen, unter die besten 20 seiner Gruppe zu kommen. Aber schließlich sinkt er zu tief ab, erwischt die Thermik nicht mehr von unten raus, und schon ist es gelaufen. Ricki Duncan konzentriert sich so sehr darauf, besser zu fliegen als alle anderen, daß er so profane Dinge wie das Briefing nicht beachtet und dann den falschen Wendepunkt fotografiert. Das ist das Aus auch für ihn.

Die Auswertung der Wendepunktfotos wurde übrigens mittels einer hochmodernen Videoapparatur erledigt, welche die Filmnegative in Bilder umsetzt und es ermöglicht, Details aus dem Wendepunktfoto heranzuzoomen. Veranstalter Thomas Bossard verstand es auch bei anderen Gelegenheiten, das High-tech-Zeitalter zu nutzen, so wurden die Ziellinien per Videoanlage mit Zeiteinblendung kontrolliert. Es kam zu keinem einzigen Protest gegen die WM-Auswertung.

2 Meter vor der Ziellinie

Auch Knut von Hentig hatte zunächst einige Mühe, sich unter den besten 20 seiner Gruppe zu plazieren. Beim ersten Durchgang ließ er das Teilnehmerfeld von Bellwald Richtung Oberalp davonfliegen, weil er sich sagte: »Die kommen mit der Höhe bestenfalls bis Oberwald, dann stehen sie, ich muß hier mehr Höhe machen und dann die Route über die hohen Berggipfel wählen, um die Aufgabe zu schaffen«. Da zwang eine überraschend schnell hereinbrechende Abschattung alle zu Boden. Die Besten landeten bei Oberwald, was 300 Punkte einbrachte. Knut ging leer aus.

»Schaut Euch die Ziellinie genau an, fahrt hin und schaut, wo sie liegen«, wurde beim Eröffnungsbriefing gesagt und man tat wie geheißen. Als Knut dann beim zweiten Durchgang seinen Endanflug gegen den besonders brutalen Gegenwind im Tal bei Baschi knüppelte, lag die Linie plötzlich 200 m weiter entfernt. Man hatte

die Änderung beim Briefing nicht bekanntgegeben. Knut landete 2 m vor der Linie und verlor damit die Zielpunkte. 7 Piloten flogen ins Ziel, darunter Hans Bausenwein, der die Ziellinie gerade noch erreichte – mit der drittbesten Flugzeit des Tages. Beim nächsten Flug konnte auch Knut alles klar machen, als 14. seiner Gruppe meisterte er den Cut.

John Pendry und das Gleitschirmfliegen

Die WM war auf nur 14 Tage angelegt, Veranstalter Thomas Bossard blieb Wetterpech nicht erspart und so kamen nur 3 Durchgänge vor dem Cut zustande. Mehr als einen Fehler durfte man sich in der Vorrunde nicht leisten, im Nu war man weg vom Fenster. Auch Weltklassepiloten wie der Amerikaner Ted Boyes, der Engländer Darren Arkwright und der Brasilianer Phil Haegler mußten ausscheiden.

Weil die 180 Piloten der 37 vertretenen Nationen nicht gleichzeitig den Himmel über dem Goms bevölkern sollten, wurde eine Gruppe hinter der Wetterscheide Furkapaß gestartet. Dort hing die Basis immer tiefer als im Goms, die Wahrscheinlichkeit, daß ein Durchgang zustande kam, war dort stets am geringsten. Als wieder einmal nach nervtötender Warterei abgesagt wurde, schnappte sich John Pendry einen Gleitschirm, um ins Tal runter zu segeln. Dabei klappte das Gleitsegel ein, John stürzte nach anhaltendem Spiralsturz ins felsige Gelände und wußte einen Tag lang nicht mehr, wer er ist, erkannte niemanden mehr, und fand alles sehr interessant, was man ihm erzählte. Zwei Tage lang blieb das Wetter schlecht. Lange genug für John, um die Folgen seiner Gehirnerschütterung zu überstehen. »Na, rührst Du jetzt keinen Gleitschirm mehr an?« wurde John Pendry gefragt, als er wieder fit war. »Zumindest nicht mehr während der Drachenflugweltmeisterschaft«, antwortete er.



Wie zuvor im Wallis geflogen, überraschte Thomas Suchanek mit seiner phänomenalen Leistung. Im Alleinang hätte er beinahe den Weltmeistertitel erkämpft.

Während die zweite Gruppe nahe der Bergstation Kühboden starten durfte, mußte die dritte Gruppe in einem abgelegenen Gebiet westlich davon aufbauen. Für die 700 Schweizer Franken, die pro Pilot als Startgeld zu berappen waren, gab es auch ein Lunchpaket. Wesentlicher Bestandteil: eine Semmel und ein »Bifi« des Hauptsponsors der WM, der mit seinem Slogan »Bifi muß mit« allgegenwärtig war. Natürlich waren die Piloten hungrig und genervt, wenn sie sinnlos von Briefing zu Briefing warten mußten, bis abgesagt wurde, weit entfernt von jeder Wirtschaft, einmal gar bis 17 Uhr. Als mal wieder auf dem Startplatz West ausgeharrt werden mußte, bis ein Gewitter vollends entwickelt vor der Nase stand, wurde endlich eine Entscheidung bekanntgegeben: Der Tag ist abgesagt, morgen wird am Startplatz Kühboden Ost aufgebaut. Die Drachen sollten also nicht am Startplatz West bleiben. Die genervten Piloten starteten, schon um nicht ihre Drachen dem unseligen Transportlaster anvertrauen zu müssen, der immer wieder einzelne Fluggeräte verlor, die dann auf den Weg knallten oder hinter dem Wagen hergeschleift wurden. Beim Verladen zerrissen Segel, und es mangelte an entsprechender Polsterung. Erst nach massiven Protesten beim Teamleaderbriefing – die Italiener ließen ein stark verdelltes Querrohr herumgehen – wurde die Beförderung der Gleiter merklich verbessert.

Als nun trotz der bedrohlichen Gewitterstimmung ein großer Teil der Piloten gestartet war, währte die Windstille im Fiescher Tal nicht mehr lange. Nur die Schnellsten landeten noch bei ruhigen Verhältnissen, dann brach der Sturm los. Wie die Hagelkörner schlugen die Drachenflieger ein. Einer der letzten stand 100 m über Grund, den Steuerbügel an den Knien hinten, da schlagen seine Flügelrohre peitschenartig nach unten durch – es sieht aus wie bei einem DHV-Bruchtest mit negativem Ausgang –, die Flügel knallen wieder nach oben, der schreckliche Vorgang wiederholt sich, die zuschauenden Drachenflieger schreien vor Entsetzen, der Sturm will die Drachennase zur Seite werfen, der Pilot wehrt sich verzweifelt, plötzlich stürzt er senkrecht zu Boden, fängt sich nochmal knapp über Grund und jagt schräg zur Seite in die Bäume. Schlimmer erging es Thomas Hölzl, einem jungen öster-

reichischen Talent, der bewußtlos in seinen Drachentrümmern gefunden wurde. Nach 15 Minuten erwachte er wieder. »Wie gehts?«, wurde er beim nächsten Durchgang am Start gefragt. »Besser als John Pendry«, meinte er.

»Das eine hab ich gelernt«, sprach Mig Lenz gewichtig, »wenn im Wettbewerb ein Gewitter aufzieht, gehen die Wettkampfpiloten nicht rechtzeitig runter. Ich werde bei kritischem Wetter lieber gar nicht erst starten lassen«. Hätte er den Vorsatz nur beherzigt, die WM wäre besser verlaufen.

Unfälle, aus denen keine Lehre gezogen wird

So aber wurden Durchgänge bei Nordwindlagen gestartet, bei denen normalerweise das Drachenfliegen in Goms tabu ist; Aufgaben hinunter Richtung Sion gelegt, obwohl dort wüste Turbulenzen durchs Tal fegten. Der Israeli Aharon Sagi mußte nahe Brig mitansehen, wie ein Kolumbianer beim Landen schwer crashte. Sagi kam einfach nicht mehr von der Stelle, weil der Wind die Thermik fast waagrecht in unlandbares Gebiet hinein drückte. So sah er zu, wie die Ambulanz den Verletzten wegschaffte und mußte schließlich selbst zur Landung ansetzen. Sagi funkte noch seiner herbeieilenden Rückholmannschaft, daß es jetzt Ernst würde – und schon überschlug es ihn, die Turbulenz schleuderte ihn in den berüchtigten, von Schönherr beschriebenen Radschlag hinein, oder wie die Engländer sagen, in eine »barrel roll«. Sagi weiß nur noch, daß er nicht den Rettungsschirm ziehen wollte, weil ein Elektrizitätswerk in der Nähe war. Die Augenzeugen sahen, wie sich der Drache ein zweites Mal überschlägt, Sagi den Steuerbügel packt und im nächsten Moment aufsetzt, wie in einem Märchen völlig unversehrt. Am selben Tag erwischt es auch den Schweizer Truttmann, den eine mächtige Thermik auf den Rücken dreht. Truttmann rettet sich mit dem Fallschirm und hängt schließlich an einem Berghang im Baum. Der Engländer Peter Harvey dreht zu ihm runter, um sich zu vergewissern, daß alles o.k. ist und wird dafür mit einem Preis für sportliche Fairneß ausgezeichnet.

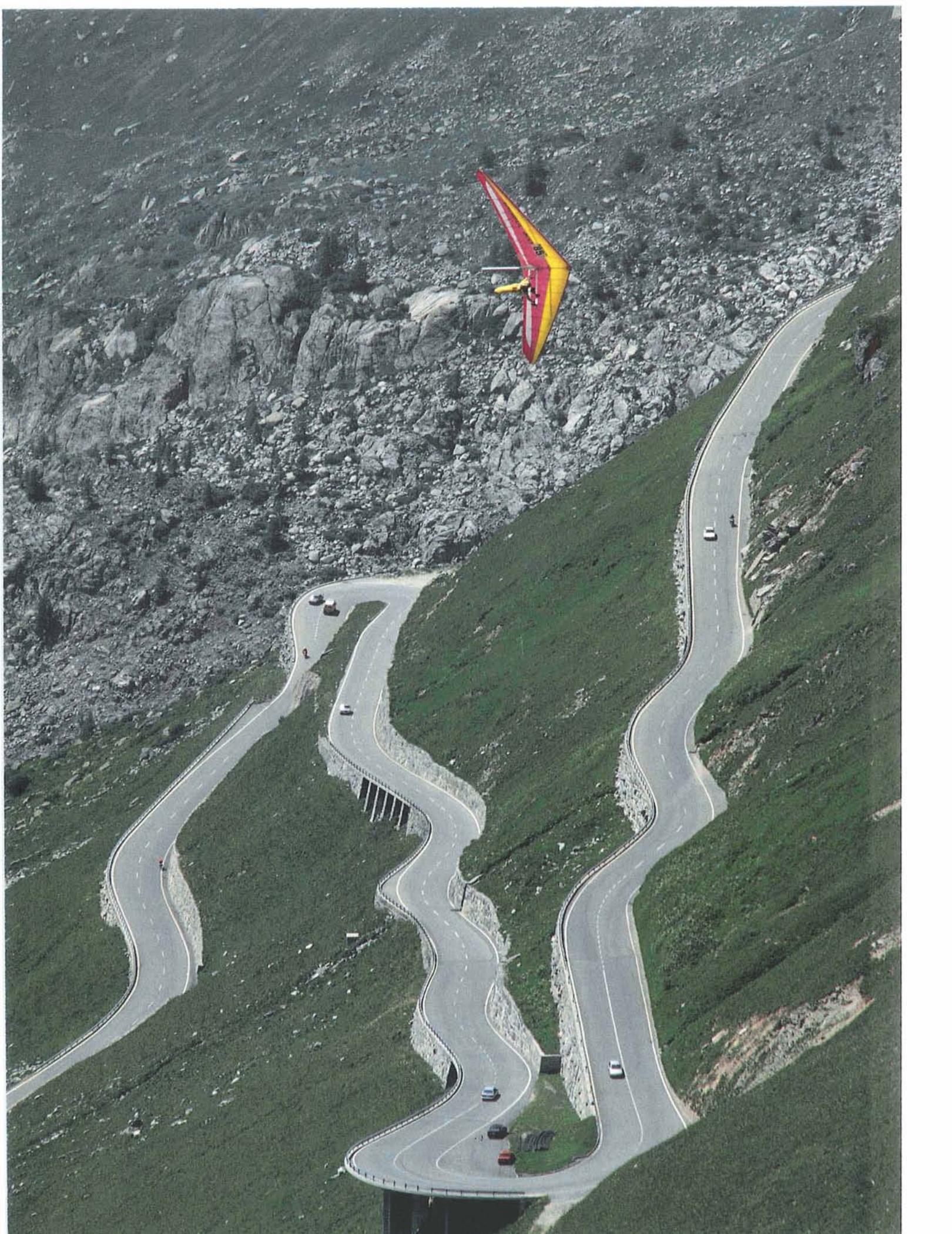
»Die hohen Berge hinter uns schirmen den Nordwind ab«, sprach Mig Lenz und schickte alle drei Gruppen nach Gampel, genau dorthin, wo ein nach Norden offenes Tal den Fallwind

hereinließ. Die Piloten wollten sich natürlich nicht zu Boden drücken lassen und kämpften in aberwitziger Leethermik um den Weiterflug. Trauben von mehr als 80 Drachen hingen am Nordföhn Himmel, die Piloten wurden völlig unkontrolliert übereinander und untereinander gerissen oder aufeinander zugeschleudert. »Das, was ich vor Gampel durchgemacht habe, war das Schlimmste in meinem Fliegerleben«, hieß es an diesem Abend von allen Seiten. Aber es sollte noch schlimmer kommen. »Ich weiß ja nicht, was die in ihrem Leben schon erlebt haben. So schlimm wüds schon nicht gewesen sein«, sprach Mig und startete munter den nächsten Task, bei dem etliche Piloten in Leewellen auf 4200 bis 4500 m stiegen. Knut sagte: »Mir war es wurscht, ob ich schnell im Ziel bin, ich hab mich nur noch hoch gehalten, um nicht mit den Rotoren in Berührung zu kommen«.

Deutsche ground crew gut gerüstet

Nach dem Cut fanden insgesamt vier Durchgänge statt. Zwei speed runs, 70 und 90 km, brachten 90% der Piloten ins Ziel. Dabei gab das verrückte WM-Scoring-System einem Piloten, der 30 Minuten hinter dem Besten im Ziel ankam, nur noch soviel Punkte, als wäre er bei einer 200-km-Aufgabe schon nach 100 km abgesoffen. Eine beeindruckende 125-km-Aufgabe führte über den Furka- und den Oberalppaß nach Brigels und dann zurück nach Andermatt. Die deutsche Bodenmannschaft, bestehend aus Kai Ehrenfried, Thomas Rauch, Coach Alfons Mayer und Teamchef Klaus Tänzler hatte für den Zeitraum der WM von VW zwei Rückholbusse gesponsert bekommen und setzte diese als mobile Funk-Beobachtungsposten ein.

Bei Nordwind bildet der Furka eine schier unüberwindbare Hürde. Aber die Kombination aus Flugkönnen und taktischer Information half über den Paß.





Das deutsche Team gut gerüstet wie nie zuvor.

Glücklicherweise hatte auch BMW zwei Motorräder bereitgestellt, das Coaching hätte sonst mit den Piloten nicht Schritt halten können. Der Urlauberverkehr verstopfte mit Wohnwagen die Paßstraßen, kein Problem für die wendigen 650er Maschinen. Die Piloten, die auf den Furkapaß zujagten, hatten Informationen dringend nötig. Denn sie mußten an der Grimselschlange vorbei, die sich auf die zu kühn heranfliegenden Drachen herabstürzte. So auch auf Hans Bausenwein, der rettete sich weg vom Grimselpaß hinüber zum Blasenhang, wo der ins Tal stürzende Nordwind wieder hoch mußte; aber da hing er nun, 4 Stunden lang, während seine Teamkollegen längst über alle Berge waren. Sie hatten die schwierige Stelle am Rhonegletscher vorbei gemeistert. Mit der Funkwarnung im Ohr, ja nicht zu versuchen, den Gletscher südlich zu umgehen. Denn alle, die am Ausläufer des Tälli kreisten, lockten zwar noch weitere Konkurrenten herbei, kamen dort aber nicht weiter. Die richtige Route führte möglichst hoch über den Grimselsee auf die Nordflanke des Gerstenhorns, dort mußte die schwache Blauthermik geduldig bis zur maximalen Höhe von etwa 3200 m ausgekurbelt werden, erst dann konnte man hinüberpeilen zur Furkapaßhöhe und mit einigem Glück dort weiter aufdrehen. Bob Baier hielt sich damit nicht lange auf und querte den Paß so niedrig, daß der auf der BMW unter ihm fahrende Funkbetreuer den Eindruck hatte, er könne zu Bob hochlangen und ihn weiterschubsen. Die nächste Funkstation auf dem Oberalppaß nahm das heranstürmende deutsche Team in Empfang. Coach Alfons Mayer konnte gerade noch rechtzeitig davor warnen, den Paß nordseitig anzugehen, nach Bob Baier zogen Bob Aumer, Uli Blumenthal und schließlich

auch Knut von Hentig souverän über die Südseite des Oberalps hinweg.

Knut konnte wegen Ausfall des Funkgerätes nicht von den Informationen profitieren. Die nächste Zeit war das Fehlen der Funkverbindung kein Problem für Knut, die Pulks vor ihm wiesen ihm ja den Weg. Die vereinzelt über den Abendhimmel ziehenden Heimkehrer aber erfuhren rechtzeitig, daß der Oberalppaß südlich auch in geringer Höhe gequert werden konnte, wenn man sich ganz dicht am Hang hielt, dort strich der Wind rauf, obwohl die Fahnen an der Paßhöhe einen parallelen Wind glauben machten. Knut konnte das nicht ahnen und landete spät abends auf dem Paß, weil er meinte, den See nicht überfliegen zu können. Diesen Tag entschieden die Australier, wie gewohnt, überlegen für sich. Zwar führte der 20 Jahre junge Engländer Robbie Whittall die Einzelwertung vom ersten Durchgang an. Die Mannschaftswertung wurde aber klar von den Australiern dominiert, die unter Beweis stellen wollten, daß sie nicht nur im heimischen Australien Mannschaftsweltmeister werden können.

Psychokrieg oder Vertragsbruch?

Zwischen den Engländern, den Australiern und den Amerikanern gab es ein gentleman agreement: kein Helfer sollte mit Funk den Weg vorausfliegen. Tags vor dem großen Flug über die Pässe hatten die Aussis Außergewöhnliches vollbracht: sie beendeten den speed run mit einem Endanflug vom Kühboden bis zum Baschi. Woher hatten die nur gewußt, daß es so gut ins Ziel trägt? »Gute Information vom Boden aus«, behauptete Ian, der australische Teamleader. »Oh nein«, schimpfte Spanish Joe, der britische Teamleader, »wir haben euren Funk abgehört, ihr hattet doch Helfer in der Luft!« »Was, ihr hört unseren Funk ab?«, empörte sich Ian. Und so ging es weiter. »Wir haben nicht betrogen, die Engländer wollten was ganz anderes: to psych out the Aussis«, lautete der australische Kommentar, »es hat ihnen aber nichts genützt, wir haben den nächsten Durchgang wieder überlegen gewonnen.« »Psych-out-Techniken« werden tatsächlich manchmal angewandt, um den Gegner am Start nervös zu machen. Sie haben aber den Nachteil, daß dabei meistens der »Psych Outer« nervöser wird als die Zielperson.

Die Australier zeigten das »im Team fliegen« in Perfektion. Der Pulk weißer »Swanis« tauchte meistens geschlossen am Horizont auf. Vor kritischen Stellen wurde einer aus dem Pulk vorausgeschickt, sobald der meldete, daß die Luft rein sei, zog der Pulk weiter. Fand der vorauseilende Schnüffler keinen Aufwind, fächerte der Pulk auf, worauf irgend ein Pilot immer in Thermik hineinrumpelte. Sofort ballte sich bei ihm der Pulk wieder zusammen.

Robbie Whittall und seine Gegner

Die eigentliche sportliche Sensation dieser WM war nicht Robbie Whittall, der Sohn des Vorsitzenden des britischen Hängegleiterverbandes, der vom ersten Tag an keinen Zweifel aufkommen ließ, daß er Weltmeister werden würde. Robbie hatte ja die Generalprobe zur WM, die Swiss Open, im Jahr zuvor bereits klar gewonnen. Er fliegt mit viel Übersicht, sehr klug, steigt hervorragend in der Thermik, und sein Vollmylar-Kiss glitt im Schnellflug deutlich besser als die meisten Konkurrenzdrachen, den neuen XS ausgenommen. Einmal hing er mit Konkurrenten in starker Thermik über dem Riederfurka. Plötzlich richtet Robbie zur großen Verwunderung der anderen den Drachen auf und fliegt, nein rast los zum Wendepunkt. Seine Gegner machen erstmal genug Sicherheitshöhe, um dann den Weg zur Wende in stolzer Höhe anzugehen. Zu dieser Zeit kommt Robbie vom Fotografieren schon wieder zurückgerast, niedrig zwar, aber ganz unten steigt er in den Superbart am Riederfurka wieder ein und ist im Nu wieder oben. Als die anderen von der Wende zurückkommen, liegt der Riederfurka im Schatten, das Steigen ist weg und Robbie längst weiter.

Nein, die eigentliche Überraschung stellte der Tscheche Tomas Suchanek dar. Ein stilles 24jähriges Bubengesicht, das scheinbar kein Wässerchen trüben kann. Seit 9 Jahren ist Tomas Drachenflieger, seit 14 Jahren Modellflieger. So ruhig, freundlich und bescheiden wie er auftrat, konnte man es kaum fassen, daß er beinahe jeden Tag unter den Allerersten im Ziel stand. Er war der Publikumsliebling, man hätte ihm den Sieg gegönnt. Jeder dachte: »Für den war es bestimmt nicht leicht, das Geld für die Reise in die Schweiz aufzutreiben«. Glücklicherweise hatte Bill Moyes den Braten rechtzeitig gerochen und Tomas einen nagelneuen XS zur Verfügung gestellt.

Tomas konnte nur zwei Flüge auf dem neuen Gerät absolvieren und schon fing der Wettkampf an. Auf die WM hat sich Tomas im Kaukasus und in Bulgarien vorbereitet, wo ein 300 km langer Gebirgszug, Stara Planina, eigentlich gute Bedingungen bietet. Aber überall herrschte schlechteres Flugwetter als in der CSSR, wo dieses Jahr die Wettkampfsaison überraschend gut verlief. Joe Bostik ist Tscheche, 2 Mitglieder der Schweizer Nationalmannschaft sind Tschechen, so erhielt Tomas detaillierte Berichte über die vorgesehenen WM-Flugrouten und ihre Tücken, dazu las er alles, war er an Literatur über das Goms aufstreifen konnte, denn er war dort nie zuvor geflogen. Tomas sagte zur Erklärung seines Erfolges: »Ich bin im Winter die Strecken immer wieder geflogen – im Kopf«.

Fotos: Werner Albrecht, Tilman v. Mengershausen, Simone Paeger, Klaus Tänzler, Michael Weingartner.

WM '89 Endergebnisse

Einzelwertung

Platz	Name	Land	Gerät	Durchgang Nr.					Gesamtpunkte
				1	2	3	4	5	
1.	Robbie Whittall	GB	Magic Kiss 154	2000	1000	872	972	972	5816
2.	Tomas Suchanek	CS	Moyes XS 155	1915	1000	917	1000	893	5725
3.	John Pendry	GB	Magic Kiss 154	1927	805	1000	947	831	5510
4.	Paulo Coelho	BRA	Moyes XS 155	1630	758	857	957	1000	5202
5.	Steve Blenkinsop	AUS	Magic Kiss 154	2000	714	796	992	684	5186
6.	Bruce Goldsmith	GB	Magic Kiss 154	1848	687	802	909	827	5073
7.	Randy Haney	CND	HP AT 158	1943	687	816	746	807	4999
8.	Drew Cooper	AUS	Moyes XS 155	1896	919	865	980	201	4861
9.	Josef Bostik	USA	HP AT 158	1655	654	789	913	790	4801
10.	Mark Newland	AUS	Moyes XS 155	2000	821	894	992	16	4723
11.	Stephen Moyes	AUS	Moyes XS 155	1935	693	957	961	131	4677
12.	Butch Peachy	USA	Magic Kiss 154	1882	636	695	503	667	4383
13.	Jes Flynn	GB	Rumour	1817	687	777	965	45	4291
14.	Pepe Lopes	BRA	Magic Kiss 154	1814	84	902	653	762	4215
15.	Olin Schotola	CH	HP II	1765	412	684	432	831	4124
16.	Mats Karlsson	S	Magic Kiss 154	1690	590	809	867	139	4095
17.	Martin Jursa	A	HP II	1801	654	850	752	12	4069
18.	Karl Reichegger	I	Colibri 15	1435	648	603	503	827	4016
19.	Bob Baier	D	Firebird New Wave	1865	667	669	647	156	4004
20.	Erminio Bricoli	I	Colibri	1888	534	594	78	790	3884
21.	Markus Mittelberger	A	Magic Kiss	1789	473	104	503	992	3861
22.	Herbert Kuhr	A	Foil 160	1473	873	654	724	131	3855
23.	Roland Delez	CH	Magic Kiss 154	1659	648	674	712	152	3845
24.	Angelo Crapanzano	I	Rumour	1837	693	577	713	12	3832
25.	Mark Bennett	USA	Magic Kiss 154	1370	618	700	940	98	3726
26.	Robin Hamilton	SCO	Magic Kiss 154	1730	559	690	630	111	3720
27.	Hakan Sundin	S	Magic Kiss 154	1814	534	616	503	139	3606
28.	Pedrao Guimaraes	BRA	Magic Kiss 154	1673	612	796	404	106	3591
29.	Yair Shahr	IL	Santana	1442	721	88	633	647	3531
30.	Manfred Aumer	D	Magic Kiss 154	1865	416	341	786	106	3514
31.	Larry Tudor	USA	HP AT 158	1934	661	88	733	12	3428
32.	Vladimir Smrkovsky	CH	HP II	1482	714	175	690	319	3380
33.	Jens Krotseng	N	HP II	1343	473	88	770	684	3358
34.	Anton Lawrence	NZ	Magic Kiss 154	1701	141	644	749	90	3325
35.	Uli Blumenthal	D	Vega MX	1707	549	343	550	139	3288
36.	Rene Fiechter	CH	HP II	1194	618	573	208	635	3228
37.	Eiichi Tanaka	J	Moyes XS 155	1549	585	546	503	20	3203
38.	Miguel Gutierrez	MEX	Magic Kiss 154	1584	630	695	239	12	3160
39.	Knut von Hentig	D	Foil	1574	406	565	503	106	3154
40.	Marco Borri	I	Magic Kiss 154	1716	564	332	496	12	3120
41.	Jürg Breitschmid	CH	Moyes XS 155	1515	579	630	40	311	3075
42.	Carl Braden	AUS	Foil 152 C	1128	607	809	503	12	3059
43.	Ambroise Pouget	F	Boomerang	1635	520	581	40	139	2915
44.	Manfred Ruhmer	A	Moyes XS 155	1511	141	669	399	106	2826
45.	Hans Bausenwein	D	Magic Kiss 154	1416	574	679	66	12	2747
46.	Gil Souviron	F	Boomerang	1397	454	573	158	106	2688
47.	Thomas Hölzl	A	Lightning 2000	1128	494	561	472	12	2667
48.	Johan Anderson	INV	HP II	1766	394	452	0	0	2612
49.	Serguey Drobychev	URS	C-15	1614	498	350	66	12	2540
50.	Serguei Ignatov	URS	C-14	1410	549	408	149	8	2524
51.	Mark Bourbonnais	CND	Magic Kiss 154	1073	397	581	435	12	2498
52.	Prace Case	USA	HP AT 158	1000	612	674	130	0	2416
53.	Paul Chisnall	NZ	Foil 160 B Racer	1358	133	337	432	139	2309
54.	Donald Mac Kenzie	SCO	Rumour	1271	409	524	83	12	2299
55.	Björn Kroglund	S	Foil 160	1601	406	184	0	12	2203
56.	John Robert Turnbull	NZ	Magic Kiss 154	1569	106	292	158	12	2137
57.	Naomi Fujita	J	Bullet-C 14	1008	71	517	461	37	2094
58.	Peter Ryan	NZ	UP Axis 15	1165	648	120	66	16	2015

Nationenwertung

Platz	Land	Punkte
1	Großbritannien	20690
2	Australien	19447
3	USA	16338
4	Italien	14852
5	Österreich	14611
6	Schweiz	14577
7	Brasilien	14221
8	Deutschland	13960
9	Canada	11467
10	Schweden	10736
11	Neuseeland	9866
12	Tschechoslowakei	9384
13	Schottland	7939
14	Frankreich	7509
15	Japan	7277
16	UdSSR	6815
17	Südafrika	6063
18	Norwegen	5958
19	Israel	5645
20	Mexico	4276
21	Niederlande	3814
22	Liechtenstein	3516
23	Finnland	3139
24	Spanien	2469
25	Bulgarien	2314
26	Polen	2303
27	China	2045
28	Ungarn	1795
29	Canal Zone	1666
30	Chile	1426
31	Dänemark	1067
32	Puerto Rico	874
33	Korea	681
34	Portugal	329
35	Columbien	328
36	Argentinien	299
37	Guatemala	50

1.

Jüngste Zahlen aus dem Jahrbuch 89 des Verbandes der Lebensversicherer machen deutlich, in welchem Umfang die Bedeutung der Lebensversicherung für die soziale Sicherung der Bundesbürger gestiegen ist: Während sich im Jahr 1970 durchschnittlich für jeden Privat-Haushalt mit erwerbstätigem Haushaltsvorstand ein Lebensversicherungsschutz von knapp 15 000 DM ergab, so steht dem im Jahr 1988 eine Versicherungssumme von 85 000 DM gegenüber.

2.

Als langjähriger und verlässlicher Partner des Deutschen Hängegleiterverbandes, DHV, bietet der Gerling-Konzern ein interessantes und ausgereiftes Lebensversicherungskonzept.

3.

Die Leistungen der Gerling-Lebensversicherung sind der Höhe nach garantiert. Sie wachsen noch erheblich durch die Gewinnbeteiligung, denn Gerling schüttet nahezu alle erwirtschafteten Überschüsse wieder an die Versicherten aus.

4.

Die am Ende der Vertragsdauer fällige Versicherungssumme plus Gewinnbeteiligung fließt dem Berechtigten einkommenssteuerfrei zu und die während der Vertragszeit geleisteten Prämien können im gesetzlichen Rahmen vom zu versteuernden Einkommen abgesetzt werden – jeweils unter der Voraussetzung einer Versicherungsdauer von mindestens 12 Jahren.

5.

Für alle DHV-Mitglieder bietet Gerling einen besonderen Vorteil: Die Kapital-Lebensversicherung bis 200 000 DM erfolgt zum „Fußgängertarif“ ohne Risikozuschlag. Und bei den nichtgewerblichen Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten kann die Prämienbefreiung bei Berufsunfähigkeit (Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung) ebenfalls ohne Risikozuschlag mitversichert werden.

?

Wer mehr wissen möchte zum Thema – incl. Berechnung der bisher erworbenen Rentenansprüche – schickt den ausgefüllten Beratungsscheck direkt an den

**Gerling-Konzern
Abteilung Leben
Postfach 97 01 27
6000 Frankfurt 97**



Gerling & Co.
Organisations-Gesellschaft mbH

Beratungs-Scheck für DHV-Mitglieder



Absender: _____

Name: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Geb.-Datum: _____

Meine Tel.-Nr.: _____

Das Versicherungsprogramm

Anzeige

Stand: 1. 1. 1989

Versicherer: Gerling-Konzern Köln

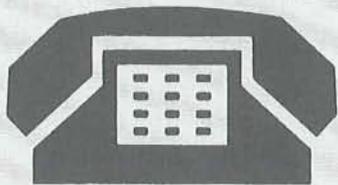
Achtung: Der Versicherungsschutz setzt die grundsätzliche Zulässigkeit des Flugbetriebes und der Tätigkeit voraus, besonders hinsichtlich Gelände, Befähigungsnachweis, Betriebsstüchtigenachweis und Betriebsform.

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

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

Versicherungsanträge bei der Geschäftsstelle anfordern.

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

08021/8181

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

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

Tödlicher Gleitschirmunfall am Buchenberg

Lechbruck – Am 22. 07. 1989 startete der Pilot Alexander Smichowski mit einem Firebird F 1 (Klasse 3) vom Buchenberg zum zweiten Höhenflug mit diesem Gerät. Zeugen berichten von Pendeln des Piloten, Sackflug und zuletzt in 50 m Höhe Vorschießen der Kappe soweit, daß der Pilot für Beobachter im Tal verdeckt war. Mit hoher Geschwindigkeit prallte der Pilot neben dem Gleitschirm auf, die Hände noch an den Steuerleinen.

Zum Unfallzeitpunkt gegen 18.00 Uhr herrschte leichter umlaufender Wind, keine Thermik. Ein Rettungsgerät wurde mitgeführt, jedoch nicht ausgelöst. Der Verunglückte besaß seit 30. 05. 1988 den A-Schein.

Hilfe für die Unfalluntersuchung!

Die beim Luftfahrtbundesamt in Braunschweig angesiedelte Flugunfalluntersuchungsstelle (FUS) erforscht mit Unterstützung des DHV grundsätzlich alle Hängegleiter- und Gleitsegelunfälle, bei denen eine Person getötet wurde oder Verdacht auf einen gerätetechnischen Fehler besteht. Die FUS ist eine unabhängige Behörde mit der Aufgabe, durch Untersuchung und Aufklärung künftige Unfälle zu verhüten.

Erfolgreich wahrnehmen kann die FUS ihre Aufgabe nur, wenn sie von allen Beteiligten – Piloten, Zeugen, Helfern, Polizeibeamten – unterstützt wird. Erstes Gebot ist, die Unfallstelle bis zur Besichtigung durch den Unfallsachverständigen unberührt zu lassen, selbstverständlich mit Vorrang für Rettungsmaßnahmen.

Bei den meisten Unfällen läßt sich die Ursache nur von Indizien herleiten. Zu den wichtigsten zählen die Lage und der Zustand des Fluggerätes. Jede Lageveränderung und besonders die Demontage des Unfallgerätes können die einzigen Indizien – Beispiel Aufbaufehler – vernichten und damit zur Wiederholung desselben Unfallgeschehens beitragen.

Vor diesem Hintergrund und im Vergleich zu den Gesamtfolgen eines Unfalles spielt es eine untergeordnete Rolle, ob das unfallbeschädigte Gerät beim Verbleib an der Unfallstelle etwa durch Witterungseinfluß weiteren Schaden nimmt. Kein übertriebener Aktivismus, keine voreilige Hilfsbereitschaft!

Unbegründet ist meist auch die Angst vor finanziellen Nachteilen: Gesetzliche und private Krankenversicherungen decken nach bisherigem Kenntnisstand ohne Einschränkung das Flugrisiko ab. Arbeitnehmer haben gemäß Grundsatzurteil des Bundesarbeitsgerichtes bei einem Hängegleiterunfall Anspruch auf Lohnfortzahlung; über den Lohnfortzahlungsanspruch für Gleitschirmpiloten ist bisher keine Gerichtsentscheidung bekannt, ein abweichendes Urteil ist jedoch nicht zu erwarten. Für Drittschäden kommt die Gerätehaftpflichtversicherung auf.

Wer indes aus Versicherungsgründen seinen Flugunfall auf den Boden »verlegt«, setzt nicht nur seinen gesamten Versicherungsschutz aufs Spiel, sondern macht sich außerdem wegen Versicherungsbetrugs strafbar. Falsche Zeugen hängen wegen Beihilfe mit drin. Erfahrungsgemäß kommt dieses Spielchen spätestens dann auf, wenn die Versicherung eigene Ermittlungen mit Zeugenbefragung, ärztlicher Beurteilung, Wetterdienstauskunft, Sachverständigengutachten etc. durchführt.

Bleibe noch die Angst vor Strafverfolgung. Bei den meisten Ermittlungsverfahren geht es um »Schwarzfliegen«. Schlimmstenfalls enden diese Verfahren mit einer Geldstrafe etwa zwischen DM 500 und DM 1500. Der Großteil dieser Verfahren wird vorher eingestellt, insbesondere bei erheblichem Eigenschaden des Piloten. Demgegenüber reicht das Risiko bei einer Versicherungsmanipulation bis hinauf zur Freiheitsstrafe.

Zur Erinnerung die Unfallmeldepflicht beim Hängegleiten und Gleitsegeln: Alle Unfälle mit Totalschaden des Gerätes oder mit Personenschaden. Als meldepflichtige Personenschäden gelten Knochenbrüche – außer Nasenbein, Finger und Zehe – und Krankenhausaufenthalte von mehr als 48 Stunden.

(Vgl. DHV-Info Nr. 46, Seite 26)

Jetzt einheitliche Betriebstüchtigkeitsforderungen für Gleitsegel

Der Bundesminister für Verkehr hat dem DHV und dem DAeC mit Schreiben vom 21. Juni 1989 mitgeteilt:

Das zur Herbeiführung eines gemeinsamen, einheitlichen Sicherheitsstandes für Gleitsegel vom Luftfahrt-Bundesamt erstellte Gutachten liegt mir vor.

Danach genügen die gültigen Betriebstüchtigkeitsforderungen des Deutschen Hängegleiterverbandes e. V. einschließlich der Prüfverfahren den Mindestanforderungen, die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes von Gleitsegeln zu stellen sind.

Ich bitte daher, mit Wirkung vom 1. Juli 1989 Betriebstüchtigkeitsnachweise für Gleitsegel einheitlich unter Zugrundelegung der »Betriebstüchtigkeitsforderungen zur Erlangung des Betriebstüchtigkeitszeugnisses für Gleitsegel (Stand 1. Juli 1989)«

(ehemals: Gütesiegelforderungen zur Erlangung des Gütesiegelzeugnisses des Deutschen Hängegleiterverbandes e. V. [DHV], Allgemeiner Teil und Besonderer Teil für Gleitsegel; Stand: April 1989) zu erteilen sowie die o. a. Betriebstüchtigkeitsforderungen um eine Definition des Begriffes »Gleitsegel« (vgl. NIL II – 33/87) und den Hinweis auf die Nichtamtlichkeit der Betriebstüchtigkeitsforderungen (vgl. Abschnitt III Nr. 1.3 Allgemeinverfügung) zu ergänzen. Ich habe keine Bedenken, wenn die bisher erteilten DAeC-Gütesiegel für Gleitsegel nach dem 1. Juli 1989 ihre Gültigkeit behalten, es sei denn, sie sind auf Grund von Musteränderungen oder technisch/betrieblicher Mängel erneut zu überprüfen oder zu erteilen. Ebenso können bis zum 1. Juli 1989 beantragte Betriebstüchtigkeitsnachweise nach dem bisherigen DAeC-Prüfverfahren geführt werden.

Geben Sie bitte diese Neuregelung in Ihren Verbandsinformationsschriften als gemeinsam, unter Mitwirkung des Luftfahrt-Bundesamtes getroffene Änderung des Verfahrens zur Gütesiegelerteilung für Gleitsegel bekannt.

Im Auftrag
Jürgensmann

Sicherheitsmitteilung Hängegleitergurtzeug High Tec

Die vorläufige Außerkraftsetzung des Gütesiegels 03-071-89 wird aufgehoben, wenn die Firma Parasail als Musterbetreuer der Firma Keller die vereinbarte Nachrüstung durchgeführt und auf dem Gurtzeug bestätigt hat und die DHV-Gütesiegelplakette angebracht ist.

DHV-Technikreferat

Vorsicht bei parallelem Seilauslegen

Ein Erlebnis von Pfingsten veranlaßt mich, diese Zeilen zu schreiben.

An diesem Wochenende waren die Taunus-Drachenflieger von einem benachbarten Verein zu gemeinsamem Drachenschlepp auf den dortigen Segelflugplatz eingeladen.

Um eine größere Anzahl Schlepps zu erreichen, war es für uns selbstverständlich, daß auch wir unsere Winde mit dabei hatten. Weil die Segelflieger wegen der Organisation eines örtlichen Festes pausierten, hatten wir Drachenflieger den Platz für uns allein. So bot es sich an, beide Schleppseile gleichzeitig mit dem Lepo (Seilrückholfahrzeug der Segelflieger) auszulegen.

Nach einigen problemlosen Schlepps bemerkte ich, daß unsere Gastgeber den Seilfallschirm wegen eines verklemmten Schraubschäkels nicht vom Seil trennten.

Ich habe natürlich sofort dafür gesorgt, daß dieses Gefahrenpotential abgestellt wurde; denn ein versehentlich mitgeschlepptes 2. Seil kann wie eine Bremse wirken.

Den meisten Drachenfliegern kam mein energisches Eingreifen übertrieben vor, und so befürchte ich, daß diese Gefahr durch Unwissenheit woanders auftreten kann.

Das Erkennen dieser Gefahr war mir möglich, weil in meinem Segelflugverein wo wir auch paralleles Seilauslegen praktizieren, strikt darauf geachtet wird, daß das unbenutzte Seil möglichst weit aus der Schleppstrecke zu liegen kommt und der Fallschirm abgetrennt wird.

Bruno Peter

Gemeinsame Betriebsordnung für Hängegleiten und Gleitsegeln

Die Hängegleiterbetriebsordnung und die Gleitsegelbetriebsordnung – schon bisher weitgehend textgleich – wurden unter der Bezeichnung »Betriebsordnung (BO) für Hängegleiten und Gleitsegeln« vereinigt.

Abgesehen von der Verringerung der Vorschriftenzahl hat die Vereinigung einen klaren Sicherheitsgrund: Beide Luftfahrzeugarten fliegen in denselben Geländen und im selben Luftraum. Bisher galten die Ausweichregeln in den beiden Betriebsordnungen nur für die jeweilige Luftfahrzeugart. Beispielsweise gemeinsames Thermikkreisen von Hängegleitern und Gleitsegeln war nicht geregelt.

Die vereinigte Fassung unterscheidet nicht mehr zwischen Hängegleitern und Gleitsegeln. Jeder hat den anderen als »seinesgleichen« zu respektieren.

Die Sicherheitsgründe für den Luftraum und die Gleichsetzung von Gleitsegeln und Hängegleitern gelten ebenso für Start und Landung. Das soll nicht ausschließen, daß – wo dies räumlich möglich ist – getrennte Startstellen und Landeplätze eingerichtet werden; aber die sind dann wie unter gleichartigen Fluggeräten zu koordinieren.

Ausweichregel ergänzt

Die bisherige Vorschrift bei Abschnitt III, Ziffer 6 der Betriebsordnung schreibt nur vor: »Anfliegende, abfliegende oder kreuzende Fluggeräte weichen den Fluggeräten aus, die sich im Hangaufwind oder im Thermikkreis befinden.«

Kollisionsunfälle von Fluggeräten, bei denen eines geradeaus soarte, das andere in eingelagerter Thermik kreiste, haben eine ergänzende Regel notwendig gemacht. Ausgehend davon, daß der geradeausfliegende Pilot in seinem Blickfeld weniger behindert ist, wurde folgender Satz eingefügt:

»Das geradeausfliegende Fluggerät weicht dem kreisenden Fluggerät aus.«

Fortsetzung nächste Seite

Kunstflug genauer definiert

Schlimme Unfälle beim Gleitschirmfliegen haben gezeigt, daß die Negativkurve zu den gefährlichen Flugmanövern gehört. Nach der bestehenden Definition bei Abschnitt III, Ziffer 2 der Betriebsordnung beginnt der nicht-erlaubte Kunstflug

»bei einer Neigung um die Querachse mit mehr als 30 Grad und um die Längsachse mit mehr als 60 Grad.«

Diese Definition erfaßt nicht die Negativkurve, die innerhalb geringerer Neigungswinkel ablaufen kann. Sie erfaßt auch nicht das bei Hängegleitern ebenfalls gefährliche Trudeln. Es wurde daher als ergänzender Satz angefügt:

»Flugzustände mit Flügelanströmung von hinten (z. B. Trudeln, Negativkurve) gelten als Kunstflug.«

Landeanflug klargestellt

Die stetig höhere Belastung der Landeplätze und die entsprechend zunehmende Kollisionsgefahr im Landeplatzbereich war Anlaß für die ausdrückliche Festschreibung bei Abschnitt III, Ziffer 9 der Betriebsordnung:

»Der Landeanflug setzt sich zusammen aus Position, Gegenanflug, Queranflug und Endanflug, eingeordnet in den übrigen Flugbetrieb. Wenn die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen, ist die Drehrichtung links.«

Die Formulierung läßt dem Geländehalter die Möglichkeit offen, entsprechend den »örtlichen Verhältnissen« den Landeanflug abweichend zu regeln. Dazu erhielt Abschnitt III, Ziffer 11 den neuen Wortlaut:

»Gelände- und flugplatzbezogene spezielle Flugregeln sind zusätzlich zu beachten.«

Wortkorrektur bei Begegnung am Hang

Nach der bisherigen Fassung des Abschnitts III, Ziffer 5

»ist der Pilot, der den Hang zur rechten Seite hat, vorflugberechtigt.«

Ein »Vorflugrecht« wie im Straßenverkehr gibt es in der Luftfahrt nicht, sondern nur die defensive »Ausweichpflicht«. Die Vorschrift der Betriebsordnung wurde entsprechend geändert und lautet jetzt:

»Bei einer Begegnung am Hang ist der Pilot ausweichpflichtig, der den Hang zur linken Seite hat.«

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12. 7. 89

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-181-89	GT – Top	Fa. Thalhofer	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.

E Mit spezieller Einweisung, z. B. wegen aerodynamischer Steuerung.

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

Neue Gleitsegel mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12. 7. 1989

gültig bis 31. 12. 1989

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
GS 01-093-89	Kestrel 204	Fa. Pro Design/Wolf	3 E
GS 01-094-89	Dream 2 C	Fa. Flight Design	3
GS 01-095-89	XC 10	Fa. Parasail	1
GS 01-096-89	Comet CX 19	Fa. Steger/Wagner	2
GS 01-097-89	Comet CX 21	Fa. Steger/Wagner	2-3
GS 01-098-89	XC 11	Fa. Parasail	1
GS 01-099-89	Manta 13/Crazy 13	Fa. Charly Produkte	3
GS 01-100-89	Swift 46	Fa. Bichlmeier	3
GS 01-101-89	Aries 23	Fa. ITV/Salewa	3
GS 01-102-89	Ailes de K Brizair 10/89	Fa. AilesdeK/Krimmer	2
GS 01-103-89	Aries 25	Fa. ITV/Salewa	3 E
GS 01-104-89	VS 30	Fa. Soubeyrat/Schlager & Strobl	2
GS 01-105-89	VS 28	Fa. Soubeyrat/Schlager & Strobl	2-3
GS 01-106-89	Ailes de K Brizair 9/89	Fa. AilesdeK/Krimmer	2
GS 01-107-89	F 1 21	Fa. Firebird	3
GS 01-108-89	F 1 24	Fa. Firebird	3
GS 01-109-89	Kestrel 262	Fa. Pro Design/Wolf	3 E
GS 01-110-89	Harley Elit	Fa. Harley Elit/Schlager & Strobl	2

Klassifizierung:

- 1 Für Gleitsegelanfänger und für Gleitsegelpiloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.
- 2 Für Durchschnittspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und das genußvolle Fliegen bevorzugen.
- 3 Für Könner, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.

E Mit spezieller Einweisung, z. B. wegen ungewöhnlicher Steuerung.

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

Neue Gleitsegel-Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12. 7. 1989

gültig bis 31. 12. 1989

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
GS 02-007-89	SC klein	Fa. Steinert

Neue Gleitsegel-Gurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

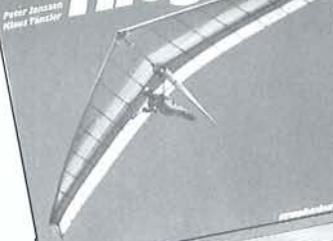
Stand: 12. 7. 1989

gültig bis 31. 12. 89

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller
GS 03-049-89	Sitzgurt V	Fa. Steinbach/Kühr Herbert
GS 03-050-89	Charly Flip	Fa. Charly Edel
GS 03-051-89	Soaring Light	Fa. Pro Design/Wolf

DHV bietet an

Drachen fliegen

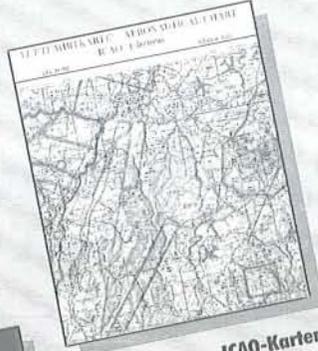


Drachenfliegen
Das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen und Klaus Tänzler; reich illustriert; 161 Seiten; Preis DM 34,-

Drachenfliegen für Meister
Herausgegeben von Peter Janssen und Klaus Tänzler; weitere Autoren: Helmut Denz, Dr. Victor Henle und Peter Cröniger; aktualisierte und erweiterte Neuauflage; 215 Seiten, 240 Abbildungen; Preis: DM 44,-



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,-



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

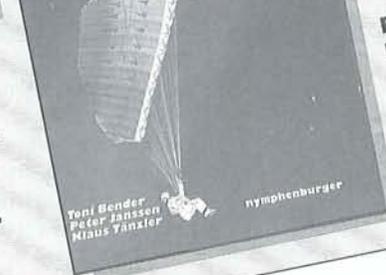
Fluggebietsführer Frankreich
in französischer Sprache, über 100 Fluggebiete für Hängegleiter und Gleitsegler auf je einer DIN A5-Seite. Preis DM 45,-

Gleitschirmsegeln Die einfachste Art zu fliegen



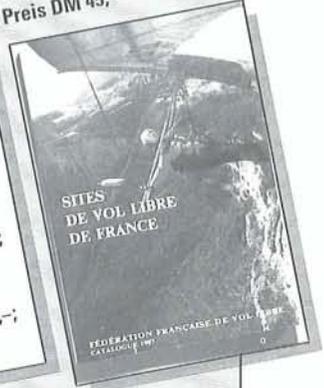
Gleitschirmsegeln
Die einfachste Art des Fliegens, das Lehrbuch für Anfänger und Fortgeschrittene von Peter Janssen, Fritz Kurz und Klaus Tänzler; 156 Seiten mit 172 Abbildungen; Preis DM 38,-

Gleitschirmsegeln für Meister



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,-



Rettungsschnur-Set

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

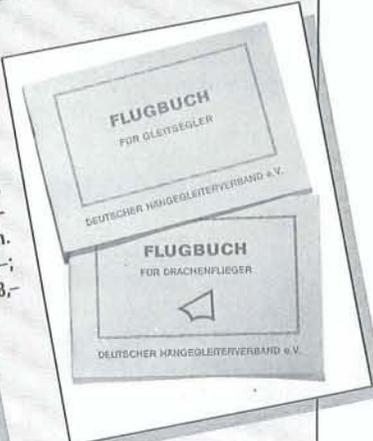


T-Shirt für Drachenflieger

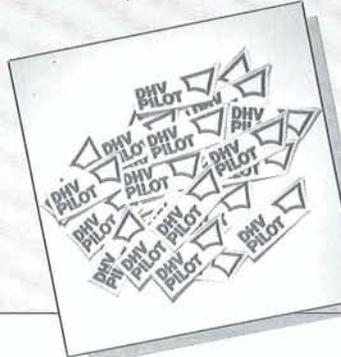
Grundfarbe Weiß, buntes Drachenfliegermotiv, Größen M, L, XL. Preis DM 25,-

Flugbücher für Drachenflieger und Gleitsegler

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



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



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

Verhandlungsstand mit dem DAeC

In mehreren weiteren Gesprächen, hauptsächlich zwischen DAeC-Präsident Dr. Culmann und DHV-Vorsitzendem Peter Janssen, konnten die Standpunkte bis zu einem gemeinsamen Vertragsentwurf angenähert werden. Dieser jüngste Vertragsentwurf ist hier abgedruckt und steht für alle DHV-Mitglieder bei der DHV-Jahrestagung 1989 in Oberstdorf zur Diskussion. Gegenwärtig setzen sich die DAeC-Gremien mit dem Entwurf auseinander.

Neuer Vertragsentwurf zwischen DAeC und DHV

– Stand Juni 89 –

1. Mitgliedschaft

Der DHV tritt dem DAeC als außerordentliches Mitglied mit sofortiger Wirkung bei. Er führt die Bezeichnung »DHV im DAeC«.

2. Aufgaben aus der Beleihung

DAeC und DHV werden für den Bereich ihrer Zuständigkeit weiterhin die Beleihung im Rahmen der »Allgemeinverfügung« (bzw. der sie ablösenden Norm) im bisherigen Umfang beantragen.

Der DAeC wird für die Dauer dieser Vereinbarung Rechte und Pflichten aus der Beleihung an den DHV übertragen und nicht ausüben, soweit Hängegleiter, Gleitsegel und Gleitflugzeuge betroffen sind.

Die vom DAeC auf Grund der Beleihung bisher erteilten Berechtigungen gelten weiter und werden vom DHV gemäß den jeweils zugehörigen Bestimmungen weiterbearbeitet.

3. Sportfachliche Aufgaben

Der DHV und dessen Kommission sind während der Dauer dieser Vereinbarung für sportfachliche Entscheidungen in Sachen Hängegleiten und Gleitsegeln ausschließlich zuständig. Seitens des DAeC nehmen an den Sitzungen der Kommission je ein Vertreter für Gleitsegeln und Hängegleiten beratend teil.

Für den Wettkampfsport gelten die Vorschriften der FAI und die Sportordnung des DAeC in der von der Kommission jeweils beschlossenen Fassung.

4. Wahrnehmung der Aufgaben

Der DHV nimmt in Sachen Hängegleiten und Gleitsegeln alle ihm gemäß dieser Vereinbarung obliegenden Aufgaben in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten als »DHV im DAeC« wahr.

Im Bereich des Wettkampfsports werden Mitglieder des DAeC und des DHV nach gleichen Grundsätzen behandelt und betreut.

Bei im Bereich der FAI und des DSB anfallenden verbandspolitischen Fragen ist der DHV an die Weisungen des DAeC gebunden.

Bei der Vertretung der beiderseitigen Interessen gegenüber Bundes- und Länderbehörden werden DAeC und DHV ihre Arbeit koordinieren und übereinstimmend vertreten.

5. Mitgliedschaft bei der FAI

Die DAeC-Bundesgeschäftsstelle erteilt auf Antrag den DHV-Mitgliedern die FAI-Sportlizenz zu den gleichen Bedingungen wie den Mitgliedern der DAeC-Vereine.

Die sportfachlichen Delegierten des DAeC bei der FAI für die Bereiche Hängegleiten und Gleitsegeln benennt die DAeC-Bundesgeschäftsstelle auf Vorschlag des DHV.

DAeC und DHV informieren einander unverzüglich über alle sportfachlichen Vorgänge bei der FAI.

6. Landesverbände des DAeC

Die Tätigkeit der DAeC-Landesverbände bleibt von dieser Vereinbarung unberührt. Soweit sich Tätigkeitsbereiche überschneiden, etwa bei der Durchführung von Landesmeister-

schaften, werden DHV und die betroffenen Landesverbände von Fall zu Fall Vereinbarungen treffen und zusammenarbeiten.

Für den Bereich jedes DAeC-Landesverbandes, in dem Mitglieder des DHV vertreten sind, benennt der DHV der zuständigen Geschäftsstelle einen Ansprechpartner.

7. DAeC-Präsidium

Hängegleiten/Gleitsegeln werden im Präsidium des DAeC durch den Vorsitzenden des DHV oder ein von ihm benanntes Kommissionsmitglied vertreten.

8. Finanzieller Ausgleich

Der DHV zahlt an den DAeC pro Mitglied einen Beitrag. Berechnungsbasis ist der Mitgliederstand am 1. Januar des jeweiligen Jahres. Die Beitragszahlung ist zum 31. Januar fällig.

Der Beitrag beträgt DM 2,- pro Mitglied und Jahr, zusätzlich Erstattung des vom DAeC für die DHV-Mitglieder aufgewendeten DSB-Beitrages.

Soweit der DAeC für Hängegleiten/Gleitsegeln öffentliche Mittel erhält, leitet er diese Mittel an den DHV zur bestimmungsgemäßen Verwendung weiter.

9. Schlußbestimmungen

Gleitflugzeuge gelten im Sinn dieser Vereinbarung als Hängegleiter.

Die Partner verpflichten sich zu neuen Verhandlungen über den Mitgliederstatus, sofern durch eine Satzungsänderung des DAeC dazu Veranlassung gegeben wird, und über die Aufgabenverteilung, sofern die Sportart Gleitsegeln sich bei der FAI selbstständig.

Diese Vereinbarung ist unbefristet. Sie kann mit einer Frist von 6 Monaten zum Ende jedes Kalenderjahres gekündigt werden.

Ein 161-km-Dreieck von Kössen aus setzt neue Maßstäbe.

Der Australier Drew Cooper hat sein Leben ganz auf das Drachenfliegen ausgerichtet. Er lebt jeweils auf der Sonnenseite der Erde. Während dem europäischen Winter arbeitet Drew in seiner Heimat bei Moyes. Arbeiten heißt für ihn Neugeräte einfliegen und Wettkämpfe bestreiten. Gibts kein Flugwetter biegt Drew im Akkord Segellatten. Sobald sich in Australien die Flugsaison dem Ende zu neigt, dauert es nicht lange und Drew taucht wie ein Zugvogel in Kössen auf. Pünktlich zur ersten Hammerthermik. Hier arbeitet der 35jährige in dem Kössener Drachenfliegertreff »Londoner«, einem Pilspub, und lauert auf gutes Wetter.

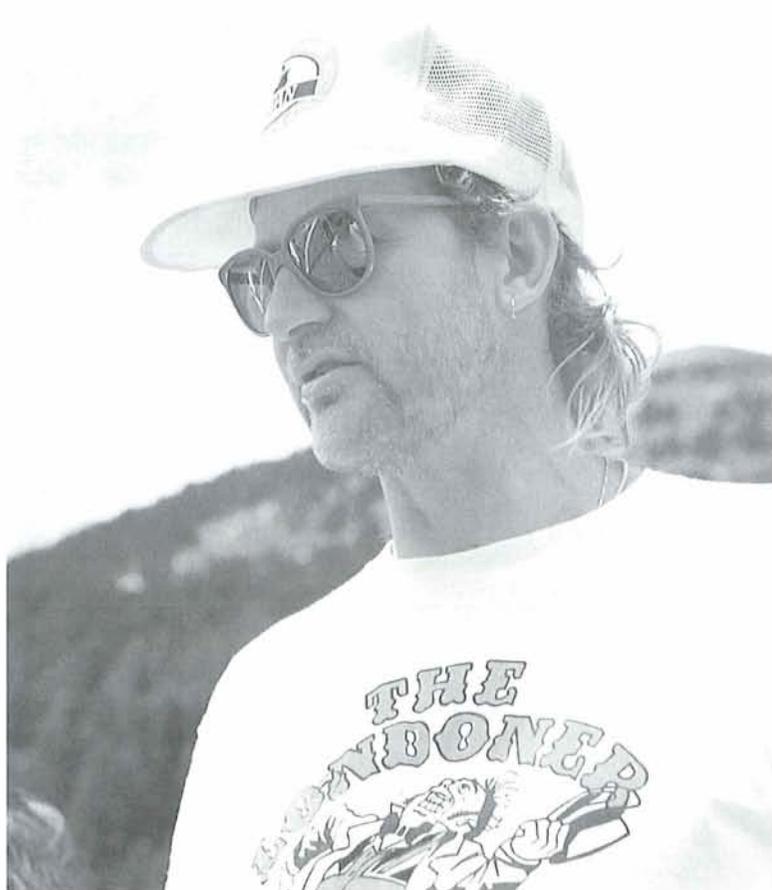
Am 10. Juni 1989 hat sich für ihn das Warten gelohnt. Ein windschwacher Tag mit guter Thermik und hoher Wolkenbasis stellt sich ein.

Drew packt seinen neuen Moyes XS aus und nimmt sich ein FAI-Dreieck mit 161 Kilometern Gesamtstrecke vor. Bei einem FAI-Dreieck darf der kleinste Schenkel nicht weniger als 28% der Gesamtstrecke betragen. Nirgends auf der Welt ist bislang ein Dreieck mit diesen Ausmaßen gelungen.

Drew startet um 12.35 Uhr vom Unternberggipfel zum großen Flug. Um 12.50 Uhr fotografiert er den Kössener Landeplatz und macht sich auf die Reise – in die »falsche« Richtung! Bisher hat Joe Bathmann die Richtung vorgegeben. Drei große Dreiecke flog Joe rechts rum: erst nach Zell am See, dann das Pinzgau Richtung Gerlos hoch und zum Wilden Kaiser zurück. Seither haben es ihm einige gleich getan, auch Drew probierte immer wieder das Dreieck in dieser Richtung. »Aber« sagt er, »Du kommst immer zu spät am Wildkogel vorbei. Dann hat dort der Nordwind eingesetzt und es wäscht dich runter. Deshalb hab ich mir gesagt, ich fliege das Dreieck andersrum, dann bin ich früher am Wildkogel.«

Gesagt getan, an der Wolkenbasis über dem Wilden Kaiser angekommen, fliegt Drew in 3090 m Höhe weiter zum Hartkaiser, dann nach Westendorf und trifft am Steinerkogel auf die Pinzgauer Rennstrecke. Hier ist die Wolkenbasis auf 3750 m angestiegen. Er quert das Tal, um nach

Weltrekord!



Drew Cooper:
Weltrekorddreieck
entgegen dem Uhr-
zeigersinn.

Foto: Tilman v. Mengershausen

Ein Bericht von Klaus Tänzler

2 Stunden Flugzeit seinen ersten Wendepunkt, die Kirche von Krimml, zu fotografieren und fliegt dann auf der Südseite des Pinzgaus Richtung Zell am See. Auf dem Weg bis zu den »Drei Brüdern« kreist Drew nur noch dann, wenn besonders gutes Steigen dazu einlädt.

Schon bald quert Drew zum Wendepunkt Starzer Haus am Hundstein. Erst hier steigt er wieder ganz hoch zur Gipfelwolke auf 3390 m. Die weitere Route führt über Sausteigen, »wo diesmal keine Sau Steigen findet«, tief zu den Leogangern, wo nach anstrengendem Kampf wieder die Basis hergeht. Mit 3120 m kann Drew weiterfliegen zu den Loferer Steinbergen, aber er findet dort nicht den ersehnten Lift.

Hätte sich Drew nicht so gut in den komplizierten Talwindssystemen dieser Ecke ausgekannt, sein Alpenrundflug wäre hier zu Ende gegangen.

Denn über Waidring angekommen ist keine Arbeitshöhe mehr vorhanden. Drew hält sich nun in der Talmitte über sonnenbeschienenen, abgemähten Wiesen und läßt sich vom Talwind auf Erpfendorf zudriften. Dort prallt die ihn schiebende Strömung auf einen entgegenkommenden Talwind. Dadurch bildet sich eine Konvergenz, die Drew soweit hoch hilft, daß er die Südwestseite des Fellhorn erreicht, wo der aus Richtung St. Johann kommende Talwind ansteht.

Langsam soart Drew hoch, springt schließlich hinein in die Nordwestflanke, hier schiebt der von Kössen her wehende Talwind die letzte Abendthermik hinaus. Drew wird schließlich über den Gipfel hinausgetragen aber dabei zurückversetzt. Eine Zitterpartie beginnt. Drew muß trickreich gegen den starken Wind, der durch das lange schmale Tal beschleunigt wird, anfliegen. Drew hält sich so hoch er kann über den östlichen Hangkanten des Tales. Der Talwind weht zwar parallel zu den Hängen, aber hin und wieder gibt es Rinnen, in denen genügend Aufwindkomponente entsteht. Drew Cooper nützt jede Gelegenheit Höhe zu machen geduldig aus, läßt sich immer wieder zurücktragen, fliegt immer wieder vor und endlich ist es geschafft, der Talausgang ist erreicht, die Kössener Landewiese liegt in sicherer Nähe vor ihm. Um 19.15 Uhr ist das Drew Cooper-Dreieck geschlossen.

Auf dem XX. OSTIV-Kongreß in Benalla wurde über dieses Thema erstmalig vorgetragen. Die vorliegende Arbeit ist als Fortsetzung gedacht und behandelt die Erkenntnisse von 1987 und 1988.

Seit 1981 werden die Streckenflüge der Hängegleiterpiloten aus Österreich, Schweiz und Westdeutschland statistisch erfaßt. Die registrierten Merkmale sind Fluggerät, Flugroute, Flugaufgabe und die erflogene Distanz, Reisegeschwindigkeit und Höhe. Dabei wird nicht unterschieden zwischen vorgegebenen Flugaufgaben bei zentralen Wettbewerben und frei gewählten Flugaufgaben.

Die wesentliche Erkenntnis der ersten Untersuchung von 1987 war das jährliche Anwachsen der Anzahl der Streckenflüge nach einer Exponentialfunktion. Ein derartiges Wachstum tritt naturgemäß stets dann auf, wenn die Zuwachsraten dem vorhandenen, aktuellen Bestand proportional sind oder – mathematisch ausgedrückt – wenn die zeitliche Ableitung einer Funktion $N(t)$ dem Funktionswert selbst proportional bleibt:

$$\frac{\Delta N}{\Delta t} \approx N.$$

Der aktuelle Bestand ist im vorliegenden Fall das durch die bisherigen Flüge angesammelte Wissen der Piloten um Technik, Taktik und Strategie des Überlandfluges.

Der geschilderte Wachstumsvorgang kann in der exponentiellen Form nur fortbestehen, wenn er nicht durch äußere Störgrößen – etwa durch neue Luftraum-Beschränkungen oder durch Erschöpfung des Vorrats an streckenflugwilligen Nachwuchspiloten – gebremst wird.

Die Annahme scheint sinnvoll, daß die Flüge in der Streckenflug-Gründerzeit (bis 1982) noch nicht derart vollständig erfaßt wurden, wie das heute geschieht. Dann müssen wir den Daten der Flüge aus diesen Jahren weniger Gewicht beimessen. Unter diesem Aspekt setzen die seit dem Benalla-Bericht neu hinzugekommenen Daten von 1987 und 1988 die exponentielle Entwicklung aus den Vorjahren kontinuierlich und ohne Einschränkung fort.

Das belegt Abb. 1. Die im logarithmischen Maßstab aufgetragene Anzahl N der aufsummierten Flüge liefert über der linear aufgetragenen Zeit t nach wie vor und mit verblüffender Genauigkeit weiterhin eine Gerade.

Das gilt für die naturgemäß häufigsten Flüge über kürzere Distanzen von

Vortrag von Ingo Westerboer über die Entwicklung des Streckenfluges mit Hängegleitern anläßlich des OSTIV-Kongresses in Wiener Neustadt im Mai 1989

TREND ZUM DREIECK

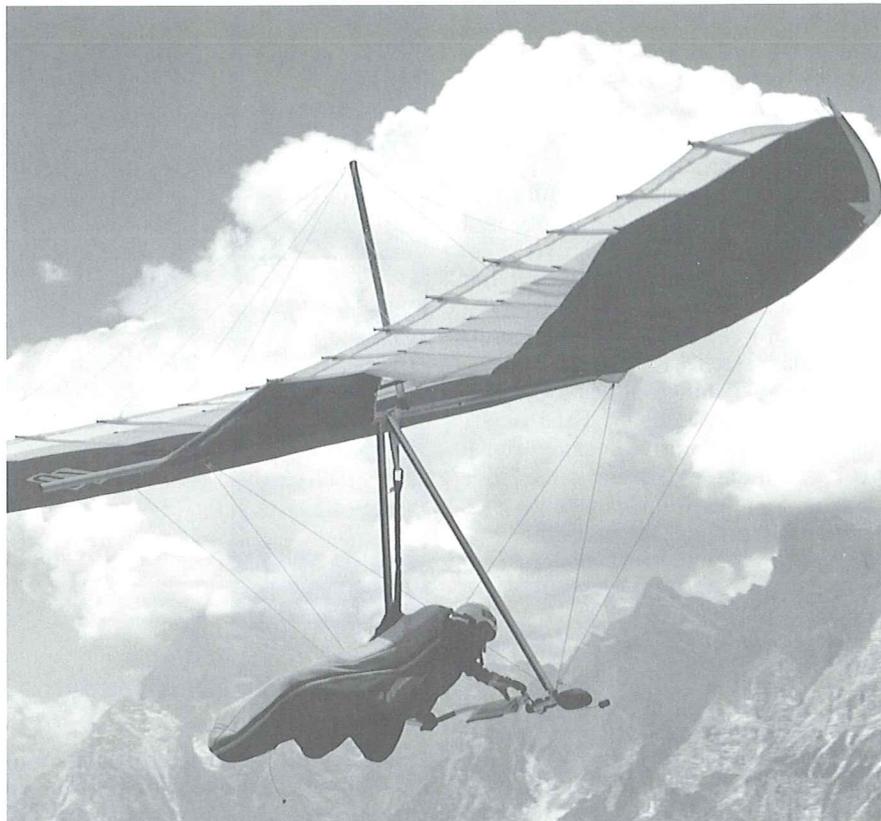


Foto: Tilman v. Mengershausen

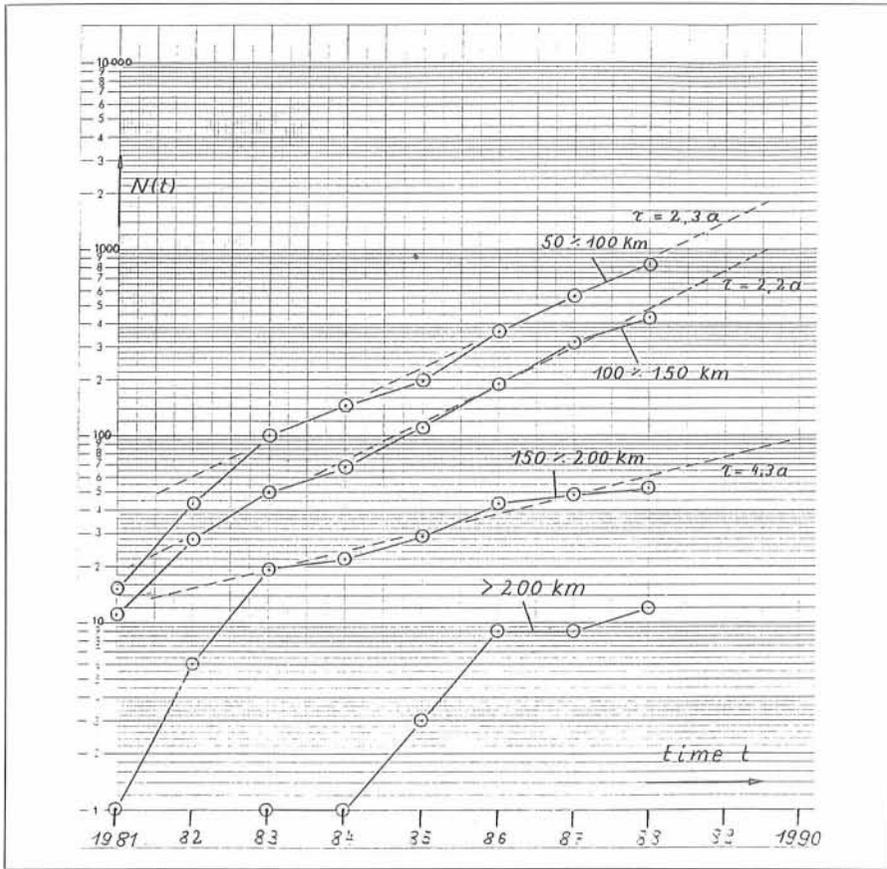
50 bis 100 km ebenso wie für die Flüge von 100 bis 150 km. In beiden Fällen kann aus der Steigerung der Ausgleichsgeraden auf die Zeitkonstante geschlossen werden: man findet für die obere Gerade den Wert = 2,3 Jahre, für die nicht so häufigen Flüge von 100 bis 150 km den Wert = 2,2 Jahre. Das bedeutet, daß die Anzahl der Flüge nach jeweils 2,3 bzw. 2,2 Jahren um den Faktor e (2,27) angestiegen ist.

Die anspruchsvollere Kategorie mit Flügen von 150 bis 200 km streut deutlich stärker als die oberen um ihre Ausgleichsgerade; mit entsprechend größerer Unsicherheit kann man bei diesen langen Flügen auf eine Zeitkonstante von = 4,3 Jahren schließen.

Die 200-km-Marke wurde bisher erst insgesamt zwölfmal überflogen. Daher verbietet sich hier nach wie vor jede Statistik.

Zwei Störgrößen zeichnen sich ab, durch die das weitere exponentielle Anwachsen der Flüge gestört werden könnte.

Zum einen besteht die Möglichkeit, daß das Reservoir an Nachwuchspiloten durch den zunehmend konkurrierenden Gleitschirm-Sport eingeengt wird. In der BRD stehen um 10000 Hängegleiter-Piloten einer in den letzten drei Jahren auf ca. 6000 angestiegenen Zahl von Gleitschirm-Piloten gegenüber. Allerdings ist der Typ des Gleitschirm-Piloten weniger für den



Streckenflug motiviert als der Hängegleiter-Pilot; bei jenen steht der Wunsch nach schnellem Fluggenuß ohne großen technischen Aufwand im Vordergrund. Daher müssen die genannten Zahlen noch keinen unmittelbaren Einbruch in der Streckenflug-Entwicklung der Hängegleiter mit sich bringen.

Zum anderen – und das ist sicher schwerwiegender – werden die Streckenflüge in zunehmendem Maße als Ziel-Rück- oder als Dreiecksflüge ausgelegt. Der Hängegleiter-Pilot hat auch hierin die Entwicklung der Segelflieger nachvollzogen. Beispielsweise gab es in der Kategorie 100–150 km 1986 ganze 5 vollendete Dreiecksflüge; 1987 waren es schon 13 und 1988 bereits 31. Im Gegenzug ging im gleichen Zeitraum und in der gleichen Kategorie die Zahl der freien Streckenflüge von 31 (1986) über 26 (1987) auf 18 (1988) zurück.

Es leuchtet ein, daß wegen der ausfallenden Windunterstützung bei Dreiecks- und Ziel-Rückkehr-Flügen die geflogenen Distanzen kürzer werden müssen, wenn nicht durch neue Wachstumsimpulse das Handicap der anspruchsvolleren Flugaufgabe kompensiert werden kann.

Hier ist nachweisbar Zuversicht angebracht:

Die Streckenflug-Taktik wird laufend verbessert; es stehen inzwischen ausgezeichnete Monographien zu diesem Thema zur Verfügung.

Wider Erwarten läßt die steigende Anzahl der im Windschlepp gestarteten Flachland-Streckenflüge einigen Optimismus zu.

Auch der Hängegleiter-Schleppstart hinter einem Motordrachen (Trike) ist offiziell zugelassen. Wir stehen im Beginn der Ausbildungsphase. Allerdings stellt diese Startart – verglichen mit dem Flugzeug-Schleppstart eines Segelflugzeuges – ungleich höhere Anforderungen an die körperliche Belastbarkeit und Konzentrationsfähigkeit der Piloten. Als Lohn für diesen extremen Einsatz winkt die sicherere Startmöglichkeit an Schwachwind-Tagen.

Last not least ist mittlerweile der erste Starrflügel-Hängegleiter aus Glas- und Kohlefaser (von G. Rochelt) in der Erprobungsphase. Er wird sicher eine Gleitzahl-Verbesserung um den Faktor 2 bis 3 bringen und damit völlig neue Streckenaufgaben ermöglichen. Die Umstellung von Gewichtsauf Rudersteuerung werden wir schaffen. Der Abstand zum Segelflug-Leistungsstandard schrumpft zusehends.

DER NEUE GT –
ZUM ABHEBEN GUT!

HIMMELSTÜRMER

DER NEUE GT

Ein Spitzengleiter für Genußflieger.
Ein Leistungsgerät für erfolgreiche Piloten.
In zwei Modellausführungen.

BITTE PROSPEKT ANFORDERN!

Zum Ausbau unseres Händlernetzes
freuen wir uns über weitere Anfragen.

THALHOFER
TEAM



Thalhofer GmbH, Sudetenstraße 10, 7449 Neckartenzlingen
Telefon 07127/18795

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

Odenwaldpokalfliegen in Hardheim

Bei herrlichem Wetter veranstaltete der Cfd Hardheim am 27./28. Mai das Odenwaldpokalfliegen in Hardheim. Mit der stattlichen Anzahl von 32 Piloten konnten an den beiden Wochenendtagen insgesamt 184 Flüge absolviert werden.

Nachdem der Hockenberg erneut mit Erdreich aufgeschüttet wurde, waren sowohl beim Start als auch beim Aufbau gute Bedingungen vorhanden. Außerdem bietet die lange Kante vom Nordwest-Startplatz bis hin zum Oststartplatz bei günstigen Windverhältnissen optimale Soarmöglichkeiten, die den Hardheimer Hockenberg nun doch sehr interessant machen.

Diese verbesserten Bedingungen nutzten die zahlreichen Piloten sofort aus, wobei Helmut Herbert von den Lilienthalgleitern Hasloch auf Rapace am Sonntag Abend als Sieger hervorging. Zweiter wurde Henry Maek von Cfd Hardheim auf Saphir 17. Den 3. Platz belegte Anton Pröstel auf Magic von den Lilienthalgleitern Hasloch.

Bei der zum zweiten Mal ausgeführten Seniorenwertung (ab 50 Jahren) siegte Anton Fröstel aus Hasloch vor seinem Clubkameraden Helmut Störmer, Kurt Rübel (Althof-Drachen) und dem Vorjahressieger Lothar Boländer (Cfd Hardheim).

Zum 1. Mal wurde eine Mannschaftswertung durchgeführt. Es siegten die Lilienthalgleiter vor den Piloten des Cfd Hardheims und dem Club

Taunus/Reifenberg.
CFD Hardheim

1. Parafly-Club Schwaben informiert

Ausfahrt: 15.-17. 9. 89 Malcesine/Gardasee

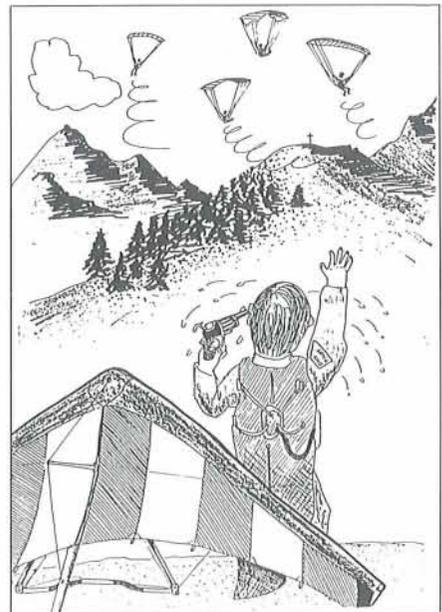
Club-Abend: 6. 10. 89 Unser Gast – Toni Bender

Kurse: Windenschlepp – Beginn 8. 9. 89

Flugfunk – Beginn 10. 11. 89

Bitte umgehend anmelden!

Weitere Auskünfte: 0 71 21/5 42 48



Abgesoffen und jetzt auch das noch

Zeichnung: D-NAMP

Berlin hat Flying Penguins

Eine neue Attraktion in Berlin?

Werden die Berliner in Zukunft nicht nur als Skifahrer, Bergsteiger oder Drachenflieger, sondern auch als Paraglider in den Bergen häufiger vertreten sein?

Gerade beim Gleitschirmfliegen wird die Kameradschaft großgeschrieben – Erfahrungen austauschen, neue Fluggebiete kennenlernen, gemeinsame Reisen veranstalten, gemeinsam billiger den Flugspaß genießen und vieles andere mehr!

Der Teufelsberg in Berlin bietet den Gleitschirmfliegern (-interessenten) in gleichem Maße wie bisher den Drachenfliegern die Möglichkeit, die ersten Erfahrungen im Starten und Fliegen zu sammeln.

Näheres bei den Flying Penguins e. V., Karolinenstraße 7A, 1000 Berlin 37, Tel. (ab Mitte Juni) 801 6206

Michael Klatt
1. Vorsitzender

Pro & Contra Gleitsegelwettbewerbe

Mit Interesse und Verwunderung habe ich die Ausführungen von Bernhard Schmid contra Wettkampffliegen gelesen. Hierzu einige Anmerkungen in der Reihenfolge der von Bernhard gemachten Ausführungen.

1. Bernhard selbst hat insgesamt an 7 Wettbewerben teilgenommen.

2. Die geschilderten Zwischenfälle sind nicht wettbewerbsspezifisch, allenfalls prototypenbedingt. Prototypengenehmigungen werden auch für Nicht-Wettkampfgeräte erteilt. Im übrigen sollten die Trimmfehler am Übungshang und nicht erst im Wettkampferkannt und behoben werden.

3. Helmut Tanzer ist anlässlich eines Privatfluges zu Tode gekommen.

4. Die Hochleister der 89er Generation sind sicherer als in den früheren Jahren, auch sicherer als manche Nicht-Wettkampfgeräte.

5. Daß Normalpiloten Hochleister erhalten, liegt überwiegend an den Verkaufspraktiken der Händler. Dies sollte Bernhard als Produktleiter GS eines größeren Unternehmens bestens wissen.

6. Es ist ein grundsätzliches Problem, daß die Mehrzahl der Piloten auch Gütesiegelgeräte fliegen, die nicht ihrem Können entsprechen.

7. Die Unfallzahlen aller bekannten Wettbewerbe in 88 und 89 zeigen eindeutig, daß es im Wettbewerb kaum Unfälle gibt. Beispiel WM Kössen mit 2 Unfällen – beide nicht schirmbedingt – in 14 Tagen Wettkampf.

Der Wettkampfsport ist ein wesentlicher Faktor zur Weiterentwicklung – insbesondere auch in bezug auf Sicherheit – der Gleitschirme und des Pilotenkönnens. Zudem sind gut organisierte Wettkampfveranstaltungen »das« Aushängeschild der Sportart Gleitschirmfliegen.

So sehr ich die Entscheidung von Bernhard Schmid achte, nicht mehr an Wettbewerben teilzunehmen, weil ihm persönlich dies zu risikoreich erscheint, sind seine daraus gezogenen, generellen Schlußfolgerungen für den Wettkampfsport sachlich unkorrekt und nicht haltbar.

Zico Franke, Teamchef GS

Abgestürzt

Ein Aprilmittwoch, ruhige Luft, keine Thermik, 150 m Höhe über dem Landeplatz. Langsam lege ich mich im Gurtzeug nach innen, um eine Linkskurve zu beginnen, ziehe noch etwas an der Bremse. Plötzlich ein Ruck. Der Blick nach oben offenbart: Mein Schirm ist eingeklappt, diagonal, bis über die Mitte hinaus. »Gegensteuern«, ist mein erster Gedanke. Doch der Schirm ist schneller, wirbelt propellergleich, dreht meine Leinen ein. Auf beidseitiges Bremsen wickelt er zurück – und gleich wieder ein: Jetzt negativ angeströmt beginnt ein wildes Schleudern um den Schirm herum. »Den kriegst du nicht mehr in den Griff«, schießt es mir durch den Kopf, verbunden mit dem Griff zum Rettungsschirm. Parallel zu dessen Wurf ein Blick nach unten: Wald, greifbar nahe, rast auf mich zu ...

Vorsichtig hatte ich mir nach Grund- und Aufbaukurs im Sommer 88 Erfahrung erworben, über 100 Flüge bei wechselnden Verhältnissen in unterschiedlichen Gebieten standen zu Buche. Jetzt, zu Beginn der Thermiksaison 89, soll ein »besserer« Schirm meinen Allrounder ablösen. Am Übungshang probiere ich mehrere Modelle, ausnahmslos mit Prüfsiegel und schon Monate auf dem Markt. Der Typ, für den ich mich entscheide, ist ein Hochleister. Aber gut beherrschbar, so sagen jedenfalls Fluglehrer wie Piloten. Und von Unfällen weiß kaum einer zu berichten. Eine sorgfältige Einweisung in Start-, Flug- und Landetechnik führt zu raschen Fortschritten. Zwar fliege ich mit herkömmlichem Gurtzeug, ohne Sitzbrettsteuerung. Diese hat schließlich noch kein Prüfsiegel. Aber alles ist bestens und nach 10 Flügen am Übungshang gehts zum Höhenflug. Ein herrliches Gefühl, plötzlich weitaus länger oben zu bleiben. Schrittweise taste ich mich an den ersten Vollkreis heran, die erste Acht. Dann beim 114. Flug ermutigt mich ein Fluglehrer: »Die Luft ist ganz still, du kannst ruhig was probieren.« Und so ziehe ich dann vorsichtig einige große Kurven, genieße das Dahingleiten. 150 m auf dem Vario signalisieren: Allzu toll ist die Höhe

nicht mehr. Also noch eine engere Kurve, dann ...

... krachen splitternd Äste. Ein Schlag und schon liege ich auf dem Boden. Der erste Gedanke: Mein Gott, ging das schnell. Wieder auf den Füßen, konstatiere ich: Außer einigen Prellungen fehlt mir buchstäblich nichts. Dann Verwunderung: Mein Schirm hängt fast unversehrt über einem direkt am Stamm abgebrochenen, oberarmdicken Ast einer Buche. Und – lang hingestreckt, aber ungeöffnet – findet sich mein Rettungsschirm direkt daneben. Sekunden später stürmen die ersten Kameraden vom nahen Landeplatz heran. Ungläubig bestätigen sie: »Du hast eine ganze Kompanie von Schutzengeln gehabt!«

Wenig später, am Landeplatz, kann ich meinen Sturz begutachten. Ein Videofilmer hatte geistesgegenwärtig draufgehalten. Nur etwa 6 Sekunden hat alles gedauert. Und mein Staunen über den Ablauf wird nur noch übertroffen von der Verwunderung über mein Glück. Während der folgenden Tage höre ich, daß mein Schirmtyp doch nicht ganz so problemlos beherrschbar scheint. Was 3 weitere »Zwischenfälle« anderer Piloten mit gleichem Schirm in der nächsten Woche beweisen.

Was bleibt?

Ursachenforschung und Schuldzuweisung sind fast müßig: Denn objektive Mängel sind so wenig beweisbar wie subjektive Fehler, aber letztlich nicht auszuschließen! Dennoch kann und soll der Bericht – so hoffe ich – eines bewirken: Vorsichtiger zu sein. Vorsichtiger mit dem Versprechen der Hersteller. Vorsichtiger mit den Aussagen anderer Piloten. Vorsichtiger mit dem Vertrauen aufs eigene Können. Größere Risiken auszuschließen, das hatte ich mir beim Fliegen immer vorgenommen. Und praktiziert – siehe oben. Dennoch bin ich abgestürzt, völlig überraschend, weitaus rascher als je ausgemalt. Aus alledem läßt sich nur eins folgern: Es ist weit mehr Vorsicht nötig als du denkst. Selbst unter Berücksichtigung dieses Grundsatzes!

Jörg Blumenthal



70 km

zwischen Marmeladenklecks und Gulaschsuppenfleck!

Von Peter Walter

Hallo, Ihr armen Auswerter des Deutschen Streckenflugpokals. »Schon wieder ein Neuer!« werdet Ihr Euch sagen; und natürlich noch total »grün«; da fehlt dies und jenes ist falsch und – und...! Aber was soll's, ich war so überglücklich über meinen ersten Streckenflug nachdem ich gleich beim zweiten Ausfüllen Eurer Startmeldung Glück hatte und fast 70 km Richtung Westen flog.

– »Oh nein, jetzt dürfen wir uns wieder so eine Geschichte anhören!« –

Also, es war am 8. 5. 89. Die Sonne schien mir in mein noch halbverschlafenes Gesicht. Ich blinzelte zwischen meinen Sandkörnern aus dem Fenster und sah die dunkle Silhouette des Herzogstandes, dahinter das tiefe Blau des »Meereshimmels«.

8 Uhr und 5 Minuten; im Radio ertönen die Wasserstandsmeldungen, meine »Augendeckel« fallen wieder

zu. In meinem Gedankenstrom spielt sich einiges ab: – Montag, 8. Mai – Zivildienst? Ja? Nein? – Nein! – Gelobt sei der Schichtdienst!

Mein Kopf sinkt wieder ins Kissen zurück, doch dann plötzlich reißen mich folgende Worte wieder aus dem Halbschlaf: »... in den Alpen gut nutzbare Blauthermik... Luftdruck 1021 hPa.« Mein Bett ist im Nu verlassen. Die Semmeln fürs Frühstück und eine Kompaßkarte 1:250 000, werden gekauft. Mit der Marmeladensemmel über der Karte dann die Streckenplanung. Genüßlich kauend, aber trotzdem schon mit einem kitzelnden Gefühl im Magen, kringel ich mit dem Bleistift den Startplatz Laberbergstation ein. Ostwind! sagte die nette Frauenstimme im Radio. Na klar, da flog ich zur Notkarspitze, dann zum Daniel, Lermoos überqueren, Grubigstein, Wannig, Tschirgant, Venet, dann entlang an der Samnauner Gruppe, na ja, und dann lande ich in

Scouls. Toll, denke ich mir, packe alles zusammen und fahre Richtung Oberammergau (Laber).

10.30 Uhr: Das Laberbergstations-Plateau gleicht wieder einmal einem bunten Segelteppich, kaum zu glauben! Mein Drachen spreizt als siebter die Flügel, so ist der letzte Rest des »bequemen« Aufbauplatzes besetzt. Durch das Segelchaos tönen die Fachgespräche der Streckenfreaks: »Mann klar, astreines Dreiecks-Wetter«, »Na, i woas net. I mach an Zielflug Oberstaufen«...

Die Zeit vergeht, ich bin hin und hergerissen von den Fachgesprächen der Freaks. Meine geplante Strecke, Richtung Pfunds, spaltet sich einmal in ein Dreieck, oder »Pfronten und zurück« oder ... oder ... Aber dann der Entschluß: Ich bleibe bei der Strecke, die noch vom Frühstück mit Marmelade und Brösel gekennzeichnet ist.

12.00 Uhr: Die ersten zwei starten. 20 Minuten später treffen sich beide wieder am »Ammergauer« Landeplatz. Unsicher hole ich meinen Fotoapparat heraus um die Startmeldung zu fotografieren. Ich sehe mich schon frustriert, die Startmeldung in der Hand, am Landeplatz sitzen, ähnlich wie meine zwei Flugkameraden. Doch da tauchen zwei Liga-Piloten auf, Knut von Hentig und Markus Hanfstängl. Beide entscheiden sich für meine Strecke, mein Selbstbewußtsein stärkt sich ungemein. Als die nächsten drei Flieger gleich ordentlich Höhe tanken stehe ich am Start.

13.15 Uhr: Nordost-Wind, ideal – laufen und abheben, 1/2 m Steigen bis zur Südwestkante, dann 2–3–4 m, Wahnsinn! Jetzt über die Bergstation und »knips«. Aber ich lasse mich durch die anderen Luftgefährten durcheinanderbringen und verliere enorm an Höhe. Doch endgültig nach 40 Minuten Aufwärmtraining habe ich meine Startpunktfotos. Ab zur Notkarspitze, wo Markus und Knut im Porchetempo mir ihre Kielrohrenden zeigen. Mit Frust aber auch etwas Ehrgeiz erreiche ich nach einem wilden Lee-Fehler die Friedaspitze in ihrer Südseite. Es geht zur Schellschlicht. – »Knips« auf Ehrwald und Daniel. – Mensch, tolle Sicht über Daniel. Dann weiter über Daniel und Grubigstein, zweiter grober Flugfehler: Zu niedrige Abflughöhe vom Grubigstein bringt meinen Puls und EKG-Amplitude in den Grenzbereich. Nichts wie raus aus der »Leeschleuder«. Mit geringer Höhe über Biberwier schrump ich zum Fuß der Sonnenspitze. Mühsam – 0 – 1/2 m Steigen – 0 ... 1 m Steigen ... 2–3 m

Saufen – 2–3 m Steigen. Nach über einer Stunde Kampf sehe ich das gewaltige Felsenpanorama aus der Vogelperspektive. Jetzt aber zum Wannig (Hochwannig). Wieder ein Fehler – wann lern ich's endlich? – Anstatt zwischen Marienbergspitze und Wannig zum Simmering zu fliegen, entscheide ich mich das Wannig nordseitig zu umfliegen. Dieser Fehler gönnt mir dann aber in der Südwestseite einen ungemütlichen Leebart mit 6 m Steigen. Am Simmering angelangt geht es nach der wilden Kampfperiode in den angenehmen Teil über. Mit 2 m Steigen flieg ich Richtung Tschirgant. Plötzlich fällt mir die Dokumentation ein – kein Foto vor lauter Kampf! Also schieß ich genau zwischen Simmering und Tschirgant einmal nach Süden, Sautens und einmal nach Norden, meine hinterlassene Kampfarena. Von nun an ist »take it easy and have fun« angesagt. Arz! lasse ich schnell hinter mir, zwischendurch wieder ein Höhenkarussell. Die Bürte werden mir förmlich vor den Bauch geschleudert. Schwupp, und da ist auch schon der Venetberg. Graberg, bitte einmal nett lächeln und dann ab nach – ja wohin??? Bis zum Venetberg hatte ich mir die Strecke gut eingeprägt. Mist, die Kompaßkarte ist in meinem Packsackcontainer verstaubt. Was nun? Na klar, Landeck liegt rechts unten und irgendwo geradeaus muß Nauders und dazwischen Pfunds liegen. Also flieg ich auf mein gut geglaubtes Pfunds zu, was in Wirklichkeit St. Anton ist. Vorher noch ein Bild vom Landecker Bahnhof und der tollen Trissanabücke und dann ... genau in das Talwindssystem. Überraschend Gegenwind, na sowas?! 4 m Saufen, 5 m Saufen. Mein Herz macht dongdong ... Zu spät zum Umkehren, zu starker Wind um nach St. Anton zu kommen, zu müde zum Kämpfen.

Meine Augen suchen verzweifelt nach großflächigen Wiesen. Rechts Bergdörfer, kleine Bergwiesen, Wald, außerdem wäre weites Laufen nach der Landung angesagt. Da, links unten ein Bahnhof, eine Wiese zum Landen. Schnell zwei Fotos vom Bahnhof Strengen, wie sich später herausstellt. Doch Schock, Kabelsalat, nichts für meine schwachen Nerven. Links (in Richtung Trissanabücke) ein Dorf, (Strengen) dahinter einige kleine Wiesen, allerdings mit sehr gutem Gefälle, aber sicherer als Kabelsalat. Landeinteilung – gute Höhe über dem Strommast halten – jetzt in die steile Wiese rein – Gerät stabilisieren und voll auf den Hang zu – drücken! Meine

erste Hanglandung, ohne Bruch überstanden.

Als ich unter meinem Drachen hervorkrieche umzingelt mich ein halbes Dutzend Kinder. In kaum verständlichem österreichischen Dialekt bewerkeln sie mich mit Fragen. Die kalten Füße reibend versuche ich mich mit Hilfe der Karte und der Kinder zu orientieren. Also, Landemeldung ausfüllen und Passanten unterschreiben lassen. Oh Gott, lauter nette Kinder aber weit und breit kein Erwachsener zu sehen. Die Kinder ermutigten mich: »Mei Mama wird's scho g'sehn habn«. Gott sei Dank, die Mama war zu finden. Diese gute Mama hatte aber kein Telefon, was nun? Egal – Drachen abbauen und anrufen. Hastig baue ich ab, als es mir beim Turm-Umlegen dämmert: »Mann – Drachen mit markantem Hintergrund am Landeplatz fotografieren, als letztes Bild die Landemeldung.« Also noch zwei Fotos vom zusammengefalteten Drachen und eins von der unvollständigen Landemeldung. Müde nach fast fünf Stunden Flugzeit bekam ich im Gasthof zur Post in Strengen die Bestätigung abgeholt zu werden.

Mit einem Gulaschsuppenfleck auf meiner Karte beende ich diesen ersten Streckenflug in meiner Fliegerlaufbahn.

»Mann, der spinnt wohl«. Wenn uns jeder so einen Roman schreibt, würden wir nie fertig werden! –

Tut mir leid, aber es war einfach so ein tolles Erlebnis für mich, daß der schriftliche Flug genauso Spaß gemacht hat wie das »Original«.

Ich hoffe Ihr nehmt es mir nicht übel, besonders meine vielen Fehler bei der Dokumentation! Denn ich habe in meiner Aufregung einige Leichtsinnsfehler gemacht. Z. B.

– vergaß ich die Pilotenunterschrift auf Start- und Landemeldung

– vergaß ich die Uhrzeit bei der Startmeldung einzutragen

– wie ich später beim Abholen über Dokumentationsprobleme sprach, macht mich mein Freund Stefan Eylert darauf aufmerksam, daß ein Teil des Drachens auf einem der Fotos sein muß. Mist ist nicht, aber vielleicht doch wenn Ihr Euch ganz fest Mühe gebt seht Ihr vielleicht auf Foto 18 am rechten oberen Rand ein verschwommenes Teil meines Varios.

Außerdem schwöre ich auf die »Flugbibel« und bei meiner Fliegerehre daß dieser Flug kein Traum war, ich spüre heute noch meinen verkrampften Nacken.

finsterwalder QUICK-SAFE



Helm und Fallschirm benützen heute alle Drachenflieger.

Auf Bügelräder glauben manche Piloten aus Prestige Gründen 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 270g 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

Hängegleiter

Uno Piccolo, Bj. 6/87, Segel gelb-orange-weiß, Kosteletzky-Kniehänger, Räder, komplett DM 2900,-. ☎ 07 31/8 28 92.

Profil 17, Bj. 85, Topzustand, crashfrei, Regenbogensegel, Speedbar, Pit-Pat, ideales Umsteigergerät, VB DM 1900,-. ☎ 73 2521 26 Frankreich, Deutschland 063 71/1 48 38.

Steffl-Kniehänger, mit Parasail-Wurfcontainer, DM 50,-. ☎ 079 61/24 89.

Falke V, guter Zustand, VB DM 800,-. ☎ 08 31/6 05 45 ab 16.00 Uhr.

Keller-Integralmatte, blau, Größe: grand, wärmeisoliert, integrierte Fallschirmtasche, guter Zustand, DM 400,-. ☎ 076 31/39 10 abends.

La Mouette Competition 15, eine Flugstunde alt und Mittelleinenfallschirm, Integralgurt, Helm, Ersatzteile, alles in neuem Zustand, VB DM 5500,-. ☎ 064 21/2 57 42 oder 6 61 88.

Superfex, Bj. 87, nur eine Saison geflogen, 2 m Kurzpack, schöne Farben, in Topzustand, mit Ersatzrohren, Mittelpacksack und Rädern, kann probeflogen werden. NP 3800,-. VB DM 2200,-. ☎ 097 71/71 72 morgens bis 9.00 Uhr, abends nach 22.00 Uhr.

Saphir 17, Bj. 87, neuwertiger Zustand, da kaum geflogen, absolut crashfrei, gelb/blau/regenbogenfarben, DM 2300,-. **Akustik-Vario** mit Höhenmesser, Digitalanzeige, WHd Sound (Wasmer) DM 200,-. ☎ 075 53/89 37.

Profil 16, 4 Jahre alt, wenig geflogen, DM 1600,-. **Ball-Cockpit 652**, neuwertig, DM 900,-. **Saphir 17**, 3 Jahre alt, **Zephir 88** und gebrauchtes Vario. ☎ 08 81/6 47 50, ab 18.00 Uhr 08 821/5 94 24.

Charly-Fallschirm, 3 Jahre alt, DM 390,-. ☎ 077 25/78 19.

Impuls 17, Bj. 85, sehr gepflegt, 1 Trapezersatzrohr für DM 2300,-. ☎ 069/52 53 40.

Magic IV 177, 1 1/2 Jahre alt, VG, Mylar-Anströmkante, Farbe Rot/Weiß, sehr guter Zustand, DM 3500,-. ☎ 05 11/71 77 98.

Saphir 16, Bj. 84, weißes Obersegel, Eintrittskante schwarz, unten Multicolor, crashfrei mit Speedbar, VB 1800,- sowie ein **Skywatch Micro Vario**, neuwertig NP 540,- für DM 450,- und ein **Wasmer Vario** mit dig. Höhenmesser, DM 420,-. ☎ 089/35 54 35.

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.

Magic IV, Bj. 2/86, wenig geflogen, schöne Farben, VB DM 3150,-. **Flip Vario AV 4822** mit Digital-Höhenmesser DM 650,-. ☎ 022 25/24 43.

Alto Vario mit mech. Höhenmesser, VB DM 250,-. **B + B Fallschirm**, DM 200,-, **Steffl-Kniehänger**. ☎ 073 65/58 20.

Saphir 17, Bj. Herbst 86, neuwertig, ca. 15 Flüge, 1 Fallschirm, 1 Kellergurt, 1 Vario, 1 Helm, komplett DM 4200,- oder einzeln gegen Gebot wegen Zeitmangel. ☎ 040/870 44 56.

Foil Racer, Bj. 88, weiß/neongelb, Mylar-anströmkante, wenig Flüge, VB DM 4200,-. ☎ 089/320 37 86.

Komplett-Angebot: **Saphir 17**, Bj. 85, gelb/Spektral mit blauer Anströmkante, **PSR-Cocoon 170-190**, gelb mit blauen Streifen, Bj. 85 mit **PSR-C Rettungsfallschirm** mit Mittelleine in gelb, Bj. 87, **Wasmer Cockpit WVC**, Bj. 86, DM 4600,-. **Hagen Doppelklinge** und **Pritzel Thermik-Snooper**, Bj. 88, unbenutzt, DM 350,-. ☎ 052 61/23 60.

HP, Bj. 6/85, blau-spektral, wie neu, VB DM 2650,-. ☎ 083 41/8 24 04.

Winter Cockpit 2000 (Vario, Höhenmesser, Speed) VB DM 550,-. ☎ 083 41/8 24 04.

Hübscher Bergfalke, Bj. 85, aufgrund weniger Flüge befindet sich das Gerät in sehr gutem Zustand, VB. ☎ 080 31/8 38 52 oder 080 31/4 45 36 oder 082 52/28 52.

Polaris Delta 16, Gütesiegel 87, wenig geflogen, VB DM 2200,-. ☎ 081 66/85 34 oder 071 61/4 12 22.

Magic IV 177, Bj. 8/86, Mylar rot, multicolor, sehr guter Zustand, VB DM 3000,-. ☎ 073 21/4 68 61.

Zephir CX, Bj. 4/89, einer der schönsten, Bestzustand, kein Kratzer, nur 15 Flüge, Eintritt: schwarz Mylar, Untersegel violett, Hauptsegel weiß Trilam, mit Ersatztrapez; da dieses Jahr beruflich keine Zeit mehr zum Fliegen, DM 1500,- unter Neupreis. ☎ 094 01/38 12 oder 085 52/43 65 früh oder abends, 01 61/2 91 70 66 tagsüber.

GTR 162, Mylaranströmkante, gelb. ☎ 088 02/86 09.

Impuls 17, Bj. 88, neongelb mit Regenbogenfarben innen, nur 6mal geflogen, Räder, Speedbar, Ersatzsteuerbügelseitenrohre, **Parasail Kniehänger**, **Parasail Schirm**, Römer Helm, wegen Sportaufgabe günstig. ☎ 061 98/74 62.

Zephir CX, neuwertig, ca. 20 Flüge, sehr gut eingeflogen und getrimmt, VB DM 5500,-. ☎ 070 22/3 48 65.

Rademacher Karpfen-Gurt incl. **Brüggemann Rettungssystem**, sehr günstig. ☎ 073 18/29 57.

Vega 16 PR, Bj. 87, Spektralfarben, Flaschenzug, Aerosafebügel, VB DM 3300,-. ☎ 08 61/6 62 28.

Komplettangebot: **Profil 17**, La Mouette, mit French-Connection, Speedbar, Räder, Obersegel weiß, Untersegel Blauabstufungen, Römerhelm, sehr guter Zustand, **Sutter Integralgurt**, Körpergröße bis 198 cm, ohne Schirm, VB DM 2900,- aber auch einzeln. ☎ 021 51/88 72 95 bis 17.00 Uhr, 021 51/77 64 72 ab 18.00 Uhr.

Uno Piccolo, Bj. 86, gelb/orange/rot, wenig geflogen, Speedbar, **Parasail Gurtzeug**, **Parasail Fallschirm**, Uvex-Helm, Geschwindigkeitsmesser, DM 3550,-. ☎ 07 11/56 59 35.

Magic Kiss, Bj. 89, blau/rot/weiß, wenig geflogen, Preis VB. ☎ 065 92/35 66.

Super Scorpion, Farben Weiß, Orange, Rot, crashfrei, guter Zustand, 5-Jahres-Check, Ersatzrohre, DM 1200,-. **Prieler Liegeschürze** (Schlafsack), wenig benutzt, DM 600,- mit integriertem **Kosteletzky Rettungsschirm** (unbenutzt), DM 600,-. ☎ 089/2 02 11 13 oder 089/2 02 11 14.

Bullet Spectrum 12, 3 Monate alt, Topzustand, alle Extras, DM 1000,- unter Neupreis sowie **Afro Cumulus 8000** mit Skywatch-Speed, VB DM 800,- (Neupreis DM 1150,-). ☎ 094 02/34 37 abends.

Moyes Mars 150, Bj. 88, nur 3 Flüge, Kniehänger, Fallschirm Parasail und Helm, umständehalber für 3500,-. ☎ 054 51/4 56 46.

Magic IV 155, **Uno Piccolo**, Bj. 10/87 und Ersatzteile, Räder, **Rademacher Integral** und Schirm, alle Teile günstig. ☎ 02 41/16 26 29.

Magic IV, Bj. 87, guter Zustand, VG Nylon, DM 3000,-, Helm, Gurt, Fallschirm, VB. ☎ 02 61/1 62 47.

Prieler-Kniehänger, DM 50,-. ☎ 083 34/61 11.

Typhoon S 4 und **Racer 86**, für Piloten ab 85 kg, Mylar-Anströmkante, VG, Zustand: anschauen und selbst urteilen, VB DM 3100,-. ☎ 070 32/7 24 43.

Atlas 14, Bj. 85, Speedbar, Räder, Kniehänger, div. Extras, VB DM 2200,-. ☎ 060 71/33 96.

Polaris, Bj. 85, DM 1200,-. ☎ 082 1/43 23 54.

Moyes Mars 170, ca. 40 Flüge, Kauf 1/89, VB DM 3150,-. ☎ 086 52/6 22 43 ab 17.00 bis 21.00 Uhr.

New Wave, Bj. 05/87, guter Zustand, VB DM 3000,-. ☎ 071 31/40 31 83.

UP-GZW 150, Topzustand, VB DM 3700,-. ☎ 027 34/81 28.

Atlas 16, 5-Jahres-Check, Kniehänger, Räder, Speedbar, Ersatzrohre, guter Zustand, komplett VB DM 1600,-. ☎ 089/7 91 19 95 abends ab 19.00 Uhr.

Wills Wing Sport 167, Bj. 5/87, Bestzustand, wenig geflogen, Obersegel weiß, Untersegel rot, VB DM 4800,-. ☎ 00 41/61/93 12 17 ab 17.00 Uhr.

Wills Wing Harrier 177, wie neu, kaum geflogen, 5-Jahres-Check ist fällig, DM 900,-. ☎ 00 41/61/93 12 17 ab 17.00 Uhr.

Polaris Delta 16, Bj. 86, Mylaranströmkante, Balltips, Räder, VB DM 1600,-. **Atlas 16**, Gütesiegel neu, Räder, Kniehänger, VB DM 1100,-. ☎ 089/43 38 91.

Wegen Aufgabe des Sports: **Zephir**, Bj. 8/88, Obersegel gelb, Untersegel rot/Neonfarben, 6 Flüge, DM 4100,-. **Integral Rademacher** mit Speedschirm, 1 1/2 Jahre, DM 1000,-. **Bräuninger Vario LCD III** noch Garantie, DM 600,-, Dachträger und Leiter, DM 50,-, Komplettpreis DM 5500,-. ☎ 061 03/5 34 29.

Vol

N° 155 - Juin 89

das französische

Fachmagazin

testet den

Zéphir CX

Zéphir CX, das flotte Gerät für coole Typen

Man kauft nicht einfach einen Zéphir, man tritt mit einer durch das Tragen schwerer Geräte bereits rampolierten linken Schulter in den Zéphir-Orden ein. In der Tat ist er in der Regel nicht das erste Gerät des Bekehrten. Paradoxerweise erschreckt dieses Gerät, das zahlreiche im Schatten des Gurtzeuges ergraute Piloten bereits fliegen, die neue Pilotengeneration, die dessen origineller Konzeption mit Mißtrauen begegnen. Und was unsere coolen ergraute Typen anbetrifft, es fiel ihnen zunehmend schwerer, nur bei ruhigen Verhältnissen zu brillieren, wie z.B. in Roquebrune Cap Martin im Dezember. Nach mehreren Jahren mühsamen Lernens, wie die Bärte auf einen Grad genau zentriert werden, ist es doch zum Verzweifeln, wenn man während der Talüberquerung von der Konkurrenz eingeholt wird, die man so locker beim Hinaufkurbeln hinter sich gelassen hat. Man mag auch so tun, als würde man sich gerade nur für die Landschaft interessieren, die Leute nehmen uns doch den Spaß an der Sache.

Für jene und alle, die damit Schluß machen wollen und über ihren Nasensporn hinausblicken, hat Bautek, der größte deutsche Drachenhersteller, den neuen Zéphir CX gebaut.

Konzeption

Ich komme auf den "kolossalen" Aufwand, den Bautek in dieses Gerät bereits investiert hat und worüber in unserem vorherigen Heft ausführlich berichtet wurde, zurück. Zusammenfassend hat die Firma eine

Meßapparatur entwickelt, die ihr ermöglicht, präzise entlang der gesamten Tragfläche die Auftriebsverteilung zu analysieren; sonst nichts! Der bisher unter den Drachenherstellern herrschende Empirismus tritt hier hinter wissenschaftlich fundierte Analyse zurück. Das Ergebnis ist spektakulär, was keineswegs so selbstverständlich hätte sein müssen.

Die Auftriebsverteilung präzise zu kennen, dient vor allem, dieselbe zu ändern. Die Struktur des Zéphir CX war für diese Zwecke geradezu ideal. Man muß vorausschicken, daß sie eigentlich so revolutionär auch wieder nicht ist, selbst wenn sie Ihnen einzigartig erscheinen mag. In einer noch nahen Vergangenheit wurden zahlreiche Modelle mit dem gleichen Konzept entwickelt. Eine zeitlang dachte man fast, dieses Konzept sei die einzige Möglichkeit, die Leistungen einen weiteren Schritt vorwärts zu treiben. Letzten Endes blieb allein Bautek dabei.

Dieses Verhalten kann als selbstmörderisch ausgelegt werden, doch es erweist sich leichter weiterzumachen, wenn man weiß, wo man steht und vor allem, wohin man will.

Die Zéphirstruktur wird durch einen Nasensporn und Seile gespannt. Letztere bestimmen durch ihre Anzahl, Stärke und Befestigungsposition mitsamt dem Durchmesser der angewandten Seitenrohre die allgemeine Form des Gerätes. Die Vorteile sind: eine erhebliche Gewichtsersparnis gegenüber Geräten mit Querstangen, eine gute Kontrolle der Profil- und Schränkungsverformungen, also des Auftriebs, wenn

es gelingt, die Korrelation zwischen beiden in den Griff zu kriegen. Der Kreis ist geschlossen! Doch es gibt trotzdem einen Nachteil, den haben Sie sicherlich schon mitbekommen: die Seile, besonders diejenigen, die vor den Seitenstangen hinausragen. Wenn Bautek eines Tages ohne diese zum gleichen Ergebnis kommt, wird man einen neuen bedeutenden Leistungsbereich begehen. Diese ausführliche Darstellung bleibt dennoch recht schematisch, denn weitere Neben-Faktoren wie z.B. das Handling, die leichte und kompakte Zusammenlegung, die Steifheit der Struktur in der Startphase, die gesamte Festigkeit und der Schutz der Seitenstangen durch die davor stehende Seilbespannung bleiben dabei unberücksichtigt.

Aussehen

Ein schlauer Packsack, der sich der Gerätelänge von 6,20 / 4,70 / 2,95 Metern anpaßt und das Gerät wirksam schützt. Nach Lesen der Anleitung ist die einzige Schwierigkeit des Aufbaus dessen Eigenart. Alles ist logisch und systematisch. Es ist wichtig, wenn man das Gerät ganz kurz zusammengelegt hat, es noch aufmerksamer als gewöhnlich zu checken, denn es ist nicht unmöglich, die unteren Seile einmal um die Seitenstangen zu wickeln, obwohl das Spannen der Seile dann besonders schwer durchzuführen ist. Das Gerät sieht dann genauso miserabel aus wie der Pilot, der mit einem so aufgebauten Gerät gerade landet und diese Erfahrung erlebt hat.

Fortsetzung folgt

H a R d W a R e !

Alto Print

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

Vario LCD

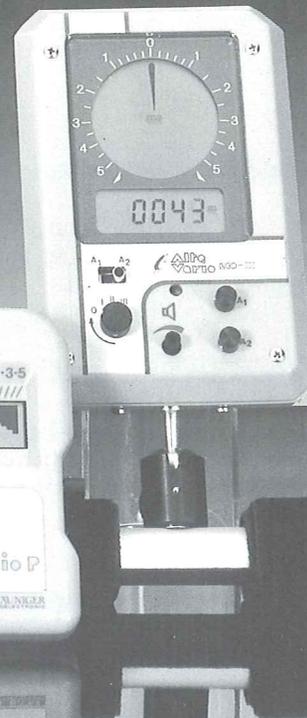
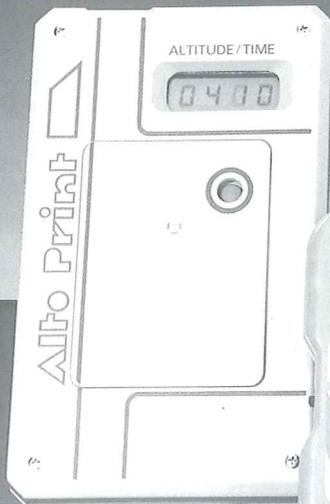
Das preiswerte Gerät für Gleitschirmpiloten
(120 x 80 x 25)

Alto Vario P

Das kleine Kombigerät (120 x 80 x 25)

Alto Vario LCD-III

Das Kombigerät (165 x 110 x 39)



Deutscher Streckenflugpokal für Hängegleiten und Gleitsegeln

Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) und Deutscher Aero-Club e.V. (DAeC), Sportfachgruppe Hängegleiten.

Zweck

Förderung des Streckenflugs mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Ligaqualifikation.

Dauer

1. September 1989 bis 31. August 1990.

Raum

Europa

Teilnehmer

Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

Geräte

Hängegleiter und Gleitsegel mit ein- oder in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Betriebslaubnis. Gerätewechsel erlaubt.

Startverfahren

Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start. Bei Schlepp Ausklinkhöhe maximal 2500 ft über Talgrund.

Wertung

Die Wertung erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln. Gewertet werden die maximal 3 besten Flüge eines jeden Teilnehmers. Bei 3 gewerteten Flügen muß für mindestens 1 Flug der Startplatz innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sein. Die Flüge sind unter Einhaltung der flugrechtlichen Bestimmungen durchzuführen. Die geflogenen Streckenkilometer eines jeden Fluges werden mit dem der Flugaufgabe zugehörigen Faktor multipliziert. Es zählt die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, Wendepunkt(en) und Zielpunkt bzw. Landeplatz. Bei Start eines Dreiecks auf einem Schenkel wird die Strecke zwischen den drei Wendepunkten gewertet. Bei Wertung als Freie Strecke ohne Wendepunkt gilt statt Startpunkt der Startplatz. Hängegleiterflüge werden nur gewertet, wenn sie mindestens 50 Punkte erbringen.

Mannschaft

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

Gewinner

Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl erhält den Streckenflugpokal. Der bestplatzierte Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 31.08.1965) erhält den Juniorenpokal. Die bestplatzierte Teilnehmerin erhält den Damenpokal. Die bestplatzierte Mannschaft erhält den Mannschaftspokal. Die Pokale werden jeweils für Hängegleiten und für Gleitsegeln vergeben.

Einreichung

Jeder zu wertende Flug ist innerhalb von 1 Monat nach Durchführung bei der Geschäftsstelle des DHV, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund am Tegernsee, mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge ab 16. August ist Einreichungsschluß der 15. September. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden.

Auswertung

Die Auswertung darf nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

Aufgaben

Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde

Faktor 1,0.

Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde

Faktor 1,3.

Zielrückkehrflug Faktor 1,7.

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge (Flaches Dreieck) Faktor 1,7.

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge Faktor 2,0.

Dreiecke können an einem Eckpunkt oder auf einem beliebigen Schenkel gestartet werden. Achtung: Flaches Dreieck und Dreieck mit Start auf einem Schenkel sind keine FAI-Aufgaben.

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

Dokumentation

1. Startmeldung.

Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Die Startzeuge müssen volljährig sein. Steht als Startzeuge ein Pilot mit Befähigungsnachweis A oder B zur Verfügung, ist kein zweiter Startzeuge erforderlich. Es darf nur 1 Aufgabe pro Flug angemeldet und durchgeführt werden.

2. Fotografische Beurkundung.

Film schwarzweiß, Farbe oder Diapositiv. Mindestformat 24 × 24, Bilder in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Wird der Film labortechnisch bedingt zerschnitten, ist er in der ursprünglichen Reihenfolge mit durchsichtigem Klebestreifen wieder zusammenzusetzen. Dias dürfen nicht gerahmt sein. Beim Gleitsegeln ist eine Kamera mit Data-back-Rückwand zu verwenden.

Reihenfolge der Bilder für Hängegleiten:

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

b) Bei UL-Schlepp Flug-Foto mit gleichzeitiger Abbildung der Schleppklinge ohne Schleppseil und der zweiten Hand des Piloten.

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

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

e) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke. Bei Landung innerhalb eines Radius von 0,5 km um den angegebenen Zielpunkt entfällt dieses Bild.

f) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung (lesbares Foto)

g) Landeplatz mit aufgebautem Hängegleiter vor markantem Hintergrund.

Reihenfolge der Bilder für Gleitsegeln:

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

b) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke



Die neue Ausschreibung für den Streckenflugpokal faßt Gleitsegeln und Drachenfliegen zusammen. Die Wertung erfolgt wie bisher getrennt.

Foto: Tilman v. Mengershausen

wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.

c) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 10 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.

d) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke, beziehungsweise Luftbild des Landeplatzes bei Freier Strecke.

e) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung (lesbares Foto).

f) Landeplatz mit ausgelegtem Gleitsegel vor markantem Hintergrund. Das Bild muß eindeutig dem Luftbild vom Landeplatz zuzuordnen sein.

Start-, Ziel- und Wendepunkte sind gemäß Sporting Code der FAI zu fotografieren. Die Punkte müssen klar definierte Stellen sein (z. B. Brücke, Bahn- oder Straßenkreuzung). Ausnahmsweise können auch Flächen mit einem Durchmesser von höchstens 1 km angegeben werden (z. B. Häusergruppe). Auf mindestens einem Luftbild muß ein markanter Teil des Fluggerätes zu erkennen sein. Die Luftbilder sind – außer bei Diapositiven – als Papierabzüge (Mindestformat 9 × 9 cm) beizulegen. Alle Bilder sind zu nummerieren und zu erläutern.

Bei Flachem Dreieck oder bei Start auf einem Dreiecksschenkel (keine FAI-Aufgaben) gilt für den Fotosektor vom Start- und Landepunkt keine Winkelhalbierende, sondern der Abflug- bzw. Anflugschenkel.

Beim Gleitsegeln müssen die Aufnahme-Zeitpunkte der einzelnen Bilder exakt auf dem Barogramm eingetragen werden.

3. Landemeldung. Gemäß Formular, das bei der DHV-Geschäftsstelle kostenlos angefordert werden kann. Die Landezeugen müssen volljährig sein.

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

5. Beurkundung mit Barograph. Beim Gleitsegeln ist jeder Flug mit einem von der FAI zugelassenen Barographen zu beurkunden. Das Barogramm ist zusammen mit den übrigen Unterlagen einzureichen.

6. Ausnahme. Statt der Dokumentation gemäß den obigen Ziffern kann die gesamte Dokumentation gemäß Sporting Code der FAI für Rekordflüge erfolgen.

Protest

Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,- beim DHV oder

DAeC schriftlich Protest einlegen. Vertretung ist ausgeschlossen. Protest ist nur gegen einen eigenen Bewertungsnachteil oder gegen den Bewertungsvorteil eines einzelnen Mitbewerbers zulässig. Die betroffenen Dokumentationsunterlagen können nach Einlegung des Protestes vom Protestführer eingesehen werden. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV und dem DAeC zu gleichen Teilen zu. Über den Protest entscheidet abschließend ein Schiedsgericht, das vom DHV und dem DAeC mit je 2 Nichtteilnehmern besetzt wird. Das Schiedsgericht kann Dritte beiziehen. Die Beweismittel bleiben auf die fristgerecht eingereichten Dokumentationsunterlagen beschränkt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Ausschluß

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

Haftung

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

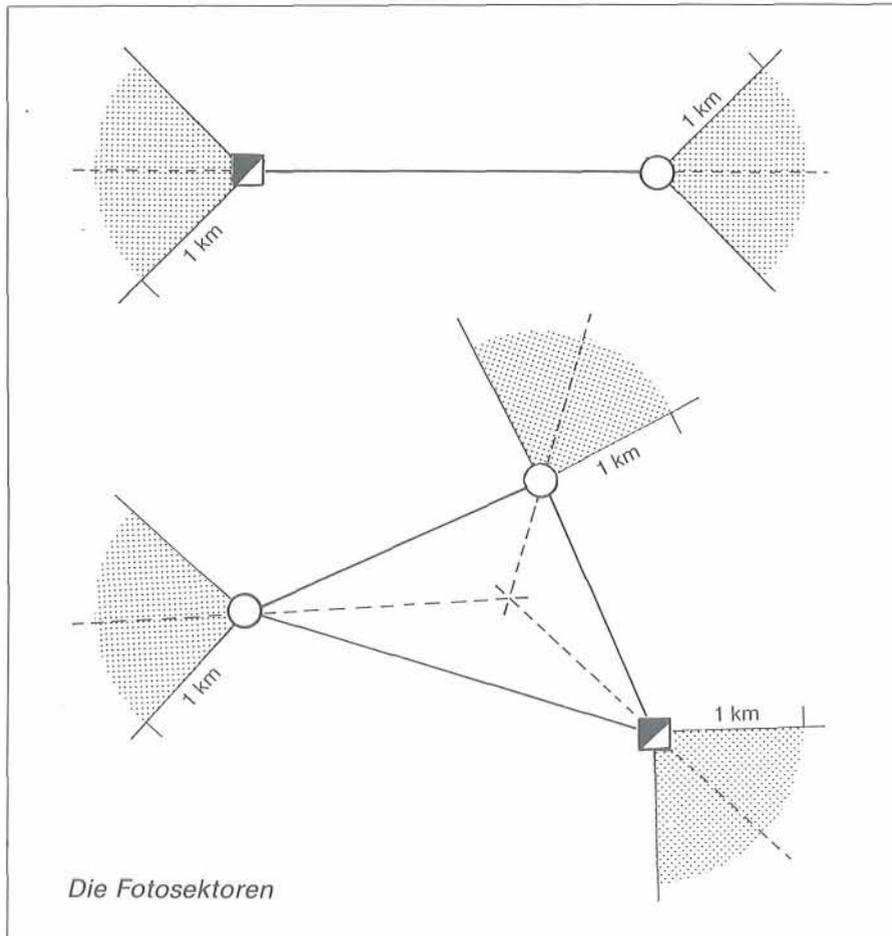
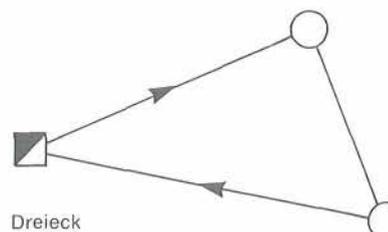
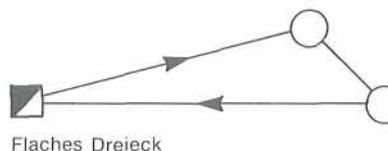
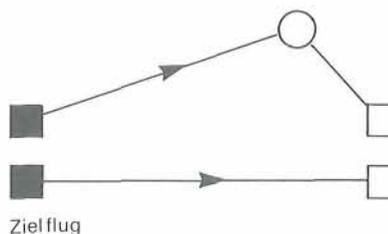
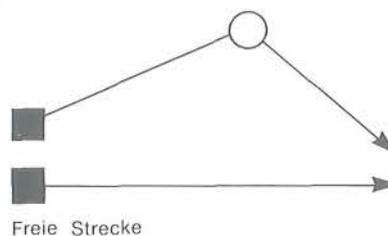
Ligaqualifikation

Es ist vorgesehen, daß sich die 3 bestplatzierten bzw. von den Rängen 4 bis 10 nachrückenden Teilnehmer am Streckenflugpokal automatisch für die Deutsche Liga 1991 qualifizieren und daß die weiteren Teilnehmer am Streckenflugpokal bis Rang 30 und die Ligapiloten auf den Ligarängen ab 26 bis 38 in ihrer Reihenfolge sich bei der Deutschen Meisterschaft 1990 für 10 Ligaplätze qualifizieren. Die Qualifikation erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln.

– Änderungen vorbehalten –

DHV/DAeC, August 1989

Die Aufgaben



Erläuterungen zur neuen Ausschreibung des Streckenflugpokals

Die Wettbewerbssaison 1989 hat gezeigt, daß Streckenflüge mit Gleitsegeln keine exotische Einzelleistung mehr darstellen. Die zunächst probe-weise aufgestellten Streckenflugregeln für Gleitsegel – in Anlehnung an die Hängegleiterregeln – haben sich bewährt. Es besteht kein Grund mehr, die Ausschreibungen getrennt zu halten und doppelt zu veröffentlichen.

Einheitliche Ausschreibung heißt nicht »gemeinsame Wertung«. Hängegleiter und Gleitsegel werden getrennt gewertet und beide Gewinner erhalten den Streckenflugpokal für ihre Geräteklasse. Hängegleiter- und gleitsegel-spezifische Abweichungen sind im Text bezeichnet. Die Reihenfolge der Bilder wurde für beide Geräteklassen getrennt aufgelistet.

Wichtige Einzelheiten:

- Neu geregelt ist das Problem mit den im Fotolabor zerschnittenen Filmen. Der bisherige Nachweis für die labortechnische Notwendigkeit entfällt; statt dessen sind zerschnittene Filme in der ursprünglichen Reihenfolge mit durchsichtigem Klebestreifen wieder zusammenzusetzen.
- Für die Fotodokumentation bei UL-Schlepp mit Hängegleitern wurde auf Grund der Auswerteerfahrung in der zurückliegenden Pokalsaison klargestellt, daß »nach dem Ausklinken« ein »Flugfoto« zu machen ist.
- Die beiden Bodenfotos »Landepplatz« und »Landemeldung« wurden in der Reihenfolge getauscht, um die Unmittelbarkeit der Landezeugenbestätigung zu verbessern.
- Bei den Beispielen für markante Fotopunkte fehlen jetzt die Kirchen. Zahllose Orte haben mehrere Kirchen bzw. Kapellen, die sich anhand des meist dürftigen Karteneintrags nicht identifizieren lassen.
- Beim Gleitsegeln muß eine Data-back-Kamera mit Einbelichtung der Uhrzeit verwendet werden und die Fotos sind dem ebenfalls vorgeschriebenen Barogramm zuzuordnen. Diese Kombination mehrerer Dokumentationsarten soll der Manipulation vorbeugen.

Kopiervorlagen für die Start- und Landemeldeformulare frühzeitig bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern!

Doppelsitzer-Passagierlehrer 1989

Hartmut Andres Kieskautstraße 2 6650 Homburg 12	Peter Kratz Am Wieseneck 6 8111 Altenau	Rudi Zeininger Königstraße 9 8391 Tiefenbach 2
Christoph Bayer Hartstraße 8 5788 Winterberg 3	Mathias Krug Haldenweg 3 8959 Roßhaupten	Wolfgang Engel Hügelstraße 13 8039 Puchheim Ort
Peter Bork Portastraße 32 4950 Minden	Walter Kumpfmüller Lujo-Brentano-Straße 11 8210 Prien	Peter Rieger Reinhardtstraße 43 7448 Wolfschlügen
Detlev Eilers Fritz-Geiges-Straße 6 7800 Freiburg	Norbert Mundorf Bünder Straße 2 4972 Löhne	Jakob Krose Im Schluh 20 2862 Worpsswede
Peter Gasche Enzianstraße 28 8251 Marquartstein	Wolfgang Neukirch Rummerstraße 10 8122 Penzberg	Horst Steidl Halde 43 7797 Illmensee
Klaus Hörburger Allmannsried 181 8999 Scheidegg	Wolf Schneider Milchstraße 10 8000 München 80	Andreas Dowidat Aggensteinstraße 8 8959 Rieden
Gebhard Holzner jun. Brandstätter Straße 62 8222 Ruhpolding	Hans-Peter Seibold Schulstraße 24 7067 Plüderhausen	Michael Söder Brunnenstraße 15 8959 Rieden
Klaus Irschik Blumhardtstraße 14 7230 Göppingen- Jebenhausen	Karl-Heinz Sylla Im Goldwinkel 18 5205 St. Augustin 2	Christa Vogel-Söder Brunnenstraße 15 8959 Rieden
Manfred King Moosweg 3 7807 Elzach	Walter Wagner Hof 57 7816 Münstertal	Jürgen Schlütter Huttenstraße 7 8700 Würzburg

Steckbrief

1989 gestohlene Hängegleiter/Gleitsegel und Zubehör

Gerätetyp	Farben	Werk- nummer	besondere Merkmale	Eigentümer oder zu Benachrichtigender
Packtasche mit Kniehängerschürze »Easy« mit Rademacher Fallschirm, Kevlarhelm, Lorenz-Variometer + Zubehör			Variometer ist in selbstgebautes tropfenförmiges Kunststoffgehäuse eingebaut	Toni Schindele, Ostbahnhofstraße 58 8960 Kempten
Bicla Big X	pink mit gelber Bahn	316		Ditmar Wenck, Schlesierring 8, 3171 Wasbüttel
Bräuningler Altovario LCD III		4892136		Peter Schwarzer, Bornhohl 12e, 6374 Steinbach/Ts.
Bullet SP 12	weiß		pinkes Verstärkungsband am Achterliek, Vollmylarsegel	Firma Guggenmos Tel. 08341/5186

Deutsche Meisterschaft 1989 »abgesoffen«

Ein großes Drachenfliegerfest sollte die diesjährige DM werden: 9 Wettbewerbstage waren angesetzt, viel internationale Prominenz wie Weltmeister Rick Duncan, Bruder Russel Duncan, Foil-Hersteller Carl Braden, der Brasilianer Phil Haegler und von Cafe sowie Argentinien Nr. 1 waren anwesend.

Der Delta Club Bavaria Ruhpolding hatte ein umfangreiches Rahmenprogramm mit Sektempfang, Jazz- und Nostalgieabend sowie als Höhepunkt die Ruhpoldinger Rock-Nacht auf die Beine gestellt.

Doch wie so oft in diesem Jahr war das Wetter der Spielverderber; während das übrige Deutschland unter einer Hitzewelle litt, schirmte der Rand eines Balkantiefs beständig den Ruhpoldinger Himmel ab.

Ein einziger Durchgang (Unternberg – Hochries – Unternberg/Landplatz), gewonnen durch eine Glanzleistung von Knut von Hentig vor Rick Duncan und Uli Blumenthal, war die magere Ausbeute von 8 Tagen Ausharren. Damit gab es keine offizielle Wertung. Schade für die großartige Arbeit und Vorbereitung der Ruhpoldinger.

Deutsche Meisterschaft der Frauen

Leider war die Resonanz bei den Pilotinnen auf die diesjährige Ausschreibung gering. Um eine offizielle Wertung zu erhalten, müssen sich gemäß Sportordnung mindestens 20 Pilotinnen für die Deutsche Meisterschaft anmelden. Bis zum Meldeschluß waren jedoch gerade 8 Anmeldungen eingegangen. Die Pilotinnen beschlossen, den Wettbewerb inoffiziell durchzuführen.

Gewonnen wurden die zwei Durchgänge an der Hochries von Rosi Brams (10. bei der Bayerischen Meisterschaft 1989), die sich damit im Wettbewerbsport zurückmeldete.

Cross Country World Meeting in Brasilien

Im Februar 1990 findet im Gelände der Weltmeisterschaft von 1991 ein Wettbewerb im freien Streckenflug statt. Dabei geht es darum, den bestehenden Landes-Rekord von 193 km zu brechen. Für die besten 5 Piloten gibt es ein Preisgeld sowie ein Extrapreisgeld für denjenigen Piloten, der den bestehenden Rekord bricht. Das Nenngeld beträgt 80 US Dollar pro Pilot und beinhaltet den Transport zum Startplatz, Rückholservice und Betreuung während des Wettbewerbs.

Weitere Informationen sind über die DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Baden-Württembergische Meisterschaft im dritten Anlauf

Nach Drucklegung des DHV-Infos Nr. 51 wurde für die Baden-Württembergische Meisterschaft ein dritter Termin am Le Treh im Elsaß anberaumt. In zwei Durchgängen ergaben sich folgende Plazierungen:

1. Matthias Narr
2. Michael Braunstein
3. Thomas Scherlinzky
4. Rainer Rössler
5. Klaus Amann



Die neuen hessischen Landesmeister: v.l.n.r. Hans Bausenwein, Walter Schurr, Rolf Ebnet, Rainer Bürger, Felix Nacario.

Foto: Michael Weingartner

Hessische Landesmeisterschaft 1989

Die Hessische Landesmeisterschaft fand auch 1989 wie in den Jahren zuvor bei Spittal statt.

Gestartet wurde vom Goldeck und vom Tschiernok. Sieger und damit Hessischer Landesmeister wurde Walter Schurr.

Beste Pilotin war Gabriele Mlinski auf Rang 38.

Endergebnis		
Rang	Teilnehmer	Punkte
1	Walter Schurr	2775
2	Rolf Ebnet	2132
3	Rainer Bürger	2003
4	Hans Bausenwein	1852
5	Felix Nacario	1766
6	Albert Feller	1748
7	Manfred Vaupel	1717
8	Karl-Heinz Scheil	1618
9	Henning Kettler	1438
10	Peter Ripper	1418

News aus der Gleitschirmszene

von Sepp Gschwendner

Liga in Kössen

Bereits eine Woche vor der Deutschen Gleitsegelliga traf sich die Drachenliga in Kössen. Die Start- und Flugversuche der ortsansässigen Gleitsegel-Schule verkürzten die Wartezeit auf gute Thermik. Vor allem die Fehlstarts der Gleitsegel-Schüler hatten es den humorvollen Drachencracks angetan. Zum Glück der Drachenflieger schauten die Gleitsegel-Schüler beim Start zum Ligadurchgang nicht zu, sind doch Drachenfehlstarts, zumindest in großer Anzahl, viel lustiger, es geht dabei meist etwas kaputt.

Christoph Kirsch, deutscher Liga- und Testpilot schnappte sich einen Schulungsschirm, mischte sich unter die Schüler der Kössener Gleitsegel-Schule und machte alles genau andersrum, wie von den Lehrern zugerufen. Seine Darbietung als Gleitsegel-Schüler übertraf sogar noch die Stunts im legendären Film »Supermax«. Daß sich Gleitsegel-Lehrer und -Lehrerinnen, hier Renate Herzog, nicht ihr Geld im Schlaf verdienen, wurde deutlich sichtbar, Renate war in Sorge um ihren »Schüler« einem Nervenzusammenbruch nahe.

Daß bei den Verkehrsdurchsagen in B 3 von einem Flugtag in Kössen abgeraten wurde, dürfte eine Novität im Flugsport sein, ein Werbegag von Sepp Himberger oder echtes Bedürfnis bei Österr. Liga, Franz. Nationalmannschaft, Deutscher Liga und Hunderten von Freifliegern?

Deutsche Meisterschaft am Wank

Bis zu 10 m Steigen waren bei den zwei Durchgängen zur deutschen Meisterschaft am 09. und 10.06. in Garmisch am Wank angesagt. Obwohl jeweils Bojenflüge mit ca. 20 km Länge bewältigt werden mußten, war das Problem weniger die Strecke, als das Runterkommen zum Landeplatz. Alle möglichen Manöver von Steilspi-

ralen bis zum Fullstall wurden angewendet, um eine möglichst kurze Gesamtzeit zu erzielen. Einige Piloten vergaßen dabei anscheinend, daß der Boden ganz schön hart ist. Die Forderung, die Landepunkte wegen Unfallgefahr abzuschaffen, geht allerdings



Liga in Kössen: Christoph Kirsch wartet auf einen günstigen Startzeitpunkt.

Foto: Tilman v. Mengershausen



Blick vom DM-Startplatz am Wank.

Foto: Walter Gertheisen



Sekt-Dusche für die deutschen Meister, spendiert vom Wirt der Pfeifferalm.

Foto: Gerhard Steinberg

etwas zu weit. Erstens gehört zu einem Flug und zum Flugkönnen immer eine gezielte und gestandene Landung, zweitens sollten wir nicht den Fehler der Drachenflieger machen, deren Wettbewerbe kaum Zuschauer, Sponsoren usw. interessieren; Punktländern ist das, was die Zuschauer am meisten begeistert.

Trotz eifrigem Fernsehstudium bei Autorennen scheint der Wirt der Pfeifferalm – dem Landeplatz der Gleitsegelflieger am Wank – etwas verwechselt zu haben, darum hier schriftlich: Bei Siegerehrungen spritzen die Piloten auf die Funktionäre mit Sekt und nicht umgekehrt!

Streckenflugpokal

Den heuer wohl ersten dokumentierten Streckenflug für den Gleitsegel-Streckenpokal schaffte Martin Cornel am 15.06.1989. Er flog von Kössen Unternberg nach Zell am See. Zwischendurch wurde er von einer Wolke auf 3800 m hochgesogen. Als ihm dann die »Sonnenbrille vereiste« stellte er sich wieder auf 2500 m herunter. Nun gibts zwei Möglichkeiten, entweder man setzt gar keine Sonnenbrille auf, da man in der Wolke sowieso nichts sieht, oder man denkt manchmal an die 5 toten Drachenflieger 1988 in Lecco/Italien, die in eine Cumulus Nimbus gesogen wurden und im Umkreis von 30 km herunter kamen.

Unfälle

Fritz Bunz, Allgäuer Gleitsegel-Lehrer und bereits für die Gleitsegel-WM in Kössen nominiert, muß sich die hoffentlich häufigen Fernsehberichte vom Krankenbett aus anschauen. Bei sehr turbulenten Bedingungen klappte ihm im Landeanflug knapp über dem Boden der Schirm ein. Oberschenkelbruch. Leider erwischte es auch Toni Bender. Für Drachen- und Gleitsegel-WM nominiert, hatte er sich für Kössen entschieden. Kurz vor der Abreise stürzte er bei Filmarbeiten beim Toplanden so ungünstig, daß er sich den Arm brach. Gute Besserung wünscht die Nationalmannschaft und als Trost: An Weihnachten findet in Monaco ein Drachen-Biplane-Wettbewerb statt – der eine läuft und der andere steuert!

Deutsche Gleitsegel-Meisterschaft 1989 am Wank

»Wenn 10 Ligapiloten sich treffen, regnet es«, hatte der spätere deutsche Meister Rudi Settele anlässlich der Bayerischen Meisterschaft am Tegelberg meteorologisch präzise festgestellt. Sollte nach Oberstdorf (Ligawettbewerb), der Bayerischen Mei-

zwei volle Stunden, bis Bewegung in das Teilnehmerfeld kam. Als vierter Pilot startete Toni Bender um 13.33 Uhr, Sekunden nach ihm Uli Wiesmeier, die beide zu den Top-Favoriten zu zählen waren. Danach ging es Schlag auf Schlag und innerhalb einer weiteren Stunde waren alle 69 Teilnehmer in der Luft. Es zeigte sich sehr schnell, daß bei den außergewöhnlichen thermischen Verhältnissen eine Vielzahl der Piloten die Aufgabe schaffen würde, und daß die Flugzeit und Landepunkte ausschlaggebend für die Platzierungen werden würden. Thermische Ablösungen, die das Vario an und über den Anschlag brachten, ließen die Piloten mit bis zu 8 Meter/Sekunde steigen.

Von Beginn an entwickelte sich ein äußerst spannendes Rennen im Kampf um die Bojen und die schnellste Flugzeit. Neun Piloten gelang es letztlich, die gestellte Aufgabe innerhalb einer Stunde zu fliegen, wobei Ernst Strobl mit 47,07 Minuten deutlich in Führung lag, gefolgt von Rudi Settele, der allerdings schon 4 Minuten mehr Flugzeit benötigte, dafür jedoch durch seine Landung im 5-Meter-Kreis zusätzlich Landepunkte erhielt. Daß ausgerechnet Toni Bender sich bei der Landung kurz mit der Hand abstützen mußte, um einen Sturz zu verhindern, deutete auf die Probleme hin, die selbst Top-Piloten mit dem Landeplatz Pfeifferalm bei derartigen Verhältnissen haben können. Die fehlende Landewerterung brachte Toni Bender bereits im ersten Durchgang um seine Chance, nach 1987 und 1988 den Hattrick zu schaffen, da er auf Rang 25 zurückfiel. Ansonsten waren alle Favoriten unter den ersten 10 des ersten Durchganges zu finden.

2. Wertungsdurchgang

Die Flugbedingungen waren eher noch härter als am Vortag. 25 bis 28 Grad C im Tal, 0-Grad-Grenze auf 2000 Meter, Basishöhe 3300 Meter.

Da die erste Aufgabe immerhin von 33 Piloten geschafft wurde, legte die Wettbewerbsleitung die Meßplatte für den 2. Wertungsdurchgang höher: Bojenflug auf Minimalzeit, Ecken-Hütte, Gschwandtnerbauer, Wamberg-Kirche, Wank-Gipfel waren in Reihenfolge zu fliegen.

Wieder war es Toni Bender, der als 5. Pilot nach einer Stunde und 45 Minuten Wartezeit gestartet, den Startschuß für das Feld abschob.

Die zahlreichen Zuschauer konnten

Hammerthermik

Am Wank wurde vom 7. 6. bis zum 11. 6. nicht nur der deutsche Meister ermittelt; vielmehr ging es auch um Ligapunkte, Qualifikation für die Liga 1990 und vor allen Dingen um noch fünf offene Plätze in der Nationalmannschaft für die diesjährige Weltmeisterschaft in Kössen. Spannende Wettbewerbe waren also zu erwarten.

Ein Bericht von Zico Franke

Kontrolle ist besser: Die neuen deutschen Gleitsegelmeister Rudi Settele und Ingrid Böck beim Begutachten der Filme.

Foto: Gerhard Steinberg

sterschaft am Tegelberg nun auch der dritte und bedeutendste Gleitsegel-Wettbewerb in deutschem Luftraum dem Wetter zum Opfer fallen? Pünktlich nach dem Eröffnungsbriefing im Olympia-Stadion von Garmisch-Partenkirchen setzte Dauerregen ein, der am Startplatz in leichten Schneefall überging. An Fliegen war nicht zu denken.

Auch der 2. Wettbewerbstag zeigte ein kaum verändertes Wetterbild: starke Schauer wechselten mit kurzzeitigen Aufheiterungen ab. Dazu herrschte starker Nordwind (Rückenwind) am Startplatz Roßwank.

Ganz anders dagegen die Verhältnisse am Freitag: Sonne in Garmisch und Erwärmung auf 25 Grad C, 0-Grad-Grenze bei 1800 Meter, die Basis auf knapp 3000 Meter Höhe.

Unter diesen Bedingungen sollten Aufgaben möglich sein, wie sie bisher in Deutschland sicherlich noch in keinem Gleitsegel-Wettbewerb geflogen wurden. Für den ersten Wettbewerbsdurchgang wurde ein Bojenflug auf Minimalzeit gefordert, wobei die Bojen »Ecken-Hütte« und »Gschwandtnerbauer« jeweils zweimal und als letzter Wendepunkt die »Kirche in Wamberg« zu umfliegen waren, ehe es dann am Landeplatz auf der Pfeifferalm um Landefeld- und Landebonus-Punkte ging.

Erstmals wurde Filmdokumentation verlangt, d. h., daß die Piloten in vorgegebener Reihenfolge Aufgabe, Gerät/Startnummer und Wendemarken zu fotografieren hatten.

1. Wertungsdurchgang

Das Startfenster – gestartet wurde im Open-Window-Verfahren – war von 11.30 Uhr bis 15.00 Uhr geöffnet, die letzte Landung hatte spätestens um 18.00 Uhr zu erfolgen. Es dauerte



DHV-Filmverleih

vom Landefeld einen spannenden Wettbewerb mit spektakulären Einlagen verfolgen. So hatte Ernst Strobl nach Art eines Verfolgingsrennens den 5.40 Minuten vor ihm gestarteten Toni Bender nahezu eingeholt, als man fast gleichzeitig in Landeplatznähe begann, 800 Höhenmeter mit Steilschrauben abzubauen.

Uli Wiesmeier bestätigte seine Form durch die zweitbeste Flugzeit, landete zudem im 5-Meter-Kreis und hätte damit diesen Durchgang gewonnen. Leider hatte er vor dem Start vergessen, seine Startnummer zu fotografieren: keine Wertungspunkte, vorbei die Chancen auf den Titel. Sepp Gschwendtner und Rudi Settele hatten zunächst erhebliche Mühe, eine vorzeitige Landung zu vermeiden und kratzten buchstäblich an den Baumspitzen, bis sie einen Bart erwischten, der »mich hochschob wie einen Sektorkorken« (Originalton Gschwendtner).

Einige Piloten pokerten hoch, warteten bis zur letzten Minute auf den Start, wurden jedoch von einsetzendem Rückenwind überrascht und kamen vor Schließen des Startfensters nicht mehr zum Take-off.

Dank seiner guten Flugleistung und der zusätzlichen Landepunkte gewann Rudi Settele auch den zweiten Durchgang.

Beste Teilnehmerin war wiederum Ingrid Böck mit 890 Punkten auf Rang 15.

Das Wetter ließ am Abschlußtag leider keinen weiteren Durchgang mehr zu. Damit stand das Ergebnis der deutschen Meisterschaft fest: Rudi Settele wurde neuer deutscher Meister mit zwei gewonnenen Wertungsdurchgängen und 2000 Punkten vor Ernst Strobl mit 1986 und Christoph Kirsch mit 1936 Punkten. Bestplatzierte Teilnehmerin: Ingrid Böck mit 1763 Punkten auf einem hervorragenden 12. Platz.

Die deutsche Meisterschaft hat bestätigt, daß das Niveau der Wettbewerbspiloten innerhalb eines Jahres erheblich gestiegen ist und international einen Spitzenplatz einnimmt. Erfreulich ist auch die gute Platzierung einiger jüngerer Piloten wie Alexander Klarmann, Jürgen Kalchgruber und Torsten Hahne, die sich mit ihren guten Leistungen für die Liga 1990 qualifiziert haben sollten.

Dank und Lob aller Piloten gebührt dem Ausrichter der Veranstaltung, allen voran Walter Gatscher, der die organisatorischen Voraussetzungen zum Gelingen dieser Veranstaltung geschaffen hat.



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

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



Traumwetter verwöhnte die Piloten bei den Qualifikationsdurchgängen der Deutschen Gleitsegeliga, Ende Mai in Kössen.

Foto: Tilman v. Mengershausen

Gleitsegel-Liga im Streckenfieber!

Nach zwei verregneten Versuchen in Oberstdorf und am Tegelberg bei den Bayerischen Meisterschaften war es endlich soweit:

Die Liga-Piloten erwischten Traumwetter während den Qualifikationsdurchgängen vom 20.–28. Mai in Kössen.

Dabei begann es fast wie bei den vorigen Versuchen: Rückenwind und Regenschauer am Samstag am Brennkopf nördlich des Walchsees. Erstes Beschnuppern der Liga-Teilnehmer unter sich.

Doch am Sonntag dann der erste Durchgang: zwei Bojen sollten auf Maximalzeit geflogen werden. Nach langem Warten auf Thermik startete Toni Bender als erster, aber in Rekordzeit (7 Min.) fand er knapp das Landefeld. Also weiteres Warten. Dann kam turbulenter Seitenwind auf, und in einem heillosen Durcheinander von Startcommandos und mißglückten Start-

versuchen versuchten 40 Piloten, in 20 Minuten Restzeit zu starten. – Das konnte nicht gutgehen. – So wurde auch dieser fast geglückte Versuch annulliert.

Dann die Wende! – Montag, der erste strahlende Sonntag mit guten thermischen Verhältnissen. Aufgabe: Start zwischen Mittel- und Bergstation Unternberghorn, 1. Pflichtboje: Mittelstation, 2. Boje: Bergstation, 3. Boje: Bauernhof im Tal, 4. Boje: Gipfelstation, dann Landeplatz Kössen und das Ganze in Minimalzeit. – Über 50 % schafften diese Aufgabe! Trotz geringster Helferszahl meisterte Teamchef »Zico« diesmal den Startrummel. Aufatmen nach dem 1. Wertungsdurchgang.

Dienstag das gleiche Wetter und eine ähnliche Aufgabe. Handicap: eine Inversionsschicht, die das Erreichen der 2. Gipfelboje fast unmöglich machte. Nach 2½stündigem verbissenen Kampf unter diesem »Deckel« schaff-

ten es dann 4 Piloten: Toni Bender, Uli Wiesmeier, Christoph Kirsch und Sigi Fuchs. Sie katapultierten sich durch diese Leistung in der Wertung weit nach oben.

Am 3. Tag endlich die erste Streckenflugaufgabe: vom Brennkopf zur ersten Boje: Landeplatz Kössen, anschließend ein schwieriges Bojen-Dreieck. Nur 3 Piloten schafften es diesmal: Uli Wiesmeier, Peter Geg, Martin Cornel. Alle anderen hatten das »große Saufen« und landeten irgendwo zwischen Brennkopf und Landeplatz Kössen. Aber durch die relativ zu hoch angesetzte Streckenwertung wurde die exzellente Leistung der drei jedoch nicht entsprechend der Vortageswertung gewürdigt.

Am Donnerstag wurde der 4. Durchgang wegen Gewitterstimmung abge sagt. Die Sicherheit der Piloten stand natürlich im Vordergrund. Obwohl der Tag dann doch fliegbar wurde, waren alle mit dieser Sicherheitsentscheidung zufrieden. Was hätte passieren können, erlebten die Teilnehmer am nächsten Tag, als die österreichische Liga von Pepi Gasteiger in eine sichtbare Gewitterfront hineingeschickt wurde: im Umkreis von ca. 10 Kilometern landeten die wenigen Piloten, welche sich trautes zu starten, irgendwo, nur nicht am Landeplatz. – Zum Glück passierte nichts Ernstes.

Freitag fand der 4. Durchgang mit einer eigentlich einfachen Aufgabe statt; aber der starke Ostwind erlaubte es diesmal niemandem, die 2. Boje zu erreichen. Nur 5 Piloten konnten nach der ersten Boje noch den Landeplatz anfliegen.

Durchgang 5 und 6 der diesjährigen Liga-Wertung wurden während der Deutschen Meisterschaft in Garmisch-Partenkirchen geflogen. Dadurch gab es geringfügige Veränderungen im Spitzen-Klassament. Christoph Kirsch verdrängte Toni Bender von Platz 1, Stefan Mast rückte auf Platz 3 vor und Martin Cornel auf Platz 4. Uli Wiesmeier nach den Durchgängen in Kössen auf Platz 3 fiel durch seinen Fotografierfehler von Platz 3 auf Platz 10 zurück. Rudi Settele, vor der Deutschen Meisterschaft in der Liga-Platzierung noch auf Rang 16, konnte sich durch seine 2 gewonnenen Durchgänge während der DM auf Platz 9 verbessern und damit einen Nationalmannschaftsplatz erreichen. Beste Pilotinnen in der Liga sind Ingrid Böck auf Platz 16 und Michaela Kranzusch auf Platz 23.

Martin Cornel

Endstand Gleitsegel-Liga 1989

Rang	Name	Punkte Kössen				Punkte DM		Gesamtpunkte
		1	2	3	4	1	2	
1	Kirsch, Christoph	776	1000	605	667	970	966	4984
2	Bender, Toni	811	986	572	667	825	976	4837
3	Mast, Stefan	962	199	736	667	931	888	4383
4	Cornel, Martin	463	319	1000	667	908	980	4337
5	Gschwendtner, Sepp	873	319	598	667	923	925	4305
6	Bunz, Fritz	933	160	598	667	895	998	4251
7	Strobl, Ernst	463	160	768	667	988	988	4044
8	Weininger, Sepp	869	160	573	667	920	845	4030
9	Settele, Rudi	709	199	243	667	1000	1000	3818
10	Wiesmeier, Uli	1000	160	998	667	925	0	3750
11	Hornsteiner, Mart.	641	160	338	833	844	877	3693
12	Geg, Peter	988	199	998	0	939	517	3641
13	Böck, Ingrid	849	239	0	667	873	890	3518
14	Siebold, Tilo	893	160	552	667	172	942	3368
15	Lehner, Herbert	654	199	572	667	877	388	3357
16	Rohrmoser, Sigi	139	199	600	667	883	840	3328
17	Lang, Uli	644	160	0	1000	515	923	3242
18	Fuchs, Sigi	786	638	464	0	886	388	3162
19	Kaiser, Peter	847	199	704	0	515	860	3125
20	Blum, Robert	546	199	640	667	86	881	3019
21	Schlager, Thomas	232	239	598	667	845	172	2753
22	Schilling, Christ.	867	160	588	0	0	873	2488
23	Kranzusch, Michaela	0	160	533	667	707	302	2369
24	Carsten, Peter	0	160	609	667	904	0	2340
25	Häuserer, Robert	232	160	511	0	770	603	2276
26	Ostermünchner, Hans	0	160	0	667	515	897	2239
27	Kranzusch, Franz	463	160	0	667	43	849	2182
28	Stroß, Erich	789	40	581	0	670	0	2080
29	Anke, Danni	232	160	594	667	0	388	2041
30	Klötzer, Walter	701	160	434	0	831	0	2026
31	Kurrle, Stefan	676	199	0	667	344	86	1972
32	Kögl, Gerhard	463	160	613	333	258	129	1956
33	Anschütz, Andi	139	319	502	0	829	0	1789
34	Melitopoulos, Jord.	0	319	598	667	0	0	1584
35	Spiele, Gerhard	0	160	349	0	873	0	1382
36	Schachtl, Stefan	139	239	615	0	129	0	1122
37	Brosselt, Volker	0	0	357	0	0	129	486
38	Geiger, Conni	0	0	141	0	0	302	443
39	Schmid, Bernhard	0	0	0	0	344	0	344
40	Weininger, Hannes	0	0	141	0	86	0	227
41	Weh, Carola	0	0	0	0	86	0	86

ten Vorarbeit wegen problemlos bewerkstelligt werden. Auch die Bezirksregierung Trier hat ihren entscheidenden Beitrag zum Gelingen geleistet.

Am ersten Tag wurde die Aufgabe gestellt, von Neumagen-Dhron nach Hamm bei Serrig zu fliegen. 16 Männer und eine Frau, Silvia Junker, schafften diese 40-km-Strecke. Zwei Piloten waren zeitgleich am schnellsten angelangt und teilten sich so den 1. Platz. Es galt also für die »Mitstreiter«, fortan diese beiden, Sigi Barth und Karl Maillinger, genauestens zu beobachten, um die Chance des Siegens nicht zu verpassen. Schließlich war Helmut Molterer mit 684 Pkt. nach den Führenden mit jeweils 700 Pkt. nur knapp dahinter. Erich Alker mit 660 Pkt. war noch sehr gut im Rennen und Konrad Thomas mit 656 Pkt. noch lange nicht abgeschlagen.

Der zweite Tag war voller Spannung. Start in Neumagen-Dhron, Wende am Sendeturm Ockfen, Rückkehr in Neumagen-Dhron. Bis in die Abendstunden hielt die Spannung an. Schließlich um 20.15 Uhr kam Sigi Barth als einziger ans Ziel und sicherte sich so einen guten Abstand zu den Verfolgern. Helmut Molterer jedoch erreichte fast das Ziel und sicherte so seine gute Ausgangsposition für den dritten Tag. Die Aufgabe wurde beibehalten, die Bedingungen waren jedoch schwieriger, da die Thermik sehr schwach wurde. Auch hier bewies Sigi Barth seine Klasse und sicherte sich nach wie vor die Spitze, jedoch Helmut Molterer holte mächtig auf. Am Sonntag, dem vierten Tag, war eine gewaltige Störung Ursache für eine ungewollte Startverzögerung. Schließlich verspätet gestartet wurden noch sehr gute Weiten geflogen. Michael Kiefer mit 25,5 km erreichte die beste Tagesleistung, konnte damit aber nur den ungeliebten 3. Platz halten. Was war aber mit Helmut Molterer, denn Sigi Barth lag schon zurück?

Um 19.35 Uhr war das Geheimnis gelüftet. Seine Strecke übertraf die von Sigi Barth sichtbar. Genügt es ...? Fieberhafte Ausrechnungen brachten es ans Tageslicht. Ja, es reicht! Helmut Molterer ist Sieger der Landesmeisterschaft 1989 mit nur 22 Pkt. Vorsprung vor Sigi Barth und an dritter Stelle Michael Kiefer.

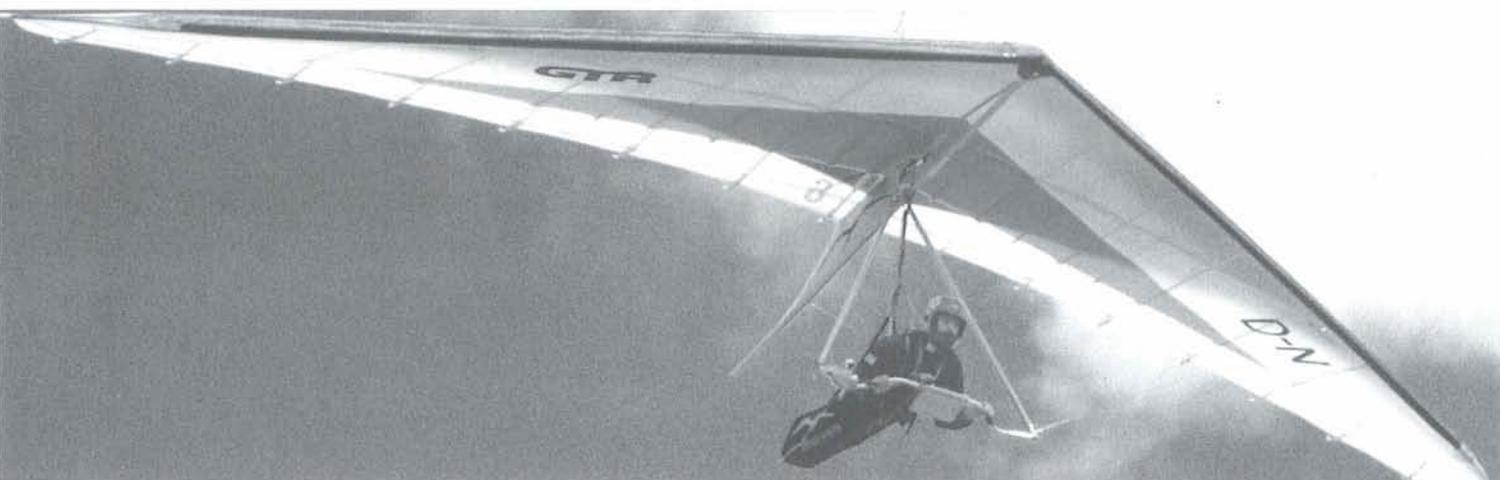
Gisela Blau konnte mit Platz 9 im Gesamtklassement den Titel »Landesmeisterin« zum wiederholten Mal erringen. Silvia Junker, die am ersten Tag als einzige Frau die Tagesaufgabe löste, wurde Vizemeisterin.

Peter P. Rother

Helmut Molterer neuer Rheinland-Pfälzischer Landesmeister

Während der vier sonnigen Tage 25.–28. 5. 9, welche nach Abschluß der Wertungsflüge mit Entladung der Atmosphäre (Gewitter) endeten, haben die Drachenflieger aus Rheinland-Pfalz die Landesmeister ermittelt. Mit dem herrlich gelegenen Startplatz in Neumagen-Dhron war dem Wettbewerbsleiter Herbert Kerber

von den 39 Teilnehmerinnen und Teilnehmern alles abverlangt worden. Dennoch bewahrte er die Ruhe und Übersicht und führte diesen anspruchsvollen Bewerb um Meistertitel und Teilnahmeberechtigung an der Deutschen Meisterschaft unfallfrei über die vier Tage. Die Koordination mit der Flugsicherung »Eifel Control«, Air Base Spangdahlem konnte der gu-



Drachenflug-Liga 1989

Die diesjährige Liga mußte wegen anhaltenden Wetterpechs – auch die Deutsche Meisterschaft brachte für die Liga 89 lediglich einen Durchgang – schon nach 5 Durchgängen abgeschlossen werden.

Durch seine hervorragende Leistung beim letzten Durchgang schaffte es der letztjährige Liga-Winner Knut von Hentig noch, sich vom 11. auf den 5. Platz vorzuschieben. Der Drachenflug- und Gleitsegelmeister 1988 Toni Bender behauptete seine Position im Spitzenfeld mit Platz 3. Uli Blumenthal belegte wie schon 1988 Platz 2. Unangefochtener Spitzenreiter jedoch blieb Christoph Kratzner mit über 300 Punkten Vorsprung trotz verletzungsbedingtem Fehlen im letzten Durchgang. Er ist damit Liga-Winner 1989.

Wegen der geringen Zahl an Ligadurchgängen hatten sich die WM-Teilnehmer in 3 weiteren Ausscheidungsflogen in Fiesch zu qualifizieren. 

Christoph Kratzner gewinnt die Liga '89 mit über 300 Punkten Vorsprung.

Fotos: Klaus Tänzler



Endstand Drachenflug-Liga 1989

Rang	TNR	Name	Durchgang					Gesamtpunkte
			1	2	3	4	5	
1	6	Christoph Kratzner	700,0	700,0	697,6	638,6	0,0	2736,2
2	2	Uli Blumenthal	700,0	549,0	475,9	356,1	337,4	2419,1
3	13	Toni Bender	700,0	690,6	575,6	380,7	13,9	2360,8
4	8	Franz Schüller	694,5	436,9	475,9	540,4	13,9	2161,6
5	1	Knut v. Hentig	606,3	18,8	462,3	638,6	400,0	2126,0
6	4	Bob Baier	700,0	361,8	534,8	386,8	48,7	2032,1
7	9	Otfried Heinelt	655,9	380,5	494,0	386,8	0,0	1917,2
8	11	Wolfgang Gerteisen	529,1	535,6	217,6	485,1	62,6	1830,0
9	14	Josef Stellbauer	700,0	150,3	534,8	417,5	0,0	1802,6
10	28	Jos Guggemos	347,2	310,1	534,8	337,7	243,5	1773,3
11	36	Hans Bausenwein	187,4	441,6	475,9	638,6	13,9	1757,4
12	15	Martin Brinek	628,4	169,1	521,2	417,5	13,9	1750,1
13	19	Detlev Ziege	0,0	460,4	700,0	429,8	93,9	1684,1
14	47	Harti Wail	0,0	554,4	475,9	515,8	111,3	1657,4
15	12	Manfred Aumer	633,9	164,4	172,2	466,7	201,7	1638,9
16	10	Wolfgang Neuhofer	529,1	75,2	516,7	386,8	13,9	1521,7
17	35	Ernst Schneider	0,0	361,8	475,9	669,3	13,9	1520,9
18	43	Thomas Rauch	0,0	653,0	226,6	515,8	104,4	1499,8
19	22	Georg Weinzierl	0,0	413,4	507,6	534,2	13,9	1469,1
20	21	Ludwig Rauch	192,9	310,1	530,3	386,8	13,9	1434,0
21	23	Holger Bolz	0,0	413,4	516,7	429,8	13,9	1373,8
22	45	Martin Storz	0,0	507,4	462,3	368,4	13,9	1352,0
23	31	Achim Rösch	270,1	535,6	516,7	0,0	13,9	1336,3
24	48	Jochen Wohlfahrt	0,0	413,4	475,9	429,8	13,9	1333,0
25	18	Walter Schurr	0,0	507,4	299,1	386,8	87,0	1280,3
26	5	Markus Hanfstängl	446,5	75,2	217,6	515,8	13,9	1269,0
27	49	Kai Ehrenfried	0,0	385,2	208,5	638,6	13,9	1246,2
28	46	Frank Uhdris	0,0	549,7	226,6	417,5	13,9	1207,7
29	7	Richard Liebig	529,1	18,8	226,6	380,7	13,9	1169,1
30	25	Gerald Woll	0,0	122,2	308,2	700,0	13,9	1144,3
31	29	Martin Einsiedler	0,0	98,7	475,9	515,8	13,9	1104,3
32	44	Sepp Singhammer	0,0	549,7	194,9	233,3	122,2	1100,1
33	27	Lothar Wüst	0,0	230,2	303,7	515,8	48,7	1098,4
34	40	Hans Kober	0,0	150,3	516,7	356,1	13,9	1037,0
35	20	Hans Olschewski	0,0	169,1	140,5	429,8	132,2	871,6
36	24	Dieter Köhler	0,0	206,7	525,8	0,0	83,5	816,0
37	34	Detlev Eilers	0,0	169,1	217,6	233,3	13,9	633,9
38	33	Erwin Berkoldt	0,0	79,9	208,5	325,4	13,9	627,7
39	41	Anja Kohlrausch	0,0	84,6	0,0	466,7	13,9	565,2
40	37	Thomas Beckert	0,0	75,2	122,4	288,6	0,0	486,2
41	26	Rudi Aumer	0,0	122,2	194,9	0,0	13,9	331,0
42	38	Thomas Geißel	0,0	75,2	68,0	116,7	0,0	259,9
43	42	Andrea Kopp	0,0	75,2	63,5	104,4	13,9	257,0
44	39	Michael Kiefer	38,6	75,2	0,0	98,3	13,9	226,0
45	16	Karl Maillinger	0,0	56,4	0,0	0,0	0,0	56,4

PIRS: Aktualisiert

Briten dominieren

Von Andre Milewski

Während des Winterhalbjahres 1988/89 qualifizierten sich lediglich drei Wettbewerber für PIRS: Die Australian Nationals, der hervorragende Brazilian World Team Cup und das altbekannte Monte Grappa Meeting in Bassano. Die Ergebnisse aus Australien wurden leider sehr spät übermittelt, so daß die endgültige Rangliste erst in letzter Minute erstellt werden konnte. Ab sofort können solche verspätete Ergebnisse nicht mehr für PIRS berücksichtigt werden.

Die Teilnahme ausländischer Piloten war mit Ausnahme der Anwesenheit Knut von Hentigs, der sich als 10. platzierte, in Australien relativ gering. Dennoch reichte es, um den Wettbewerb für PIRS zu qualifizieren. Die große Überraschung in Australien war jedoch der Gewinner: Ion Jarman. Da die Vorrundengruppen und die Finals als zwei separate Wettbewerbe gewertet wurden, konnten die Duncan-Brüder ihre schlechten Ergebnisse von Brasilien neutralisieren.

Durch die vielen Wettbewerbstage wurde PIRS am meisten durch den Brazilian Cup beeinflusst, bei dem die 13 ersten Plätze, mit Ausnahme des Franzosen Gerard Thevenot auf dem 9. Platz, von den Briten, Brasilianern und Amerikanern belegt wurden.

Der letztmalige PIRS-Erste Joe Bostik platzierte sich in Brasilien lediglich auf den 24. Platz und Weltmeister Rick Duncan platzierte sich zusammen mit seinem Bruder Russel auf den 49. Platz.

Monte Grappa (besser bekannt als Bassano) war dieses Jahr eine rein europäische Angelegenheit und brachte ein paar Änderungen in die bestehende Ordnung. Das italienische Punktesystem ist für PIRS so unpassend, daß die Endergebnisse aus Tagesergebnissen zurückgerechnet werden mußten.

World Class

Rk	NAME	NAT	PIX	RIX	Prev. Rk Top 100
1	Pendry	GB	1.68	1475	W.2
2	Whittall	GB	1.60	848	W.4
3	Tudor	USA	1.56	715	1.5
4	Flynn	GB	1.53	1225	W.3
5	Moyes	AUS	1.53	837	W.5
6	Goldsmith	GB	1.50	1202	W.10
7	Silveira	BR	1.49	596	1.44
8	Duncan Rick	AUS	1.48	717	W.6
9	Newland	AUS	1.47	834	W.8
10	Bostik	USA	1.46	748	W.1
11	Braden	AUS	1.46	742	W.11
12	Thevenot	F	1.40	1114	W.17
13	Blenkinsop	AUS	1.38	843	1.11
14	Arkwright	GB	1.35	1285	W.16
15	Cooper	AUS	1.34	1150	W.18
16	Osterlund	USA	1.34	764	W.33
17	Kühr	A	1.34	576	W.12
18	Delez	CH	1.33	654	W.21
19	Sandoli	BR	1.33	556	1.27
20	Baier	D	1.31	1069	W.13
21	Lopes	BR	1.30	750	W.37
22	Boyse	USA	1.30	655	1.2
23	Duncan Rus.	AUS	1.29	827	W.24
24	Coelho	BR	1.28	757	W.23
25	Schott D.	AUS	1.28	648	W.26
26	Chauvet	F	1.25	923	W.22
27	Haegler	BR	1.23	690	1.30
28	Von Hentig	D	1.23	687	W.27
29	Peachy	USA	1.23	598	1.35
30	Schotola	CH	1.21	949	W.35
31	Cirla	I	1.21	704	W.25
32	Schüller	D	1.20	601	-
33	Karlson	S	1.20	532	W.30
34	Bricoli S.	I	1.19	781	W.29
35	Tipple	GB	1.18	663	1.8
36	Hull	GB	1.17	886	W.19
37	Walbec	F	1.16	1090	W.42
38	Reichegger	I	1.15	1060	-
39	Pouget	F	1.14	742	W.44
40	Bricoli E.	I	1.13	900	W.32
41	Rhodes	GB	1.10	716	1.28
42	Thut	CH	1.10	577	W.34
43	Bertrand	F	1.09	785	W.43

International Class

Rk	NAME	NAT	PIX	RIX	Prev. Rk Top 100
1	Haney	CDN	1.60	309	1.1
2	Calvert	GB	1.52	140	1.4
3	Carnet	GB	1.50	524	W.7
4	Lee	USA	1.49	362	W.9
5	Blumenthal	D	1.49	291	1.6
6	Guimaraes	BR	1.48	410	-
7	Plattner	A	1.45	262	1.3
8	Arai	USA	1.44	410	-
9	Case	USA	1.43	293	1.7
10	Niemeyer	BR	1.40	410	-
11	Souvion	F	1.38	111	1.9
12	Ziege	D	1.37	370	W.14
13	Bender	D	1.35	438	W.15
14	Jarman	AUS	1.35	295	1.43
15	Elkins	GB	1.32	158	1.12
16	Bye	USA	1.31	101	1.13
17	Jursa	A	1.30	412	W.20
18	Mersham	AUS	1.29	415	1.10
19	Bardon	AUS	1.29	101	1.14
20	Koji B.	USA	1.26	510	1.15
21	Ikenoue	J	1.26	211	1.18
22	Huey	USA	1.26	101	1.19
23	Kratzner	D	1.25	202	1.54
24	Tonomura	J	1.25	101	1.20
25	Koeda	J	1.24	223	1.21
26	Harvey	GB	1.23	420	1.29
27	Favre	CH	1.23	144	-
28	Koji S.	USA	1.23	101	1.23
29	Stellbauer	D	1.22	524	-
30	Howe	USA	1.22	510	-
31	Kummer	A	1.22	372	W.28
32	Sauer	USA	1.21	177	1.24
33	Riche	GB	1.21	158	1.25
34	Shahar	IL	1.19	344	W.31
35	Nelson	GB	1.19	246	1.17
36	Crosby	GB	1.18	158	1.26
37	Armstrong	AUS	1.18	147	-
38	Hamilton	E	1.17	498	-
39	Stephens	GB	1.16	246	1.22
40	Sagi	IL	1.15	311	1.31
41	Slater	GB	1.15	207	1.32
42	Bisseger	CH	1.14	410	-
43	Mittelberger	A	1.14	344	1.41
44	Beavis	AUS	1.14	231	-
45	Finzel	D	1.13	479	W.36
46	Minegishi	J	1.13	283	1.34
47	Aitken	AUS	1.13	179	-
48	Heany	AUS	1.13	160	-
49	Ashman	GB	1.12	257	1.37
50	Baumgartner	I	1.12	141	-
51	Pfeiffer	USA	1.11	307	1.39
52	Lorenzoni	A	1.11	280	-
53	Wikberg	S	1.09	430	W.38
54	Suchanek	CS	1.09	377	W.39
55	Truttmann	CH	1.09	298	-
56	Heinelt	D	1.08	452	W.40
57	Olschewsky	D	1.08	440	-
58	Mottus	BR	1.08	410	-

Deutscher Streckenflugpokal 1989

Hängegleiten

Stand: 20.7.89

Pilot Verein Gerät	Datum 1989	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
			Startpunkt	Ziel				
Bernhard Mayer Ruhpolding Ace	25.3.	ZR	Pfalzen	Thurntaler Skilift Gipfelstation	Kötschach	3 h 30'	88	88
		FS	Kirche St. Georgen					
Bernhard Mayer Ruhpolding Ace	26.3.	ZR	Pfalzen	Sender Lienz (Amlach)	Sillian	4 h	92	92
		FS a. g. B.	Kirche St. Georgen					
Arno Greiner Nordbayern Magic FR	26.3.	△	Mt. Dolada	1. Croce d'Aune 2. Cate	Paludi	5 h 30'	80	80
		FS a. g. B.	Kirche Piève d'Alpago					
Silvia Engel Lenggries Jet-Dream	26.3.	ZR	Kollnick	Sägewerk Möllbruck	Kleblach	3 h	51	51
		FS a. g. B.	Startplatz					
Jochen Müller Augsburg Zephyr	26.3.	ZR	Malsitter	Bruneck	Niederdorf	2 h 30'	43	43
		FS	Varna					
Günter Wünsch Nordbayern Ace	27.3.	ZR	Mt. Dolada	Croce d'Aune	Croce d'Aune	3 h	41	41
		FS	Kirche Piève d'Alpago					
Jürgen Huith Ammergau Kiss	28.3.	ZR	Prato Valentino	Kirche Buglio	Bratta-Bianzone	5 h	65	111
		ZR	Kirche Boalzo Teglio					
Eva-Maria Preiß Hamburg Moyes GTR	24.4.	ZF	Sillian Tessenberg	Landeplatz Seeboden Spittal	Lienz	2 h 15'	27	27
		FS	Rampe					
Thomas Schwalenberg Hamburg Zephyr	24.4.	ZR	Sillian Tessenberg	Kirche Weißbriach	Weißbriach	3 h	60	60
		FS	Kirche St. Jakob Strassen					
Max Hartmann Bergsträßler Spirit	24.4.	ZF	D Schriesheim	Antenne Melibokus	Heppenheim	1 h	18	18
		FS	Startplatz					
Kai Ehrenfried Bergsträßler Kiss	29.4.	ZR	D Melibokus	BAB Kreuz Walldorf	Edenkoben	4 h 55'	63	63
		FS	Kirche Zwingenberg					
Oltman Hinrichs Lohaus HP II	29.4.	ZF	D W Lohaus	Hof Bad Driberg	Wennekamp	2 h 53'	70	70
		FS	Gehöft Lührs					
Erich Gelz Trier Zephyr CX	29.4.	FS	D Neumagen	Sportplatz Wadern	Maison Rouge	2 h 45'	59	59
		FS	Rampe					
Thomas Geißel Trier Sport	30.4.	ZF	D Neumagen	Sportplatz Wadern	Maison Rouge	3 h 15'	79	79
		FS	Rampe					
Helmut Denz - Zephyr CX	30.4.	ZF	D Neumagen	N. O. Ortsrand Wassy	Champlon	4 h 10'	127	127
		FS	Rampe					
Karlheinz Scheil Odenwälder Zephyr CX	1.5.	ZF	D Melibokus	BAB-Abfahrt Appenweier	Zeiskam	2 h 15'	60	60
		FS	BAB-Abfahrt Zwingenberg					
Bernd Weber Stuttgart Thalhofer GT	1.5.	ZF	D Neuffen	Schloß Sigmaringen	Kreenheinstetten	3 h 15'	60	60
		FS	Parkplatz Hohenneuffen					

Pilot Verein Gerät	Datum 1989	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.	
			Startpunkt	Ziel					
Erich Ferstl Riedenburg Sport	2. 5.	FS	D Oberemmendorf		Edelshausen		44	44	
		FS	Rampe						
Gerhard Rauscher Bayerwald HP II	4. 5.	ZR	Emberger Alm	Bergstation Zettlersfeld	Oberdrauburg	40'	16	16	
		FS	Startplatz						
Josef Martin Seeadler Magic FR	4. 5.	ZF	Beamaut	Straßenkreuzung 26 D 993 N 75	Flugplatz Sisteron	2 h 30'	22	22	
		FS	Sender Beamaut						
Stefan Eylert Ammergau HP II	4. 5.	ZF	D Laber	Bergstation Motta Naluns (Schuls)	Naudersberg	4 h 05'	89	89	
		FS	Bergstation Laber						
Paul Raggl Ammergau Moyes	4. 5.	ZF	D Laber	Kajetansbrücke Pfunds	Imst	2 h 45'	47	47	
		FS	Bergstation Laber						
Josef Martin Seeadler Magic FR	5. 5.	ZF	B. de St. Apôtre	Kirche Nyons	Beuil	6 h	110	110	
		FS	Startplatz						
Helmut Denz - Zephir CX	5. 5.	FAI	D Rauschberg	1. Bergstation Schuttersbachhöhe 2. Wochenbrunner Alm	LP Ruhpolding	6 h 40'	106	212	
		△	Seetraunbrücke						
		FAI	Laubau						
Olaf Barthodzie Hamburg Zephir CX	5. 5.	ZF a.g.B.	Lienz	Greifenberg Burg Heinfels	Nicolzdorf	2 h 40'	56	56	
		FS a.g.B.	Gipfelstation Zettlersfeld – Seilbahn						
Paul Raggl Ammergau Moyes?	5. 5.	ZF	D Laber	Kajetansbrücke Pfunds	Pfunds	3 h 50'	82	82	
		FS	Bergstation Laber						
Walter L. Rackl Achtental Kiss	5. 5.	△	D Hochfölln	1. Hochstaufen 2. Hörndlwand 3. Schnappenkapelle	Marquartstein	3 h	54	54	
		<28%	Mittelstation						
Albrecht Rothenburger Seeadler Zephir	5. 5.	FS	B. de St. Apôtre	Kirche Nyons	Chorges	3 h 30'	42	42	
		ZF	Startplatz						
Uli Schmid Tegernsee Sport	7. 5.	△	D Wallberg	1. Kreuzung Vorderthiersee 2. Kanzelkehre	Reit i. Winkel	3 h	52	52	
		FS	Talstation						
Peter Achmüller Hochries-Samerberg UP	7. 5.	ZF	D Hochries	Hochstaufen Reichenhaller Haus	Kuchl	3 h 20'	70	70	
		FS a.g.B.	Bergstation Bergbahn						
Walter L. Rackl Achtental Kiss	7. 5.	△	D Hochfölln	1. Hochstaufen 2. Buchensteinwand Lifstation 3. Kampenwand	St. Martin im T.	3 h 15'	72	72	
		FS a.g.B.	Mittelstation						
Wolfgang Rösch Seissen UP-GZE	7. 5.	FS	D W Seissen		Zwiefalkendorf	2 h	28	28	
		FS	Sportheim						
Lorenz Fritz Riedenburg Kiss	7. 5.	ZF	D Oberemmendorf	Ammersee Amperseeausfluß	Pritelbach	2 h 45'	79	79	
		FS	Rampe						

Pilot Verein Gerät	Datum 1989	Aufgabe geplant	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
		gewertet	Startpunkt	Ziel				
Michael Braunstein Südschwarzwald UP-GZE	7.5.	△ <28% FS a.g.B.	D Kandel Kandelhotel	1. Bahnviadukt Hornberg 2. Brandenkopfsender	Niederwinden	4 h 30'	63	63
Michael Black Bergsträßler HP II	7.5.	ZF FS	D Melibokus B 3 Abfahrt Zwingenberg	BAB-Kreuz Walldorf	Baden-Baden	4 h 30'	109	109
Klaus Dreger - HP II	7.5.	ZF FS	D Hauchenberg Rampe	Flugplatz Vaduz	Neudeln	3 h 45'	68	68
Roland Wöhrle Südschwarzwald Kiss	7.5.	△ <28% FS a.g.B.	D Kandel Kandelhotel	1. Hornberg Bahnviadukt 2. Brandenkopfsender	Yach	3 h 45'	53	53
Volkher Schlegel Ammergau Kiss	7.5.	ZF ZF	D Laber Bergstation	Krankenhaus Scuol (Schuls)	Scuol	4 h 45'	106	138
Paul Raggl Ammergau Moyes	7.5.	ZF FS	D Laber Bergstation	Krankenhaus Schuls	Tosens	2 h 40'	75	75
Erich Ferstl Riedenburg Sport	8.5.	ZF FS	D Oberemmendorf Rampe	BAB-Ausfahrt Dasing	Pfettrach	3 h 35'	66	66
Stefan Eylert Ammergau HP II	8.5.	ZF FS	D Laber Bergstation	Krankenhaus Scuol (Schuls)	Zams	3 h 30'	61	61
Peter Walter Ammergau Typhoon Racer	8.5.	ZF FS	D Laber Bergstation	Kajetansbrücke Pfunds	Strengen	4 h 20'	71	71
Gerd Laugwald Lohaus HP II	9.5.	ZF FS	D Porta Westfalia Wittekindsburg	Segelflugplatz Höpen	Eversen	3 h 40'	96	96
Sepp Singhammer Isarwinkel Foil 160	9.5.	FAI △ FAI △	D Brauneck Talstation Jaudenhang-Lift	1. Schloß Tatzberg 2. Nördlinger Hütte	Brauneck	5 h 35'	119	238
Markus Hanfstängl Isarwinkel New Wave	9.5.	FAI △ FAI △	D Brauneck Skilift Jaudenhang	1. Schloß Tatzberg 2. Nördlinger Hütte	Brauneck	5 h 20'	119	238
Volkher Schlegel Ammergau Kiss	9.5.	△ <28% △ <28%	D Laber Bergstation	1. Bergstation Grubigsteinbahn 2. Bergstation Tegelberg	Oberammergau	4 h 10'	74	126
Frank Uhdris Bergsträßler Zephir CX	15.5.	ZF FS	D Erlau Startplatz	BAB-Kreuz Nonnenweiler	Bad Dürkheim	2 h	56	56
Harald Zimmer Trier Zephir CX	15.5.	FS FS	D Neumagen Rampe		Yoncq Mouzon	5 h	139	139

Pilot Verein Gerät	Datum 1989	Aufgabe	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
		geplant	Startpunkt	Ziel				
		gewertet						
Günter Finzel Nordbayern Magic	15. 5.	ZF	D Flugplatz Kulmbach UL	Flugplatz Ippesheim	Westernhausen	5 h 15'	157	157
		FS	Flugplatz					
Lothar Schmidt Nordbayern Zephir CX	15. 5.	ZF	D Flugplatz Kulmbach UL	Flugplatz Rothenburg o. d. T.	Bocksberg	5 h 20'	145	145
		FS	Flugplatz					
Wilhelm Feucht Unterland New Wave	15. 5.	ZF	D Obrigheim	Segelflugplatz Landau	Mouterhouse	3 h 50'	134	134
		FS	Rampe					
Uli Blumenthal Loffenau Vega MX	16. 5.	ZF	D Schleckerfels	SW Ortsrand Moutiers	Schauinsland	5 h 30'	160	160
		FS	Startplatz					
Frank Uhdris Bergsträßler, Zephir CX	16. 5.	ZF	D Donnersberg	Flugplatz Enzen	Ottweiler	1 h 45'	58	58
		FS	Antenne					
Haus Bausenwein Odenwälder Kiss	18. 5.	ZF	D Bayrischzell Sudelfeld	Talstation Landeck	Schloß Linderhof	4 h 10'	83	83
		FS	Aral-Tankstelle					
Helmut Denz - Zephir CX	18. 5.	ZF	D Schleckerfels	Denzlingen (Freiburg)	Villingen	3 h 10'	118	118
		FS	Startplatz					
Jürgen Huith Ammergau Kiss	18. 5.	△	D Laber	1. Sessellift Grubigstein 2. Bergstation Tegelberg	Tegelberg	4 h 30'	51	51
		FS a.g.B.	Kreuzung Linderhof/ Ettaler Mühle					
Martin Storz Ruhpolding Sport	21. 5.	ZF	D Schleckerfelsen	NO-Ende Bieler See	Glems	2 h 40'	40	40
		FS	Startplatz					
Ernst Schneider Loffenau Zephir	21. 5.	ZF	D Schleckerfels	Betonwerk Geisingen	Metzingen	1 h 45'	41	41
		FS	Startplatz					
Manfred Aumer Riedenburg Kiss	22. 5.	ZF	D Böming	BAB-Kreuz Heilbronn	Ludwigsburg	4 h 45'	154	154
		FS	Regelmansbrunn					
Thomas Gries - Zephir	23. 5.	ZR	Arbiskopf	Wildkogel	Bramberg	3 h 05'	39	39
		FS	Schwimmbad Zell a. Z.					
Manfred Aumer Riedenburg Kiss	23. 5.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Mayerhofen	5 h 30'	132	224
		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.					
Michael Black Bergsträßler HP II	23. 5.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Gerlosberg	6 h	133	133
		FS a.g.B.	Schwimmbad Zell a. Z.					
Ingo Westerboer Riedenburg Ace	24. 5.	△ <28%	Emberger Alm	1. Kirche Lindsberg 2. Radlberg Alm	LP Greifenburg	3 h 35'	62	105
		△ <28%	Sattlegger Haus					
Manfred Aumer Riedenburg Kiss	24. 5.	ZR	Arbiskopf	Ziegelhütte (Taxenbach)	Krimml	4 h 55'	147	147
		FS a.g.B.	Schwimmbad Zell a. Z.					

Pilot Verein Gerät	Datum 1989	Aufgabe geplant	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
		gewertet	Startpunkt	Ziel				
Martin Jung Garmisch Zephir	24. 5.	△	D Wank	1. Tegelberg-Haus 2. Mittenaualm Wanning	Leermoos	3 h 45'	47	47
		FS a.g.B.	Talstation Wankbahn					
Jo Bathmann Ruhpolding Zephir CX	24. 5.	△	D Hochfelln	1. Breitenalm 2. GH Rechtegg	Bramberg	4 h 10'	91	91
		FS a.g.B.	Hütte Achebrücke Kössen					
Sven Oertel Regental Kiss	24. 5.	△ <28%	Emberger Alm	1. Kirche Lindsberg 2. Ralldberg Alm	LP Greifenburg	3 h 20'	62	105
		△ <28%	Sattlegger Haus					
Aido Olivotti Regental Kiss	24. 5.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Litzldorf	3 h	85	85
		FS a.g.B.	Schwimmbad Zell a. Z.					
Michael Braunstein Südschwarzwald UP-GZE	25. 5.	ZF	D Neumagen	Serrig	Pellingen	3 h 20'	26	26
		FS	Rampe					
Helmut Denz - Zephir CX	25. 5.	FAI △	D Rauschberg	1. Gipfelhaus Schmittenhöhe 2. Ostspitze Hintersteiner See	LP Ruhpolding	6 h 50'	128	256
		FAI △	Brücke Laubau					
Martin Einsiedler D'Allgäuer New Wave	25. 5.	FAI △	D Breitenberg	1. Giebelhaus 2. Sender Grünten	LP Pfronten	3 h 30'	58	116
		FAI △	Ruine Falkenstein					
Sven Oertel Regental Kiss	25. 5.	△ <28%	Emberger Alm	1. Kirche Lindsberg 2. Radlberg Alm	LP Greifenburg	3 h 20'	62	105
		△ <28%	Sattlegger Haus					
Karlheinz Scheil Odenwälder Zephir CX	25. 5.	ZR	Tschiernock	Burgruine Landskron	Seeboden	4 h	70	119
		ZR	Startplatz					
Martin Storz Ruhpolding Sport	25. 5.	ZR	D Rauschberg	Bergstation Hochries	Reit i. W.	4 h 30'	53	53
		FS a.g.B.	Talstation					
Stefan Senger - Saphir 17	25. 5.	ZF	D Neumagen	LP Serrig	LP Serrig	3 h 16'	42	55
		ZF	Rampe					
Michael Kiefer Trier Zephir CX	25. 5.	ZF	D Neumagen	LP Serrig	LP Serrig		42	55
		ZF	Rampe					
Roland Wöhrle Südschwarzwald Kiss	25. 5.	△ <28%	D Kandel	1. Viadukt Hornberg 2. Sendeturm Brandenkopf	Hausach	2 h	32	32
		FS a.g.B.	Berghotel Kandel					
Lothar Schmidt Nordbayern Zephir	25. 5.	ZR	Schmittenhöhe	Kreuzjoch	Gerlosplatte	2 h 30'	74	74
		FS a.g.B.	Breiteckalm Bergstation					

Pilot Verein Gerät	Datum 1989	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
			Startpunkt	Ziel				
Klaus Kienzle Südschwarzwald Kiss	25. 5.	ZR	Tschiernock	Burgruine Landskron	Seeboden	4 h	70	119
		ZR	Bergstation					
Rainer Stanger Loffenau Santana	25. 5.	ZR	Bettmeralp	Bachalp (Leuk)	Niedergestell	1 h 15'	24	24
		FS	Bergstation Seilbahn					
Arnold Gäckle - Ace	25. 5.	ZR	Bettmeralp	Bachalp (Leuk)	Niedergestell	1 h 15'	24	24
		FS	Bergstation Seilbahn					
Michael Kiefer Trier Zephir CX	26. 5.	ZR	D Neumagen	Ockfener Sender	Pölich		61	61
		FS a.g.B.	Rampe					
Achim Schiele Seissen Bullet C 14	26. 5.	ZR	Kössen Unterberg	Schmittenhöhe	Unterkrimml	2 h 50'	83	83
		FS a.g.B.	Brücke bei Pechtl					
Erich Ferstl Riedenburg Sport	26. 5.	ZF	Arbiskopf	Kirche Taxenbach	Fürth	3 h 45'	69	69
		FS	Startplatz					
Bernhard Mayer Ruhpolding Ace	26. 5.	△	D Hochfeltn	1. Passauer Hütte 2. Kitzbühler Horn	Fieberbrunn	1 h 55'	33	33
		FS	Brücke Weitsee, Mittersee					
Siggi Barth Trier HP II	26. 5.	ZR	D Neumagen	Ockfener Sender	Landeplatz Neumagen	4 h 43'	72	122
		ZR	Rampe					
Michael Schmidt Riedenburg Magic	26. 5.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Schwimmbad Zell a. Ziller	5 h 10'	132	224
		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.					
Stefan Senger - Saphir 17	26. 5.	ZR	D Neumagen	Sender Ockfen	Neumagen		64	64
		FS	Startplatz					
Gisela Blau Trier Zephir	26. 5.	ZR	D Neumagen	Sender Ockfen	Bonerath	3 h 20'	46	46
		FS a.g.B.	Rampe					
Michael Braunstein Südschwarzwald UP GZE	26. 5.	ZF	D Neumagen	Losheim	Sitterswald	4 h 55'	83	83
		FS	Rampe					
Guido Chudoba Oberes Elztal HP II	26. 5.	△	D Hörleberg	1. Sägewerk Abzvg. Fohrenb. 2. Sender Brandenkopf	Kregelbach	4 h 10'	52	52
		FS a.g.B.	G. H. Wilder Mann, Kreuzg. Kregelbach					
Arnold Gäckle Alb Donau Ace	28. 5.	ZR	Kühboden Fiesch	Bahnverladestation Oberwald	Niedergesteln	50'	26	26
		FS	Bergstation					
Helmut Wilms Hamburg Magic IV	28. 5.	△	D W Schalkholz	1. BAB-Brücke Hohenhörn 2. Flugplatz Rendsburg- Schachtholm	Hamdorf	2 h 45'	51	51
		FS a.g.B.	Startplatz					
Helmut Wilms Hamburg Magic IV	3. 6.	△	D W Hörpel	1. Statue Heidepark Soltau 2. Bahnübergang B 3 Wintermoor	Schiel	2 h 20'	39	39
		FS a.g.B.	Startplatz					

Pilot Verein Gerät	Datum 1989	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
			Startpunkt	Ziel				
Ralf Giering Hamburg Quatro S	9. 6.	ZR	Sederon Bergies	Brücke D 942 Buëch (Laragne)	Barret le haut	4 h	31	31
		FS a.g.B.	Schwimmbad Sederon					
Helmut Lutz Condor Wehr Moyes GTR	9. 6.	ZF	D Blauen	Staumauer Schwarzenbach	Blochingen	5 h	127	127
		FS	Turm					
Volkher Schlegel Ammergau Kiss	10. 6.	FAI △	D Laber	1. Grubigstein Bergstation 2. Tegelberg Bergstation	Oberammergau	4 h 15'	68	136
		FAI △	Straßenkreuzg. Ettal-Linderhof					
Jo Bathmann Ruhpolding Zephir CX	10. 6.	FAI △	Arbiskopf	1. Breiteckalm 2. Feldalm (Feldberg)	Mayerhofen	5 h 15'	157	314
		FAI △	Mittl. Sektion Rohrberglift					
Karlheinz Stenzel Stuttgart New Wave	10. 6.	ZF	Arbiskopf	Trieben	Oberhaus (Schladming)	5 h 30'	128	128
		FS	Schwimmbad Zell a. Ziller					
Martin Einsiedler D'Allgäuer New Wave	10. 6.	FAI △	D Breitenberg	1. Bergstation Buchenberg 2. Heiterwanger Hochalm	Pfronten	3 h 15'	60	120
		FAI △	Talstation Bergbahn					
Jörg Stimmer Garmisch HP 170	10. 6.	ZF	D Wank	Bahnhof St. Johann i. P.	Angath	3 h 20'	69	69
		FS	Bergstation Wankbahn					
Gerhard Rauscher Bayerwald HP II	10. 6.	ZR	D Bichlstein	Bergstation Pröllner	Praubach	1 h 10'	23	23
		FS	Weiking					
Til Matschoss Regental Lotus 16	10. 6.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Schwimmbad Zell a. Z.	5 h 05'	132	224
		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.					
Aido Olivotti Regental Kiss	10. 6.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Mayrhofen	4 h 30'	132	224
		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.					
Martin Jung Garmisch Zephir	10. 6.	ZF	D Wank	Bahnhof St. Johann i. P.	Unterlang	2 h 55'	73	73
		FS	Bergstation Wankbahn					
Rudi Aumer Ruhpolding Vega	10. 6.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Mayrhofen	4 h 30'	132	224
		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.					
Martin Beckonert Weilheim Moyes GTR	10. 6.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Ramsau	5 h 20'	132	224
		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.					
Peter Wolter - Sierra	10. 6.	FAI △	Venenberg	1. Fraßenhaus 2. Kirche Galtür	Zams	4 h 40'	130	260
		FAI △	AB Knoten Zams					

Rang	Pilot	Verein	Punkte
28	Erich Ferstl	Hiedenburg	179
29	Frank Uhlriss	Bergsträßler	177
30	Michael Braunstein	Südschwarzwald	172
31	Michael Kiefer	Ther	171
32	Ulf Blumenthal	Loffenau	160
33	Arnold Kummer	Tegersee	152
34	Stefan Eylert	Ammergau	150
35	Andi Kanlor		146
36	Uwe Würdemann	Wiehengehänge	139
37	Marin Storz	Ruhpolding	137
38	Kai Ehrenfried	Bergsträßler	136
39	Wilhelm Fecht	Unterland	134
40	Josef Martin	Seeadler	132
41	Achim Schiele	Seissen	130
42	Thomas Rauch		129
43	Karlheinz Stenzel	Stutgart	128
44	Martin Jung	Garmisch	120
45	Klaus Kienzle	Südschwarzwald	119
45	Stefan Senger		119
47	Achim Rösch	Seissen	116
48	Friedrich Lührs	Lohaus	107
49	Ingo Westerboer	Hiedenburg	105
50	Martin Scheible	Seissen	100
51	Gerd Langwald	Lohaus	96
52	Helmuth Wilms	Hamburg	90
53	Roland Wöhle	Südschwarzwald	85
54	Hans Bausewwein	Odenwälder	83

Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Helmuth Denz		597
2	Harald Zimmer	Trier	538
3	Manfred Aumer	Hiedenburg	525
4	TH Matschoss	Regental	440
5	Jo Bathmann	Ruhpolding	405
6	Volker Schlegel	Ammergau	400
7	Walter L. Rackl	Achenal	361
8	Aldo Olivotti	Regental	309
9	Sven Oertel	Regental	289
10	Helmuth Lutz	Condor Wehr	286
11	Karlheinz Scheil	Odenwälder	265
12	Peter Wolter		260
13	Günter Finzel	Nordbayeren	255
14	Jürgen Huth	Ammergau	248
15	Michael Black	Bergsträßler	242
16	Markus Hanfstängl	Isarwinkel	238
16	Sepp Singhammer	Isarwinkel	238
18	Martin Einsiedler	D'Altgäuer	236
19	Klaus Pfrezschner	Albatros Kampenwand	230
20	Rudi Aumer	Ruhpolding	224
20	Martin Beckoner	Wellheim	224
20	Michael Schmidt	Hiedenburg	224
23	Lothar Schmidt	Nordbayeren	219
24	Bernhard Mayer	Ruhpolding	213
25	Paul Kaggl	Ammergau	204
26	Jürgen Tulzer	Ruhpolding	197
27	Stigi Barth	Trier	194

Deutscher Streckenflugpokal 1989

Zwischenwertung

Stand: 20.7.89

Pilot	Verein	Datum	Aufgabe	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
Günter Finzel	Nordbayeren	10.6.	EAL FAI	D Radspitz	1. Ostrand Enchenreuth 2. Kreuzg. Wirsberg/Neumarkt	LP Radspitz	2 h	49	98
Gerät		1989	geplant gewertet	Startpunkt	Ziel				
Martin Corneli	München	15.6.	ZF FS	Unterberg Kössen	Schmitlenhöhe	Zell a. S.	1 h 45'	44	44

Für alle Flüge gilt: Wertung vorläufig, da Bestätigung von 2. Auswertestelle noch nicht vorliegt. Berücksichtigt wurden alle Flüge, die bis zum 20.7.89 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, UL = Ultraleicht-Schleppstart.

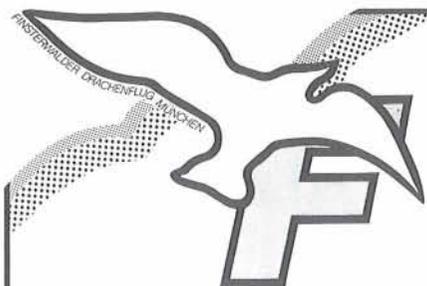
Rang	Pilot	Verein	Punkte
55	Arno Greiner	Nordbayern	80
56	Lorenz Fritz	Riedenburg	79
56	Thomas Geißel	Trier	79
58	Karl Maillinger	Trier	73
59	Peter Walter	Ammergau	71
60	Peter Achmüller	Hochries Samerberg	70
60	Oltman Hinrichs	Lohaus	70
62	Jörg Stimmer	Garmisch	69
63	Klaus Dreger		68
64	Conni Freiburger	Regental	61
65	Thomas Schwalenberg	Hamburg	60
65	Bernd Weber	Stuttgart	60
67	Erich Gelz	Trier	59
68	Joachim Cuolt	Südschwarzwald	58
68	Werner Fischhaber	Isarwinkel	58
70	Olaf Barthodzie	Hamburg	56
71	Guido Chudoba	Elztal	52
71	Uli Schmid	Tegernsee	52
73	Silvia Engel	Lenggries	51

Rang	Pilot	Verein	Punkte
74	Arnold Gäckle		50
75	Gisela Blau	Trier	46
76	Jochen Müller	Augsburg	43
77	Albrecht Rothenburger	Seeadler	42
78	Ernst Schneider	Loffenau	41
78	Günter Wünsch	Nordbayern	41
80	Thomas Gries		39
80	Gerhard Rauscher	Bayerwald	39
82	Ralf Giering	Hamburg	31
83	Wolfgang Rösch	Seissen	28
84	Eva-Maria Preiß	Hamburg	27
85	Wilfried Bardasch	Wiehengebirge	26
86	Rainer Stanger	Loffenau	24
87	Wolfgang Weinmann	Bergsträßler	22
88	Max Hartmann	Bersträßler	18

Junioren			
Rang	Pilot	Verein	Punkte
Stand: 20. 7. 89			
1	Bernhard Mayer	Ruhpolding	213
2	Martin Jung	Garmisch	120
3	Thomas Geißel	Trier	79

Damen			
Rang	Pilotin	Verein	Punkte
Stand: 20. 7. 89			
1	Silvia Engel	Lenggries	51
2	Gisela Blau	Trier	46
3	Eva Maria Preiß	Hamburg	27

Mannschaft				
Stand: 20. 7. 89				
Rang	Mannschaft	Piloten	Punkte Einzel	Punkte Gesamt
1	DFC Regental	Til Matschoss	440	1038
		Aido Olivotti	309	
		Sven Oertel	289	
2	1. ODFC Riedenburg	Manfred Aumer	525	928
		Michael Schmidt	224	
		Erich Ferstl	179	
3	DFC Trier	Harald Zimmer	538	903
		Siggi Barth	194	
		Michael Kiefer	171	
4	Ammergauer DFC	Volkher Schlegel	400	852
		Jürgen Huith	248	
		Paul Raggl	204	
5	Bavaria Ruhpolding	Jo Bathmann	405	842
		Rudi Aumer	224	
		Bernhard Mayer	213	



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.

Feel better.



Hoch und weit. Das Adrenalin belebt Dich, das Herz schlägt

Hot Dream · Fläche 24 m² · Kammern 44 · Spannweite 9,68 m · Streckung 3,9 m · Vmax 48 km/h

schneller. Versuch es. Mit dem Hot Dream. **It's up to you.**

Vsink < 1,4 m/sec. · Gleitzahl >6 · Gewicht 5,0 kg · Zuladung 60-100 kg · 1,5 mm Dynaman Leinen

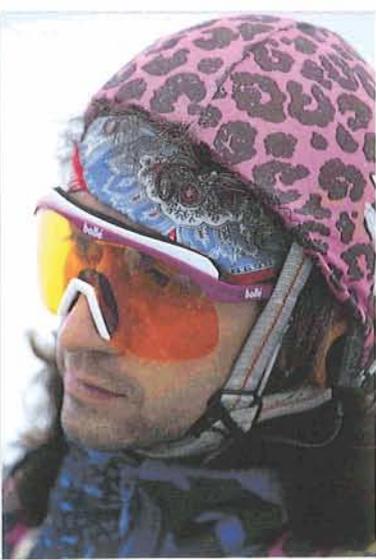
Gütesiegel Nr. 1. 5. 48



FLIGHT DESIGN

Flight Design GmbH, Sielminger Str. 65, 7022 L.-Echterdingen 5, Tel. (0 71 1) 79 50 95, Telefax (0 71 1) 79 50 97.





in Kössen sollte vom 1. bis 16. 7. 1989

**die erste offizielle Weltmeisterschaft im Gleitschirmfliegen stattfinden.
Zwar konnten keine Titel vergeben werden, aber die Piloten – voran
die deutsche Mannschaft – setzten neue Maßstäbe für
Streckenflugwettkämpfe mit dem Gleitschirm.**

**durch
alle**

WETTER



EIN BERICHT VON ZICO FRANKE

MIT FOTOS VON WOLFGANG GERTEISEN UND TILMAN V. Mengershausen

Trotz einer heranziehenden Front bleibt das Startfenster geöffnet: Nu



wenige Minuten später werden die Piloten – ca. 30 sind bereits gestartet – von Regenböen und Nebeltreiben in die Flucht geschlagen







We are ready verkündete der gewichtige Präsident des WM-Organisationskomitees, Sepp Humberger, auf der stimmungsvollen und farbenprächtigen Eröffnungsfeier im Saal der Grenzlandhalle in Kössen am 2. 7. 1989.

»So I swear« sprachen Laurence Claret-Tournier für die Damen und Andre Bucher für die männlichen Piloten den sportlichen Eid auf diesen Wettbewerb.

An beide Aussagen sollten alle Teilnehmer, Piloten und Offizielle im Verlauf der Veranstaltung mehrfach erinnert werden.

27 Nationen hatten 157 Sportler gemeldet, darunter mit der maximalen Teilnehmerzahl von 9 Piloten und 3 Pilotinnen die Teams aus Österreich, der Schweiz, Italien, Frankreich, Großbritannien, Japan und Deutschland, um die Einzelweltmeister bei den Damen und Herren sowie den Mannschaftsweltmeister zu ermitteln. Für die Mannschaftsweltmeisterschaft wurden die besten vier Piloten eines jeden Landes aus dem Endklassement gewertet.

Bereits vor Beginn der Wettbewerbe gab es hinter den Kulissen Streit um die Startberechtigung einiger Piloten. So war Xavier Raimond, zweifellos einer der besten Piloten der Welt, für Monaco gemeldet, konnte jedoch auch als Gastflieger nicht teilnehmen, da er im vergangenen Jahr noch für Frankreich an den Start zur Europameisterschaft gegangen ist. Dagegen durfte der Schauspieler Raimund Harmstorf starten, der sich für Grenada qualifiziert hatte.

Erstmals dabei auch Teilnehmer aus Ungarn, der CSSR und der UdSSR sowie aus Taiwan und Südafrika.

Das deutsche Team

Gemäß ihrer Zwischenplatzierung in der Liga (Endwertung in Klammern) waren Toni Bender (2), Peter Geg (12), Sepp Gschwendtner (5), Christoph Kirsch (1), Stefan Mast (3) und Uli Wiesmeier (10) und bei den Damen Ingrid Böck (13) nach dem neuntägigen Ligawettbewerb in Kössen vorab nominiert worden.

Fritz Bunz (6), Martin Cornel (4) und Ernst Strobl (7) sowie bei den Damen Conny Geiger und Michaela Kranzusch vervollständigten den starken deutschen Kader nach den Ergeb-

nissen der DM in Garmisch-Partenkirchen. Für den verletzt ausfallenden Fritz Bunz sprang der Deutsche Meister Rudi Settele (9) ein.

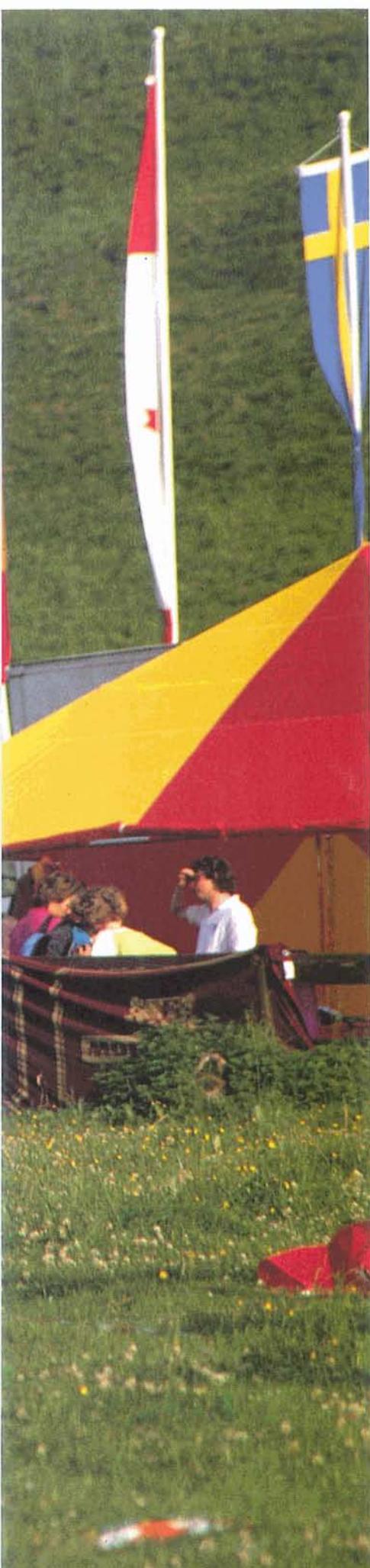
Nach den Leistungen aus den Wettbewerben des Jahres 1988 und 1989 zu schließen, mußte dieses Team zu den Favoriten zu zählen sein. Christoph Kirsch hatte im Verbier und Fiesch gewonnen, Uli Wiesmeier war in beiden Wettbewerben ebenfalls ganz vorne platziert. Sepp, Christoph und Uli hatten im März in Sexten den Dolomiti-Cup 89 beherrscht und die Plätze 1 bis 3 belegt. Toni hatte sich zur großen Freude des Teamchefs und der Mannschaft für Kössen und den Gleitschirm entschieden und verzichtete auf die zur gleichen Zeit in Fiesch stattfindende WM im Drachenfliegen. Für die Einzelwertung war außerdem mit Peter Geg zu rechnen, der bei internationalen Wettbewerben konstant gute Leistungen erbracht hat. Für die Mannschaftswertung setzten wir auch auf die große Wettkampferfahrung von Toni Bender.

Das Team und damit die Mannschaftswertung standen im Vordergrund aller organisatorischen und taktischen Überlegungen; Teamleitung und Piloten waren überzeugt, daß nur über eine starke geschlossene Mannschaftsleistung beste Ergebnisse in der Einzelwertung zu erzielen sind. Entsprechende Vorbereitungen waren getroffen; Teamchef Zico Franke hatte zudem bei der Nominierung größten Wert auf Teamgeist und Mannschaftseignung gelegt. Aus den Fehlern im Team-Management des Vorjahres bei der EM in Frankreich gelernt, ließ er keine Gruppen- und Grüppchenbildung unter den Piloten zu; es gab keine getrennten Lager, ganz gleich, welches Gleitschirmfabrikat geflogen wurde. Auch aus den organisatorischen Nachlässigkeiten des vergangenen Jahres wurden Konsequenzen gezogen: für jede Gruppe standen qualifizierte Helfer am Start und auf der Strecke zur Verfügung, die Abstimmung der Piloten untereinander in den Qualifikationsgruppen klappte gut, die Teamleistung schirmte vor den unliebsamen Folgen der Organisationsschwächen ab.

Tonis Pech

Bestens vorbereitet bezog die Nationalmannschaft ihr Quartier in Kössen, wo uns zwei Tage vor der Eröffnungsfeier die Hiobsbotschaft erreichte:





Toni hat sich bei Filmaufnahmen am Furka-Paß bei einer Toplandung den Oberarm gebrochen! Den ersten Schockwellen folgten Trotzreaktionen: Jetzt erst recht! Mit Sepp Weininger war bester Ersatz nachnominiert, wie sich später im Endergebnis bestätigen sollte.

Toni traf gipsgepanzert pünktlich am 2. 7. zur Eröffnungsfeier in Kössen ein und war im Wettbewerbsverlauf wichtigster Berater und Helfer der Piloten vom Boden aus.

Organisations-Lee

»We are ready« hatten alle Teamleader und Piloten den Worten des OK-Chefs Himberger vertraut. An organisatorischen Pannen und Enttäuschungen blieb uns allerdings so gut wie nichts erspart. Hierzu ein kleiner Auszug:

- Die Ausschreibung war unpräzise und fehlerhaft. Wichtige Positionen (z. B. Scoring, Fotodokumentation usw.) wurden kurzfristig gestrichen, neu formuliert, auf Einspruch korrigiert, um dann letztlich nicht eingehalten zu werden.
- Für die 25 teilnehmenden Damen hatte man sich etwas ganz Besonderes ausgedacht: in einer eigenen Gruppe isoliert, sollten sie ihren eigenen Wettbewerb austragen. Dies hätte bedeutet, daß aus dieser Gruppe 15 Pilotinnen für das Finale qualifiziert wären, also 60% der Teilnehmerinnen, während sich von 132 Herren 34%, also 45 Piloten, qualifizieren sollten. Unabhängig von der schwachsinnigen Trennung der Geschlechter in einer Sportart, die keinerlei geschlechtsspezifische Vor- oder Nachteile bietet, klafften Quoten- und Mengenlehre zu weit auseinander. Schnell wurde vom Veranstalter die CIVL in London für diese Regelung verantwortlich gemacht. Erst durch gemeinsames Vorgehen aller Teamleader wurde ein Kompromiß mit dem Veranstalter erreicht, der sich ausschließlich aus Public-Relation-Gründen zur Damenquote entschlossen hatte und diese durchsetzen wollte.
- Ergebnisse der Tagesaufgaben kamen mit ein- bis dreitägiger Verspätung, inoffiziell aber häufig falsch. Es wurde widersprochen und gegen korrigierte Listen protestiert.
- Die Tagesaufgaben waren katalogisiert und festgeschrieben. Hier

machte sich besonders die fehlende Wettkampferfahrung der Organisation bemerkbar. Eigenständige, den Witterungsbedingungen angepaßte Änderungen konnten von den Group Marshals nicht vorgenommen werden; die Stewards schienen zum Teil ebenfalls überfordert oder waren abwesend.

- Die Aufgabenbewertung war unausgewogen. So wurde z. B. ein Zielrückflug im Gleitwinkelbereich von 1:7 mit 1700 Punkten bewertet. Für einen Zielflug mit einer Strecke von 22 km nach St. Martin gab es lediglich 1500 Punkte.
- Vor Überraschungen war niemand sicher. So wurde am 3. (3) Finaltag, 1 Stunde 40 Minuten vor Eröffnung des ersten Finaldurchgangs die Cut-Wertung neu geregelt. Offensichtlich motiviert durch die Dominanz einzelner Piloten und einer Mannschaft proklamierte die Organisation eine Neuregelung, die insbesondere die Leistungen der Qualifikation außer acht ließ und eine eklatante Benachteiligung der Gruppensieger und der mit Abstand führenden Mannschaft bedeutet hätte. Daß es dabei einige deutsche Piloten und das deutsche Mannschaftsergebnis traf, mag Zufall gewesen sein. Der zwangsläufige Protest der deutschen Teamführung hatte bei der unabhängigen, qualifizierten Jury (Anne Welsh, Dick Hackman) Erfolg.
- Freiflieger konnten sich vor und während der WM-Wettbewerbe nach Herzenslust mit den besten Piloten der Welt ohne Einschränkungen von Veranstalterseite messen. Zudem wurde während der Finaldurchgänge der Wettbewerbsort Unterberg verschiedenen Gleitschirmherstellern zur Miete angeboten, um dort gleichzeitig eigene Wettbewerbe zu organisieren.
- Ärzte sah man weder am Start noch an den Landeplätzen, ebensowenig waren Erste-Hilfe-Maßnahmen organisiert.
- Durchgänge bei absehbar oder akut gefährlichen Witterungsbedingungen wurden dennoch gestartet.
- Auf Flugregeln wurde weder aufmerksam gemacht noch auf ihre Einhaltung geachtet. Daß sich dennoch kein ernsthafter Zwischenfall in der Luft ereignete, ist ausschließlich der Disziplin und dem Können der Piloten zuzuschreiben.

(Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit).



**Schwerer Imageverlust
für Andre Bucher und sein
»Ghost-Team«**

allen organisatorischen Mängeln zum Trotz kamen sportlich hochstehende Leistungen zustande. Die Teilnehmer waren wertungsmäßig in jeweils 4 Gruppen männlich und 4 Gruppen weiblich eingeteilt. Die als Qualifikationsorte ausgewählten Fluggebiete Kössen, Walchsee, Westendorf und Kramsach wurden von den einzelnen Gruppen unterschiedlich frequentiert, was zu einer unterschiedlichen Anzahl von Qualifikationsdurchgängen je Gruppe führte. Die (selbst-)erklärten und tatsächlichen Favoriten waren gleichmäßig auf die einzelnen Gruppen verteilt.

Da über die Stärke der Italiener, Engländer und Japaner nur Vermutungen angestellt werden konnten, war in jeder Gruppe für genügend Spannung gesorgt, die besten 12 männlichen und 3 weiblichen Piloten für das Finale zu ermitteln.

»So I swear«

Sepp Weininger, Stefan Mast und Ingrid Böck starteten in Gruppe 1. Zu den weiteren Favoriten dieser Gruppe zählten der vorab selbst ernannte Weltmeister Andre Bucher mit seinen 12 Teamgeistern sowie V. Rossi, Eric Bordon, Hans-Peter Eller und Claude Gourin. Schon der erste Durchgang in Westendorf, brachte diese Piloten auf die ersten Ränge. Mit dabei erfreulicherweise Stefan Mast und Sepp Weininger. Allerdings zeigte dieser erste Wertungsdurchgang auch, womit die Teilnehmer und Mannschaftsführer zu rechnen hatten:

Der Lokalmatador Andre Bucher, seit drei Monaten zum Trainingsaufenthalt in Kössen ansässig, »verwech-

selte« die vorgegebene Boje Brechhornhaus mit einer mehrere Kilometer entfernt liegenden Almhütte, fotografierte diese, dokumentierte allerdings auf der Karte und seinem Run-Report die vorgegebene Boje. Es wunderte um so mehr, daß bei der Auswertung der Filme und des Run-Reports die Dokumentationsnachlässigkeit nicht festgestellt wurde, wonach der genannte Pilot zum gemeinsamen Tagessieger erklärt wurde. Dank Schweizer Präzisionsarbeit des Teamleaders Yves Boss konnte der »Irrtum« aufgeklärt werden, allerdings ohne Folgen für den Piloten. Ihm wurde die tatsächlich geflogene Strecke voll gewertet. Team-Ghost?

Die weiteren Wertungsdurchgänge der Gruppe verliefen von nun an regelkonform. Sie brachten die Favoriten nach vorne, Andre Bucher wurde Gruppenerster. Sehr stark flog Sepp Weininger, der als Dritter den Cut schaffte, ebenso wie Stefan Mast als Neunter.

Überraschend schaffte Claude Gourin, Vierter der letztjährigen Europameisterschaften, den Cut nicht.

Ingrid Böck gewann zunächst die Damenwertung, wurde allerdings korrekterweise von der englischen Teamleitung auf Rang 2 hinter Lucy McSwinney, der späteren Siegerin, wegen erneuter Auswertungsfehler zurückprotestiert.

Italienisches Feuerwerk

Carlo Della Rosa hielt temperamentvoll alle namhaften Gegner der Gruppe 2 in Schach und verwies die Gruppenfavoriten C. Amann, M. Wehrli und E. Caraly auf die Plätze. Mit seinem Bull-Ball war er bei einfachen



Zielflügen begünstigt, zumal drei der geflogenen Runs in diese Kategorie fielen. Schwankend in seiner Leistung ist Martin Cornel geflogen, der sich durch einen Dokumentationsfehler zusätzlich um 1000 Punkte und Rang 5 in der Gruppe brachte. Martin lag um 3 Grad außerhalb des Fotosektors, was ihn um so mehr ärgerte, als er ausreichend Zeit und Höhe zur korrekten Dokumentation gehabt hätte.



Rudi Settele konnte nicht an seine Glanzvorstellung bei der DM in Garmisch anknüpfen. Vielleicht hatte er sich selbst zu sehr unter Erfolgswang gesetzt und war übermotiviert. Als 17. der Gruppe 2 schaffte er den Cut nicht. Ebenfalls schied die offensichtlich wenig motivierte Conny Geiger bei den Damen aus; Chantal Wenger aus der Schweiz gewann mit 2000 Punkten Vorsprung ebenso deutlich wie charmant in der Damen-Gruppe.

Ulis Alleingang

Die Gruppe 3 stand ganz im Zeichen des souverän auftrumpfenden Uli Wiesmeier. Mit seinem großen F 1, für den er sich erst Stunden vor Wettbewerbsbeginn entschieden hatte, dominierte er alle 4 Wertungsdurchgänge und brachte es auf die Idealpunktzahl von 5800.

Die Gruppe 3 hatte – mit einer Ausnahme – qualitativ hochstehende und selektive Aufgaben bei guten Bedingungen zu fliegen:





**Streckenbesprechung
beim deutschen Team**

einen Doppel-Dreiecks-Run am Walchsee (Brennkopf-Wandberg-Karspitze) und jeweils einen Zielflug in Westendorf (Choralpe-Brechhornhaus) und Kössen (Straubinger Haus). Um so höher ist die Leistung von Uli Wiesmeier einzuschätzen, daß er am Walchsee und in Kössen als einziger die Aufgabe komplett flog.

Die dominierende Vorstellung Ulis hatte zur Folge, daß der Zweitplatzierte Petrick Avenue 2000 Punkte zurücklag und damit, wie alle anderen qualifizierten Piloten aus dieser Gruppe, keine Chance auf den Titel hatte. Leider traf dies auch auf den gleichmäßig fliegenden Sepp Gschwendtner zu, der einen guten fünften Rang belegte, allerdings mit bereits mehr als 2500 Punkten Rückstand auf den Führenden. Nur knapp als Zwölfter dieser Gruppe schaffte Thierry Barboux (F), einer der ganz großen Favoriten auf den Titel, den Cut.

Bei den Damen siegte Nathalie Berger (F). Deutsche Pilotinnen waren in dieser Gruppe nicht am Start.

Deutsches Teamwork

Die Gruppe 4 stand im Zeichen der bestens harmonisierenden deutschen Piloten Christoph Kirsch (1), Ernst Strobl (3), Peter Geg (5) und Michaela Kranzusch.

Obwohl bei der ersten Tagesaufgabe in Kössen dem Österreicher Walter

Holzmüller eine vergleichbare Dokumentationsschwäche unterlief wie in Gruppe 1 auch Andre Bucher – Walter dokumentierte unbemerkt von den Auswertern 1,1 km Strecke zu viel – ließen sich die deutschen Piloten davon nicht beeinträchtigen. Angeführt von Christoph, der seine Erfahrung voll in das Team einbrachte, mitgerissen vom Temperament des voll auf Angriff fliegenden Ernst Strobl und der unerschütterlichen Ruhe von Peter Geg verbrachten die »drei Musketiere« ihr Meisterstück auf den Flügen in Durchgang 2: Zielflug Unterberghorn-Fellhorn (Plätze 2, 3 und 4) und Run 3 Zielflug Brennkopf-Kössen Platz 1, 3, 5). Unvergeßlich ist dieser Durchgang durch Christophs Zielfoto, geschossen unterhalb der Dachkante sowie der Parforceritt von Ernst Strobl, der zuerst im Slalom zwischen den Bäumen des Parkplatzes Talstation daherkam, dann das Dach der Liftstation mit eingezogenen Beinen als letzte Abrißkante benutzte, um vor den aufgeschreckt flüchtenden Zuschauern am Eingangstor zum Landeplatz zu landen.

Ausgeschieden in dieser Gruppe der enttäuschende Norbert Barboux.

Die Damengruppe war für Michaela Kranzusch bei ihrem ersten internationalen Großeinsatz zu stark besetzt. Sie teilte ihr Schicksal mit der letztjährigen Europameisterin Fabienne Lachat-Schwarz und der starken Engländerin Ali Syrett und schied aus. Beste Dame der Gruppe wie zu erwarten Laurence Claret-Touner, die bildhübsche Profipilotin aus Chamonix.

Finale

Leider ist das Finale kurz zu schildern, da nur ein Finaledurchgang gewertet wurde. Ein erster Versuch zu einem Wertungsdurchgang startete am 13. Juli. Aufgabe war ein Zielflug vom Unterberghorn nach St. Martin bei Lofer, Flugstrecke 22 km.

Trotz guter Bedingungen wird das Startfenster erst um 13.00 Uhr geöffnet, als sich von Westen aufkommende Regenschauer abzeichnen. Christoph

Kirsch, Uli Wiesmeier, Peter Geg und Martin Cornel nutzen die Situation und fliegen vor der Regenfront zum Zielpunkt. Einzig Luigi Felicetti, der auch diesmal wie häufig zuvor dem Uli wie auf Schienen gefolgt ist, gelingt diese Bravourleistung ebenfalls. Die übrigen gestarteten ca. 25 Piloten landen vorzeitig. Um 14.03 Uhr schließt das Fenster, wird nicht mehr geöffnet, der Durchgang wird um 15.00 Uhr vom Startplatz aus annulliert. Der vorgegebene Startzeitraum bis 16.30 Uhr wird nicht abgewartet, obwohl der Chefmeteorologe Dr. Kurt Panosch ab 15.15 Uhr risikolose Start- und Flugbedingungen bestätigt. Die Annullie-



rung des Durchganges hielt dem Protest der deutschen Teamführung stand, da weniger als 20% der gestarteten Piloten die vorgegebene Mindestdistanz von 8 Kilometern erreichten.

Der einzige gewertete Finaledurchgang gelingt den Veranstaltern am Samstag.

Es ist die gleiche Aufgabe gestellt wie zwei Tage zuvor, also Zielflug nach St. Martin. Zunächst herrschen zähe Verhältnisse, ca. 40 Piloten fliegen zum Teil entnervt ziellos auf engstem Raum. Wirbelschleppen häufen sich, es kommt zu Kappenberührungen und kritischen Ausweichmanövern. Einige Piloten »flüchten« sich ins wenig frequentierte Lee, werden turbulent geschüttelt und landen nach lediglich 2 Kilometern.









andere landen vor-sichtshalber in Start-raumnähe aus Furcht vor einer Kollision, warten ab und starten später aufs neue. In dem unkontrollierten Luftkampf setzen sich zunächst die robuster (oder rücksichtsloser?) fliegenden Piloten durch.

Robert Graham und Andre Bucher gehen als erste in Richtung Lofer. Bucher, die Strecke im Training einige Dutzend Male geflogen, tankt jeweils nur Minimalhöhe und ist dadurch sehr schnell unterwegs. Als erster landet er in St. Martin im Zielkreis, von zahlreichen Zuschauern als Sieger gefeiert und sich feiern lassend. Graham, ohne Bodenunterstützung, kommt nicht zum Finish-Point und vergißt außerdem sein Landefoto: Durchgangswertung 0. Carlo Della Rosa kommt sprichwörtlich herangeflogen, Finish-Point, Foto, Landung ca. 150 Meter vor dem Landefeld. Bucher jubelt, ebenso seine ihm nicht vom Gerät weichenden Ministranten. Carlo ist allerdings eine überragende Zeit geflogen, läßt die 20 zusätzlichen Lande-

Gesamtergebnis

Einzelwertung

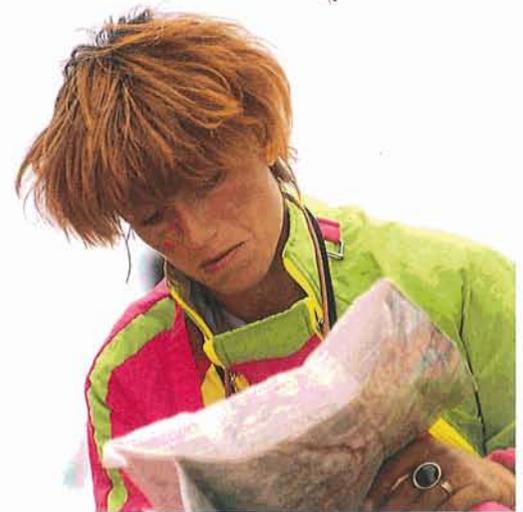
Platz	Name	Land	Punkte
1	Carlo Della Rosa	I	4400
2	Andre Bucher	AUT	4382
3	Christoph Kirsch	BRD	4362
4	Michel Werli	F	4080
5	Uli Wiesmeier	BRD	4011
6	Peter Geg	BRD	3917
7	Rossi Vinicio	I	3771
8	Eric Bordon	F	3747
9	Stefan Mast	BRD	3618
10	Sepp Weininger	BRD	3530
11	Herbert Rainer	AUT	3440
12	Hirodei Fujisawa	JAP	3439
13	Urs Loetscher	CH	3152
14	Andy Napolitan	GB	3152
15	Claude Ammann	CH	3113
16	Maurizio Bottegal	I	3106
17	Ernst Strobl	BRD	3048
18	Luigi Felicetti	I	3021
19	Martin Cornel	BRD	2941
20	Daniel Schmidt	BRA	2917
21	Yasuo Nakamura	JAP	2866
22	Eddy Bardin	F	2860
23	Frederic Caraly	F	2547
24	Hans-Peter Eller	AUT	2740
25	Walter Holzmüller	AUT	2629
26	Markus Noichl	SWE	2596
27	Richard Sallon	F	2435
28	Jun Osone	JAP	2407
29	Sebastien Bourquin	CH	2359
30	Hansjörg Bachmair	AUT	2353

Damenwertung

Platz	Name	Land	Punkte
1	Lucy MacSwinney	GB	4295
2	Tournier L. Claret	F	4179
3	Irene Loetscher	CH	3652
4	Chantale Wenger	CH	3453
5	Ingrid Boeck	BRD	2991
6	Ayumi Ohroi	JAP	2486
7	Andrea Amann	AUT	2213
8	Nathalie Berger	F	1917
9	Michèle Baptist	BEL	1804
10	Miyuki Tanaka	JAP	1573
11	Noriko Yamao	JAP	1182
12	Andrea Lima Duarte Ramos	BRA	1030

Nationenwertung

Platz	Land	Punkte
1	BRD	15908
2	Frankreich	14906
3	Italien	14298
4	Schweiz	13370
5	Österreich	13190
6	Großbritannien	12171
7	Japan	11198
8	Brasilien	3947
9	Schweden	2596
10	Australien	1992
11	Belgien	1804
12	USA	1576



punkte von Andre Bucher vergessen, gewinnt den Durchgang und damit den Wettbewerb.

Dann die deutsche Armada, zuerst Martin Cornel mit ausreichender Höhe, Landung im Zielkreis und der achtbesten Zeit plus Landepunkt. Stefan Mast kämpft sich leeseitig vor, zunächst sehr ruppig, dann hastig zum Finish-Point fliegend. Stefan wird Neunter in der Gesamtwertung. Ihm folgt Christoph, wie immer an den Unterkanten der Regenrinne fliegend, Finish-Point Kirche St. Martin von unten fotografierend, sichere Landung gleich neben Stefan. Christoph fliegt die drittschnellste Zeit, was ihn auf den 3. Platz in der Gesamtwertung bringt.



Quintett, macht Punkte gegenüber vor ihm liegenden Piloten gut und wird Zehnter im Endklassement. »Ersatzmann« Sepp hat sich während des Wettbewerbs längst zu einer festen Größe im Team entwickelt.

Erwartungen geknüpft.

Durch massive Organisationsdefizite wurden wir enttäuscht, allen voran die Piloten, die sich nahezu ein Jahr intensiv auf das Ereignis WM vorbereitet hatten. Kommerz rangierte in Kössen vor dem Sport, Umsatz vor Leistung. Wir haben die längste Bar der Welt erlebt, ein Masters im Minigolf, plakatierten Team-Ghost und Bucher-Manie, Verkaufsrekorde von Bratwürsten und Bier am Landeplatz, Planschbecken zur Ziellandung. Dadurch blieben sportliche Leistungen unerwähnt bzw. gingen im Trubel unter. Die Frage, wo hier der Sport blieb, wurde häufig gestellt, mußte allerdings unbeantwortet bleiben.

Eine Weltmeisterschaft ist die hochrangigste Veranstaltung in jeder Sportart, der sportliche Höhepunkt für die Teilnehmer. Diese Veranstaltung hat die Möglichkeit zur Vergabe des wertvollsten Titels in der jungen Sportart Gleitschirmfliegen nicht erhalten und nicht verdient.

Servus Kössen - nous rejoignons de St. Andres les Alpes 1991.

Peter Geg landet eine Minute später an gleicher Stelle. Auch er war schnell unterwegs, wird Elfter im Durchgang und Sechster im Endergebnis.

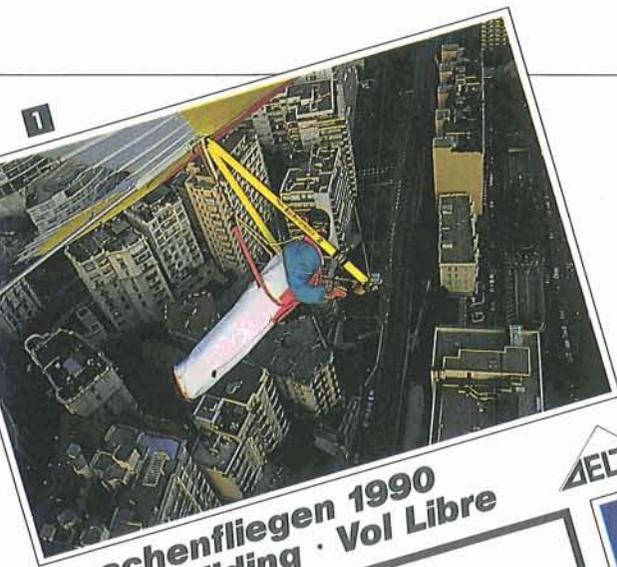
Pech hat Uli Wiesmeier. Sein Funkgerät versagt, er kann nicht über die Boden-/Talwindverhältnisse informiert werden. Trotz ausreichender Höhe fliegt er vom Lachfeldkopf nicht direkt den Landeplatz an, sondern quert das Tal, hat keine Chance, um aus dem ostseitigen Lee herauszufiegen und landet. Seine grandiose Vorstellung in der Qualifikation nützt ihm nichts, er wird Gesamtfünfter.

Sepp Weininger komplettiert das

Resümee

Wir können sehr zufrieden sein mit den Ergebnissen der deutschen Mannschaft: Sechs von 14 Qualifikationsdurchgängen wurden von deutschen Piloten gewonnen, 20 von 31 Plazierungen lagen in den ersten zehn Rängen. Im Endklassement wurden die Plätze 3, 5, 6, 9 und 10 sowie 17 und 19 erreicht, dazu wird Ingrid Böck Fünfte in der Damenwertung.

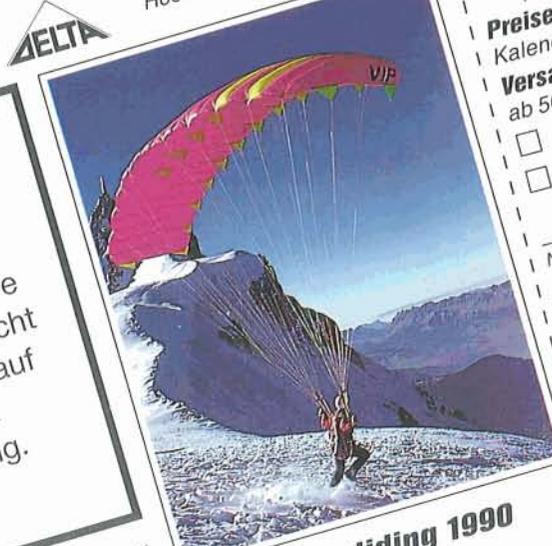
Die Mannschaft hat beeindruckt durch Leistung und Teamgeist und liegt mit über 1000 Punkten Vorsprung weit vor Frankreich und den überraschend starken Italienern. Diese Erfolge würden zufriedenstellen, hätten nicht alle Beteiligten an diese erste offizielle Weltmeisterschaft hohe



Drachenfliegen 1990
Hang Gliding · Vol Libre

DELTA 1990. Der bewährte Begleiter durchs Drachenfliegerjahr. 13 bunte Motive. Mit den Tips von Uli Blumenthal. Breitformat 40 x 30 cm.

PARA 1990. Der Neue! 13 brillante Impressionen aus der bunten Welt des Gleitschirmfliegens. Mit den Tips von Toni Bender. Hochformat 30 x 40 cm.



Paragliding 1990
Parapente
Gleitschirmfliegen

Bestellschein
WindSport, Eugenstraße
D - 7547 Wildbad, Telefon 0 70 81 / 81 72

Ja, ich bestelle per Sofortversand

Exemplare des Drachenflugkalenders DELTA '90

Exemplare des Gleitschirmkalenders PARA '90

Exemplare des Drachenflugposters AEROBATIC

Exemplare des Drachenflugkalenders DELTA '91

Exemplare des Gleitschirmkalenders PARA '91 (lieferbar Juli 1990)

Preise: (in DM/SFR, zzgl. Versandpauschale)
Kalender: 28.- / Poster: 14.-
Versandpauschale: Inland 4.-/Ausland 5.-,
ab 50.- Warenwert Versand frei.

DM/SFR _____ (Scheck oder bar) liegen bei

per Nachnahme (plus Gebühr)

NAME _____ VORNAME _____

STRASSE _____

(PLZ) ORT _____

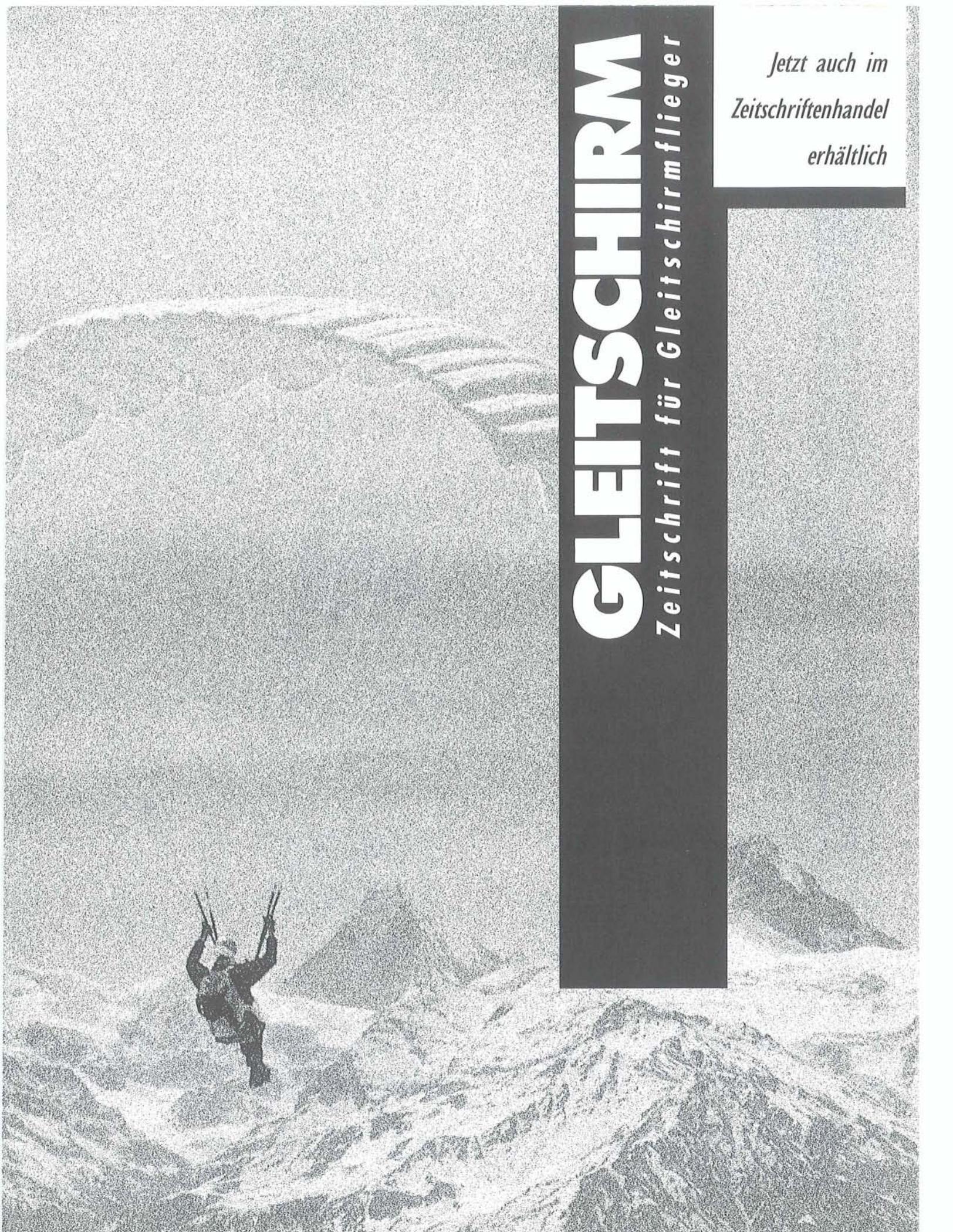
Generalvertrieb
A: Pepi Gasteiger, Aue 172
9920 Sillian, Tel. 04842 - 6271
CH: Flugcenter Taifun, Muelichweg 11
4710 Balsthal, Tel. 062 - 711202



A·E·R·O·B·A·T·I·K

Diese ungewöhnliche Flugperspektive von John Heiney darf im DHV-Info nicht abgedruckt werden. 4-Farbposter auf Kunstdruckpapier. Breitformat 78 x 58 cm. Schwarze Rahmung.

3 Drachenflugposter „Aerobatik“
Großformat 78 x 58 cm, 1a Qualität



GLEITSCHIRM

Zeitschrift für Gleitschirmflieger

*Jetzt auch im
Zeitschriftenhandel
erhältlich*

TAKE OFF

FLUGSPORT GMBH

UL-SCHLEPP-Ausbildung

- von Profis. Fluglehrer, die den deutschen UL-Schlepp entwickelt und die Voraussetzungen für die allgemeine Anerkennung geschaffen haben. Sieben Jahre Schlepp- und Ausbildungserfahrung.
- in einem thermisch attraktiven Gebiet
- auch nach der Ausbildung können Sie sich jederzeit in den Thermikhimmel schleppen lassen; festangestellte Schleppiloten stehen die ganze Saison zur Verfügung
- sehr kostengünstige Angebote für Vereine und Gruppen (bitte anfragen!)
- Ausbildung von ausländischen Piloten, die z.B. den UL-Schlepp in ihrem Land zulassen wollen. Wir geben sinnvolle Tips und Unterlagen an die Hand.

ULTRALEICHTFLUGSCHULUNG

- ▲ **PASSAGIERFLUG**, wenn Sie sich nicht ausbilden lassen wollen
- ▲ **SCHNUPPERFLÜGE** zum Kennenlernen
- ▲ **AUSBILDUNG** nur auf dem modernsten Doppelsitzer-Gerät **MAXIMUM** (TAKE OFF-Trike mit BMW-Motor)

RENNMASCHINE AUS ITALIEN

Hazard

Generalimporteur & Vertrieb: Süddeutschland
Günter Reimann, Wolkerweg 4a, 8 Mchn 70
Vertrieb Nord- & Westdeutschland: TAKE OFF

VERTRIEB

WO

im TAKE OFF-Flugsportzentrum
Altena
der Flugplatz Altena Hegenscheid
liegt am nördlichen Rande des
Sauerlandes und ist über die A46
und A1 gut zu erreichen. Es
besteht die Möglichkeit des
Campens. Duschen und Toiletten
sind vorhanden.

ANSPRECH-
PARTNER

Albert Schulze-Oechtering
& Axel Janköster

TAKE OFF Hackfurthstr. 50 • 4250 Kirchhellen
Tel./BTX 0 20 45 / 8 32 69 • Fax 0 20 45 / 8 27 40

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

AFRO®

Fluginstrumente



CIRRUS 8000 DM 1.358,-
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.

CROSS COUNTRY 8000
Multifunktionales DM 1.498,-
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.



CUMULUS 8000 DM 998,-
Multifunktionales Cockpit für den anspruchsvollen Piloten. Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, programmierbare Akustik, Kapazitäts- und Reserveanzeige der Batterie.

Alle Speedbargeräte sind funkentstört, höhenkompensiert und gegen Feuchtigkeit geschützt.

POCKET-COMBI DM 698,-
Vario und digitaler Höhenmesser mit programmierbarer Akustik.



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:
POCKET ALTIMETER DM 498,-

SPEED ANALOG MOD II DM 169,-
FOTOHALTERUNG DM 49,-

AFRO-Fluginstrumente A. Frommwieser, Bahnhofstraße 37,
D-82119 Rimsting/Chiemsee, Tel. 0 80 51-6 12 49

DHV-Prüfungskalender '89

Gleitsegeln

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

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator	Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
2. 9. 89	P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Spieler, Am Frischanger 5, 8120 Weilheim 0881/7657 und 0881/8722	28. 9. 89	T A+T B	Weilheim	Drachenflugschule Spieler
2./3. 9. 89	T A+T B P A+P B	Bernau	Drachenflugschule Walter Wagner Hof 57, 7816 Münstertal 07636/1676 und 07675/637	29. 9. 89	T S	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar
2./3. 9. 89	T A+T B P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Tegelberg, Haldenweg 3, 8959 Roßhaupten 08367/598	30. 9. 89	P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Christa Vogel
2./3. 9. 89	P A+P B	Sauerland	Westdeutsche Drachenflugschule, Nühnetalstraße 73, 5788 Winterberg 02981/6640	30. 9. 89	P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Spieler
3. 9. 89	T A	Rieden	Drachenflugschule Christa Vogel, Brunnenstraße 15, 8959 Rieden 08362/5138	30. 9./ 1. 10. 89	T A+T B P A+P B	Elzach	Drachenflugzentrum Elztal In der Gumm, 7807 Elzach 07682/8279
3. 9. 89	T B	Züsch	Westdeutsche Drachenflugschule	30. 9./1. 10. 89	T A+T B P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Tegelberg
8. 9. 89	T A	Michelbach	Hermann Brodbeck, Blumenstraße 6, 7178 Michelbach 0791/41151	1. 10. 89	T A	Rieden	Drachenflugschule Christa Vogel
9. 9. 89	P A+P B	Michelbach	Hermann Brodbeck	1. 10. 89	T S+P S	Wasserkuppe	Drachenflugschule Wasserkuppe
9. 9. 89	T ULS+P ULS	Kirchhellen	Take Off Flugsport GmbH, Hackfurthstraße 50, 4250 Kirchhellen 02045/83269	7./8. 10. 89	T A+T B P A+P B	Bernau	Walter Wagner/ Bernhard Schnekenburger
15. 9. 89	T A+T B	Weilheim	Drachenflugschule Spieler	13. 10. 89	T ULS+P ULS	Kirchhellen	Albert Schulze-Oechtering
15. 9. 89	T A	Weinheim	Drachenflugschule Rhein-Main- Neckar, Hauptstraße 61, 6943 Birkenau 06201/63184	13. 10. 89	T A	Garmisch	Bayer. Drachenflugschule Garmisch Milchstraße 10, 8000 München 80 089/482141
16. 9. 89	P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Christa Vogel	14. 10. 89	P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Christa Vogel
16. 9. 89	T A+T B P A+P B	Ruhpolding	Drachenflugschule Ruhpolding, Brandstätter Straße 62, 8222 Ruhpolding 08663/668	14./15. 10. 89	P A+P B	Sauerland	Westdeutsche Drachenflugschule
16. 9. 89	P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Spieler	15. 10. 89	T ULS+P ULS	Wasserkuppe	Drachenflugschule Wasserkuppe
16. 9. 89	T A+T B P A+P B	Salmas	Westallgäuer Drachenflugschule Allmannsried 181, 8999 Scheidegg 08381/6265	21. 10. 89	P A+P B	Althof	DFS Rhein-Main-Neckar
17. 9. 89	P A+P B	Wasserkuppe	Drachenflugschule Wasserkuppe Oberhausen 35, 6412 Gersfeld 06654/7548	21. 10. 89	P A+P B	Messelberg	Flugschule Göppingen
17. 9. 89	T ULS+P ULS	Mellrichstadt	Drachenflugschule Wasserkuppe	21. 10. 89	T A+T B P A+P B	Ruhpolding	Drachenflugschule Ruhpolding
17. 9. 89	T A	Rieden	Drachenflugschule Christa Vogel	21./22. 10. 89	T A+T B P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Tegelberg
22. 9. 89	T A+T B	Göppingen	Flugschule Göppingen Blumhardtstraße 14, 7320 Göppingen 07161/49119	27. 10. 89	T A	Garmisch	Bayer. Drachenflugschule Garmisch
24. 9. 89	T A	Züsch	Westdeutsche Drachenflugschule	27. 10. 89	T A+T B	Göppingen	Flugschule Göppingen
				27. 10. 89	T A+T B	Weilheim	Drachenflugschule Spieler
				28. 10. 89	T A+T B P A+P B	Wallberg	Take Off Drachenflugschule Ehrentgutstraße 16, 8000 München 5 089/7258881
				28. 10. 89	P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Christa Vogel
				28. 10. 89	P A+P B	Tegelberg	Drachenflugschule Spieler
				2./3. 11. 89	P A+P B	Sauerland	Westdeutsche Drachenflugschule
				4. 11. 89	T A+T B P A+P B	Salmas	Westallgäuer Drachenflugschule
				5. 11. 89	T B	Rieden	Drachenflugschule Christa Vogel
				12. 11. 89	T B	Züsch	Westdeutsche Drachenflugschule
				12. 11. 89	T A+T B	Stuttgart	Drachenflugschule Stuttgart
				17. 11. 89	T A+T B	Werther	Nordrh.-Westf. Drachenflugschule Schwarzer Weg 2-4, 4806 Werther 05203/1475
				18. 11. 89	P A+P B	Werther	Nordrh.-Westf. Drachenflugschule
				19. 11. 89	T A	Wasserkuppe	Drachenflugschule Wasserkuppe
				26. 11. 89	T B	Wasserkuppe	Drachenflugschule Wasserkuppe
				26. 11. 89	T A	Winterberg	Westdeutsche Drachenflugschule
				8. 12. 89	T B	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar
				15. 12. 89	T A	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar

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

DHV-Prüfungskalender '89

Hängegleiten

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

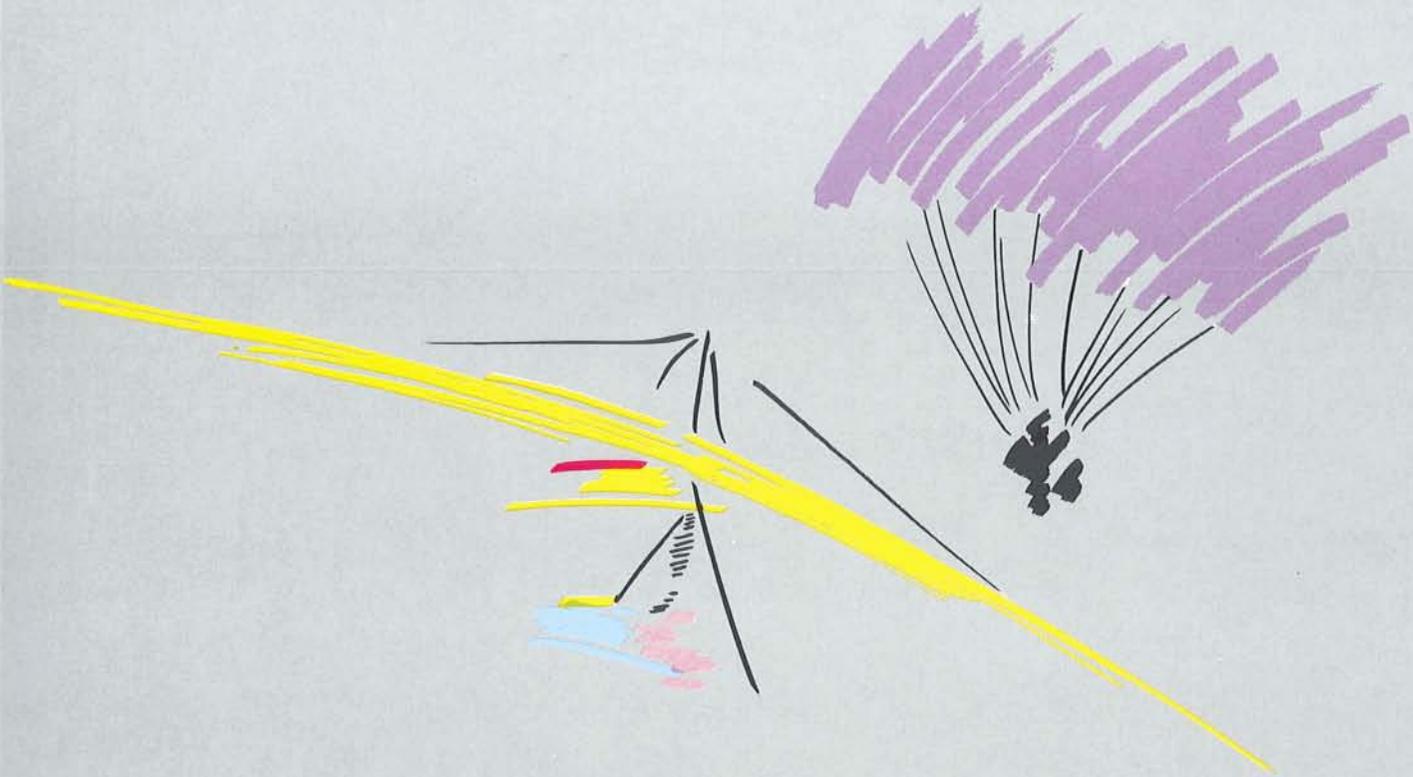
Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator	Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
2. 9. 89	T+P	Hochgrat	Flugschule Göppingen, Sektion Allgäu Grüntenstr. 24, 8972 Sonthofen 08321/88335	17. 9. 89	T+P	Breitenberg	Gleitsegelschule Christa Vogel Brunnenstraße 15, 8959 Rieden 08362/5138
2. 9. 89	P	Garmisch	Gleitschirmschule Werdenfels Schnitzschulstraße 2, 8100 Garmisch-Partenkirchen 08821/1425	17. 9. 89	T	Wasserkuppe	Gleitschirmschule »Wasserkuppe« Obernh. 35, 6412 Gersfeld 06654/7548
3. 9. 89	T+P	Seefeld (A)	Sunglide Gleitschirmschule Egmatiner Straße 8c 8011 Siegersbrunn 08102/4857	22. 9. 89	T+S	Göppingen	Flugschule Göppingen Blumhardtstraße 14, 7320 Göppingen 07161/49119
3. 9. 89	T	Stuttgart	Drachenflugschule Stuttgart Hermannstraße 11, 7000 Stuttgart 0711/617579	22./23. 9. 89	T+P	Hochgrat	Gleitschirmschule Oberallgäu
8. 9. 89	T+TS	Michelbach	Hermann Brodbeck Blumenstraße 6, 7178 Michelbach 0791/41151	23. 9. 89	T+P	Brauneck	Parafly GmbH Oberer Schuß 4, 8170 Bad Tölz 08041/71291
9. 9. 89	P+PS	Michelbach	Hermann Brodbeck	28. 9. 89	T	Weilheim	Gleitschirmflugschule Spieler
8./9. 9. 89	T+P	Hochgrat	Gleitschirmschule Oberallgäu Bahnhofstraße 30, 8972 Sonthofen 08321/86290	28. 9. 89	T+P	Kössen (A)	Süddeutsche Gleitschirmschule Am Balsberglift, 8218 Unterwössen 08641/7575
9./10. 9. 89	T+P	Elzach	Gleitschirmschule Manfred King Moosweg 3, 7807 Elzach 07682/8279	29. 9. 89	T	Stuttgart	Drachenflugschule Stuttgart
9./10. 9. 89	T+P	Gröbming (A)	Sky Club Austria Hompeschstraße 5, 8000 München 80 089/982000	29. 9. 89	T	Garmisch	Walter Gatscher
15. 9. 89	T	Weilheim	Gleitschirmflugschule Spieler Am Frischanger 5, 8120 Weilheim 0881/7657 oder 8722	30. 9. 89	P	Tegelberg	Gleitschirmflugschule Spieler
16./17. 9. 89	T+P	Brauneck	Gleitschirmschule Sepp Singhammer Lenggrieser Straße 58, 8178 Gaißach 08041/8721	1. 10. 89	T+P S	Wasserkuppe	Gleitschirmschule Wasserkuppe
16. 9. 89	T+P	Salmas	Westallgäuer Gleitschirmschule Allmannsried 181, 8999 Scheidegg 08381/6265	6./7. 10. 89	T+P	Hochgrat	Gleitschirmschule Ostallgäu
16. 9. 89	T+P	Breitenberg	Skycenter Nebelhornstraße 31, 8980 Oberstdorf	7. 10. 89	P	Hochgrat	Flugschule Göppingen
16. 9. 89	T+P	Ruhpolding	Drachenflugschule Ruhpolding Brandstätter Straße 61, 8222 Ruhpolding 08663/668	7. 10. 89	T+P	Hochgrat	Flugschule Göppingen Sektion Allgäu
16. 9. 89	P	Tegelberg	Gleitschirmflugschule Spieler	7./8. 10. 89	T+P	Elzach	Gleitschirmschule Manfred King
16./17. 9. 89	T+P	Zillertal (A)	Westdeutsche Gleitschirmschule Nühnetalstraße 73, 5788 Winterberg	7./8. 10. 89	T+P	Brauneck	Gleitschirmschule Sepp Singhammer
				14. 10. 89	T+P	Breitenberg	Skycenter
				14./15. 10. 89	T+P	Gröbming (A)	Sky Club Austria
				15. 10. 89	T	Wasserkuppe	Gleitschirmschule Wasserkuppe
				20. 10. 89	T	Stuttgart	Drachenflugschule Stuttgart
				20./21. 10. 89	T+P	Hochgrat	Gleitschirmschule Ostallgäu
				21. 10. 89	T+P	Ruhpolding	Drachenflugschule Ruhpolding
				21./22. 10. 89	P	Garmisch	Walter Gatscher
				21./22. 10. 89	T+P	Zillertal (A)	Westdeutsche Gleitschirmschule
				22. 10. 89	T+P	Seefeld (A)	Sunglide Gleitschirmschule
				27. 10. 89	T+T S	Göppingen	Flugschule Göppingen
				27. 10. 89	T	Weilheim	Gleitschirmflugschule Spieler
				28. 10. 89	P	Tegelberg	Gleitschirmflugschule Spieler
				29. 10. 89	T+P	Breitenberg	Gleitsegelschule Christa Vogel
				4. 11. 89	T+P	Salmas	Westallgäuer Gleitschirmschule
				11. 11. 89	T+P	Breitenberg	Skycenter
				17. 11. 89	T	Stuttgart	Drachenflugschule Stuttgart
				17./18. 11. 89	T+P	Zillertal (A)	Westdeutsche Gleitschirmschule
				26. 11. 89	T+P	Breitenberg	Gleitsegelschule Christa Vogel
				9./10. 12. 89	T+P	Zillertal (A)	Westdeutsche Gleitschirmschule

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

PARASAIL

S Y S T E M S

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



DER GLEITSCHIRM DER SUPERKLASSE!

JAGUAR_{xc}
DAS ÜBERLEGENE KONZEPT

DER ORIGINAL JAGUAR_{xc}
HAT DAS DHV-GÜTESIEGEL
MIT KATEGORIE 1!



**DER XS IST DIE NEUE GENERATION
AUS DEM HAUSE MOYES!**

EINER DER ERFOLGREICHSTEN DRACHEN DER WM '89 IN FIESCH!

AB SOFORT PROBEFLIEGEN MÖGLICH!



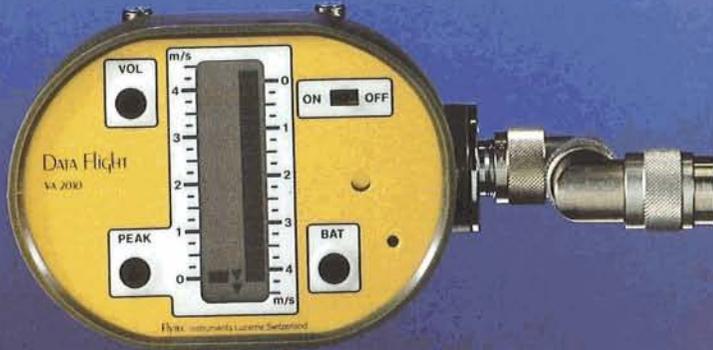
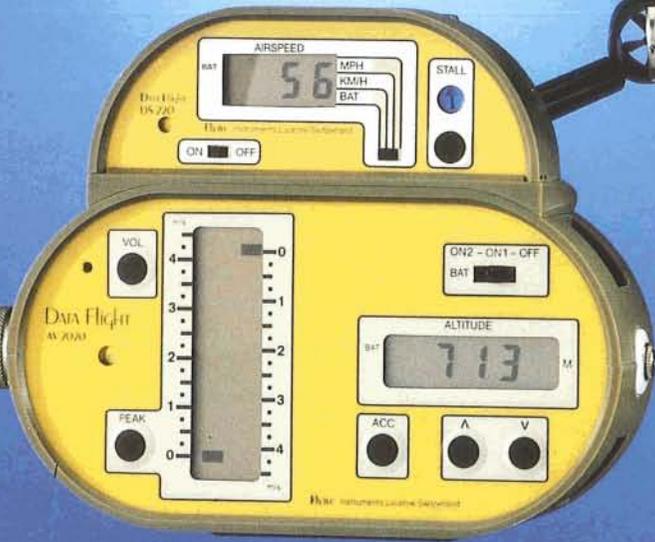
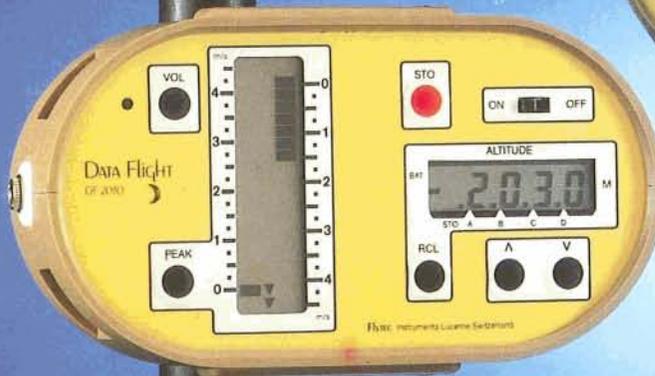
HIGH-TEC

SPITZENKLASSE DER NEUEN GURTZEUG-GENERATION!
MIT DHV-GÜTESIEGEL!

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

Tel. (089) 129 85 95

PROSPEKT ANFORDERN!



Schlager & Strobl,
Sportartikel GmbH,
Gasteig 4b, D-8196 Eurasburg
Tel. 08179/1415

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

FLYTEC