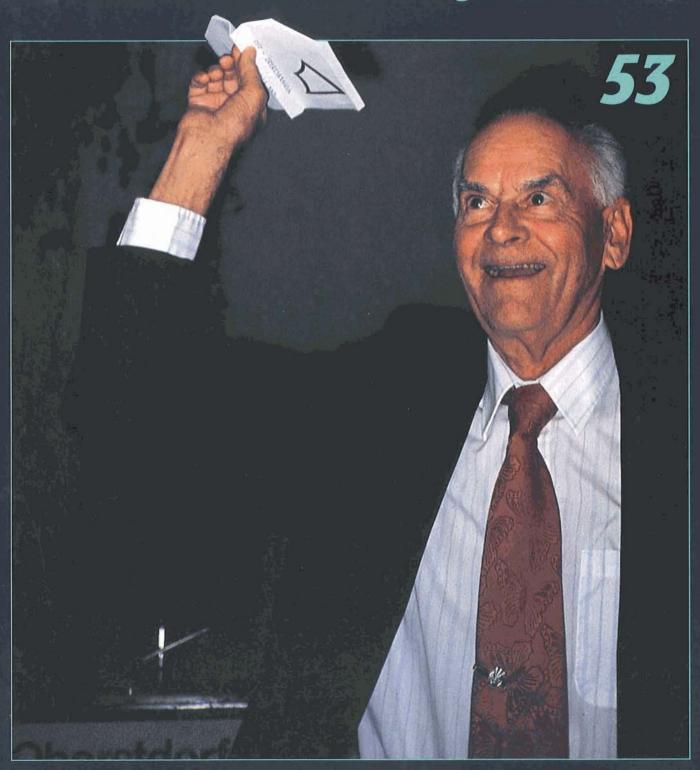


Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler





IMPRESSUM

Herausgeber:

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

Redaktion:

Wolfgang Gerteisen (verantwortlich) Peter Janssen Christoph Kirsch Klaus Tänzler

Layout:

Tilman v. Mengershausen

Erscheinungsweise: 5 Ausgaben pro Jahr

Preis:

Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Anzeigen:

Bedingungen und Anzeigenpreise bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

Haftung:

Für unaufgefordert zugesandte Manuskripte und Bilder wird keine Haftung übernommen.

Satz und Druck: Mayr Miesbach

Druckerei und Verlag GmbH Am Windfeld 15 8160 Miesbach

Auflage: 19000

Titelbild:

Francis Rogallo bei der DHV-Jubiläumstagung in Oberstdorf

Foto: Charlie Jöst



AUS DEM INHALT

Wichtig - Neu - Kurz	4	
Rogallo live: 10. DHV-Jahrestagung in Oberstdorf	6	
Magie des Dreiecks	12	



Zweikampf um das große Dreieck.
Franz Schüller und Markus Hanfstängl
starten in St. André gleichzeitig zur
168-km-Jagd um die Wendepunkte.
Einer ist schneller – und verliert.
Der andere kommt durch.
Bericht von Charlie Jöst auf Seite 12.

Profi-Alltag
Protokoll der 10. DHV-Jahrestagung
Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission
Sicherheitsjournal
Hochleister in Anfängerhand?
Überschlag im Kurvenflug
Naturschutz: Diskussion versachlicht
Ausbildung
Das Versicherungsprogramm
Vereinsnachrichten und Briefe
Gebrauchtmarkt
Wettbewerbssport
Weltrekord »made in Germany«
Liga-Winner '89
Filmfestival St. Hilaire und Coupe Icare
Verbier strikes back
Bayerische Gleitsegel-Meisterschaft
Streckenflugpokal 1989

wichtig · neu · kurz

Vertrag mit dem DAeC unterschrieben

Am 24. November wurden die 10jährigen Auseinandersetzungen und Einigungsverhandlungen zwischen DAeC und DHV zum positiven Abschluß gebracht. DHV-Vorsitzender Peter Janssen und die DAeC-Präsidenten Dr. Culmann und Dr. Käser haben den Einigungsvertrag unterzeichnet.

Kernstücke des Vertrages sind der Beitritt des DHV als außerordentliches Mitglied zum DAeC und die alleinige Zuständigkeit des DHV für die Hängegleiter- und Gleitsegelangelegenheiten auf Bundesebene (siehe DHV-Info Nr. 52 Seite 28).

Neue Deckungssummen für Veranstalter

Der Bundesminister für Verkehr hat die Genehmigungsrichtlinien für zivile Luftfahrtveranstaltungen geändert. Die Veranstalterhaftpflicht soll künftig mit einer Deckungssumme von 1 Mio. DM für Personen- und 300 000,— DM für Sachschäden abgeschlossen werden.

Der DHV hat mit dem Gerling-Konzern die neuen Versicherungssummen für alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen seiner Mitgliedsvereine vereinbart. Der Versicherungsschutz besteht weiterhin kostenlos für die Vereine.

Rekordjagden

Eine deutsch-schweizerische Pilotengruppe will im südwestafrikanischen Namibia die Weltrekordmarken für Hängegleiter hinaufschrauben.

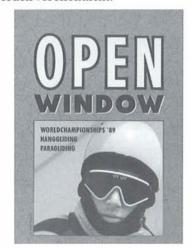
Der »Firebird Kalahari Hanggliding Expedition« gehören von deutscher Seite die Piloten Bob Baier, Sepp Gschwendtner, Markus Hanfstängl, Christoph Kratzner, Ludwig Rauch und Uli Wiesmeier an.

Eine deutsche Gleitschirmtruppe mit Toni Bender, Christoph Kirsch, Stefan Mast und Uli Wiesmeier geht in Australien auf Rekordjagd. Erfahrung besteht schon, vgl. DHV-Info Nr. 50.

Leistungsabzeichen für Gleitsegeln

Wie bereits im DHV-Info Nr. 52 berichtet, schreibt der DHV ab 1. 1. 1990 ein Leistungsabzeichen für Gleitsegel-Streckenflug aus.

Wer hat Ideen zum Entwurf des neuen Abzeichens? Bitte sendet Eure Vorschläge direkt an die DHV-Geschäftsstelle. Die besten Entwürfe werden veröffentlicht.



Open Window

Henry Hauck dokumentiert in seinem neuesten Film die beiden Weltmeisterschaften in Kössen und Fiesch. In schönen und dramatischen Bildern zeigt er Faszination, aber auch Gefährlichkeit des Wettkampffliegens.

Der Film hat eine Länge von ca. 45 Minuten und ist als VHS-Video zum Preis von DM 79,— zuzüglich Versand bei Henry Hauck zu erwerben. Parallel dazu bietet Henry Hauck die Vorführung einer 16-mm-Version auf der großen Leinwand an.

Interessenten wenden sich bitte direkt an Henry Hauck, Schlörstraße 10, 8000 München 19.

Assistentenlehrgang für Gleitsegellehrer

12.–18. Februar 1990 in Ruhpolding.

Anmeldungen bis 15. Jan. 90 an die DHV-Geschäftsstelle

XC-Leistungsabzeichen

Helmut Denz erfliegt das goldene XC-Leistungsabzeichen.

Folgenden Piloten wurde auf Antrag und nach Erfüllung der Bedingungen ein XC-Leistungsabzeichen verliehen: XC-Gold:

Nr. 5 Helmut Denz 128 km FAI-Dreieck am 25.05.1989 202 km FS am 18.06.1989 XC-Silber:

Nr. 15 Til Matschoss 85 km ZR am 26.03.1989 139 km FS am 04.05.1989 Nr. 16 Siggi Barth 209 km FS am 30.07.1988 72 km ZR am 15.07.1989 XC-Bronze: Wilfried Bardasch 31 km FS am 25.06.1989

Thermikfluglager 1989

Auch dieses Jahr hat der DHV unter Leitung von Toni Bender ein Thermikfluglager für Gleitsegler durchgeführt. Das Lager fand bei super Thermikbedingungen in Verbier statt und brachte allen Teilnehmern herrliche Tage mit unvergeßlichen Flügen. Die Teilnehmer konnten dabei von den Tips und Hilfestellungen von Toni Bender und Knut von Hentig profitieren.

Neuer Gleitschirm-Verein im DHV

Im Oktober ist der Gleitschirmclub Kolibri – Freiburg – als 130. Mitgliedsverein in den DHV eingetreten. Der Verein nimmt noch Mitglieder auf. Weitere Informationen sind zu erhalten über Gleitschirmclub Kolibri – Freiburg – z. H. Helmut Fair, Hermann-Hesse-Straße 9, 7819 Denzlingen.

Neue Adressen

Bautek GmbH, Gewerbegebiet, 5501 Kenn, © 06502/3060

Flugschule Tübingen, Albertstraße 37, 7400 Tübingen/Lustnau, © 07071/81144

wichtig · neu · kurz

Deutsch-sowjetische Vereinspartnerschaft

»Zur Förderung der sportlichen Beziehungen, der Verständigung zwischen den deutschen und den sowjetischen Drachenfliegern und der Verständigung und Annäherung zwischen beiden Völkern vereinbaren wir den nachstehenden Partnerschaftsvertrag unter Schirmherrschaft der Stadt Kaunas und der Samtgemeinde Bodenwerder«. So heißt es in der Einleitung des am 16.08, im Rathaus Bodenwerder geschlossenen Partnerschaftsvertrages zwischen dem Drachenfliegerclub Kaunas und der Drachenfluggruppe Börry/Weserbergland. Vorausgegangen war diesem Partnerschaftsvertrag ein Besuch der Drachenfluggruppe Börry in Kaunas und der diesjährige Gegenbesuch einer litauischen Delegation. Vereinbart wurde, daß jährlich eine Gruppe von zunächst 5-10 Mitgliedern des jeweiligen Clubs oder von befreundeten Clubs von Kaunas nach Bodenwerder und umgekehrt fahren sollen. Soweit möglich soll in dieser Zeit die Teilnahme an jeweils offenen Drachenflug-Wettbewerben angestrebt werden. Die Partner vereinbarten weiterhin, in Zukunft den Aufenthalt der jeweiligen Gruppe nicht nur auf die örtliche Region des Clubs zu begrenzen, sondern auf den Bereich der gesamten Sowjetunion bzw. Westeuropas auszudehnen.

Doppelsitzer-Passagierlehrer 1989

Durch einen redaktionellen Fehler blieben folgende Doppelsitzer-Passagierlehrer in der im DHV-Info Nr. 52 veröffentlichten Liste ungenannt:

Alan Lix Nadistraße 35 8000 München Stanko Petek Mägdebergstraße 3 7780 Radolfzell

Willi Krawanja Sudelfeldstraße 20 8163 Bayrischzell



Berblinger-Preis 1990

Zur 175. Wiederkehr des Flugversuches Albrecht Ludwig Berblingers, des »Schneiders von Ulm«, hat die Stadt Ulm im Jahr 1986 einen internationalen Flugwettbewerb veranstaltet. Es galt, an der historischen Stätte, nach Berblingerschem Vorbild die Donau zu überfliegen. Das ist nachweislich gelungen. Albrecht Ludwig Berblinger (1770 bis 1829), der als erster Flugpionier das Gleitflugprinzip anzuwenden trachtete, ist mit seinem Versuch in die Luftfahrtgeschichte eingegangen. In Erinnerung an sein Wirken stiftet die Stadt Ulm daher einen Preis, der seinen Namen trägt und der 1988 erstmals vergeben wurde. Der Berblinger-Preis wird im Turnus von 2 Jahren ausgeschrieben.

Ausgezeichnet werden besondere Leistungen, Entwicklungen und Innovativideen bei der Konstruktion von Fluggeräten im Bereich der allgemeinen Luftfahrt während der letzten 2 Jahre. Dies soll sich im einzelnen beziehen auf

- Sicherheit
- Umweltverträglichkeit
- Aerodynamik
- Bauweise
- Wirtschaftlichkeit.

Der Wettbewerb wird international ausgeschrieben. Zur Teilnahme berechtigt sind Einzelpersonen, Gruppen und Vereine, deren Arbeiten der ausgeschriebenen Aufgabenstellung entsprechen.

Der Sieger des Wettbewerbs erhält einen Geldpreis in Höhe von DM 50 000,—. Eine Teilung des Geldpreises ist möglich, wenn gleichwertige Arbeiten auszuzeichnen sind.

Vorschläge sind schriftlich bis spätestens 31.03.1990 bei der Stadt Ulm mit dem Anmeldeformular einzureichen. Anmeldeformulare sind beim Schul-, Kultur- und Sportamt, Neue Straße 45,7900 Ulm erhältlich.

Gastprobleme am Predigtstuhl

Kaum ist der Predigtstuhl für Gleitschirmflieger offiziell freigegeben worden, drohte die Forstbehörde schon mit dem Widerruf der Vereinbarung. Ursache war das undisziplinierte Verhalten eines Gastfliegers.

Der örtliche Gleitschirmclub Albatros Bad Reichenhall weist darauf hin, daß Starts vom Hochschlegel und von den anderen Startplätzen im Bereich des Predigtstuhls mit Flugrichtung Baumgarten nicht gestattet sind. Hinweistafeln befinden sich im Bereich des Startplatzes und an der Talstation der Predigtstuhlbahn.

Bei weiteren Verstößen sieht der Club sich zur Sperrung des Predigtstuhls für Gastflieger gezwungen.

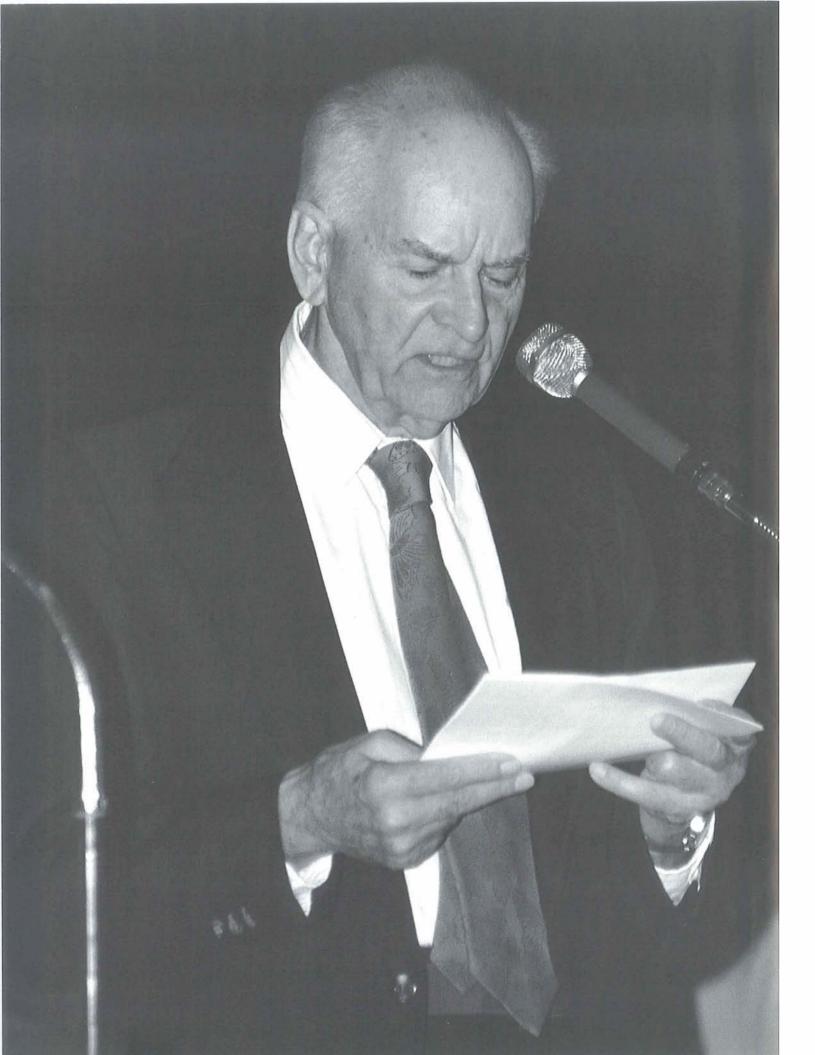
Fluggebiet Berchtesgaden Neuregelung für Gleitschirmflieger

Mit Wirkung vom 26.06.89 erging vom Landratsamt Berchtesgadener Land folgende Neuregelung für das Gleitschirmfliegen im Nationalpark Berchtesgaden:

- Ein Verbot des Startens und Landens im Nationalpark allgemein, also auch vom Watzmann, und speziell für die Startplätze Hohes Brett und Hoher Göll!
- Eine stets widerrufliche Befreiung vom Startverbot im Nationalpark für den Jenner-Startplatz westlich der Bergstation (sog. »Südstart«).
 Diese Regelung betrifft nicht den »Weststart«, der südlich der Bergstation und außerhalb des Nationalparkes liegt. Hier handelt es sich um einen vom Forstamt genehmigten Startplatz.

Die offizielle Landewiese liegt wenige Meter von der Talstation entfernt. Es ist eine Tagesmitgliedschaft von DM 5,— zu lösen. Vor dem Gleitschirmfliegen bitte unbedingt die Informationstafel am Landeplatz lesen!

Berchtesgadener Gleitschirmflieger



ROGALLO ///

Wom Start weg zeigen sich der Oberstdorfer Drachen- und Gleitschirmfliegerclub und die Marktgemeinde Oberstdorf als beste Wahl: Bürgermeister Geyer verteilt bei seinem Grußwort keine unverbindlichen Höflichkeiten, sondern sagt den Verbotsbemühungen klar ab: »Drachenund Gleitschirmfliegen ist umweltfreundlich und förderungswürdig«.

Rückblick auf 10 Jahre DHV. Die dramatische Gründungsversammlung am 24.11.1979 ist der Ausgangspunkt. Von dort schlägt Peter Janssen die Brücke in die Gegenwart, zieht anhand der einzelnen Aufgaben aus der Gründerzeit die Erfüllungsbilanz. 52 Info-Ausgaben zeichnen den Weg.

In bunter Bewegung werden die frühen und die jungen Zeiten im neuen DHV-Film von Charlie Jöst auf die Leinwand im Saal projiziert. Für eine halbe Stunde lassen die Zuschauer sich an lebensgefährliche Ur-Gleiter hängen, werden Zeugen dramatischer Abstürze, sitzen mit auf dem Testwagen, werden als Testpiloten schwindelig und lernen Francis Rogallo vor 30 Jahren in dessen Konstruktionsbüro kennen.

Dann steht Francis Rogallo plötzlich lebendig im Saal, trägt jugendlich frisch und bescheiden seine eigene Legende vor und belegt sie mit zwei Filmen aus der Entwicklungszeit. Die Anwesenden sind in ihrem Innersten ergriffen. »Wir kennen jetzt unseren Vater, unseren fliegenden Vater«. Und

Wie ein Prophet zieht Francis Rogallo in den Saal ein. Die Spannung der Wartezeit verwandelt sich in andächtigen Beifall für den Erfinder des Gleitschirms und des Hängegleiters. Mit 77 Jahren ist er als Gast des DHV aus den USA zusammen mit seiner Ehefrau Gertrude zur Jubiläumstagung angereist.

auf die Frage an die Versammlung, ob Francis Rogallo Ehrenmitglied des DHV werden soll, antwortet rauschender Beifall und alle Stimmkarten werden geschwenkt. Francis Rogallo erhält zur Erinnerung eine Gedenkmünze, die sein Porträt zusammen mit den Abbildungen von Otto Lilienthal und Mike Harker zeigt.

Die Stunde der Leistungssportler beginnt mit der Überreichung der XC-Leistungsabzeichen: Gold für Helmut Denz, der überdies noch ein Weltrekord-Dreieck mitgeliefert hat, Silber für Til Matschoss und Siggi Barth. Nahezu vollzählig sind die vorne plazierten Einzelpiloten und Mannschaften des Streckenflugpokals 1989 gekommen. Charlie Jöst, geliebt und gefürchtet als Flugauswerter, läßt die Glanzleistungen der Sieger aufleben, erstmals auch die der Gleitschirmflieger.

Eine wichtige Weiche für die Zukunft des Luftsports stellt die Versammlung mit dem Genehmigungsbeschluß für den DAeC-Vertrag. Ein Ende der zehnjährigen Auseinandersetzung und Doppelgleisigkeit zeichnet sich ab.

Die einzige Kampfabstimmung gibt es zwischen den Vereinen in Schwangau und Ruhpolding um die Ausrichtung der nächstjährigen Jahrestagung. Schwangau hat sich schon im Vorgriff auf seinen beabsichtigten DHV-Beitritt beworben, aber Ruhpolding setzt sich mit Stimmenmehrheit durch.

Supermax II, nicht zu verwechseln mit dem Super-Organisator Otto-Mäx Fischer vom Oberstdorfer Verein, wirbelt in turbulenten Gleitschirmszenen über die Filmleinwand. Mit wunderschönen Dia-Musik-Visionen von der Drachen-WM in Fiesch läßt Michael Weingartner wieder Ruhe in den Saal einkehren.

Das Licht geht an — ein letzter Gast eilt in den Saal nach vorne, umarmt Francis Rogallo. — Herzlich Willkommen, Mike Harker!

Beim gemeinsamen Jubiläumsabendessen, gesponsert vom Gerling-Konzern, folgt die fliegerische Praxis. Die Menü-Karten an jedem Platz verwandeln sich flugs in Flugzeuge und beherrschen den Luftraum über den Tischen. Hoch aufgerichtet, mit jungenhafter Freude läßt Francis Rogallo Flugzeug um Flugzeug in den Saal gleiten. Nur das Tanzen danach, nein, das sollen die Jüngeren alleine tun.









Der fetzige Teil der Tagung: Tanzen bis zur Erschöpfung



Die Jubiläumstagung des DHV wurde von den Oberstdorfern mit viel **Engagement ausge**richtet



Die Drachen- und Gleitschirmbörse des Drachenfliegermagazins erfreute sich eines regen Andrangs



Der Gerling-Konzern hatte alle zum Essen eingeladen. Die Wartezeit wurde zur Optimierung der »fliegenden Speisekarten« genutzt.



Haute Couture: Die neue

Peter Janssen überreicht den ersten Streckenflugpokal für Gleitsegler an Christoph Kirsch



DIE KURZE GESCHICHTE DES DRACHENFLIEGENS UND GLEITSEGELNS

Ansprache von Francis Melvin Rogallo bei der Jubiläumstagung des DHV am 28. Oktober 1989 in Oberstdorf

Übersetzt von Charlie Jöst

eit Millionen von Jahren segeln und gleiten Vögel und andere fliegende Lebewesen, und seit es Menschen gibt, beobachten sie neidisch deren Flug. Die Natur machte uns neugierig und zeigte uns, daß es geht.

Warum brauchten wir so lange, um ihr zu folgen?

Im Menschenflug gab es schon früh viele erfolglose Versuche, die meist mit ernsten Verletzungen oder gar dem Tod endeten. Viele folgerten daraus: »Hätte Gott gewollt, daß der Mensch fliegt, hätte er ihm Flügel gegeben.«

Aber Männer wie Otto Lilienthal waren überzeugt: »Hätte Gott gewollt, daß der Mensch nicht fliegt, hätte er ihm keinen Verstand gegeben.«

Vor nunmehr fast 100 Jahren baute Lilienthal vogelähnliche Flügel und führte Hunderte erfolgreicher Gleitflüge durch bis zu seinem unglücklichen Tod im Jahre 1896. Aber sein Traum vom Fliegen lebte fort. Andere, wie die Gebrüder Wright, wurden von Lilienthals Erfolgen angeregt und führten sein Erbe weiter. Als Ergebnis haben wir heute wunderbare Flugmaschinen und werden sie auch in der Zukunft haben.

Mein Interesse für die Fliegerei begann 1919, im Alter von 7 Jahren.

Aber bis 1945 machte ich keine nennenswerten Fortschritte im Entwickeln von einfachen, praktischen, sicheren und für den Normalbürger erschwinglichen Flugmaschinen. In dieser Zeit war die amerikanische Regierung – für die ich seit 1936 als Luft- und Raumfahrtingenieur arbeitete – nicht an solchen Zielen interessiert. Aber sie erlaubten mir, mich in meiner Freizeit damit zu beschäftigen.

Meine Frau Gertrude beteiligte sich an dieser Arbeit und Ende 1948 hatten wir mit Erfolg flexible Flügel entwikkelt, sie als Drachen- und Gleitermodelle geflogen und zum Patent angemeldet.

Es war unmöglich, die Regierung oder die Luftfahrtindustrie für weitere Forschungen in der Entwicklung flexibler Tragflächen zu interessieren - bis 1958 die Russen ihren Sputnik 1 in den Weltraum schossen und die USA die NASA ins Leben rief, für die ich bis 1970 arbeitete.

Zwischen 1958 und 1970 wurden hier und bei unter Vertrag der Regierung stehenden Firmen verschiedene flexible Flugmaschinen entwickelt, geflogen und die Testergebnisse veröffentlicht.

Einige dieser Fluggeräte wurden in den USA und im Ausland in Magazinen und Zeitungen vorgestellt und erregten die Aufmerksamkeit einiger Individualisten, die nach diesem Vorbild verschiedene bemannte, flexible Flugmaschinen bauten.

Auch Gertrude und ich konstruierten daheim mehrere bemannte Gleitschirme und flogen sie von 1967



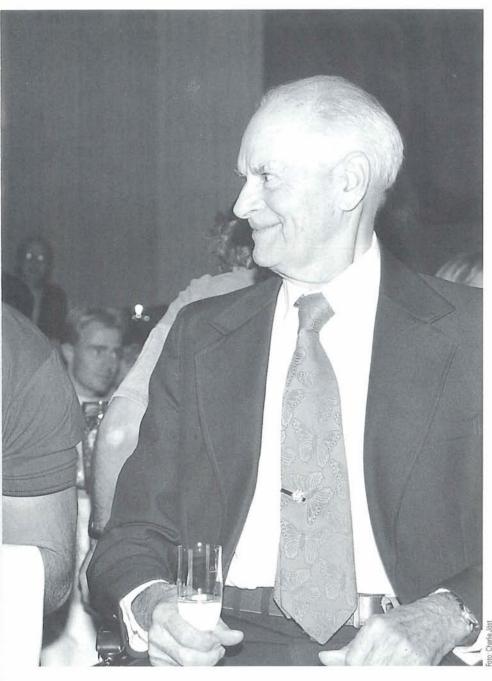
Lebende Legenden: Mike Harker im Gespräch mit Francis Rogallo

bis 1974 in der Nähe unseres Hauses in Kitty Hawk.

Wir entwickelten dabei 3 Methoden, um in die Luft zu kommen:

Fußstart vom höchsten Punkt der Düne, Schlepp hinter einem Motorboot, oder wie ein Kinderdrachen gefesselt über dem Strand.

In diesen Jahren von 1967 bis 1974, in denen wir mit unseren gänzlich flexiblen Gleitschirmen experimentierten, korrespondierten wir mit John Dickenson in Australien und erfuhren, daß er schon 1963 ein Foto eines der



ersten flexiblen Fluggeräte gesehen hatte, die noch mit versteifenden Rohren an der Anströmkante und am Kiel ausgestattet waren.

Er benutzte dieselbe Flügelform und ergänzte das Fluggerät mit dem dreieckigen Steuerbügel und der Pilotenaufhängung, wie sie auch heute noch in Gebrauch sind.

Zwischen 1963 und 1967 führte Dickenson auf vielen Wasserskiveranstaltungen seine Gleiter vor, indem er wie mit dem alten, flachen Wasserskidrachen startete; jetzt aber konnte er die Schleppleine lösen, als Gleiter fliegen und bei einem selbstgewählten Punkt landen.

Weitere Australier wie Bill Moyes und Bill Bennett ließen sich von Dikkensons Idee anstecken, konstruierten und flogen ähnliche Flügel in Australien und führten sie in Amerika ein, wo immer mehr sich dieser Bewegung anschlossen, sich vom Bootsschlepp lösten und im Fußstart von Dünen und Bergen flogen.

Die Begeisterung, die dieser neue Sport auslöste, kam vor allem in Wolfgang Langewiesches Beitrag »The Flyingest Flying there is« zum Ausdruck, der 1974 in »Readers Digest« veröffentlicht wurde.

Im Juli 1973 wurde von 26 Piloten aus vielen Teilen der USA, vor allem aus Kalifornien, in der Nähe unseres Zuhauses in Kitty Hawk ein Hängegleitertreffen abgehalten. Seitdem wird es jedes Jahr wiederholt, und Gertrude und ich haben noch keines verpaßt.

Im Januar 1974 erhielt ich meinen ersten, kommerziell hergestellten Hängegleiter, dem 1976 und 1978 neue Modelle folgten, die ich heute noch fliege - allerdings nicht mehr oft.

Im Dezember 1974 erhielten wir die Einladung zu einer Versammlung des Schweizerischen Hängegleiterverbandes. Wir lernten dort viele Piloten aus anderen Ländern kennen, wie Alfio Caronti, den wir später in Italien besuchten und Mike Harker, der in Deutschland im Drachenfliegen sehr aktiv war und den wir 1981 in Cypress Gardens in Florida wiedersahen.

Seit 1974 wurden die Hängegleiter zu deutlich leistungsfähigeren Maschinen weiterentwickelt. Aber sie wurden auch komplizierter und teurer und sie erfordern auf Grund ihrer Fähigkeit, höher, schneller und weiter zu fliegen, mehr Übung und Geschicklichkeit als die alten Modelle.

Vielleicht hat dieser Trend die Tür zur Popularität der gänzlich flexiblen Flügel geöffnet, wie wir sie von 1967 bis 1974 flogen, und zu Flügeln, die von versteifenden, durch Staudruck aufgeblasenen Kammern gehalten werden, wie wir sie in unserem Originalpatent vorgesehen hatten.

Es gibt noch so viele, großartige Möglichkeiten zwischen den total flexiblen Gleitschirmen und den nahezu starren Hängegleitern. Das Gleiten und Fliegen hat eine strahlende Zukunft. Und ich weiß, daß die Deutschen dabei eine wichtige Rolle einnehmen werden, so wie sie es schon in der Vergangenheit taten.

Wir hatten die Möglichkeit, mehrere internationale Treffen zu besuchen – einschließlich der Weltmeisterschaft in Australien 1987 – und fühlen, daß Hängegleiten hilft, die Menschen vieler Nationen in Freundschaft zusammenzuführen und uns dem Weltfrieden näher zu bringen.

In den seit 1973 jährlich stattfindenden Meetings von Kitty Hawk heißen die Ziele Freundschaft und Spaß – egal, wer gewinnt.

Vielleicht sollten alle Arten des Gleitens und Fliegens in einer einzigen riesigen Organisation zusammengefaßt werden. Ihr Name könnte lauten:

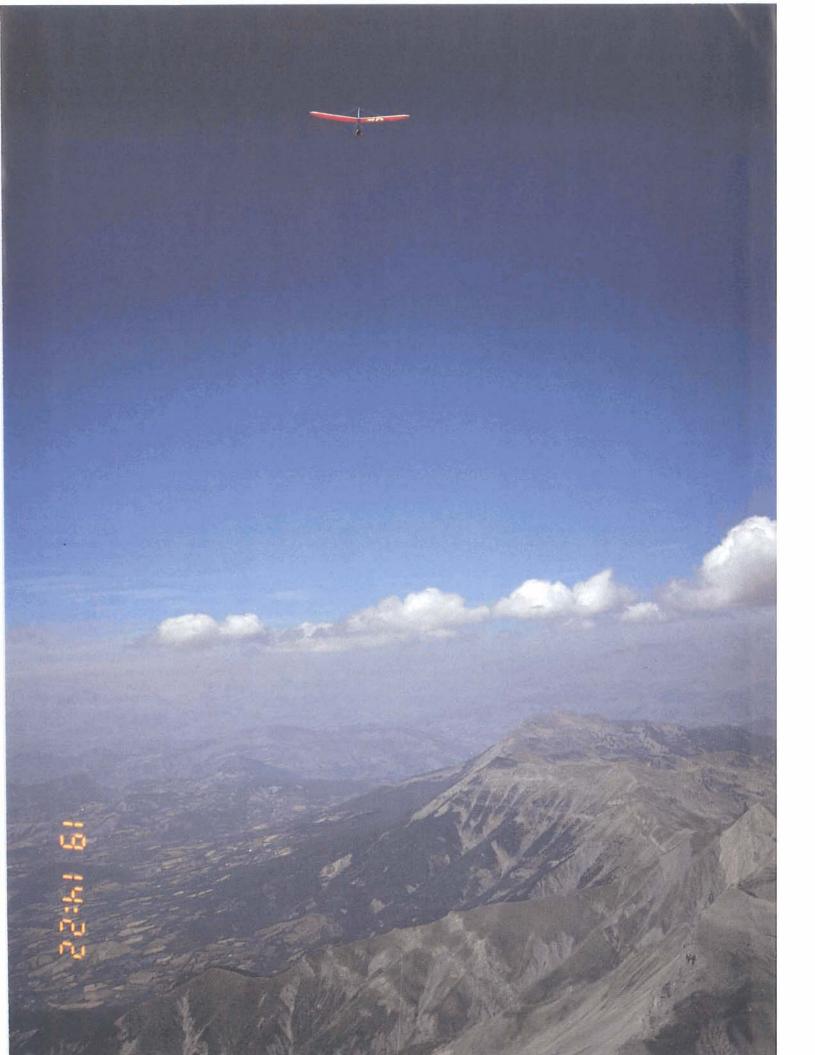
The Friendly Fun Flying Federation. Die Vereinigung, in der Freundschaft und Spaß am Fliegen die oberste Prämisse sind.

UKEIECKS

Protokoll eines außergewöhnlichen Fluges

er August ist ins Land gezogen, und die Streckenflieger nutzen die letzten Tage der ausklingenden Saison. Markus Hanfstängl und Franz Schüller versuchen noch einmal ihr Glück in Südfrankreich. Beide haben bei ihren in der Bundesrepublik gestarteten Flügen ordentlich punkten können. Doch jetzt wollen sie mehr.

aufgezeichnet von Charlie Jöst



MAGIE DES DREIECKS

m 2. August gelingt ihnen gemeinsam das von Franz schon 1986 121-km-FAI-Dreieck, kreierte das mittlerweile zum »Standarddreieck« vieler Piloten avancierte; mit Start in Saint André und den Wendepunkten Saint Jean und Lac d'Allos. Auch Helmut Denz, seit Monaten unangefochten an der Spitze des Streckenflugpokals, möchte von Saint André aus mit einem leicht vergrößerten Dreieck noch einmal sein Punktekonto aufbessern. Jeder der 3 Piloten hat in der Vergangenheit schon einmal den Pokal gewonnen, und alle wissen, daß in den kommenden Tagen die Entscheidung fallen wird, wer in diesem Jahr den Pokal mit nach Hause nimmt.

Vor allem zwischen Markus und Helmut beginnt ein spannender Zweikampf um den ersten Platz, denn Franz scheint aufgrund seiner geringeren »Deutschlandpunkte« nicht mehr wesentlich in das Geschehen eingreifen zu können.

Obwohl die Wetterbedingungen ganz passabel scheinen, werden zunächst alle drei von »Absaufern« verfolgt. Helmut erwischt es am unglücklichsten. Während Franz und Markus eine Ruhepause eingelegt haben, vollendet Helmut am 5. August ein fast 130 km großes Dreieck. Leider muß er bei seinem Startpunkt »Tunnel Col des Robins« außenlanden, da er zu tief für den Überflug ist. Beim Vermessen des Landepunktes fehlen ihm nur 25 Meter zum vorgeschriebenen 500-Meter-Radius. Helmut verzichtet sportlich fair auf die Einreichung des Fluges. Wäre dieser Flug gewertet und anerkannt worden, hatte Markus sogar mit einem weiteren 121-km-Dreieck ihm nicht mehr den Sieg streitig machen können. So beendet Helmut seinen Urlaub mit der Gewißheit, daß Markus noch einmal das »Standarddreieck« umrunden muß, um seinen im letzten Jahr errungenen Titel zu verteidigen.

Doch zunächst sieht es nicht danach aus. Markus kann einen Tag nach Helmuts Flug ebenfalls nicht vollenden und muß außenlanden. Die anschließende Teilnahme an der französischen Meisterschaft scheint ihm auch kein Glück zu bringen. Mit einem unbefriedigenden 34. Rang beendet er eine Woche später den Wettbewerb und fliegt zusammen mit Franz auf einem Zielflug von der Dormillouse, dem Austragungsort der Meisterschaft, zurück in die »Heimat«, nach Saint André. Dieser Flug läßt beide den Frust des Wettbewerbs vergessen. Von neuem motiviert, gelingt ihnen zwei Tage später in einer außergewöhnlich guten Zeit erneut die Umrundung des 121-km-Dreiecks. Beide sind sich einig: Heute wäre ein noch größeres Dreieck möglich gewesen!

So hat Markus, kurz vor Ende des Pokalwettbewerbes, Helmut um wenige Punkte übertroffen und den Titel erneut gesichert. Doch die Freude über den Sieg will sich nicht so recht einstellen. Eigentlich hätte Helmut den Sieg ebenfalls verdient. Nachdem er Stunden gekämpft und seine Aufgabe eigentlich erfüllt hat, sollen lächerliche 25 Meter über den Sieg entscheiden?

Franz läßt seinem Freund Markus keine Zeit für weitere Grübeleien. Er startet einfach einen neuen Angriff. Diesmal sogar auf den Titel.

Markus will es nicht glauben. Doch Franz ist fest entschlossen. Gelänge ihm ein mehr als 160 km großes FAI-Dreieck, hätte er nicht nur einen Weltrekord, sondern auch den Pokalgewinn in der Tasche.

Am nächsten Morgen, dem 19. August, grübeln beide am Startplatz immer noch über mögliche Wendepunkte nach.

Der Tag verspricht, gut zu werden. Schon hängen die ersten Drachen in der Thermik hoch über dem Startplatz. Nach dem Pech von Helmut suchen Franz und Markus einen neuen Startpunkt. Der Kreisverkehr in Saint André ist auch mit einem knappen Endanflug noch relativ gut zu erreichen. Aber noch sind die Wendepunkte unklar. In der Verlängerung des dritten Schenkels des Dreiecks bietet sich hinter dem Lac d'Allos eine Festungsruine auf dem Tête de Viraysse, in der Nähe des Sommet de la Meyna, nahe der italienischen Grenze, an. Wohin aber den ersten Wendepunkt legen? Es ist schon 12.30 Uhr und wertvolle Zeit verstrichen. Spontan schlägt Franz den Straßentunnel der D 900, am Westrand des Lac de

Serre-Poncon, vor. Das bedeutet, daß sie weit in die Ebene nordwestlich von St. Jean fliegen müssen. Auf ihren früheren Flügen hatte die Thermik sie dort noch nie im Stich gelassen. Heute würde sie sie noch einige Kilometer weiter tragen müssen.

Franz entschließt sich für die Dokumentation nach FAI-Reglement. Er kann damit – falls er umrundet – den Flug als Weltrekord einreichen. Zum Glück findet sich unter den französischen Drachenfliegern ein zugelassener Sportzeuge, der die Startmeldung und die Mitnahme des Barographen bestätigt.

Als sich die beiden kurz vor 13 Uhr in die Luft schwingen, haben sie schon eine gute Stunde nutzbarer Thermik verschenkt.

Nach dem Fotografieren des Startpunktes geht es zunächst nur sehr mühsam bis zum Cheval Blanc, der Eintrittskarte zum großen Abenteuer »Haute Provence«. Auf dem Rücken des »Weißen Pferdes« lag bis vor kurzem noch das »ausgebleichte Gerippe« eines verunglückten Segelflugzeugs. Ab hier dreht Markus mächtig auf und jagt frech in Richtung Dormillouse. Franz bleibt ihm in Sichtweite dicht auf den Fersen. Über St. Jean erwischen beide den erhofften »Hausbart«, und mit 3300 m Höhe über Grund machen sie sich auf den Weg zu ihrem ersten Wendepunkt. Nach dem Fotografieren kehrt Franz als erster zum rettenden Gebirge zurück und macht schnell Höhe. Markus sieht ihn aus der Ferne davoneilen und kämpft sich etwas mühsam gegen den Wind in Richtung Dormillouse auf dem zweiten Schenkel des Dreiecks vorwärts. Da beide ohne Funk fliegen, weiß ab diesem Zeitpunkt keiner mehr, wie es dem andern ergangen ist.

Markus wechselt hinter der Dormillouse bei Lauzet-Ubaye auf die Südseite des Ubaye-Gebirges und erwischt eine traumhafte Thermikstraße. Ohne einen Kreis legt er fast 15 km zurück und erreicht dabei Höhen bis 4400 m. Nachdem er an der Dormillouse schon fast keine Hoffnung mehr hatte, das Dreieck zu schaffen, wird er jetzt wieder zuversichtlich.

Markus weiß, daß er nun schon sehr nahe bei seinem 2. Wendepunkt sein müßte, als er entsetzt feststellt, daß er sich verflogen hat. Die Landschaft unter ihm stimmt nicht mehr mit dem Kartenbild überein. Als er endlich mit Hilfe von Kompaß und Karte seinen Standpunkt ermittelt hat, findet er sich zwei Gebirgsketten zu weit über den Wendepunkt hinausgeflogen. Dieser »Ausflug« hat ihn kostbare Zeit gekostet. Schnell fotografiert Markus die Ruine und macht sich auf den Heimweg nach Saint André. Es ist 17 Uhr, und der längste Schenkel mit rund 60 km Länge liegt noch vor ihm.

In den nächsten 15 Minuten geht es nur abwärts. Die einsetzenden Talwindsysteme bringen ihn mit ihrem Gegenwind fast zur Verzweiflung. Über dem Fort de Tournaux hat er nur noch 300 m über Grund, als ihn der stärkste Bart des ganzen Fluges in 15 Minuten mit Steigwerten von teilweise 8 m/sec auf 4200 m Höhe bringt. Der auf Nord drehende Wind schiebt ihn zusätzlich fast 15 Kilometer weit, ohne daß Markus einen einzigen Kreis fliegen muß. Über La Bonette wird es blau, und Markus folgt den Wolken nach Südosten. Der Umweg lohnt sich, denn er kann nun in Höhen um 3500 m die Talquerungen Richtung Lac d'Allos riskieren. Einmal erreicht er sogar 4200 m Höhe, und das um 18.15 Uhr abends!

Immer wieder staunt Markus über die einzigartigen und verblüffenden Flugbedingungen der Haute Provence. Von der wilden Schönheit der Landschaft ganz zu schweigen. Eine Schönheit, die ihren Tribut dem abverlangt, der hier außenlanden muß. Denn Landeplätze sind dünn gesät und wehe, der Pilot beherrscht die steile Hanglandung nicht!

Aber noch muß Markus nicht ans Landen denken. Er kennt den letzten Teil der Strecke wie seine Westentasche. Zuversichtlich steuert er Südwestkurs, als ihm vor Loupon einsetzender Südwind die gute Laune verdirbt. Zudem erkennt er in Flugrichtung an der immer stärker werdenden Dunstschicht die allmähliche Stabilisierung von Süden her. Von hier sind es nur noch 20 km bis zu seinem Ziel!

Ob Franz diese Hürde genommen hat, weil er schneller als Markus war und vielleicht vor der einsetzenden Stabilisierung nach Hause gekommen ist?

Markus kann nicht wissen, daß Franz genau dieses letzte Stück zum Verhängnis wurde. Eine gute Stunde vor dem Eintreffen von Markus hatte Franz immer wieder versucht, diese »wenigen« Kilometer zu überwinden. Doch die Thermik wurde immer schwächer und der Gegenwind stärker. Verzweifelt flog Franz zurück zum Loupon, um nochmals Höhe zu tanken. Aber er kam zu tief dort an und konnte nurmehr im Hangaufwind seine Höhe halten. In Sichtweite seines Ziels und mit zerronnenen Hoffnungen auf einen Weltrekord mußte Franz wenige Kilometer vor Saint André bei Thorame Haute außenlanden...

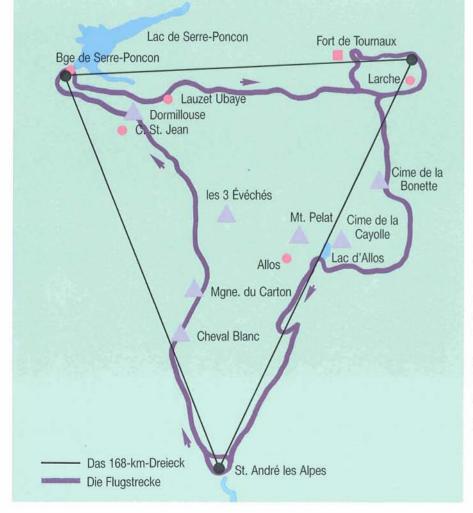
Als Markus über Thorame ankommt, hat Franz seinen Drachen schon längst eingepackt. Mit seiner letzten, thermischen Reserve hatte ihn der Loupon auf 2800 m Höhe getragen. Selbst bei Windstille wäre sein Ziel im reinen Gleitflug aus dieser Höhe kaum zu erreichen. Wie zuvor Franz, steht auch Markus gegen den Südwind und fliegt in dunstiges, stabiles Blau vor sich. Aus der Traum vom bisher größten, dokumentierten Dreieck der noch jungen Drachenfluggeschichte.

Während Markus langsam seine Blicke nach einem geeigneten Landeplatz schweifen läßt, sieht er unter sich zwei französische Drachenflieger, die den abendlichen Flug im Hangwind genießen. Stutzig wird er erst, als einer der Piloten in die Talmitte fliegt und offensichtlich keine Höhe verliert. Vorsichtig schleicht Markus hinterher. In der Talmitte ist zwar aufgrund der geringeren Bodenreibung und der höheren Düsenwirkung - der Gegenwind stärker, dafür kann Markus aber minimales Steigen herauskitzeln. Mehr als 5 km weit »kriecht« er in der Umkehrthermik der Talmitte mit leichtem Höhengewinn Richtung »Heimat«. Nach einem langen Endanflug erreicht er schließlich um Punkt 20 Uhr - noch gute 600 m hoch - seinen Start- und Zielpunkt, den Kreisverkehr von Saint André!

In einer Bestandsaufnahme stellen Markus und Franz nach dem Flug fest, daß die thermischen Verhältnisse dieses Tages zwar sehr gut, aber nicht außergewöhnlich waren.

Beide haben dort schon mehrfach ähnliche Verhältnisse erlebt. Es kommt eben darauf an, Wetter und Gelände optimal mit den eigenen Fähigkeiten zu kombinieren.

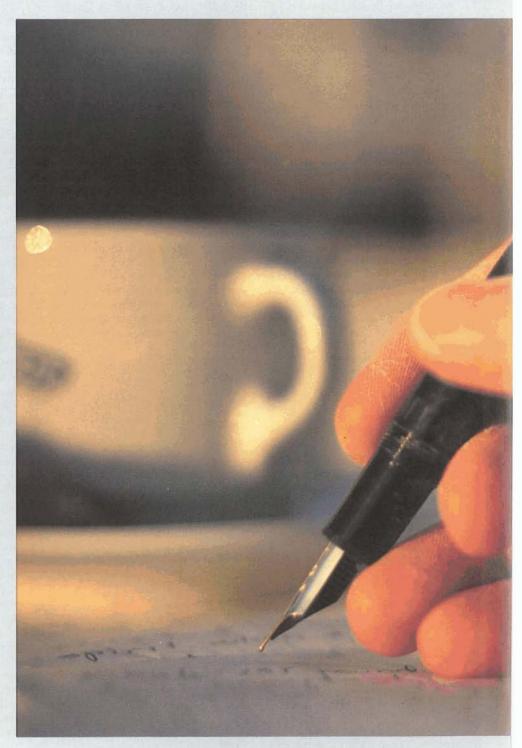
Dieser Flug setzt die neuen Maßstäbe für zukünftige Dreiecksflüge.



Und irgendwann wird der große Traum vom Fliegen für den Profi-Piloten zum...

ALL-TAG

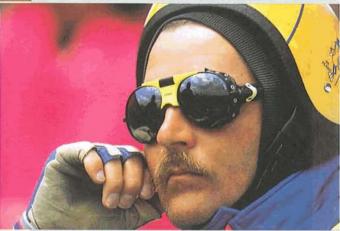
Pausenlos Drachenfliegen; heute in Australien, morgen in USA, dann in Europa; viel Spaß und Erfolg haben. So stellen sich viele junge Flug-Fans ihren Traumjob vor: Profi im Trapez. Ein Blick hinter



somebody started goin



die Kulissen zeigt: wer erfolgreich sein will, muß mehr können, als nur einen Drachen perfekt zu fliegen. John Pendry, einer der routiniertesten Berufspiloten hat den Alltag eines Wettbewerbs in seinem Tagebuch festgehalten.



Übersetzung und Fotos von Michael Weingartner

up so we all had to

Sonntag, der erste Tag und der Himmel: grau in grau und ab und an leichter Nieselregen. Eine echte Spannung kann da nicht aufkommen. Wir sitzen und warten, mal in wolkenverhangener Umgebung, mal im Nebel. 15 Minuten bevor das Window geschlossen wird, organisiere ich einen Ziellandewettbewerb. Wer 5 Franken bezahlt, ist mit von der Partie.

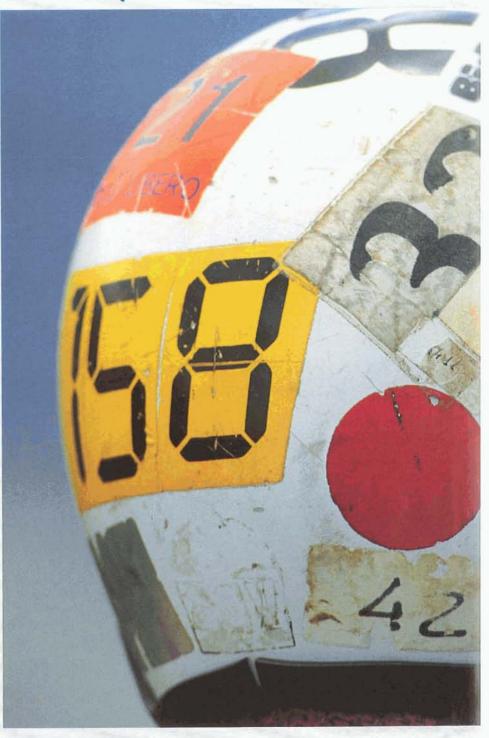
Unerwartet, nur ein paar Minuten bevor das offizielle Startfenster geschlossen wird, startet ein Konkurrent und steigt. O.k. jetzt müssen wir alle starten.

Viele Piloten erreichen nicht einmal den Landeplatz am Fuß des Berges. Ermino Bricoli gewinnt meinen Ziellandewettbewerb. Für die WM wird der Tag nicht gewertet; keiner schafft die Mindeststrecke.

Ziellandung? Fiesch? Wallis? Weltmeisterschaft? Was zum Teufel mach ich hier? Ich kann mich an nichts erinnern; und was ich weiß, weiß ich nur aus Erzählung anderer. Was ist passiert? Wir gingen angeblich noch zum Gleitschirmfliegen. Dabei soll ich ziemlich unsanft in den Hang gecrashed sein. Mein Gedächtnis wurde dabei ziemlich durcheinander gewirbelt und legte einen Tag Pause ein. Der Doktor, zu dem ich geschleppt werde, ist ein Optimist und meint: »Gehirnerschütterung! Das gibt sich wieder!« Jedenfalls mein Team amüsiert sich köstlich über meine Vergeßlichkeit.

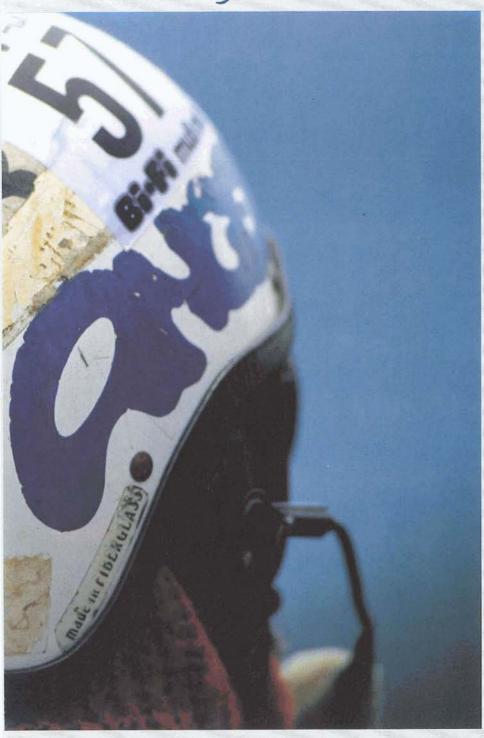
Montag, bin noch immer ziemlich groggy nach meinem Unfall. »Spanish Jo« und Monique bauen meinen »Kiss« auf. Ich habe Glück. CB's retten den Tag für mich. Das heißt: day cancelled!

Nur ein paar törichte Piloten starten. Die hätten's, angesichts der mächtigen Gewitterwolken, besser gelassen. (Am Landeplatz ging's zu wie in einem Hexenkessel. Die Piloten Day called of w



ALLTAG

thout going to lauch.



crashten kreuz und quer; in Häusergruppen, in Bäume, bei Sturm auf der Landewiese. Ein Wunder, daß dabei niemand verletzt wurde.)

DIENSTAG, noch bevor wir hochfahren, wird der Tag abgesagt: zu starker Wind!

Gut für mich; ich brauche unbedingt noch einen Tag Pause. Ich leide immer noch unter starken Rückenschmerzen.

MITTWOCH, der erste gültige Tag in unserer Gruppe bei ganz schön schwachen Bedingungen.

Die Aufgabe: Kühboden – Gampel – Baschi. Weit geht's nicht an diesem Tag. Schon bei der ersten Wende brauche ich ewig lange, um noch einmal Höhe zu gewinnen. Obwohl in Gampel Westwind und in Fiesch Ostwind herrscht, bildet sich dazwischen keine nutzbare Konvergenzzone.

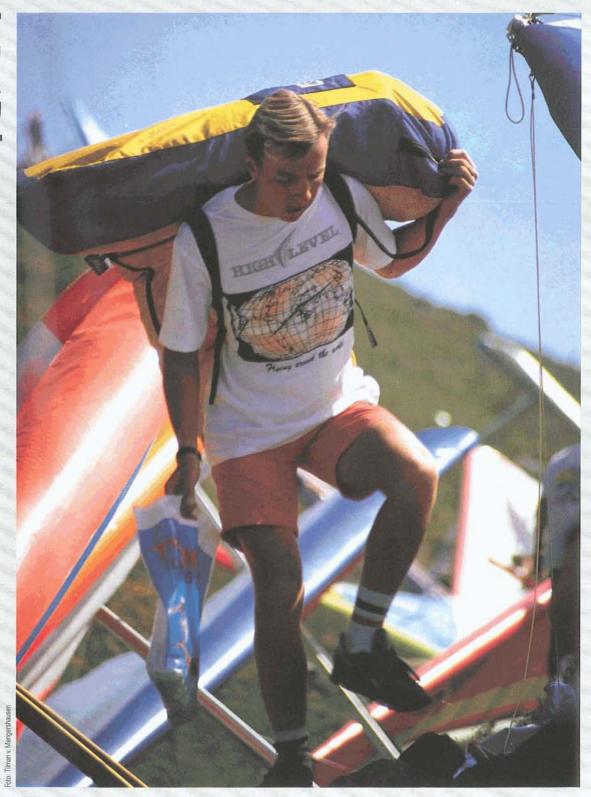
That's it. Bei der Landung verschenke ich dann noch 2 Kilometer Strecke, nur weil ich die Landemöglichkeit bei Lax – das ist kurz vor Fiesch – nicht kenne. Statt dessen lande ich irgendwo gegen einen Hang. Dennoch: 9. Platz; nicht schlecht.

Donnerstag, eine gute Aufgabe für heute: Kühboden – Baschi – Mund – Baschi. Das heißt: Tal hoch, Tal runter, Tal hoch.

In Mund wird's dann ziemlich turbulent. Die Ursache: Nordwestwind. Dagegen herrscht weiter talauf, beim Landeplatz Baschi, kräftiger Ostwind. Der macht es heute sehr schwierig, die richtige Höhe für den Endanflug einzuschätzen und dazu kommt noch: die Luft im Anflug ist dermaßen turbulent, daß mir schnelles Fliegen ziemlich gefährlich erscheint.

Ein starker Tag für die Australier. Ich werde Dritter.

ALL-TAG



Task - Kuhloden west

FREITAG, schon wieder ein Ruhetag. Es ist schwierig, sich so richtig auf den Wettbewerb einzustellen bei diesem ständigen: stop-go, stopgo.

SAMSTAG, ein wirklich guter Tag. Die Aufgabe: 110 Kilometer; erneut das Tal hin und her.

Eine Weile läuft's ganz gut und ziemlich schnell.

Erst vor Gampel, dem 2. Wendepunkt, nehme ich wegen dem starken Wind das Tempo zurück. Hier ist's wieder turbulent.

Für den Rückweg entschließe ich mich, auf die Südseite zu queren. Bei dem starken Nordwind anscheinend die richtige Entscheidung, denn hier ist's viel schöner zu fliegen.

Nur beim Anflug auf den Landeplatz Baschi erneut »the grimsel snake in action«; starker Ostwind.

Dritter für heute!

Sonntag, offensichtlich starker Wind. Der Durchgang wird abgesagt, nachdem die Winddummies Überzeugungsarbeit geleistet haben. Die richtige Entscheidung. Trotzdem, das war die letzte Gelegenheit vor dem Cut und so wird die WM eine große Enttäuschung für unglaublich viele Piloten.

Montag, der erste Finaltag. Jetzt wird's ernst. (»down to the serious business!«) Mir fällt auch dieses Jahr auf: das Können der Piloten ist wieder enorm gestiegen.

Die Aufgabe heute: Kühboden – Mund – Baschi – Bellwald – Baschi. Die gewohnte Route der vergangenen Tage außer, daß wir noch einmal von Baschi aus, talab und zurück fliegen müssen. Zu Beginn schnelle Bedingungen mit hoher Basis und starker Thermik; dann erneut widerlich turbulente Bedingungen. Der Grund: Nordwind über den Kämmen, Ostwind im Tal. Ich versuche zu sehr, auf keinen Fall tief zu kommen. Das erweist sich als ein großer Fehler. Ich fliege die zweite Hälfte der Aufgabe viel zu langsam.

Im Gesamtklassement liege ich jetzt an 4. Stelle, nachdem ich heute auf dem 6. Platz gelandet bin.

DIENSTAG, schon wieder zu starker Wind: abgesagt. Langweilig!

Fantastische Linsenwolken am Nachmittag. Die Segelflieger sind enorm hoch.

MITTWOCH, zumindest ein guter Tag. Die Aufgabe geht über 93 Kilometer. Es läuft wie am Schnürchen. Ich starte spät und fliege aggressiv.

Starke Thermik, starker Wind und: keine Turbulenzen; ein wirklich angenehmer Tag. Ich werde Tagessieger und rücke insgesamt auf den 3. Platz vor.

DONNERSTAG, noch ein guter Tag. Zwar hat der Wind aus Nordwest wieder zugenommen, aber er ist nicht zu stark.

Die Aufgabe führt heute über zwei Pässe ins Rheintal und zurück bis Andermatt.

Zu Beginn läuft's sehr gut. Nach Baschi wird's ein bißchen tricky. Die Bedingungen sind ungewöhnlich und besser schaut es auf der Südseite aus. Eine schwierige Entscheidung, denn eines ist klar: spätestens in Brigels muß erneut gequert werden, weil dort der Turnpoint auf der Nordseite liegt. Schlußendlich wechsle ich doch auf die Südseite. Es lohnt sich, auch wenn ich dadurch hinter den führenden Pulk gerate, und den ich nie mehr richtig einholen kann.

Als ich dann bei Brigels zusammen mit ein paar anderen Piloten zum Wendepunkt hinausfliege, glaube ich nicht, daß heute einer das Goal erreichen wird. Ich habe mich gewaltig getäuscht. Am Ende sind 27 Piloten im Ziel; ich bin neunter und auf den 4. Gesamtplatz zurückgefallen.

Der Kampf um den Sieg hat sich jetzt zu einem reinen Kampf zwischen Australien und England zugespitzt; einem Kampf zwischen »Kiss« und »XS«; und einem Kampf zwischen Whitthall und Suchanek. Es wird schwierig sein, noch einen von denen zu schlagen, die fliegen verdammt gut.

FREITAG, die gefährlichste Sache, die ich je gemacht habe; das ist der schlimmste Tag von der ganzen WM; der Wind so stark wie noch nie.

Robbie fliegt vor mir und ihn erwischt's am ärgsten. Er tumbelt in einem Leerotor – fliegt weiter. Das Ganze teilt er uns per Funk mit. Wir haben keine andere Wahl, es gibt keinen anderen Weg zur ersten Boje. Ich denke, man sollte während einer WM einfach nicht vor solche Entscheidungen gestellt werden; das ist so schlimm, wie ein Gewitterflug!

Bis Leuk klammere ich mich wirklich ans nackte Überleben. Dankbar
wechsele ich nach dem Turnpoint die
Talseite. Hier gehts viel leichter, wenn
auch nur langsam, zurück Richtung
Oberwald. Die Aufgabe verfehle ich
nur knapp, aber ich bin froh, heil am
Boden zu sein. Am meisten überrascht
mich, daß sich heute niemand verletzt
hat.

Trotz allem denke ich: ein großer Tag für Robbie; ein großer Tag für unser Team.

SAMSTAG, Robbie ist neuer Weltmeister! Das britische Team holt Gold vor den Australiern!

»Enough is enough!« Das Wetter verhindert einen letzten Durchgang; die WM ist gelaufen.

Resümee: Eine enttäuschende WM, da einfach nie richtig geflogen werden konnte!

Gampel -> Baschi





FASCINATION IN PERFECTION

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 ieden 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.



lie 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.



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.



ür 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 Beratungs-Scheck direkt an den

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



Gerling & Co. Organisations-Gesellschaft mbH

Beratungs-S	Scheck für	DHV-Mitgliede
-------------	------------	---------------

	_		0.5
4	1	B)	
ч	V.	77	7

Absender:

Name:

Straße:

PLZ/Ort:

Geb.-Datum:

Meine Tel.-Nr.:



Protokoll der 10. DHV-Jahrestagung am 28. 10. 1989 in Oberstdorf

Beginn: 15.30 Uhr

Ende: 19.00 Uhr |

Teilnehmer:

Gemäß Anwesenheitsliste sind 194 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. 201 Vollmachten werden vorgelegt. Die Gesamtstimmenzahl beträgt 395.

Tagesordnung

1. Begrüßung

Otto-Mäx Fischer eröffnet die Jahrestagung.

Werner Pfändler überbringt die Grüße des Schweizerischen Hängegleiterverbandes.

Bürgermeister Geyer spricht zur Versammlung.

Peter Janssen dankt dem Bürgermeister und dem Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Oberstdorf für die Ausrichtung der Tagung. Namentlich begrüßt er weiter die Ehrengäste Francis Rogallo und Gattin, Herrn Jürgensmann vom Bundesverkehrsministerium und Herrn Rieger vom Luftfahrtbundesamt,

Herr Jürgensmann gratuliert namens des Bundesverkehrsministeriums.

2. Rückblick 10 Jahre DHV

Peter Janssen referiert über Gründung und Entwicklung des Deutschen Hängegleiterverbandes.

3. Regularien

Beschluß (Akklamation; einstimmig):

Wolfgang Gerteisen wird zum Protokollführer bestimmt.

Beschluß (Akklamation; einstimmig):

Das Protokoll der Hängegleitertagung 1988 in Bad Oeynhausen wird genehmigt.

Es wird festgestellt, daß die Einladung zum Hängegleitertag 1989 form- und fristgerecht durch Abdruck im DHV-Info Nr. 52 den Mitgliedern zugegangen ist.

4. Bericht der Hängegleiterkommission

Beschluß (Akklamation; einstimmig):

Anstatt der Einzelberichte der Kommissionsmitglieder zeigt Charlie Jöst den ersten Teil des neuen DHV-Films »Ikarus lebt«, der die Arbeit des DHV darstellt.

5. Bericht der Kassenprüfer.

Adalbert Netzer trägt den Prüfbericht vor.

6. Entlastung der Hängegleiterkommission

Adalbert Netzer stellt den Antrag, die Kommission zu entlasten.

Beschluß (Akklamation; einstimmig): Die Kommission wird entlastet.

7. Neuwahl Kassenprüfer

Kandidaten Rolf Fuhrmann und Adalbert Netzer; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß (Akklamation; einstimmig):

Adalbert Netzer und Rolf Fuhrmann werden zu Kassenprüfern gewählt.

Sie nehmen die Wahl an.

8. Ehrenmitgliedschaft für Francis Rogallo

Beschluß (Akklamation; einstimmig): Francis Rogallo wird zum Ehrenmitglied des DHV ernannt.

9. Satzungsänderung

Beschluß (Akklamation; einstimmig):

Die Begriffe »Hängegleiterkommission« und »Deutsche Hängegleitertagung« werden geändert in »Kommission«

und »Jahrestagung«.

Der »7. Teil Region und Regionalversammlung« wird gestrichen. Statt dessen wird der Paragraph 24 Abs. 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«.

10. Vertrag mit dem DAeC

Peter Janssen stellt die Änderungswünsche des DAeC zu dem im DHV-Info Nr. 52 abgedruckten Vertragsentwurf vor

Beschluß (Akklamation; 0 Gegenstimmen, 7 Enthaltungen):

Der Vertragsentwurf mit den Änderungen wird genehmigt.

11. Anträge

Es liegen keine Anträge vor.

12. Ort der Hängegleitertagung 1990

Vorschläge: Ruhpolding, Schwangau. Beschluß (Akklamation; mehrheitlich): Die Hängegleitertagung 1990 findet beim DC Bavaria Ruhpolding statt.

13. Wünsche und Anregungen

Wünsche und Anregungen werden nicht vorgetragen.

Gmund, den 30. Oktober 1989

Peter Janssen Vorsitzender Wolfgang Gerteisen Protokollführer

Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission

Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein 10jähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 22. 10. 1989 gehörten dem DHV 16875 Mitglieder an, davon 67,37% als Direktmitglieder und 32,63% über Mitgliedsvereine. Das ist im Vergleich zum Vorjahr ein Zuwachs von 4499 Mitgliedern bzw. 26,74%.

Die Kommission

Gewählte Kommission: Vorsitzender Peter Janssen, stellvertretender Vorsitzender Dr. Reinhart Wolfer, Fachreferent für Sport Toni Bender, Fachreferent für Sicherheit Peter Urban, Fachreferent für Technik Hans-Peter Zepf, Fachreferent für Finanzen Lambert Stäpgens, Fachreferent für Ausbildung Klaus Tänzler.

Ernannte Regionalbeiräte: Niedersachsen, Bremen und Westfalen (Ost)/Lippe Detlef Gehrmann, Nordrhein-Westfalen (West) und Hessen Arno Gröbner, Hamburg, Schleswig-Holstein und Berlin Peter Urban, Baden-Württemberg Dr. Reinhart Wolfer.

Ernannte Fachbeiräte: Überlandflug Helmut Denz, Flugsicherung und Luftraum Günter Dorn, Teamchef Gleitsegeln Reinhard Franke, Schleppausbildung Arno Gröbner, Schlepptechnik Helmut Großklaus, Gleitflugzeuge Knut von Hentig, Medien Karl Jöst, Pilotenprüfungen Peter Rieger, Gütesiegel Wilfried Rudolf, UL-Schlepp Albert Schulze-Oechtering, Medizin Dr. Gerhard Steinberg, Teamchef Drachenfliegen Klaus Tänzler.

Die Geschäftsstelle

Wolfgang Gerteisen (Geschäftsführer), Claudia Sträche, Caroline Fürst, Christina Leidgschwendner, Gabi Moissl (Sekretärinnen).

er Mitgliederzuwachs hielt 1989 unverändert an. Die Anpassung der Mitarbeiterzahl war aus räumlichen Gründen nicht möglich. Neben der Neuaufnahme von 4499 Mitgliedern und der Bearbeitung von 3265 Versicherungsanträgen mußten über 3992 Befähigungsnachweise ausgestellt und 499 Pilotenprüftermine abgewickelt werden. Die Mitgliedsbeiträge blieben stabil.

Im einzelnen:

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

Wettbewerbssport

Toni Bender (Referent), Helmut Denz (Beirat), Reinhard Franke (Teamchef Gleitsegeln), Klaus Tänzler (Teamchef Drachenfliegen), Charlie Jöst (Auswertung).

Per Sportvertrag zwischen DAeC und DHV wurde für 1989 verlängert. Klaus Tänzler leitete 1989 die deutsche Hängegleiter-Liga und Nationalmannschaft, Reinhard Franke mit großem Erfolg die 1989 gegründete Gleitsegel-Liga und -Nationalmannschaft. Der Deutsche Streckenflugpokal wurde wurde auch für Gleitsegeln ausgeschrieben. Die Meisterschaften beider Flugsportarten fanden offen statt, d. h. ohne Zwangsmitgliedschaft beim DAeC.

Im einzelnen:

- Durchführung der mit dem DAeC getroffenen Vereinbarungen über gemeinsamen Wettbewerbssport im Drachenfliegen und Gleitsegeln;
- Mitorganisation bei Landesmeisterschaften;
- Mitorganisation bei deutscher Meisterschaft Drachenfliegen, Ausrichter DC Ruhpolding;
- Mitorganisation bei deutscher Meisterschaft Gleitsegeln, Ausrichter Gleitschirmsegler Werdenfels;
- Auswertung der Flugdokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal im Drachenfliegen und Gleitsegeln;
- Thermikfluglager f\u00fcr Gleitsegler;
- Unterstützung der deutschen Hängegleiter-Liga und der Nationalmannschaft;
- Unterstützung der deutschen Gleitsegel-Liga und der Nationalmannschaft.

Technik

Hans-Peter Zepf (Referent), Bernd Schmidtler (Geschäftsleiter Technik), Wilfried Rudolf (Beirat), Gerhard Bortz (Prüfer), Testpiloten: Michael Bethmann (Gleitsegel), Christoph Kirsch (Gleitsegel und Hängegleiter), Tilman von Mengershausen (Hängegleiter), Ernst Strobl (Gleitsegel), Kurt Weber (Hängegleiter), Thomas Zeller (Gleitsegel).

Wesentliche Aufgabe der Flugsicherheit ist die Gerätetechnik, alleine schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitestgehend vermeidbar sind. Der im internationalen Vergleich sehr gute Sicherheitsstandard konnte durch Verfeinerung der Prüfverfahren weiter verbessert werden. Die Forschungsarbeit über Alterungsschäden an Gleitsegeln kam zum Abschluß. Das Flugmechanik-Meßfahrzeug wurde um- und ausgebaut.

Im einzelnen:

- Durchführung der technischen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungssysteme, Gurtzeuge, Schleppgeschirre, Startwinden;
- Neufassung sämtlicher Gütesiegelforderungen;
- Erweiterung des Testpiloten-Teams für Gleitsegel und Hängegleiter;
- 10 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter;
- 40 Gütesiegelverfahren für Gleitsegel;
- 4 Gütesiegelverfahren für Hängegleiterrettungsgeräte;
- 3 Gütesiegelverfahren für Hängegleitergurtzeuge;
- 16 Gütesiegelverfahren für Gleitsegelgurtzeuge;
- 4 Gütesiegelverfahren für Gleitsegelrettungsgeräte;
- 1 Gütesiegelverfahren für Schleppgeschirre
- Diverse Einzelstückprüfverfahren;
- Diverse Gütesiegel-Änderungsverfahren;
- Diverse Prototpyen-Genehmigungen;
- Diverse Anerkennungsverfahren für im Ausland geprüfte Hängegleiter.

Flugsicherheit

Peter Urban (Referent), alle Kommissionsmitglieder und Mitarbeiter.

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

Spezielle Tätigkeiten im Sicherheitsreferat:

- Flugunfallgutachten f\(\tilde{u}\)r das Luftfahrt-Bundesamt und f\(\tilde{u}\)r andere Staatsbeh\(\tilde{o}\)rden:
- Geländegutachten für die Zulassungsverfahren der regionalen Luftämter;
- Erfassung der Unfälle;
- Untersuchung von Unfallgeräten, ohne behördlichen Auftrag;
- Veröffentlichung von Unfallberichten im Sicherheitsjournal des DHV-Info;
- Sicherheitsmitteilungen in Zusammenarbeit mit den Geräteherstellern;
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland, Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte;
- Forschungsarbeit über Alterungsschäden an Gleitsegeln.

Ausbildung

Klaus Tänzler (Referent), Peter Rieger, Arno Gröbner, Albert Schulze-Oechtering (Beiräte); Lehrteam: Toni Bender, Peter Croeniger, Wolfgang Gerteisen, Knut von Hentig, Peter Janssen, Charlie Jöst, Christoph Kirsch, Michael Preibsch, Bernd Schmidtler, Klaus Tänzler, Hermann Uhrmann.

eben der Technik bildet die Ausbildung einen weiteren Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit. Das bisherige Verbot für Doppelsitzige Gleitsegel-Flüge wurde für den Ausbildungsbereich aufgehoben.

Im einzelnen:

- Durchführung der Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr zur Erteilung aller Arten von Befähigungsnachweisen für Piloten und Fluglehrer;
- Überarbeitung der bestehenden Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Piloten und Lehrer;
- Zusammenfassung der Hängegleiter- und Gleitsegel-Betriebsordnung;
- Klassifizierung der Geräte nach fliegerischem Können;
- Betreuung, Anleitung und Überwachung von Fluglehrern und Ausbildungsstätten;
- ein Fluglehrer-Assistentenlehrgang Hängegleiten;
- ein Fluglehrer-Lehrgang Hängegleiten;

- ein Fluglehrer-Lehrgang Gleitsegeln;
- ein Fluglehrer-Assistentenlehrgang Gleitsegeln;
- ein Fluglehrer-Fortbildungsseminar Gleitsegeln;
- ein Fluglehrer-Fortbildungsseminar Hängegleiten;
- ein Fachlehrerseminar für Gleitsegel-Doppelsitzerlehrer;
- zwei Prüfertreffen;
- 11 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten Hängegleiten;
- 13 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten Gleitsegeln;
- 248 Pilotenprüftermine Hängegleiten;
- 251 Pilotenprüftermine Gleitsegeln;
- 3992 Befähigungsnachweise;
- 14 Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte.

Winden- und

UL-Schlepp

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

Gleitsegel- und UL-Schlepp haben sich etabliert. Doppelsitzerschlepp mit Hängegleitern wurde zur Routine.

Im einzelnen:

- Fachlehrerausbildung;
- Windenfahrerausbildung und -prüfung;
- Zahlreiche Schlepp-Prüftermine und Ausstellung der Befähigungsnachweise;
- Anerkennung von Schleppausbildungsstätten/UL-Schleppausbildungsstätten;
- Überarbeitung der Vorschriften für Hängegleiter- und Gleitsegel-Schlepp.

Kontakte zu Behörden

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

Im einzelnen:

 Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium;

- Besprechungen mit dem Luftfahrt-Bundesamt;
- Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt;
- Geländegutachten für die Länderbehörden;
- Gemeinsame Lösung von Rechtsund Sicherheitsproblemen;
- Gespräche mit der Bundesanstalt für Flugsicherung;

Naturschutz

eschränkungen des Drachenund Gleitschirmfliegens dürfen nicht als Alibi für anderweitige Versäumnisse herhalten. Andererseits muß umweltgerechtes Verhalten für jeden Piloten selbstverständlich sein. Sachlicher Dialog baut »Fronten« ab.

Im einzelnen:

- Aufklärung der Allgemeinheit in den Medien:
- Aufklärung der Piloten in der Fach-
- Konfliktlösungen für Fluggebiete;
- Stellungnahmen zu Natur- und Landschaftsschutzverordnungen;
- Empfehlung für Verhalten in der Natur;
- Naturschutz als Unterrichtsstoff für Fluglehrer und Piloten:
- Verhandlungen mit Parlamentariern, mit Naturschutzvertretern und mit Behörden aller Ebenen.

Versicherungen

it dem Gerling-Konzern als .Gruppenversicherer bietet der DHV seit Beginn seines Bestehens den Mitgliedern ein umfassendes Versicherungskonzept an. Die Prämie für Hängegleiter-Haftpflichtversicherungen konnte gesenkt werden. Die Reihe der kostenlosen Versicherungen wurde um eine Veranstalterhaftpflichtversicherung, für Mitgliedsvereine erweitert. (Vgl. Versicherungsprogramm)

Öffentlichkeitsarbeit

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

Im einzelnen:

- DHV-Info, bisher 52 Ausgaben;
- kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder;

- Verteilung des DHV-Info an die österreichischen, schweizerischen und deutschen Vereine, an die Luftämter und andere interessierte Behörden sowie im Austausch an zahlreiche in- und ausländische Luftfahrtzeitschriften;
- Verleih der DHV-Filme an Vereine, Schulen, Behörden und andere Interessierte:
- Vorführung der DHV-Filme bei Vereinen und anderen Interessierten:
- Mitwirkung an Informationsveranstaltungen;
- Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge, Interviews, Erklärungen.

Zusammenfassuna und Vorschau

Jahre DHV liegen hinter uns. Sport und Verband stehen fest da. Die neue Rechtsverordnung des Bundesverkehrsministers wird den rechtlichen Rahmen sichern. Aber militärischer Tiefflug und Naturschutz haben noch keinen dauerhaften Frieden mit uns gefunden; das wird die nächsten Jahre in Anspruch nehmen.

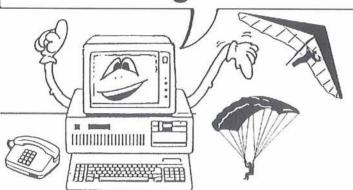


Vermittlungsschnellservice (für gebrauchte Drachen/Gleitschirme und Zubehörteile)

Für kluge Rechner:



08022 / 7213



Schluß mit dem Anzeigen - Wirrwarr, lassen Sie andere für sich

Rufen Sie an, wenn Sie

- a) schnellstens Ihren Drachen/Gleitschirm oder ein Zubehörteil
- verkaufen oder kaufen, h) <u>keine</u> 6 Wochen oder mehr bis zum Erscheinen einer Anzeige
- c) dabei auch noch <u>Geld sparen</u> wollen.

- was es sie Kostet !
 evtl. nur einen Telefonanruf oder
 bei einem Vermittlungsauftrag für drei Monate DM 40,- wobei Sie Ihr Erstauftrag für drei Monate nur DM 30,- kostet.

sollte es uns in den drei Monaten nicht gelungen sein, Ihr Produkt zu vermitteln, bekommen Sie die Hälfte Ihrer Ver-mittlungsgebühr zurück.

Nun liegt es an Ihnen !

DHV in Zahlen

Stand: 22.10.1989 (Stand: 22.10.1988)

Mitglieder		
gesamt	16825	(12326
weiblich	1291	(912
männlich	15534	(11414
Vereinsmitglieder	5490	(4301
Direktmitglieder	11335	(8025
Vereine		
gesamt	130	(103
Befähigungsnachweise		
Piloten gesamt	17589	(13597
Hängegleiten	10964	(9397
Gleitsegeln	6069	(3862)
Hängegleiten + Gleitsegeln	556	(338
davon mit Zusatzberechtigung	4070	(4000)
Hängegleiterschlepp	1373	(1098
Hängegleiterwindenfahrer	433	(395
Hängegleiter-UL-Schlepp	115	(75
Fluglehrer		
Geprüfte Lehrer gesamt	282	(239
Drachenfluglehrer	150	(143)
Gleitsegellehrer	57	(28
Drachenflug + Gleitsegellehrer	75	(68
Ausbildungsstätten		
gesamt	172	(160
Hängegleiten	96	(97
Gleitsegeln	76	(63
davon mit Zusatzberechtigung		
Hängegleiterwindenschlepp	37	(36
Hängegleiter-UL-Schlepp	6	(5
Gleitsegelwindenschlepp	11	(5
Gütesiegel		
gesamt	479	(401
Hängegleiter	183	(173
Hängegleitergurtzeuge	72	(69
Hängegleiterrettungsgeräte	32	(28
Startwinden	2	(2
Schleppgeschirre	10	(9
Gleitsegel	119	(79
Gleitsegelgurtzeuge	53	(37
Gleitsegelrettungsgeräte	8	(4
Kennzeichen		
gesamt	6472	(5251
Hängegleiter	4026	(3500
Ultraleichtflugzeuge	1969	(1718
Gleitsegel	477	(33
Versicherungen		
gesamt	14947	(11682
Halterhaftpflicht ohne SB	11253	(8220
Halterhaftpflicht mit SB	2059	(1992
nutternartpinent int ob		



sicherheitsjournal

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

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

Tödlicher Unfall beim illegalen Autoschlepp

Neuss – Am 19. August 1989 ließ sich der Pilot Hans-Jürgen Wrings mit seinem Hängegleiter des Typs Superfex mit improvisierter Befestigung von einem Auto schleppen. Kurz nach dem Start geriet der Drachen in den Lock out und stürzte ab.

Drachenkollision mit Todesfolge

Galtür/Tirol – Am 13. 8. 1989 kollidierte der Berliner Manfred Boog kurz nach dem Start vom Predigtberg im Paznauntal mit dem Drachen eines anderen Teilnehmers des dortigen Wettbewerbs. Bei der Kollision riß die Unterverspannung des Drachens von Manfred Boog und das Gerät klappte in ca. 70 m zusammen. Beim Aufprall erlitt der Pilot tödliche Verletzungen. Das Rettungsgerät wurde von Manfred Boog nicht ausgelöst, vermutlich weil er im abstürzenden Gerät eingeklemmt war. Sein Fliegerkamerad kam mit Hilfe des Rettungsgerätes unversehrt auf.

Als Pilot verfügte Manfred Boog über eine langjährige Erfahrung. Er gehörte zu den Gründern des DHV und war in der Anfangszeit Kommissionsmitglied.

Sicherheitsmitteilung Gleitsegel Condor 5 Plus

Von der Firma Steinbach wurde in mindestens einem Fall die Gütesiegelplakette GS 01-051-88, die für das Gerät Steinbach-Condor 26 ausgegeben wurde, auf ein Gerät namens Condor 5 Plus aufgebracht.

Wir weisen darauf hin, daß für ein Gleitsegel namens »Condor 5 Plus« weder ein Gütesiegel erteilt wurde, noch bisher ein Gütesiegelantrag gestellt ist. Soweit Gütesiegelplaketten mit der Nummer GS 01-051-88 auf die Geräte Steinbach Condor 5 Plus aufgebracht sind, ist dies unzulässig. Für die Geräte besteht kein Betriebstüchtigkeitsnachweis.

DHV-Technikreferat

Tödlicher Unfall beim illegalen Autoschlepp

Soltau/Lührsbockel – Am 22. 08. 1989 startete der Pilot Erich Schlosser mit Autoschlepp. Den Eigenbau-Drachen hatte der Pilot mit einem Elektrokabel an der Anhängerkupplung eines Pkw befestigt. Das Kabel klinkte er mit einer Pkw-Sicherheitsgurt-Halterung am Gurtzeug ein. In 15 Meter Höhe geriet das Gerät in einen Lock out und stürzte ab.

Tödlicher Hängegleiterunfall in Bodenwerder

Bodenwerder – Am 13. 08. 1989 stürzte ein russischer Drachenflieger bei einem Flug in der Nähe von Bodenwerder-Kemnade aus ca. 60 Metern Höhe mit seinem Magic IV-Nachbau ab. Der 18jährige Student gehörte zu einer Gruppe von Drachenfliegern aus der litauischen Hauptstadt Kaunas, die sich zu einem 14tägigen Besuch in Bodenwerder aufhielt.

Tödlicher Schleppunfall

Kehl/Sundheim – Am 09. 08. 1989 startete gegen 13.00 Uhr der A-Schein-Schüler Andreas Schätzmüller mit seinem Atlas 16 im Flachschlepp. In einer Höhe von ca. 15 Metern triftete der Drachen nach links aus der Flugbahn. Der Drachen hielt trotz Zugkraftreduzierung bis hin zum Kappen durch den Windenfahrer seine Kurvenbahn. In 6–7 Meter Höhe riß am kurveninneren Flügel die Strömung ab und das Gerät ging in den Sturzflug.

ED-R 60 Schwarzwald

Gemäß Notam vom 13.07.1989 wurde die zeitliche Wirksamkeit der ED-R 60 Schwarzwald wie folgt geändert:

- 1. Oktober 1989 bis 15. März 1990
- 1. Oktober 1990 bis 15. März 1991

Montag bis Freitag 8.00 bis 11.00 Uhr, 12.30 bis 16.00 Uhr.

sicherheitsjournal



Sicherheitsmitteilung Hängegleiter New Wave

Beim Gerätetyp New Wave ist es in einigen Fällen vorgekommen, daß die Nähte an der hinteren Verbindung zwischen Kieltasche und Segel Schäden gezeigt haben. Die Firma Firebird verstärkt neuerdings diese Stellen. Betroffene Piloten werden gebeten, die Nahtverbindung zwischen Kieltasche und Segel besonders zu überprüfen.

DHV-Technikreferat

Goldmarque Gyr gesperrt

Laut einer Pressemitteilung der British Hang Gliding Association vom 27. 9. 1989 ist der Drachen des Typs Goldmarque Gyr aufgrund von Pitch-Schwächen ab sofort gesperrt.

Anmerkung der Redaktion: Drachen des Typs Goldmarque Gyr haben weder ein deutsches Gütesiegel noch die Anerkennung des BHGA-Zertifikates und dürfen somit nicht in Deutschland geliogen werden.

Sicherheitsmitteilung Gleitsegel Cobra 24 und 27

Bei einer Serie von ca. 20 Cobra – Baujahr März 89 – wurde Material der Firma Porcher Marine verwendet, das leicht zusammenklebt, wenn der Schirm in feuchtem Zustand gepackt wird.

Es besteht keine Gefahr, jedoch sollte es bei der Firma Firebird gemeldet werden, wenn Sie dies bei Ihrem Schirm feststellen.

Firma Firebird

Nicht eingehängt beim Seniorencup: Der Pilot blieb unverletzt

Sicherheitsmitteilung Hängegleitergurtzeug Klafsky Champ

Bei dem Hängegleitergurtzeug sind Scheuerstellen an der Einleitung des Haupttragegurtes in das Rückenteil aufgetreten. Die Scheuerstellen werden durch die Glasfaser-Verstärkungsplatte verursacht. Die Firma Klafsky rüstet betroffene Gurtzeuge an der Durchführungsstelle des Haupttragegurtes durch die Glasfaserschale mit einem Kunststoff-Schutzteil nach. Betroffene Piloten sollten sich mit der Firma Klafsky in Verbindung setzen.

DHV-Technikreferat

Hochleister in Anfängerhand? Eine Betrachtung von Christoph Kirsch

in Jahr der Unfälle liegt hinter uns. Wer auf 1989 zurückblickt wird zustimmen, daß sich eine solch verletzungsträchtige Saison im Interesse aller nicht mehr wiederholen darf und erst recht nicht im Hinblick auf die Vermeidbarkeit so vieler Unfälle.

Was allerdings die genaueren Analysen angeht, so ist sich die Fachwelt schon gar nicht mehr so einig: Da sucht jede Interessengruppe die Schuld bei den anderen. So tönt es beispielsweise:

Die Geräte seien ja sicher genug, sie würden nur von den falschen Piloten geflogen. Damit in Zusammenhang steht die Forderung, Anfängern und weniger Erfahrenen nicht mehr die Möglichkeit zu geben, sogenannte »Hochleister« zu fliegen.

Eine Forderung, mit der wir uns auseinandersetzen wollen:

Der Gleitschirm machte ohne Zweifel in den letzten beiden Jahren eine rasche Entwicklung durch, die leider eine nicht geringe Zahl von Piloten überrumpelte. Mit dem Ehrgeiz, immer technisch auf dem neuesten Stand zu bleiben oder zu kommen, konnte das Pilotenkönnen nicht mithalten, und so gab es durchaus etliche Probleme und Unfälle, die in der Überforderung des Piloten durch sein Gerät ihre Ursache haben.

Aber hat das etwas mit »Hochleistung« zu tun?

Wesentlich schneller als in der Drachenszene ist der Begriff »Hochleister« eine sehr kurzfristige Kategorisierung der momentanen Entwicklungsspitze. Selten länger als eine Saison ließ sich dieses Prädikat hochhalten, dann war aus dem »Hochleister« mangels Hochleistung schon ein »Schulschirm« geworden.

Doch wiewohl die Flugleistung als Kategorisierungsparameter offensichtlich wenig taugt, so hat sie dennoch einen Einfluß auf den Umgang mit dem Gleitschirm. – Stellt sie aber auch ein Gefahrenpotential dar?

Lange Zeit war die Proportionalität von Leistung und dem Mangel an Sicherheitsreserven ungeschriebenes Gesetz der Entwicklungsbranche. Die letzten Konstruktionen lassen jedoch an einen Durchbruch glauben: Es ist sehr wohl möglich, die Hochleistung dieser Saison mit einem anspruchslosen und gutmütigen Flugverhalten zu paaren. Und umgekehrt: Was sich mangels Leistung nicht zu dieser Gattung zählen darf, ist noch lange nicht geeignet, von unerfahrenen Piloten oder gar Anfängern geflogen zu werden.

Es bleiben also andere Schwierigkeiten, die der Konstrukteur kaum beheben kann: Ein Schirm, der wenig sinkt, kann schon mal länger oben bleiben, als der Pilot sich das in jenem Moment wünschen mag: Die Wolke zieht zu arg – das großflächige Steigen vor der Kaltfront wurde nicht vorhergesehen...

Unter einem Anfänger wollen wir aber in jedem Falle den ausgebildeten Anfänger verstehen und so können wir eigentlich nicht fordern, daß der seine verpaßte Theorie durch den Mangel an Flugleistung ersetzen soll, sondern wohl eher durch etwas mehr Meteorologie.

Und überdies ist der Notabstieg mit Hochleistern über eine Steilspirale, die unbedingt zum Grundrüstzeug des Thermikfliegers gehören sollte, genauso rasch möglich wie mit Schirmen geringerer Leistung.

Ein weiteres Problem, das den Hochleister betrifft, ist in der Tat etwas ernster zu nehmen: Durch die bessere Leistung wirken sich Turbulenzen, physikalisch zwangsläufig, weit heftiger auf das System Pilot-Schirm aus und der Pilot gerät auch mit den gutmütigen »Hochleistern« leichter in Situationen, in denen absolute fliegerische Unbedarftheit schwere Konsequenzen zeigt.

Hier ist in jedem Fall Voraussicht und Reaktion verlangt.

Diese Attribute wollen auch hochgeachtet werden wenn es ans Landen geht: Von der Schulung her kam einem der Landeplatz doch viel größer vor!

Die Landevolte, bisher eher geflogen weil das Lehrer und Prüfer so wollten, als aus der Notwendigkeit heraus, nur so den Punkt zu treffen, bekommt mit dem »Hochleister« plötzlich Sinn: Das Mehr an Gleitleistung will irgendwo zwischen Bäumen, Leitungen und Häusern verstaut werden.

Wer sich also als weniger erfahrener Pilot einen Schirm mit hoher Leistung zulegt, wird schon von daher, ganz abgesehen von den Flugeigenschaften, stärker gefordert. Der Sprung vom Schulungsschirm ist doch beträchtlich und manch einer wähnt sich nur auf Grund der Tatsache, daß sein Schirm länger, weiter und höher fliegt als das Schulungsgerät, den Anfängertagen entwachsen.

Das ist nicht nur eine sehr riskante, sondern auch unkluge Selbstüberschätzung:

Statt sich langsam an die hohe Schule des Gleitschirmfliegens heranzutasten, drohen solche Piloten ihr Flugkönnen viel langsamer und nur unter manch schmerzlicher Erfahrung ausbauen zu können.

Keinem Piloten, ganz gleich wie erfahren er ist, sollte aber die Entwicklung leistungsfähiger Geräte gänzlich vorenthalten bleiben.

Da jedoch, wie wir sehen, die Leistung sicherlich einige Schwierigkeiten bereiten kann, sind die Flugschulen hier vor mehr als kaufmännische Aufgaben gestellt.

Festzuhalten bleibt, daß »Hochleistung« kein aussagekräftiger Maßstab ist, die Eignung von Gleitschirmen für bestimmte Pilotengruppen festzulegen.

Wie oben gezeigt, sind hier die Flugeigenschaften von wesentlicherem Einfluß.

Diese entziehen sich leider noch mehr der objektiven Angabe, erst recht der Werksangabe. Um aber den Endverbraucher dennoch nicht völlig alleine zu lassen, hat der DHV das bei den Drachen bewährte Kategorisierungssystem schon vor einiger Zeit auch für die Gleitschirme übernommen, die nunmehr nach folgendem Muster eingeordnet werden:

Kategorie 1: Für Gleitsegelanfänger und für Gleitsegelpiloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.

Kategorie 2: Für Durchschnittspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und das genußvolle Fliegen bevorzugen.

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

Zusatz E: Spezielle Einweisung erforderlich, z. B. wegen ungewöhnlicher Steuerung.

Diese Kategorien sagen nichts über die Leistung der Schirme aus und müssen so weitaus seltener überarbeitet werden.

Die Beurteilung wird jeweils durch die zwei Testpiloten getroffen, die das Gerät im Gütesiegelverfahren prüfen.

Wenngleich diese Angaben auch keinen objektiven Maßstab bilden können, so ist damit doch die geeignetste Orientierung gegeben, die einem Anfänger den Schirm- oder gar »Hochleister«-Kauf ein wenig leichter machen kann.

Überschlag im Kurvenflug von Horst Zimmer Sogspitzen Achse

ereits in der DHV-Info Nr. 42 vom September 1987 hatte Prof. Mi-Chael Schönherr eine Hypothese über die Gründe des seitlichen Überschlages veröffentlicht, denen Prof. Karl Nickel in der DHV-Info Nr. 44 weitere Überlegungen anfügte.

Aber alle aufgezeigten Gründe erschienen uns nicht zwingend genug, obwohl sie zweifellos den Überschlag beeinflussen.

So haben wir, basierend auf den Druckmessungen unserer Firma (siehe Drachenfliegermagazin 2/89) weitere Untersuchungen durchgeführt und wir sind uns heute sicher, daß zusätzlich und hauptsächlich ein sogenanntes »Auskippen« der kurveninneren Außenfläche den Überschlag auslöst.

Unsere Messungen haben gezeigt, daß sich die Auftriebsverhältnisse an einem flexiblen Flügel mit zunehmender Geschwindigkeit stark verändern. Die Flügel-Außenprofile werden in diesem Fall in einem sehr flachen Winkel angeströmt und erzeugen u.U. bereits Abtrieb.

Zur Erklärung der aerodynamischen Vorgänge müssen zunächst zwei Besonderheiten der Strömungsproblematik an flexiblen Flügeln dargestellt werden.

Bild 1: Der noch positive Auftrieb bei 0 Grad Anstellwinkel verringert sich bei einer weiteren Anstellwinkelverkleinerung bis auf den Wert »Null« (sogen, Nullauftriebswinkel) und kehrt sich danach zum Abtrieb um, wie es $die\ Darstellung\ bei = -7\ Grad\ zeigt.$



n Bild 2 ist ein modernes Profil mit seiner Druckverteilung am Flügelende dargestellt.

Die zusätzlich eingetragene Summendruckkurve zeigt die übliche Darstellung der addierten Unterdruckkurve = Sog am Flügel, mit der Überdruckkurve = Druck am Flügel, die gemeinsam den gesamten Auftrieb an diesem Profil erzeugen.

Die Messung wurde im Flug bei ca. 60 km/h durchgeführt und zeigt deutlich, daß bis ca. 15% der Profiltiefe ein »Auftrieb nach unten«, also Abtrieb entsteht. Die Fläche dieses vorderen Abtrieb liefernden Bereiches der Summendruckkurve ist allerdings kleiner als die anschließende hintere Fläche, die positiven Auftrieb erzeugt, so daß in dieser Situation das Profil immer noch Auftrieb liefert.

Man erkennt allerdings schon, daß durch den zurückwandernden Sog eine Fixierung des Achterlieks eintritt und in gleichem Maße die Vorderkante eine Labilität erfährt (umgekehrte Fahnenwirkung).

In einer gerade noch gesunden Phase der Umströmung genügt mitunter ein geringer Impuls einer Abwindbö, um die Auftriebsverhältnisse dramatisch zu verändern.

Durch das meist lose Oberrigg kippt das unfixierte Flügelrohr nach unten weg, das Oberrigg spannt sich knallartig, und die schon flachen Anstellwinkel im Außenbereich werden schlagartig noch kleiner.

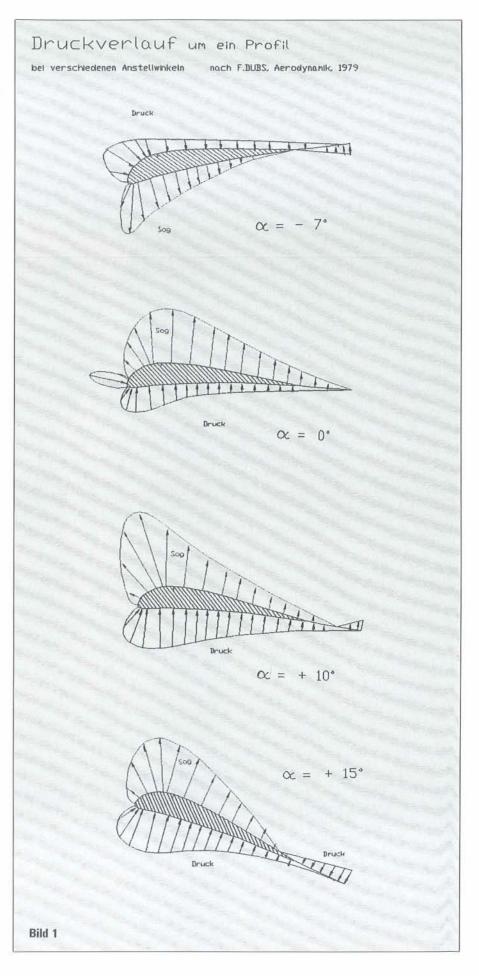
Da in der Regel die Kurvenaußenseite mit dem flacheren Tunnel noch normal arbeitet, d. h. mit straffem Unterrigg fliegt, addieren sich die Oberrigglose dieser Seite zu den Losen der Innenseite, was zu einem um so heftigeren Auslenken führt.

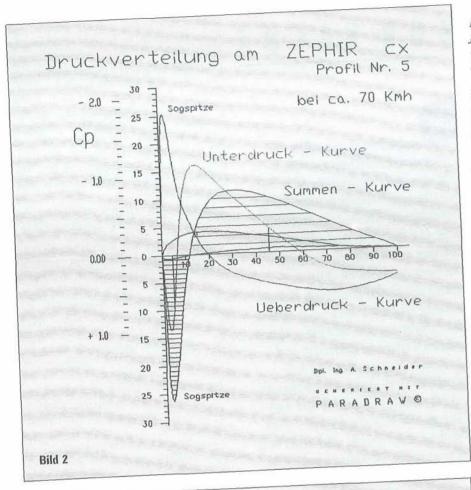
In dieser Situation sind außer dem kurveninneren Unterrigg alle Seile stramm. Einer so plötzlich auftretenden einseitigen Auftriebsumkehr folgt zwangsweise der seitliche Überschlag.

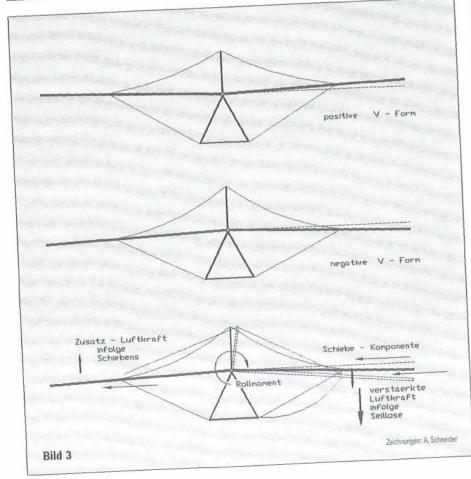
Welchen Einfluß hat nun die negative V-Form auf die Überschlags-Wahrscheinlichkeit?

Prof. Schönherr hatte in seinen Ausführungen bereits auf die Zusatzkräfte infolge eines Schiebefluges hingewiesen.

In Bild 3 ist ein Rollmoment zu erkennen, das durch die negative V-Form bei einem Schiebeflug, wie er in der Kurve auftritt, verursacht wird.







Es ist einleuchtend, daß ein solches Moment das »Auskippen« zusätzlich fördert, während eine positive V-Form das kurveninnere Flügelrohr beim Schiebeflug aufrichtet.

Ein weiterer Grund, weshalb gerade in jüngster Zeit die seitlichen Überschläge vermehrt auftreten, liegt in der elliptischeren Auftriebsverteilung der Hochleistungsgeräte.

Bei diesen Geräten ist die labile Außenfläche mit einem größeren Auftriebsanteil belastet als bei einer glokkenförmigen Verteilung, die den Auftrieb in erster Linie aus dem gut fixierten Kielrohrbereich bezieht.

Ungünstig erscheinen auch Geräte mit großem Doppelsegelanteil außen und großem Profil-Nasenradius in diesem Bereich, da sich bei dieser Konfiguration eine Auftriebsumkehr rascher und ausgeprägter einstellt.

Die von Prof. Schönherr bereits aufgezeigten Einflüsse wie Pfeilung, Segelschnitt, Strukturelastizität, variable Geometrie und sich ändernde Segeltucheigenschaften sind außerdem mitentscheidend, ob und wann dieses »Auskippen« erfolgt.

Inwieweit diese Überschlagssituation in Zukunft durch ergänzende Prüf- und Meßverfahren simuliert werden kann, und ob Möglichkeiten bestehen, die Geräte auch in dieser Beziehung sicherer zu machen, ist z. Z. noch ungeklärt.

Jeder Pilot sollte aber wissen, daß bei stark böigen Windverhältnissen die Gefahr des seitlichen Überschlages besteht.

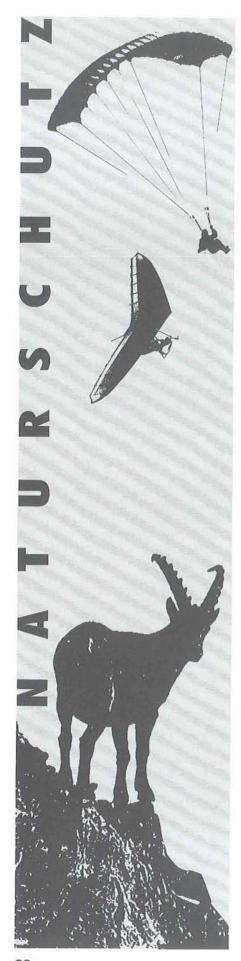
Gerät man unverhofft in solche Turbulenzen, dann sollte man auf jeden Fall etwas schneller fliegen.

Die höhere Geschwindigkeit sorgt für eine Konzentration des Auftriebs im gut fixierten Mittelbereich, die Auftriebsverteilung wird glockenförmiger und damit gegen seitliche Überschläge sicherer.

Keinesfalls sollte in einer solchen Situation der Steuerbügel gedrückt werden, wie es Prof. Nickel in DHV-Info Nr. 44 empfiehlt. In seiner damaligen Betrachtung findet die aerodynamische Reaktion der flexiblen Flächenstruktur eine zu geringe Beachtung.

Ein kräftiger Gegenausschlag bei gleichzeitigem Ziehen führt zu einem Verwindungswechsel mit flachem Innenflügel und aufrichtenden Momenten.

Wir hoffen, daß die Piloten zukünftig bei turbulenten Verhältnissen ihre Startentscheidung sehr zurückhaltend und überlegt treffen.



ZURSACHE

ie Diskussionen über die Naturverträglichkeit des Gleitschirm- und Drachenfliegens hatten eine gemeinsame Schwäche: Es fehlte an wissenschaftlichen Belegen über die Verhaltensweisen der Wildtiere, die Folgeerscheinungen und die Verursachung durch die Fliegerei. Notwendig war eine wissenschaftliche Erhebung, die sich über einen langen Zeitraum erstreckt und bis in die Zeit vor Beginn des Drachen- und Gleitschirmfliegens zurückreicht, ein Gebiet mit vielfältigem Wildbestand und hoher Flugfrequenz erfaßt und nicht von Interessenkonflikten geprägt ist. **Eine solche Erhebung liegt jetzt** aus Österreich vor.

Ausgelöst wurde sie von einer Resolution der Zentralstelle österreichischer Landesjagdverbände. Ohne nachprüfbare Belegangaben komme es »zu folgenden Erscheinungen:

 Panikfluchten von Gamswild, welche nicht selten zum Absturz des Wildes führen;

 gänzliche Abwanderung von Murmeltieren:

 Erlöschen von Brutvorkommen von Steinadler, Wanderfalke, Auer- und Birkwild;

erhöhter Energieverbrauch des Wildes durch Streβ, dadurch Schäden an Wild und Wald;

 Verdrängung des Gams-, Rot- und Rehwildes von Äsungsflächen außerhalb des Waldes in den Wald, was vermehrte Verbiß- und Schälschäden, insbesondere in Schutzwaldgebieten, zur Folge hat; starke Lebensraumverluste für das Wild;

 Beunruhigung von Haustieren auf den Alm- und Weideflächen, die zu Streßreaktionen führen.«

Daraufhin wurde die Bezirksforstinspektion St. Johann in Tirol tätig und untersuchte die Wildbestände und Wildschäden im Einzugsgebiet des »Unterberges« in Kössen. Dieses Gebiet zählt zu den meistbeflogenen Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen der Welt und beherbergt Rot-, Reh-, Gams-, Auer- und Birkwild sowie Raubvögel. Die Erhebung anhand der Bestands- und Abschußlisten reicht in das Jahr 1970 zurück, also etwa 5 Jahre weiter als der Beginn des Hängegleiter- und Gleitsegelbetriebes. Die Forstinspektion St. Johann ist die örtliche Fachbehörde.

In Ihrem Schreiben vom 10.01.1989 berichtet die Bezirksforstinspektion:

»Mitte der 70er Jahre wurden im gesamten Bezirk Kitzbühel erhöhte Wildschäden festgestellt. In der Folge wurden von der Jagdbehörde im Zuge der Abschußplangenehmigung die Abschüsse teilweise stark erhöht. Trotz unterschiedlicher Abschußplanerfüllung war dann überall, so auch im Bereich Unterberg, ein erhöhter Abschuß zu verzeichnen.

Da die Wildschäden sich anschließend wiederum im tragbaren Bereich bewegten, wurden auch die Abschüsse reduziert.

Derzeit ist in den gegenständlichen Eigenjagdgebieten der ÖBF eher noch ein zu hoher Wildbestand zu verzeichnen. Mit einer spürbaren Reduktion des Abschusses ist in den nächsten Jahren nicht zu rechnen.

Die teilweise starken Abschuß-Schwankungen bei Rot- und Rehwild sind also auf jagdbehördliche Maßnahmen auf Grund von zu hohem Wildschaden bzw. Wildbestand zurückzuführen. Nachhaltige Einwirkungen durch den am Unterberg stattfindenden Flugverkehr (Drachenflieger, Paragleiter) auf die Wildbestandsentwicklung können derzeit nicht festgestellt werden.

Die nicht immer zufriedenstellende Abschußerfüllung hat, wie fast überall ühnlich, andere Hintergründe.

Beim Gamswild ist in den letzten Jahren eher ein gleichbleibender Trend zu verzeichnen, teilweise bedingt durch das beständige Auftreten von Räudefällen, die keine allzugroßen Schwankungen bei der Abschußerfüllung erlauben.«

Und das österreichische Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr – ebenfalls mit der Resolution der Landesjagdverbände konfrontiert – hat mit Schreiben vom 1.8.1989 geantwortet:

»... zu den von Ihnen vorgebrachten Behauptungen hinsichtlich der Beunruhigung bzw. Schädigung des

Wildbestandes durch Hänge- und Paragleiterflüge wird auf ein Schreiben der Forstinspektion St. Johann hingewiesen, das sich mit dem Verhalten des Wildes im wohl meistbeflogenen Hängegleitergebiet der Welt – dem Unterberg in Kössen in Tirol – befaßt, wo pro Jahr ca. 100000 Flugbewegungen stattfinden (Maximum pro Tag ca. 1600 Starts). Aus diesem Schreiben geht u.a. hervor, daß derzeit in den gegenständlichen Eigenjagdgebieten des österreichischen Bundesforstes eher noch ein zu hoher Wildbestand ist und mit einer spürbaren Reduktion des Abschusses in den nächsten Jahren nicht gerechnet werden kann. Weiters wird in diesem Schreiben erwähnt, daß die teilweise starken Abschußschwankungen bei Rot- und Rehwild auf jagdbehördliche Maßnahmen auf Grund von zu hohem Wildschaden bzw. Wildbestand zurückzuführen sind und nachhaltige Einwirkungen durch den am Unterberg stattfindenden Flugverkehr (Drachenflieger, Paragleiter) auf die Wildbestandsentwicklung derzeit nicht festgestellt werden können.

Die nicht immer zufriedenstellende Abschußerfüllung hat - wie die Forstinspektion St. Johann bemerkt - wie fast überall ähnlich, andere Hintergründe. Abschließend wird in dem zitierten Schreiben darauf hingewiesen, daß beim Gamswild in den letzten Jahren eher ein gleichbleibender Trend zu verzeichnen sei, teilweise bedingt durch das beständige Auftreten von Räudefällen, die keine allzugroßen Schwankungen bei der Abschußerfüllung erlauben. Es konnte auch keine Beeinträchtigung des äußerst sensiblen Auerwildes sowie der dort vorkommenden Raubvögel festgestellt werden. Eine Beunruhigung der auf Alm- und Weideflächen befindlichen Rinder durch Hänge- und Paragleiterflüge kann mit Sicherheit ausgeschlossen werden (beunruhigt sind hier eher die Hänge- und Paragleiterpiloten).«

Besonders wäre noch darauf hinzuweisen, daß es nach Angabe des Geländehalters in Kössen zu keiner Zeit Probleme mit der einheimischen Jägerschaft gab.

In der Zwischenzeit hatte die Resolution auch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr in München erreicht, das seinerseits den DHV zur Stellungnahme aufgefordert hat. Die konnte im Kern kurz ausfallen: »Die Ergebnisse der Kössener Erhebung lassen sich auf das bayerische Alpengebiet übertragen.«

Neue Gl	Neue Gleitsegel mit DHV-Gütesiegel s						
GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse				
GS 01-111-89	Condor SP 10	Fa. Condor Sportsline/Genghammer	2				
GS 01-112-89	Condor SP 11	Fa. Condor Sportsline/Genghammer	3				
GS 01-113-89	Solution 26	Rico Gregorini/North Sails, Stefan Mast	1-2				
GS 01-114-89	Athlete 10,5	Fa. Falhawk/Peter Mages	3 E				
GS 01-115-89	Pegasus	Fa. Blow Up	3 E				
GS 01-116-89	Condor SP 12	Fa. Condor Sportsline/Genghammer	3 E				
GS 01-117-89	Nova CXC 21	Fa. Nova/Bausenwein	2-3				
GS 01-118-89	North C 25	Fa. Gregorini/North Sails, Stefan Mast	3 E				
GS 01-119-89	North C 22	Fa. Gregorini/North Sails, Stefan Mast	3				

Klassifizierung

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

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

Neue Gleitsegel-Gurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 13. 10. 89

Stand: 13, 10, 89

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer		
GS 03-052-89	Sky-Life-Alpina pro	Fa. Alpin Pro/Peter Mages		
GS 03-053-89	Air Bulle Swing Dynamic	Fa. Air Bulle/Krimmer		

Neue Gleitsegel-Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel

GS-Nr. Gerätebezeichnung Hersteller/Musterbetreuer
GS 02-008-89 Minitex 110 Fa. Sigma

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer	Klasse
01-182-89	GTR 162 Top Race Normalsegel	Fa. Moyes Icaro/Parasail	3
01-183-89	Excel 141	Fa. Falhawk/Peter Mages	3

Klassifizierung

- 1 Für Drachenfluganfänger und für Drachenflieger, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.
- 2 Für Durchschnittspiloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und das genußvolle Fliegen vorziehen.
- 3 Für Könner, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.
- E Spezielle Einweisung erforderlich, z.B. wegen aerodynamischer Steuerung.

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

Neue Hängegleitergurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 13, 10, 89

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer	
03-072-89	KEL-TEC	Fa. Keltjens/Otten	

ausbildung

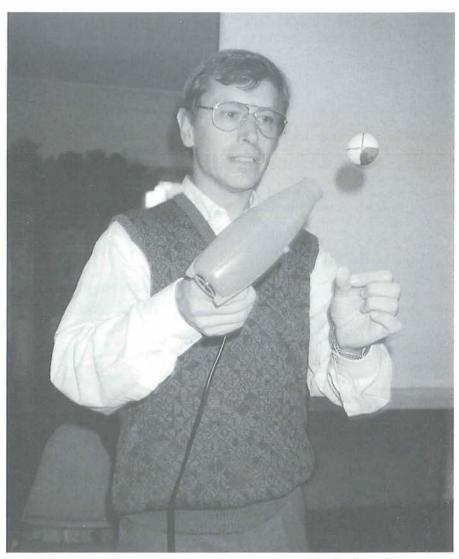
Videotraining für Prüfer und Fluglehrer

von Klaus Tänzler

Der Herbst brachte arbeitsreiche Wochen für das DHV-Lehrteam. Den Spezialisten für Flugtechnik: Toni Bender, Peter Cröniger und Christoph Kirsch blieb kein freies Wochenende. Sie eilten von einem Lehrer-Fortbildungstermin zum nächsten. Dieses Jahr wurde erstmals eine flugpraktische Fortbildung für Prüfer und Fluglehrer angesetzt. Am Wank und an der dritten Stufe von Ruhpolding demonstrierten Gleitsegellehrer, Drachenfluglehrer und die Pilotenprüfer dem Lehrteam lehrbuchgerechtes Flugkönnen, ihre Bewegungsabläufe wurden per Video festgehalten und anschließend im Lehrsaal analysiert. Dabei zeigte sich, daß selbst bei erfahrenen, sogenannten »guten« Piloten sich falsche Bewegungsabläufe eingeschlichen und automatisiert haben.

Die am häufigsten aufgetretenen Fehler beim Drachenfliegen:

- Der Körperschwerpunkt gerät beim Startlauf hinter den Aufhängepunkt (z. B. wegen zu flachem Anstellwinkel, falscher Lauftechnik oder ungünstiger Wirkungsweise moderner Gurtzeuge), der Pilot kippt schon sehr früh in die Bauchlage, hebt früher ab als der Flugsicherheit dienlich, ist nicht in der Lage, im Falle eines Durchsackens weiterzulaufen.
- Bei der Landeeinteilung wird die Position zu dicht am Punkt geflogen, der Queranflug verkümmert deshalb zu einer Kehre, der ständige Peilblick zum Punkt wird dadurch erschwert, der Queranflug als Überprüfungsinstanz, ob sich der Winkel zum Punkt bereits auf den Gleitwinkel reduziert, entfällt.
- Das Aufrichten im Endanflug und das abschließende Rausdrücken ist durch die nach hinten gelegte Schwerpunktlage moderner Gurtzeuge drastisch erschwert worden. Die Gurt-Konstrukteure sind gefordert!



Die am häufigsten aufgetretenen Fehler beim Gleitsegeln:

- Der Pilot fliegt nicht aufgerichtet weg, ist also für den Fall des plötzlichen Durchsackens gegen Rückgratund Steißverletzungen nicht gewappnet. Der Pilot richtet sich vor der Landung nicht rechtzeitig auf, dieselbe Gefahr ist gegeben.
- Häufiger als beim Drachenflug waren statt der klar gegliederten Landeeinteilung konfuse Flugmanöver mit Gefährdung nachfolgender Piloten zu beobachten.

Als Maßnahme zur Erhöhung der Flugsicherheit kam man auf den Fortbildungsveranstaltungen überein, daß die Prüferanweisungen zu ergänzen sind. Bei künftigen Pilotenprüfungen wird ein Start, bei dem der Pilot auf

Magie der Wissenschaft:
Aerodynamik-Referent Alfons Rieger
erläutert angehenden Fluglehrern die
Zirkulationsströmung anhand der
Umströmung eines Balles, der Auftrieb entwickelt und freischwebend
im Raum rotiert.

Grund seines Fehlers durchsackt oder im Stall abhebt, in jedem Fall als nicht bestandener Prüfungsflug gewertet. Beim Gleitsegeln wird zu frühes Hineinlegen ins Gurtzeug oder Loslassen der Steuerleinen in Bodennähe als »nicht bestanden« bewertet, ebenso zu spätes Aufrichten vor der Landung und falsche Armhaltung beim Ziehen der Steuerleinen.

Das Versicherungsprogramm

Stand: 1.1.1989

Versicherer: Gerling-Konzern Köln

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

Versicherung	Deckungs- summe	Deckungs- bereich		Jahresprämie inkl. VersSt.	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	DM DM Nur DM DM		egleiter + Gleitsegel 5,- bei DM 500,- SB 0,- ohne SB Gleitsegel 0,- bei DM 500,- SB 0,- ohne SB	Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb; keine Gerätekennzeichnung; Selbstbeteiligung vom Bundesaufsichtsamt bestätigt; Gleitflugzeuge gleichgestellt; Versicherungsausschlüsse auf Minimum reduziert, ebenso bei übrigen Versicherungen. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungsfällen in der Schweiz vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.		
Fluglehrerhaftpflicht	DM 1 Mio		OM 50,-		Lehrtätigkeit der Fluglehrer und -anwärter		
Schirmpackerhaftpflicht	Personen- schäden		/12 pl	Für alle Mitglieder	Packen von Rettungsgeräten mit Fachkunde		
Startwindenhaftpflicht	DM 100000,- Sachschäden	Europa	des Jahre	es Jahres	es Jahres 1/	kostenios	Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug
			hrend d	DM 65,-	Zusätzlich: inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug		
Startleiterhaftpflicht			w w	für alle Mitglieder	Startleiter mit Befähigungsnachweis		
Geländehaftpflicht		Deutschland	hluß	kostenlos	Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen		
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine		weltweit	gsabsc	gsabso	für alle Mitgliedsvereine	Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc.	
Veranstalterhaftpflicht	DM 300000,- Sachschäden		La koste		kostenlos	Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr	
Rechtsschutz für Mitgliedsvereine	DM 100000,-		ei Vers		Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc.		
Luftfahrzeug-Verkehrs- Rechtsschutz				gen: B	ngen: B	DM 45,-	Wie Kfz-Rechtsschutz
Bergungskosten	DM 1000,-		icherun	für alle Mitglier kostenlos DM 2,– pro Mi	icherur	für alle Mitglieder Suche, F kostenlos transpor	Suche, Rettung, Krankenhaustransport, Rücktransport
Boden-Unfall für Mitgliedsvereine	DM 5000,- bei Tod	,- Furopa			DM 2,- pro Mitglied	Verfünffachung möglich	
Boden-Unfall für Startleiter	DM 10000,- bei Invalidität		Füra	für alle Mitglieds- vereine kostenlos	Tätigkeit als vom Verein beauftragter Startleiter		
Flug-Unfall, Tod und Invalidität				DM 45,-	Verzehnfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-		
Flug-Unfall, nur Invalidität	DM 10000,-			DM 30,-	Risiko gemäß AUB inkl. andere Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz		
Boden-Unfall für Veranstalter	DM 10000,- bei Tod DM 20000,- bei Invalidität	Deutschland		DM 100,-	Allegenehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleit- segelveranstaltungen im Versicherungsjahr. Verdoppelung möglich		
Kapital-Lebensversicherung mit Berufsunfähigkeits- Zusatzversicherung	VersSumme bis DM 200 000,-		Prämie nach Alter und Bedarf		Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit. Kein Risikozuschlag für nichtgewerbliche Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten		

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 hel 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 Profit und ich bin sicher, daß ein Einsterwalder Acrosate rohr sich verbogen hälte und die Gammillin terkante des Aerosate meinen Arm geschond hälte.

Ich empfehle daher für sicherher schwaße Piloten, ihren Gleiter auf Aerosafe frapez rohre von Finsterwalder umzurunken die sich zudem dank der Gummhinterkunte vielbesser halten lassen als jedes andere frapez rohr."

Adrian Müller SHV-Fluglehrer, CH Liga Ni. 2/1960

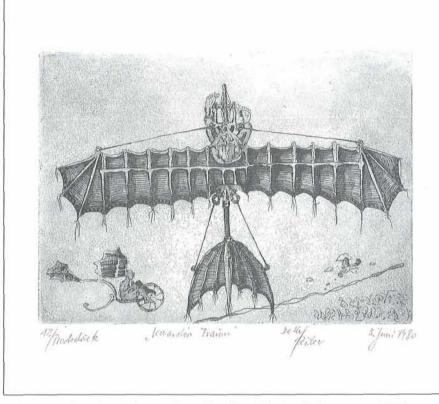


Telephon-Fachberatung und Schnell versand durch

die münchner delta boutique

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

vereinsnachrichten



Detlev Reuter hat seine Vision vom fliegenden Fahrrad in einer Radierung verwirklicht.

Das fliegende Fahrrad

Der Ulmer Ultraleichtfliegerclub e.V. und der Segelfliegerclub Schwaighofen/Neu-Ulm veranstalten am 12. Mai 1990 im Ulmer und Neu-Ulmer Raum einen Wettbewerb um das »fliegende Fahrrad«. Ziel ist es, die technische Phantasie und den Sportsgeist anzuspornen, die Jugend zum Mitmachen zu begeistern und viel, viel Publikum heranzuziehen.

Die Idee: Es sollen mit einfachen Mitteln normale, straßentaugliche Fahrräder im Sinne des Wortes »beflügelt« werden. Technisches Genie ist gefragt sowie sportliche Leistung. Es soll Spaß machen, ein Happening für alle, die vom Fliegen träumen.

Mit alleiniger Hilfe von Muskelkraft soll erreicht werden, daß mit einem Fahrrad, dem Flügel angebaut wurden, eine Schnur von 20 cm Höhe überflogen wird. Die Länge des anschließenden Gleitfluges zählt dann bei der Wertung. Kommerziell erwerbbare Geräte wie Flugdrachen u. ä. oder zusätzliche Energiespeicher sind nicht erlaubt.

Dem Sieger winken DM 10000,—. Ausschreibungsunterlagen können über den Ulmer Ultraleichtflieger-Club e.V., Fasanenstraße 41, 7909 Bollingen angefordert werden.

Windenschlepp-Kurs bei den Drachenfliegern Alb-Donau e.V.

Vom 2. bis 7. Januar 1990 veranstalten die Drachenflieger Alb-Donau e.V. auf ihrem Gelände in Riedlingen wieder einen Windenschlepp-Kurs für alle interessierten Lernausweis- und A/B-Schein-Piloten.

Interessierte wenden sich an Martin Schlegl, Telefon 07371/2317 oder Maximilian Bek, Telefon 07371/1760.

briefe

100. Mitglied im Parafly Club Schwaben e.V.

Nach knapp einjähriger Vereinsgeschichte konnte der 1. PCS am 1. September 1989 sein 100. Mitglied aufnehmen.

Die schnell wachsende Mitgliederzahl bestätigt nach den Worten seines 1. Vorsitzenden, Achim Runge, das Konzept der Gründungsmitglieder, fliegerische Heimat für die Region Süd-West zu sein, in beispielloser Weise.

Der 1. PCS trifft sich an jedem ersten Freitag im Monat im Clublokal, Sportgaststätte Weiherwiesen, 7401 Walddorf, Nähe B 27, Stuttgart – Tübingen. Kontakt:

Achim Runge, Vorsitzender 1. Parafly Club Schwaben e.V. Panoramastraße 28 7415 Wannweil

Wurftraining mit dem Rettungsschirm

Der 1. Parafly-Club Schwaben hat für seine Mitglieder unter dem Motto »Vorbereitung auf den Notfall« einen Trainingsabend organisiert:

In ihrem Gleitschirmsitz, der mit Karabinern an den Ringen der Turnhalle befestigt war, wurden die Piloten, möglichst stark schaukelnd, in Deckennähe der Turnhalle gezogen zum Ziehen und Werfen ihres Rettungssystems. Dies ist letztendlich allen gelungen, aber es gab auch recht verdutzte Gesichter, denn einige Rundcontainer ließen sich beim ersten Versuch nicht öffnen. Beim zweiten Versuch klappte es jedoch bei allen aber gibt es im Notfall immer einen zweiten Versuch? Die jetzt »erfahrenen« Piloten wissen, wie sie künftig im Notfall zu reagieren haben - Du auch?

Achim Runge



Nachahmenswert: Wurftraining in der Halle

finsterwalder

QUICK-SAFE



Helm und Fallschirm benützen heute alle Drachenflieger.

Auf Bügelräder glauben manche Piloten aus Prestigegründen verzichten zu müssen.

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

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

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

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

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

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

Telephon-Fachberatung und Schnellversand durch:

die münchner delta boutique

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

Risikobereitschaft

Es ist eine Freude, Euren Drachen-WM-Bericht zu lesen, denn der deutsche Teamchef ist offensichtlich im Journalismus genauso souverän wie bei seiner eigentlichen Aufgabe. Zudem erweist er unserem Sport einen großen Dienst, indem er davor warnt, die Risikobereitschaft im Wettkampf immer höher zu schrauben.

Daß dies direkte Auswirkungen auf die restliche Drachenflugszene hat, scheint mir das gleiche DHV-Info einige Seiten weiter hinten zu zeigen. Dort erzählt ein munterer Streckenfluganfänger, wie er quasi in der Wirbelschleppe der Cracks von Hentig und Hanfstängl seinen ersten (!) Streckenflug vom Laber nach Scouls angeht, krimimäßig mit entsprechender »EKG-Amplitude«, »wilde Leefehler« ausbügelt, »Leeschleuder« und »Leebärte« meistert und schließlich auf die Idee kommt, sich irgendwo zwischen Landeck und St. Anton »verzweifelt« um den »Kabelsalat« auf »kleinen Bergwiesen« zu kümmern.

Nichts gegen den tollen Flug und erst recht nichts gegen die herzerfrischende Schriftstellerei des jungen Fliegerkollegen!

Aber mir wäre es damals nicht im Traum eingefallen, ausgerechnet die unlandbaren Gebiete zwischen Garmisch und Ehrwald, am Fernpaß und zwischen Landeck und St. Anton als Spielwiese für meine ersten Streckenversuche zu wählen. Solche Flugbereiche sind also keine Maßlatte, an der zukünftige Streckenflieger ihre ersten Flüge messen sollten.

Norbert Zimmerer

Fliegen in der DDR

Von den Behörden haben wir nun erfahren, daß das Drachen- und Gleitschirmfliegen in der DDR bis 1991 organisiert werden soll.

Hoffentlich wird es ein Geburtstagsgeschenk für mich, wenn am 18. 10. 1989 eine Verständigung mit Interessenten stattfinden soll, zu der auch ich eingeladen bin.

Uwe und Ulf Lienbacher, Karl-Marx-Stadt

Über die Ohnmacht des Menschen gegenüber der Physik!

Lieber Wolfgang,

anbei erhältst Du meine Austrittserklärung aus dem DHV.

Die Gründe für meinen Austritt sind nicht in irgendeiner Person des Vereins oder einer Verärgerung über Zustände zu suchen, es ist vielmehr die Resignation vor der Physik.

Ich möchte Dich bitten, den beiliegenden Artikel in der DHV-Info abzudrucken, denn ich glaube, daß ziemlich viele Mitglieder ähnlich wie ich denken und man diese Gedanken niemandem vorenthalten darf.

Meine Begegnung mit dem ersten Gleitschirmflieger fand im Sommer 1986 in der Nähe von Hallein statt. Es war aufeinmal irgendetwas Rotes am Himmel, von dem man nicht genau sagen konnte, was es war. Von unserem Platz auf der Wirtshausterrasse sah man recht bald, daß es ein Gleitschirmflieger mit einem Maxi war, der es an diesem schönen Tag den Vögeln gleich machte und durch die Lüfte schwebte.

Meinem Schwager und mir war sofort klar, daß wir so etwas auch machen wollten. Im Frühjahr 1988 war es
dann soweit. Wir belegten einen Anfängerkurs in einer Gleitschirmfliegerschule, den wir zweckmäßigerweise
am Abend nach der Arbeit besuchen
konnten. Wir gingen die Sache recht
zügig an, so daß wir bereits nach
einigen Stunden Theorie und etwa
6 Wochen Wiesen- und Buckeltraining
den ersten Höhenflug wagen konnten.

Die theoretische Prüfung bestanden wir mit fliegenden Fahnen, da ich als Luft- und Raumfahrtingenieur das nötige Hintergrundwissen hatte, damit wir auch zu Hause üben konnten. Die praktische Prüfung fand in Lenggries statt. Die Windverhältnisse waren recht problematisch, da ein starker Wind auf dem Hang stand und wir Probleme hatten, unsere Schirme aufzustellen. Einen Prüfling erwischte beim Aufreißen die Wucht einer Bö, die ihm, da er die Arme zu weit gestreckt hatte, einen Arm auskugelte.

Die Prüfung selber fand ich zu einfach. Es bestanden alle.

Zwei Wochen später war es dann soweit. Der Gott des Windes schlug unbarmherzig zu. Einer unserer Mitschüler stürzte beim Start auf Grund eines noch nicht ganz gefüllten Schirmes eine kleine Böschung herunter und brach sich dabei das Fersenbein. Ein zweiter Freund von mir verpatzte einen Start mit seinem Drachen und schlug mit seinem Oberarm gegen das Trapez. Resultat war ein Oberarmtrümmerbruch mit Radialisbeeinträchtigung.

Zu diesem Zeitpunkt beschloß ich, das Fliegen zu unterbrechen, bis über die Jahresunfallstatistik des DHV mehr Daten über Flugunfälle bekannt wären. Mein Schwager beschloß weiterzufliegen. Allerdings mit mehr Vorsicht. Ich habe seitdem öfter von ihm gehört, daß er wegen widriger Witterung nicht gestartet ist und als einziger aller Mitstarter zu Fuß wieder im Tal ankam. Er ist sogar während einer Woche auf den Kanarischen Inseln mit seinem Freund nicht ein einziges Mal geflogen, da er keine ausreichend sicheren Start- und Landeplätze finden konnte.

Ein halbes Jahr später, wir befinden uns jetzt schon fast in der Gegenwart, sitzen wir mit einigen Drachen- und Gleitschirmfliegern und Fliegerinnen beim abendlichen Wein und da kann man folgende Gesprächsstoffe hören: »Beim Gleitschirmfliegen benötigt man keinen Fallschirm, der Gleitschirm ist ja selber einer. Meiner ist nach dem Einklappen noch immer wieder aufgegangen«.

Anmerkung des Verfassers: Wenn Du mit einem anderen Flugteilnehmer zusammenstößt, kannst Du einen Fallschirm wirklich brauchen.

Ich habe aus diesen Gesprächen gelernt, daß man in der Flugschule alles lernt und übt, in der Praxis aber jeder schlauer als der andere ist. Bis es dann zu spät ist. Jeder Mensch macht Fehler. Leider bedeutet ein Fehler beim Fliegen häufig bitteres Elend für einen selber und die Angehörigen.

Heute erfuhr ich, daß es einen Bekannten in einer »Graveyard-Spiral« vom Himmel geholt hat, da sich sein Schirm beim Start nicht ganz öffnete. Er hätte ruhig etwas vorsichtiger sein können, da er in seinem Fuß noch jede Menge Metall vom letzten Mal hatte. Jetzt liegt er im Krankenhaus. Diagnose: Jede Menge Prellungen und Fleischwunden und vor allem einen Wirbelbruch.

Darum merke! Jedem Menschen unterlaufen Fehler, sonst wäre er kein Mensch, sondern eine perfekte Maschine. Dies passiert auch sehr guten Fliegern. Gegen die Gesetze der Physik, vor allem die Erdanziehung und die Wahrscheinlichkeitsrechnung, kann niemand an. Ich habe für mich einen Schlußstrich unter das Drachen- und Gleitschirmfliegen gezogen, genauso wie ich es vor 10 Jahren im Alter von 22 mit dem Motorradfahren gemacht habe.

Jetzt kann darauf jeder antworten: »Mir passiert so etwas nicht. Das passiert doch nur den unvorsichtigen anderen«. Ich halte aber dagegen und sage DOCH, auch Dir passiert das.

Darum mein Appell an alle: Wenn Ihr es schon nicht lassen könnt, so versucht durch ganz gezielte Maßnahmen, Eure Chancen in den Gesetzen der Physik zu verbessern.

Meine Merkregeln dazu sind:

- 1. Starte nur bei einwandfreiem Wind.
- 2. Wenn Du Dir den letzten Flug für den Tag vornimmst, höre nach dem vorletzten auf.
- 3. Sorge für eine hundertprozentige Ausrüstung. Helm und Stiefel sind
- 4. Gebe nichts auf das Geschwätz der Kollegen. Entscheide immer selbst. Lasse Dir dabei viel Zeit.
- 5. Sieh beim Start immer nach oben, bevor Du losläufst.
- 6. Wenn Du Dich nicht hundertprozentig fit fühlst, starte nicht.

Alles Gute für die Zukunft Horst Lüning

DHV-Filmverleih

»Ikarus lebt«



Herstellung:

1989 von Charly Jöst, zusammengestellt aus zahlreichen

Amateurstreifen

Format:

Super 8 Magnetton, mono

Ton: 70 Minuten (aufgeteilt auf 2 Spulen) Filmdauer:

Durchmesser 205 Millimeter Spulengröße:

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 90 Minuten (aufgeteilt in 3 Teile)

Filmdauer: Spulengröße: Adressaten:

Durchmesser 205 Millimeter 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:

»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

25 Minuten

Filmdauer: Spulengröße:

Durchmesser 205 Millimeter

Adressaten:

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

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

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

gebrauchtmarkt

Hängegleiter

Impuls, Bj. 86, blau/orange, guter Zustand, 2-Jahres-Check mit neuer Unterverspannung im April 89, VB DM 2100,— @ 0228/462358 Freitag nach 18.00 Uhr.

Atlas 16, Bj. 11/84, Gütesiegel bis 12/91, tolle Farben, wenig geflogen, incl. Räder, Profilturm, Ersatztrapezrohr, DM 1650,—. Helm, DM 40,—, Prieler Kniehänger, DM 140,—, © 02162/80625.

Bergfalke, Kurzpack, gepflegt mit 5-Jahres-Check, Kniehänger, Helm, evtl. mit Fallschirm, guter Zustand, DM 1900,−.
© 0211/3872123 tagsüber 8.00 bis 17.00 Uhr.

Polaris Delta16, Bj. 9/86, 2 Saisonen geflogen, gepflegt, crashfrei, auffallende Farben, Räder, Steffl-Kniehänger, VB DM 1900,-. © 0911/647486 ab 19.00 Uhr.

Kiss, Bj. 3/89, sehr gepflegt, DM 5200,-. Keule, Ball Vario, Winter-Fahrtmesser, Barigo-Höhenmesser, alles analog, DM 380,-. © 07231/15647.

WW Sport 167, Bj. 7/88, sehr schöne Farben, wegen HP-AT ungern abzugeben, VB DM 4950,-. ☎ 0.89/4.31.49.99.

Keller High-Tec Integralgurt mit Fronteinstieg, 1 Jahr alt, wenig geflogen, gütesiegelkonformer Zustand, Sonderdesign, Farbe Silber mit Regenbogenstreifen, DM 900,—. Auf Wunsch auch Verkauf komplett mit Rettungsschirm Rademacher Speedy, 2 Jahre alt, keine Rettungsöffnung. Komplettpreis nach Absprache. © 06151/146898.

Zephir, Bj. 5/88, schweres Segel, Hinterkante durchgehend verstärkt, sehr gute Flugeigenschaften, Untersegel gelb-orange, VB DM 3800,-. © 069/5481523.

Zephir CX, wenig geflogen, Eintrittskante pink, sonst weiß, VB DM 5300,-. © 069/5481523

Moyes Mega, crashfrei, Gütesiegel bis 12/90, incl. Ersatzrohre, Schürze und Räder, Preis VB. ☎ 081 31/2 56 25 abends.

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

Kompl. Ausrüstung mit Quattro S 87, Kniehänger und Schirm HFG 1, Römer-Helm 57/58, Vario/Höhen- und Geschwindigkeitsmesser mit Flügelrad-Sensor Flytec AV2015/DS220, Y-Thermik-Schnüffler, Räder luftber. und Quick-Safe, Fluck-Schlepp-Klinke, Bj. 88, 2 Windsäcke 80/160 cm, Dachträger mit Alu-Transp.-Leiter, Overal-Gore-Tex b. 180 cm Körpergröße und viele Kleinteile wie Rettungsschnüre etc., alles in gepflegtem gutem Zustand, auf VB nach Aufgabe des Sports. 50 02339/3695 ab 16.00 Uhr.

Saphir 17, Bj. 86, ca. 40 Flüge, rot, 1a-Zustand, 1988 kaum und 1989 nicht geflogen, DM 3200,-. ☎ 086 62/72 38.

Hiway-Demon 175, mit 5-Jahres-Check, zwischenzeitlich 2 Jahre nicht geflogen, sehr guter Zustand, DM 1080,-. © 09961/440 oder wochentags abends 089/1679701.

WW Sport 167, Bj. 5/85, crashfrei, incl. 4 Trapezrohre, VB DM 2450,-. 6 089/3071318.

Funfex, neuwertig, schweres Segel, Obersegel weiß, Untersegel und Kante hellrot, Aerosafe, Speedbar, Bügelräder, langer und kurzer Packsack, Hall-Fahrtmesser, DM 4650,—. Parasail VI, Mittelleine, neuwertig, DM 850,—. Kniehänger Steffl, mit Stahlkarabiner, Packrucksack, DM 180,— wegen Aufgabe des Sports, schweren Herzens.
808142/7207.

Uno, Bj. 9/86, Topzustand, pink-lilaschwarz, Speedbar und Räder, DM 2400,-. Cockpit Pritzel WP 820, DM 550,-. \$\overline{\infty}\$ 07 11/68 84 82.

Atlas 18, Bj. 86, sehr wenig geflogen, mit Rädern, Kniehänger und Helm wegen Sportaufgabe, VB DM 2500,-, \$\overline{3}\$ 0931/706000 ab 18.00 Uhr.

Variometer AOA 4820 (digitaler Höhenmesser, sehr große Anzeige, Variobereiche 2,5/5 m/s umschalltbar, modulierter Steigton sowie Sinkwarnton) in bestem Zustand, DM 500,-. © 07071/29 3521 dienstlich, 07 11/3 70 05 21 privat.

Cloud II, Bj. 81, sehr guter Zustand, 5-Jahres-Check 2/89 (gilt bis einschließlich 91), Segel rot-gelb-weiß, DM 1200,-. \$\operatorname{8}\$ 07072/69 80.

Fallschirm Parasail, nie gebraucht, DM 400,-. © 07071/293521 Geschäft, 0711/3700521 Privat. Bitte evtl. Rufnummer hinterlassen, ich rufe zurück.

Fallschirm und Kniehänger, sehr guter Zustand, DM 600,-. © 07071/293521 dienstlich, 0711/3700521 privat.

Polaris Delta 16, Bj. 85, Räder, VB DM 1400,-. Gurtzeug mit Parasail-Schirm, VB DM 350,-. Wasmer-Analog-Vario mit digitalem Höhenmesser und Akku, VB DM 350,-. Fahrtmesser Wasmer, DM 40,-, ggf. auch alles komplett. © 09076/1724.

Polaris Super Delta, Bj. 87, sehr guter Zustand, Räder, VB DM 1700,— Gurtzeug Delta-Fly, VB DM 150,— Parasail-Schirm, VB DM 450,—, auch alles komplett. © 07141/54903.

Wills Wing HP2, Bj. 88, 1 Jahr alt, blau-weiß, Zubehör, 2 Ersatzsteuerbügel und Trapez-klappgelenk, Sonderpreis, DM 4800,-. 80 073 44/48 67.

Cloud III, Bj. 84, Check 12/91, Obersegel weiß, Untersegel rot, guter Zustand, DM 1600,-. Kniehänger mit Parasail, DM 500,-. © 02374/13078.

Magic 4, 177, VG, violette Anströmkante, Rest weiß, guter Zustand, DM 2000,-. © 069/522436.

Saphir 17, Bj. 2/87, Farbe Uni-Weiß, guter Zustand, ca. 50 Flüge, VB DM 3000,--. © 02232/24814.

Nimbus 62, Gütesiegel 86, blau-hellblau, mit Rädern, Kurz- und Langpacksack, 15,5 m², 55–120 kg, VB DM 1990,-, zusätzl. Speedbar und Kniehänger. © 0681/51451 ab 17.00 Uhr.

Impuls 17, Bj. 85, rot, blau, weiß, gut erhalten, VB DM 2300,-. © 08458/9758.

Tausche bzw. verkaufe Ikarus 984, Bj. 86, gegen leistungsfähigen Doppelsegler bis 14,5 m². 80 089/6 09 85 08, abends.

Cloud II, Bj. 85, zwei Jahre nicht geflogen, schöne Farben, guter Zustand, Rohre z.T. ausgetauscht (Routine), VB DM 1500,-. Magic IV 155, Bj. 85, hellblaues Obersegel, dunkelblaues Untersegel, VB DM 2200,-. Liegematte mit Einsatz für Packsack, Kosteletzky, DM 100,-. © 0221/496722.

Magic IV, Bj. 8/86, Mylar rot, Multicolor, sehr guter Zustand, VB DM 2500,-. 8 07321/46861.

HP2, Ligagerät, 10 Monate alt, Segel neongelb und pink, Neonbügel, Topzustand, ca. 80 Flüge, VB DM 4500,-. 80 07031/278116.

Impuls 17, Bj. 7/89, 4 Flüge, dunkelblau/ neongelb, Räder, absolut neuwertig, VB DM 3880,-. Keller Integral, rot, 170 bis 190 cm, mit Parasail-IV-Schirm, sehr gepflegt, VB DM 990,-. @ 02 12/66019.

Zephir, Bj. 8/88, schöne Farben, schweres Tuch, verstärktes Achterliek, crashfrei, sehr guter Zustand, VB DM 4100,-. © 07631/4166.

Rademacher Rettungsfallschirm PSR I, Bj. 88, nie ausgelöst und PSR Kniehänger , Bj. 88, günstig. ☎ 06121/400281.

Wills Wing Sport 150, Bj. 9/88, wie neu, VB DM 4800,-. © 0831/83211.

Polaris Delta 16 S, Bj. 6/87, schw. Querrohr, Speedbar, kein Crash, DM 2200,-. © 071 83/7728.

Prieler Komfort-Integral, Bj. 87, blau/gelb, evtl. mit Schirm Parasail V, VB DM 490,-bzw. 990,-. ☎ 089/3154206.

Türkiser Kellergurt, mittlere Größe, 1 Jahr alt, sehr guter Zustand, VB DM 450,-. © 040/6913080.

Top Swing, Bj. 87, rot/weiß, DM 2200,-. © 08450/1040.

Synairgie Club 15, Bj. 87, Farben Schwarz (Anströmkante), Pink, Weiß, sehr guter ZuWtand, incl. Reservetrapezrohr und Kennzeichnung, crashfrei, wenig geflogen, VB DM 2200,-. © 089/2714708.

ICOM IC-A20

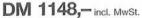
VOR-TRANSCEIVER

Die vom Hersteller ICOM in der BRD zugelassenen Geräte IC-A20 werden über FRIEBE ausgeliefert. FTZ – Nr. A400406V-LO

BFS - Nr. L-5204/87

Alle 200 NAV/720 COM-Frequenzen, VOR-Anzeige TO/FROM umschaltbar, CDI-Anzeige, 16 Speicherplätze. 1 Jahr Garantie.

Lieferumfang: Akku, Antenne, 220 VAC Ladegerät, 12 VDC Ladegerät, Tragetasche, Ohrhörer, Zusatzstecker.



Umfassendes Original-Zubehör von ICOM, sowie Akku 1 Ah, Helme, Helmeinbausets, Intercom, Antennen.









Bitte Sonderprospekte anfordern!

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF GMBH

6800 Mannheim · Flugh. Neuostheim · Tel. 0621/412408 · Fax 0621/416759

ENDLICH

ist es möglich den Drachen trocken zu transportieren und sogar im Freien zu lagern!



ist ein ● absolut wasserdichter, ● unzerreißbarer, ● Kälteund UV-beständiger PVC-Schutzschlauch zum Überziehen. Mitgelieferte Trockenmittelpackungen ermöglichen jetzt endlich Lagerung ohne Korrosion!

NUR BEIM FACHHÄNDLER

Mallinckrodt, Kunststoffverarbeitung D-7315 Weilheim, Tel. 07023/6908

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

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



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.



Fluginstrumente

Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser

mit zwei Höhenspeichern, Baro-

bare Akustik, programmierbare

Sollfahrtanzeige, Gleitzahlrech-

ner, Zeit- und Stoppuhr, Kapazi-

Batterie, Totalenergiekompensa-

täts- und Reserveanzeige der

meter, Fahrtmesser, programmier-

DM 1.498,-

CROSS COUNTRY 8000

Cockpit für Top-Piloten:

Multifunktionales

AFRO CUMULUS BOOD

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

der Batterie.

Alle Speedbargeräte sind funkentstört, höhenkompensiert und gegen Feuchtigkeit geschützt.

POCKET-COMBI DM 698,-

Vario und digitaler Höhenmesser mit programmierbarer Akkustik.



VARIO DIGITAL

keit geschützt.



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



Das Gerät ist funkentstört, höhen-

kompensiert und gegen Feuchtig-

M SEDI MATANITAL ORRA

Weiter im Programm: POCKET ALTIMETER DM 498,-

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

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

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

wettbewerbssport



Europacup der Senioren im Drachenfliegen

Vom 29.7.1989 bis 5.8.1989 nahmen in Oderen/Elsaß (Frankreich) 86 Teilnehmer, darunter eine Frau, am Europacup der Senioren 1989 teil. Vertreten waren 12 Nationen. Die örtliche Betreuung wurde durch die ortsansässige Drachenbaufirma Aerotec übernommen.

Gewertet wurden Ziel-, Ziel-Rückkehr- und Dreiecksflüge bis maximal 54 km. Obwohl das Wetter nicht ganz wie gewünscht mitspielte, konnten 4 Durchgänge geflogen werden. Gewonnen wurde der Wettbewerb mit fast 400 Punkten Vorsprung von Ingo Westerboer vor Adolf Palm. Beste Dame war Gerda Wagner auf Gesamtplatz 26.

Rang	Name	Gesamt Punkte
1	Ingo Westerboer	5317
2	Adolf Palm	4965
3	Jochen Müller	3124
4	Willy Wöll	2908
5	Hermann Günther	2770
6	Werner Musiol	2559
7	Vratislav Hlavaty	2468
8	Tor Krotseng	2237
9	Walter Riempp	2100
10	Wolfgang Boretzky	2078
11	Arthur Spori	2060
12	Willy Zwahlen	2035
13	Gustl Thalmayer	2031
14	Hagen Brandenburger	2018
15	Bruno Kupferschmied	2005
16	Siegbert Schmidt	1980
17	Martin Geiges	1935
18	Horst Schrader	1935
19	Werner Wolf	1896
20	Francesco Clemente	1821

In Oderen trafen sich heuer wieder die betagteren Piloten zum heiß umkämpften Europacup der Senioren

Zugspitz-Rekord-Pokal

Der Europastammtisch der Paraglider hat einen Zugspitz-Rekord-Pokal ausgeschrieben. Gewertet wird für Allround-Gleitschirme die längste Flugzeit auf der Strecke vom Schneefernerkopf zum Panoramarestaurant. Für Höchstleister die weiteste Strecke vom Schneefernerkopf. Der Flug ist mit Fotos zu dokumentieren. Die Gebühr für den Film beträgt DM 10,—.

Anmeldung zum Zugspitz-Rekord-Pokal erfolgt über: Europastammtisch der Paraglider, Franzi Schumacher, Ehrwald/Tirol.

wettbewerbssport

News aus der Gleitschirmszene

von Sepp Gschwendtner

III. Wildkogel-Paragleiten Bramberg/A am 5. und 6. 8. 1989

Nachdem am 22. und 23.7.89 nur Flüge zu einem Badesee möglich waren, wurde der Wettbewerb auf den 5. und 6.8. verschoben. Der äußerst aktive Drachen- und Gleitschirmclub richtete eine bestens organisierte Meisterschaft mit selektiven Durchgängen aus.

Am 5.8. wurden zwei Durchgänge durchgeführt, ein Ziel-Rück Wildkogel-Paß Thurn, abends dann ein Speedrun Hollersbach-Bramberg. Bei 300 m Starthöhe ca. 7 km Strecke! Der schnelle Herbst Rainer/A schaffte dies (immerhin ein Gleitwinkel von ca. 1:20) in ca. 17 Minuten.

Am 6.8. bei stabiler Wetterlage noch zwei Durchgänge, ein Bojenflug und ein schwieriger Touch and Go mit Luftballons.

Eine große Menge Zuschauer, beste Stimmung unter den Piloten, schnellste Auswertung (z. T. mit riesigen Ferngläsern Bojenüberwachung), keine Proteste und Unfälle; vielleicht sollte der Club der Wildkogelfalken einmal einen Kurs für andere österreichische Veranstalter abhalten!

ERGEBNIS:

- ca. 60 Piloten aus A/D/I/CH
- 1. Martin Cornel, D, Falhawk
- 2. Wolfgang Lechner, A, Nova
- 3. Gianni Fae, I, Inferno 6.6
- 4. Sepp Balkmaier, A, Trilair
- 5. Sepp Gschwendtner, D, F1
- 6. Klaus Heimgärtner, A, Comet

II. Int. Lucky Strike Open, Verbier, CH, vom 10. bis 13.8. 1989

Der wohl selektivste Wettbewerb der Saison 89 war zweifellos das Lukky Strike Open. Bis auf einen Teil der guten Franzosen war nahezu die ganze Weltklasse (ca. 160 Piloten) am Start, um in sieben Durchgängen an 4 Tagen den Sieger zu ermitteln. Dieser Wettbewerb zeigte wieder einmal, nach 87 und 88, wie Gleitschirmwettbewerbe abgehalten werden sollten, Attraktivität für die Zuschauer (täglich 2000 bis 3000), schließt sportlich hochwertige Durchgänge (hauptsächlich Bojenflüge) nicht aus! Vielleicht klappt's deswegen so gut, weil die Qualifikation der Veranstalter (u.a. Claude Amann) von allen akzeptiert wird und die Art der Durchgänge, auch das Touch and Go, die Landewertung, sogar Mindestzeit Start-Landeplatz (tolle Fullstalls über 1000 m im »Nikon Cup«, einer Sonderwertung), wiederspruchslos auch von den Piloten hingenommen wird, die sonst an ihren Overalls schon eine eigene Tasche für die Protestdokumente haben.



Weltmeister Carlo Dalla Rosa: 8. in Verbier

Leider gab's außerhalb des Wettbewerbes eine Menge Unfälle. Es ist leider der gleiche Effekt wie bei Ski- und Autorennen, daß nach Beendigung der Wettbewerbe (hier durch extrem böigen und starken Südwind) die vielen »Adabeis« unbedingt zeigen wollen, wer eigentlich die wahren Könner sind und dabei vergessen, daß Gips auf Siegerfotos äußerst selten ist.

Die deutschen Piloten werden im Gleitschirmfliegen immer stärker! 5 Piloten unter den ersten 12, außerdem im Finale der besten 50 Piloten (Cut nach 4 Durchgängen in zwei Gruppen) Christian Schilling, Sepp Weininger und Hans Ostermünchner.



Bayerische Meisterschaft: Nur ein Flugtag

II. Int. bayer. Meisterschaft und I. Int. deutsche Damen-Meisterschaft

Nachdem am 13. bis 15. 5. 89 die »Bayerische« regelrecht ins Wasser gefallen ist, wurde sie nun zusammen mit der Int. deutschen Damenmeisterschaft durchgeführt.

Leider war wieder nur am 1. Flugtag fliegbares Wetter, es wurden zwei Durchgänge durchgeführt, von denen der zweite sicherlich der beste am Tegelberg bisher geflogene Gleitschirmdurchgang war (Bojen Drehhütte – Schloß Neuschwanstein – Drehhütte – Landeplatz auf Mindestzeit).

Es waren ca. 60 Piloten, davon 11 Damen aus D/I/CH am Start. Eine Menge Zuschauer am 1. Tag, und auch so gehts aufwärts beim Gleitschirmwettbewerbssport, man fühlte sich am Landeplatz fast wie bei einem Autorennen. Die weiblichen Fans der zahlreichen italienischen Piloten hatten fast Formel-1-Niveau. Nachdem 1988 Carola Weh und Ingrid Böck gleich die ganze bayer. Meisterschaft gewonnen und einige männliche Teilnehmer bereits mit einer Geschlechtsumwandlung geliebäugelt hatten, war diesmal »Gott sei Dank« das Ganze wieder fest in männlicher, bayerischer Hand. Trotzdem die Damen 6. Platz insgesamt für Barbara Lacrouts, D, Swift, und 13. für Gabi Messner, D, F1. Die beiden dadurch Deutsche Damen- und Vizemeisterin, Dritte Carola Weh, Trilair.

Sonst gute Organisation, gute Wettbewerbsleitung, spendabler Sponsor (J. B. Trophy), sportlicher Wert wie immer nach nur zwei Durchgängen.



Weltrekord ** wade in Germany **

eute, da man sich an die Sensationsmeldungen aus den USA gewöhnt hat, kann man es sich gar nicht mehr vorstellen, daß der erste große Drachenflugweltrekord in freier Strecke nicht im Owens Valley, sondern vom Zillertal aus gelang: Der Segelfluglehrer Helmut Denz flog im Mai 1982 mit seinem Comet 192 km weit und verblüffte damals die Fachwelt. Helmut entfesselte in der darauf folgenden Zeit das Streckenflugfieber in Europa. Er eröffnete immer neue Rennstrecken in Österreich, Italien, Frankreich und Spanien.

Während die ständig zahlreicher werdenden Weitenjäger auf seinen

Spuren folgten, nahm sich Helmut bereits 1982 die nächste Disziplin, den Ziel-Rückkehr-Flug vor. Im April 82 gelang ihm ein Weltrekord von Aviano aus, mit Wendepunkt Bassano Startrampe, 136 km. Offiziell anerkannt wurde dieser Zielrück-Rekord trotz lückenloser Dokumentation nicht, die zahlreichen Sportzeugen am Startund Landeplatz hatten keinen gültigen DAeC-Sportzeugenausweis. Daran sollte es kein zweites Mal scheitern. Als Helmut Denz im April 1984 wieder vom Aviano aus einen Ziel-Rück-Weltrekord erflog, diesmal sensationelle 183 km, hatte er DAeC-Sportzeugen dabei. Die FAI-Anerkennung wurde

jedoch erneut versagt, weil Helmut nach neuen DAeC-Regeln dokumentiert hatte, wie im DAeC-Sportzeugenkurs gelernt. Das Startpunktfoto sei nach neuesten FAI-Regeln nicht länger erforderlich, hatte es von offizieller DAeC-Seite geheißen. Dem aber war nicht so, der Flug wurde lediglich als deutscher Rekord anerkannt.

Es folgten Jahre, dominiert von der Jagd auf das FAI-Dreieck, der anspruchsvollsten aller Streckenflugaufgaben. Die Amerikaner holten alle Weltrekorde nach Hause, bis auf das Dreieck, das schien sich selbst den amerikanischen Superfluggeländen zu widersetzen. Es blieb der Traum diesen Weltrekord in Europa zu verwirklichen. Von uns daheim aus gar?

Im Mai dieses Jahres war es soweit,

Helmut Denz berichtet selbst:

FAI-Dreieck 127,8 km Startpunkt Brücke Laubau,

1. Wendepunkt Schmittenhöhe,

2. Wendepunkt Ostspitze Hintersteiner See (Wilder Kaiser).

Nach einer anstrengenden Arbeitswoche ist am 24.5. endlich um 19.00 Uhr Feierabend. Trotz Termindruck muß mein Urlaubstag am Freitag nun doch nicht geopfert werden und so kann ich jetzt 4 Tage Urlaub verplanen. Die Wetterrecherche ergibt, daß die Nordostalpen von der zunehmenden Gewitterneigung am längsten verschont bleiben. Wir fahren daher nach Ruhpolding – Christine fliegt gerne am Rauschberg – und ich habe mir nach dem 106-km-Dreieck vom 5.5. größere Varianten überlegt.

Am 25.5. nach dem obligatorischen gemütlichen Frühstück und Einholen des Wetterberichts (schwach windig, Tendenz S.O., gegen Nachmittag einzelne Überentwicklungen evtl. auch über den Brenner hinaus nach Osten) fahren wir auf den Rauschberg hoch. Die Frühstücksruhe ist inzwischen wegen der schon guten Cu-Entwicklung einer gewissen Hektik gewichen - wir sind wieder viel zu spät dran! Ich baue schnell auf und melde die Aufgabe an, die nicht so weit Richtung Gerlos führt, um den Überentwicklungen in SW möglichst fern zu bleiben. Ca. um 11.30 Uhr starte ich nach Süden, sofort geht's mit 3–4 m/s bis zur Basis.

Es läuft nun zunächst sehr gut über die Dürnbach-Höhe, Loferer, Drei Zirsthörner, den Asitzkogel zur Schmittenhöhe. Da sich Richtung Paß Thurn schon eine gewisse Überentwicklung abzeichnet, fliege ich nicht den Prinzgau, sondern über Saalbach und dann sehr zäh über die Reiteralm,

den Hohen Madstein zum Hörnköpfel. Die Basis war bisher nur selten knapp 3000 m hoch und sinkt jetzt noch weiter ab; außerdem wird die Thermik durch teilweise Abschirmung schwächer.

Mit 2900 m am Rand einiger Wolkenfetzen muß ich den ewig langen Gleitflug direkt zum Wilden Kaiser antreten, da die Kette der Hohen Salve auch schon abgeschattet ist. Bei Going gehts wieder hoch, doch nach etwas mühsamen 200 m fasse ich mir ein Herz und fliege den Prachtkumulus vor dem Hintersteiner See an, der mich mit 5 m/s an die Basis katapultiert. Bügel an die Knie, zweites Wendepunktfoto und zurück in den Bart.

Nun tauche ich durch den majestätischen Wilden Kaiser hindurch, tanke am Stripsenkogel und steige am Schnappen und dann am Unterberg auf größtmögliche Höhe von 2900 m. Das Wetter rings um mich sieht wieder sehr gut aus, jedoch liegt ein großes blaues Loch vor mir, durch das ich gegen den »bayrischen Wind« durch muß. Während dieser McCready-Ner-

venprobe lösen sich auch noch die Wolken über dem anvisierten Gurnwandkopf auf und dessen SW-Seite empfängt mich in niedriger Höhe mit einem garstigen Lee - ich kann mich gerade noch zurück übers Tal an eine Soaring-Kante retten. Das Barogramm zeigt für die bis hierher geflogenen ca. 120 km 4.30 Uhr, ein nicht übler Schnitt von 26 km/h!

Hier kämpfe ich nun ums Obenbleiben, komme ab und zu auch etwas höher, werde dabei aber so stark versetzt, daß ich beim Vorfliegen gegen den Wind die ganze Höhe wieder verliere. Nach 1 Stunde und 10 Minuten bin ich so zermürbt, daß ich mehr oder weniger auf Landung eingestellt, nach Süden Richtung Weitsel fliege. Dabei erwische ich auf der SW-Seite des Gurnwandkopfes einen zerrissenen Bart, den ich in einem neu aufflakkernden Hoffnungsschimmer kurble. Mit zwei weiteren Bärten, die aus dem Seetrauntal heraufwehen, sehe ich zumindest den Startpunkt im Gleitwinkelbereich. Doch dann - wie ein Zusatzgeschenk - ist fast kein Sinken mehr da und ich schaffe es sogar noch bis zum offiziellen Landeplatz, wo mir Christine und Franz Karl die Landung bestätigen.

Ich bin überglücklich über den schönen und interessanten Flug und freue mich nebenbei auch über die Punkte für den Streckenflugpokal. Erst am nächsten Tag erwäge ich, den Flug als Weltrekord einzureichen: bisher steht der offizielle Rekord bei 120 km und schließlich ist noch niemand mit vollständiger Dokumentation ein so großes Dreieck vom Rauschberg und wieder dorthin zurück geflogen.

In der Vergangenheit sind mir schon 2 Weltrekordflüge wegen Kleinigkeiten nicht anerkannt worden. Wie würde es diesmal ausgehen? Oh Wunder, der Flug wurde anerkannt.

Und so habe ich nun die Genugtuung, von Christines Lieblings-Flugberg aus einen Weltrekord aufgestellt zu haben, der 2 Wochen lang bestand (bis zum Hammertag am 10. Juni!). Immerhin ist es der einzige offizielle Weltrekord »made in Germany«.

Fortsetzung des Testberichts



Der Integralaufbau erlaubt, die Verarbeitung schätzenzulernen, wie sie es verdient. Ich betrachte den Zephir als Meister des Genres. Kein Material zuviel, die Strukturverbindungen und die Trapezecken sind glatt, die Seile werden in die Stangen integriert; das alles und vieles mehr wie z.B. die Auswahl der Nähgarnfarbe durch den Kunden beeindrucken sehr.

Doch wenn man fertig ist, hat man trotzdem das Gefühl, so etwas schon mal gesehen zu haben. Es riecht nach Makulatur, wie wir sie von Autoherstellern kennen. Zwar sind die Segel radial zusammengesetzt, neue Stoffarten werden eingesetzt: u.a. Trilam im Bereich der Seitenstangen und Flügelhinterkanten. Die letzte Zwangslatte am Flügelende ist artikuliert und kann demnach einen stärkeren Druck übertragen. Bildschöne Winglets verlaufen entlang des Profils und runden angenehm das Gesamtbild des Drachens ab. Die Fläche hat 14,8 m², was eine Streckung von 7,8 ergibt. Alles trägt dazu bei, ihm einen aggressiven Eindruck zu geben, doch ob er bei den Topgeräten mitmischen kann, stellt sich noch heraus.

Präsentation

Der Zug steigt langsam im Schleppseil. Das Gerät ist leicht: 30 kg ohne Packsack. Das statische Gleichgewicht um die Nickachse wie um die Rollachse ist exzellent und die Steifheit der Konstruktion erleichtert einiges. Ich kann problemlos einen leichten Seitenwind kontern. Der Schleppstart ist leichter als mit einem anderen Gerät. Dennoch ist es vom Hang bei Wind etwas komplizierter. Das statische Gleichgewicht wird nicht mehr durch die Handstellung am Trapez vor dem Schwerpunkt kompensiert. Das Gerät fliegt dann langsam aber unwiderstehlich vorwärts dem Abgrund entgegen, sobald die Fläche trägt. Am besten kommt der Pilot mit und begleitet die Bewegung. Eigentlich nimmt sich das Gerät den richtigen

Anstellwinkel von selbst. Das Steigen verläuft geradlinig, was eine gute Spurtreue voraussetzt. Im gegenteiligen Falle muß man bei solchen Geräten die Spannung der Seitenstangen und der Zwangslatte am Flügelende erhöhen. Ausklinken. Blick nach rechts und nach links zur Fläche hin: das Segel steht einwandfrei, und das in jedem Geschwindigkeitsbereich. Kleine Delphinbewegungen um die Nickachse, wenn ich die Basis locker halte, zeugen von einer leichten schwanzlastigen Trimmung.

Eine Flachkurve bestätigt die Diagnose. Ich muß etwas ziehen, wenn die Kurve nicht steiler werden soll. Landung, um die Zentrierung nachzustellen. Ich hätte mir die Arbeit leichter gewünscht. Zwei BTR-Schrauben! Man führt nicht immer das passende Werkzeug mit sich. Zumal der an der Nasenplatte angebrachte Schlüssel nicht die passende Größe hat; er dient zum Nachspannen der Trapezecken. Erneuter Schlepp auf 1100 Meter bis über die Inversionsschicht mit dem geeigneten Material, um die Flugpolare abzufliegen. Im Flug erlebe ich die totale Begeisterung: das Flachland gehört mir. Für mich wie für Philippe Tisserand gibt es keine Zweifel mehr: C.X. auf Deutsch muß so etwas wir Turbo bedeuten. Ich muß bis über 85 km/h ziehen, um das Vario zur Ruhe zu bringen. Bei 60 km/h flirte ich noch immer mit 2m/s Steigen. Die Gleitzahl 10 bewegt sich bei einer Geschwindigkeit von 10m/s, was die Rechenarbeit ungemein erleichtert. Auf der anderen Seite der Basis bleibt das Gerät schön geradlinig. Der Druck auf die Basis nimmt linear zu, ohne viel Kraft abzuverlangen. Bei den herkömmlichen Überlandgeschwindigkeiten ist der Komfort perfekt.

Thermik und Turbulenzen

Gesundes Verhalten in stabiler Kurvenlage, wenn die Zentrierung und die Geschwindigkeit stimmen, sind des Piloten Glück. Doch, wenn man zuvor bei ruhigen Verhältnissen geflogen ist, staunt man zunächst über den Kraftaufwand, der sich jedoch in Grenzen hält, selbst wenn er höher ist als beim Vorläufer. Ich kreise beim Kurven die Festungsmauern des Dorfes Gourdon ab wie der Schlittschuhläufer über dem Eis. Er kreiselt einwandfrei, Hände ruhig auf dem Lenker. Nanu, jetzt dreht der Wind auf West, in Pré-du-Lac steht er noch immer Ost; das wird gleich noch lustig! Der Zephir reagiert ziemlich trocken; sein neuer Flugbe-

reich zieht Geschwindigkeiten nach sich, die schrille Töne in der Verspannung auslösen. Da all das nicht besonders gedämpft ist, empfiehlt es sich, weich zu kontern. Das ist die alte Geschichte der eisernen Hand im Samthandschuh.

Eines Tages muß man doch noch landen.

Die ehemaligen Besitzer jener Gerätetypen sollen es vermeiden, im Landeanflug ihre Gleitzahl durch Geschwindigkeit kaputt kriegen zu wollen, wenn sie es vermeiden möchten, ganz etwas anderes kaputt zu machen. Denn die beste Gleitzahl stimmt ungefähr mit der Landegeschwindigkeit überein. Man muß also schön weit anfliegen und sich nicht übermäßig aufrichten, um den Bodeneffekt maximal auszuschöpfen. Man muß kräftig stoßen, um das Gerät voll aufzurichten, sonst kippt der kleine Zwerg auf die Nase, doch nicht schneller als bei klassischen Geräten auch. Sollet es doch härter werden, verzeiht der Nasensporn einiges, indem er den Sturz nicht zu steil werden läßt.

Die Persönlichkeit

All diese Gründe machen aus diesem Drachen eines der homogensten und angenehmsten Geräte, die ich bisher zu fliegen das Glück hatte. So wie er momentan ist, kann er die anspruchsvollsten Piloten zufriedenstellen. Aber der Zephir CX hat zusätzlich eine Eigenart, die man sonst nirgends findet: die Geselligkeit! Kein Ärger mit Transport und Unterbringung. Der Geist des Gleitschirms schwebt über diesem Gerät, das dennoch die Leistungen der jetzigen Topgeräte aufweist. Der Zephir wurde entwickelt, um den internationalen Kriterien der Flugzeugbeförderung zu genügen; er wird sie also überall als Reisegepäck begleiten können. Die Zugbeförderung ist ebensowenig kompliziert, TGV inbegriffen. Die bestorganisierten Piloten unter Ihnen werden also Auto-Zug-Flüge durchführen können, um autonom nach Hause zu kommen und die Familie nicht zu stören. Im übrigen sind die Zephir-Piloten allgemein sehr diskret: sie wissen! René Coulon

(Übersetzung Gerard Cohen)

bautek GmbH, Paulinstr. 78, D-5500 Trier Telefon 0651-22019 · Telefax 0651-22010

Christoph Kirsch

LIGA-WINNER '89

GLEITSEGELN

Interviewt von Wolfgang Gerteisen

Wolfgang: Christoph, seit 2 Jahren taucht Dein Name in den Siegerlisten der großen Gleitsegelwettbewerbe auf. Dieses Jahr hast Du die Gleitsegel-Liga souverän gewonnen, warst bester Deutscher auf Platz 3 bei der WM in Kössen und erster Gewinner des Deutschen Gleitsegel-Streckenflugpokals. Eine stolze Bilanz. Wie hat Deine fliegerische Karriere eigentlich angefangen?

Christoph: Angefangen hat alles am Zaun eines Segelflugplatzes; doch statt mich zunächst mit »wirklichem« Fliegen zu befassen, habe ich das Modellfliegen begonnen. Diese Paarung aus dem Interesse für die physikalischen Hintergründe, der Konstruktion der Fluggeräte und dem Fliegen selber hat mich auch weiterhin in meiner Laufbahn begleitet. Als nächstes habe ich dann das Drachenfliegen begonnen. Das war 1983 und 1986 kam dann das Gleitschirmfliegen dazu.

Wolfgang: Warum bist Du vom Drachenfliegen zum Gleitschirmfliegen gewechselt?

Christoph: Da die eigenen Ideen, was die Konstruktion anging, beim Drachen leider auf dem Papier blie-



Foto: Wolfgang Gerteisen

ben, bot der Gleitschirm endlich die Möglichkeit, mir selber ein eigenes Fluggerät zu bauen. Dies war auch mein Einstieg ins Gleitschirmfliegen. Ich habe mir Stoff gekauft und einen eigenen Gleitschirm gebaut.

Wolfgang: Du hattest auch für die WM in Kössen einen neuen Prototypen gebaut, der eine sehr hohe Leistung haben soll. Dennoch bist Du bei der WM mit einem Seriengerät geflogen. War Dir Deine Neukonstruktion zu kritisch?

Christoph: Wie schon bei anderen Konstruktionen bin ich hier auch ein wenig zu weit gegangen und dazu kam, daß das alles »auf den letzten Drücker« passierte; so hatte ich einfach viel zu viel Angst, damit ohne ausreichende Erprobung zu fliegen.

Wolfgang: Seit August 1987 bist Du für den DHV als Gleitsegel-Testpilot tätig. Hilft Dir diese Tätigkeit beim Wettbewerbsfliegen?

Christoph: In jedem Falle; denn damit habe ich einfach einen großen Erfahrungsschatz, was das Beherrschen kritischer Situationen angeht. Außerdem macht es mir die Umstellung auf neue Geräte sehr viel einfacher.

Wolfgang: Einige frühere Testpiloten des DHV arbeiten jetzt als Werkspiloten für verschiedene Firmen. Sicherlich lagen auch Dir gute Angebote vor. Dennoch arbeitest Du weiterhin für den DHV.

Christoph: Das hat zwei Gründe: Erstens liegt mir die Sicherheit des Sports als Ganzes sehr am Herzen; ich bin mir nicht sicher, ob sich das mit kommerziellen Gesichtspunkten im Hinterkopf bei einer Firma stets berücksichtigen läßt. Zweitens bleibe ich so als Wettbewerbspilot flexibler und kann mit dem Gerät am Wettbewerb teilnehmen, das mir am besten erscheint, auch wenn dies finanzielle Nachteile haben sollte.

Wolfgang: Die Teamchefs der Drachen- und Gleitsegel-Ligen verfolgen in der Leistungssport-Förderung ein neues Konzept. Ab sofort können Nationalmannschaftsmitglieder der Gleitsegelliga in der Drachenliga mitfliegen und umgekehrt. Du hast dieses Angebot für 1990 angenommen. Was versprichst Du Dir davon? Welche Chancen rechnest Du Dir in der Drachen-Liga aus?

Christoph: Auf jeden Fall verspreche ich mir davon, mein sehr vernachlässigtes Drachenfliegen wieder aufzubessern und sehr viel dazuzulernen, insbesondere was schnelles Fliegen, auch den Gleitschirm betreffend, angeht. Von den Chancen her rechne ich mir zumindest den Ligaerhalt für 1991 aus.

Wolfgang: Seit den beiden WM steht der Wettbewerbssport im Kreuzfeuer der Kritik. Im DRAMA 10/89 heißt es dazu auf Seite 38: »So hart es klingen mag, aber international gibt es kein risikofreies Fliegen mehr. Wobei nicht risikofrei keinesfalls Fliegen im Hazard-Stil bedeutet. « Würdest Du diese Aussage unterschreiben?

Christoph: Nur insoweit, als daß ich dieses Fliegen im Pulk für sehr gefährlich halte, das hat sich aber nicht geändert seit den letzten Jahren. Was die anderen Quellen der Gefahren angeht, so ist da hauptsächlich der Veranstalter schuld. Auf seiten der Piloten wird jedoch Gesundheit und Leben mehr geschätzt als der Gewinn von Trophäen. Auch wenn gerade bezüglich der letzten Weltmeisterschaft viel Anderslautendes geschrieben wurde, so gehen ich und die Nationalmannschaftspiloten, die ich kenne, kein unkalkulierbares Risiko in diesem Sinne ein.

Wolfgang: Für 1989 hatte der DHV analog dem Streckenflugpokal für Hängegleiter einen Streckenflugpokal für Gleitsegeln ausgeschrieben. Leider haben dieses Jahr nur 5 Piloten daran teilgenommen. Genau mit der gleichen Anzahl an Teilnehmern hatte 1983 der Streckenflugpokal für Hängegleiter, damals noch »XC-Cup«, begonnen. In der Zwischenzeit ist der Streckenflugpokal für Hängegleiter zu einem gro-Ben dezentralen Wettbewerb mit über 100 Teilnehmern geworden. Kannst Du Dir vorstellen, daß es eine ähnliche Entwicklung im Gleitsegeln geben wird? Bietet der Streckenflugpokal eine Alternative für Piloten, die zentrale Wettbewerbe scheuen?

Christoph: Was die Entwicklung beim Gleitschirm-Streckenflugpokal sicher etwas hemmen wird, ist der materielle Aufwand für die Dokumentation. Entgegen dem Drachenfliegen müssen Gleitschirmflieger einen Barographen mitführen. Da aber das Potential an wettbewerbsinteressierten Piloten im Moment schon größer ist als 1983 bei den Drachenfliegern, andererseits die Frustration durch schlecht organisierte zentrale Wettbewerbe sehr hoch liegt, glaube ich, daß hier auch mit einem sehr großen Zuwachs zu rechnen ist. Darüber hinaus sind die Weltrekordstrecken ja für die normalen Piloten bei weitem nicht so weit entfernt wie beim Drachenfliegen.

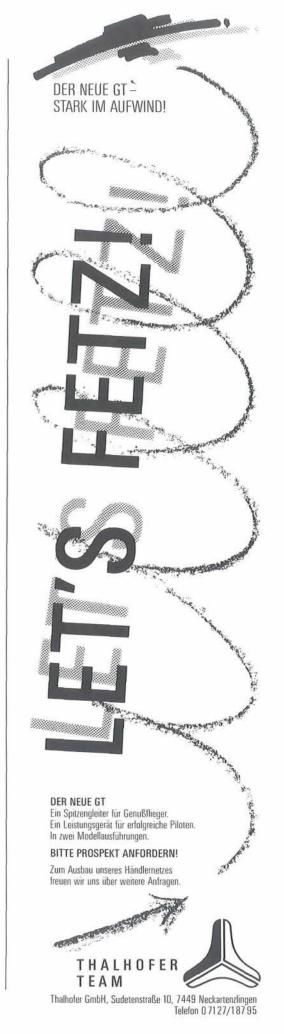
Wolfgang: Apropos Weltrekord; Du warst letzten Winter in Australien auf Weltrekord-Jagd. Planst Du für diesen Winter ein ähnliches Projekt?

Christoph: Wenn dies meine Tätigkeit als Testpilot zuläßt, so möchte ich gerne bei einem Streckenfluglager von etlichen guten Liga-Piloten in Australien mitmachen, das wir für Januar geplant haben.

Wolfgang: André Bucher soll in Owens-Valley 76,5 km freie Strecke geflogen sein. Welche Strecken glaubst Du sind mit den derzeitigen Geräten machbar?

Christoph: Wenn man die Schnittgeschwindigkeiten, die wir jetzt schon auf den leider noch sehr kurzen Strekken erreichen mit denen der Drachen vergleicht, so muß endlich die 100km-Grenze überwunden werden.

Wolfgang: Vielen Dank für das Gespräch und viel Erfolg in Australien.



Christof Kratzner

LIGA-WINNER '89

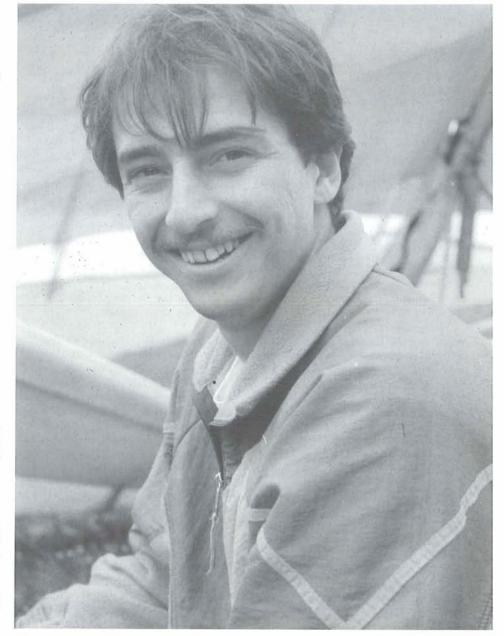
DRACHENFLIEGEN

Ein Bericht von Klaus Tänzler

or einem Jahr wurde im Info von Ligapechvogel Christof Kratzner berichtet. Schlußsatz: »Er stand dieses Jahr nicht unter den Pokalempfängern. Vielleicht nächstes Jahr?«

Richtig getippt. Der Youngster hat sie alle in die Tasche gesteckt. Christof Kratzner ist Sieger der Deutschen Drachenflug-Liga 89, obwohl ihm das Pech auch diesmal treu geblieben ist: Vier Ligadurchgänge hatte er überlegen geführt, da sorgte ein schwäbischer Obstbaum für das vorzeitige Ende eines seiner Lustflüge – Armbruch.

Christof dürfte unter den ganz wenigen sein, die sich nicht über das schlechte Wetter bei der DM in Ruhpolding geärgert haben. Seine Verletzung war noch nicht auskuriert, er konnte bei der DM nicht antreten, hatte also keine Chance seine überlegene Ligaführung zu verteidigen. Alle 9 geplanten DM-Durchgänge wären für die Liga gewertet worden, hätten sie stattgefunden. Aber nun brachte jeder abgesagte Tag den Liga-Sieg näher. Der eine Durchgang, der schließlich in Ruhpolding zustande gekommen ist, konnte Kratzners Punktevorsprung nicht wesentlich schmälern, ihm blieb nach 5 Ligadurchgängen ein 300-Punkte-Abstand vor dem Zweiten Uli Blumenthal.



Christof entspricht nicht dem Sportlertyp, der durch besondere Disziplin auffällt, der seinen Körper stählt und durch ein gezieltes Trainingsprogramm fit hält. Mit einem Bullet oder dem SP 12 gar, käme der schmächtige Pilot wohl nicht zurecht. Aber der Moyes GTR Top Race, mit seiner sehr effizient arbeitenden VG, ermöglichte den Erfolg des 23jährigen, der behauptet, noch nie einen Kraftraum von innen gesehen zu haben.

Christof beschäftigte sich von klein auf mit dem Modellflug. Als er dann, 15jährig, vom Drachenfliegen Wind bekam, baute er sich selbst einen Deltaflügel und flog damit heimlich, bis seine Eltern dahinter kamen. Einen Flug durfte er noch machen, im Beisein seines Vaters, der fotografierte, dann mußte Christof warten, bis er 16 war. Daß Christof nun, nach 7jähriger Flugerfahrung an der Spitze des deutschen Drachenflugsports steht, verdankt er zu einem Teil auch der Bun-

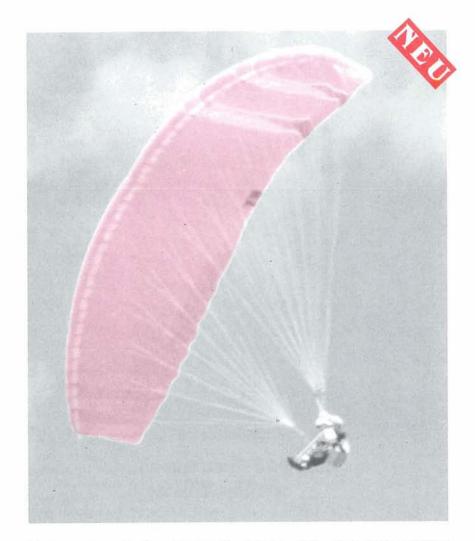
deswehr, die ihn als Angehörigen der Deutschen Liga zum Training freistellte.

Statt Wehrdienst Drachenfliegen! Christof Kratzner gelang in dieser Zeit der Aufstieg in der nationalen Rangfolge.

Was also fehlt dazu, daß Christof auch international ganz vorn in den Ergebnislisten aufscheint? Was fehlt einem Luftikus, der all seine Zeit und Energie fürs Fliegen aufwendet? Eine abgeschlossene Berufsausbildung und die Disziplin am harten Boden zurecht zu kommen. Kurzum Geld. Geld, um am internationalen Wettkampfzirkus teilnehmen zu können. Mittel, um den internationalen Trainingsstandard zu erlangen.

Daran krankt der gesamte deutsche Leistungssport, seine Talente haben entweder keine Zeit oder kein Geld, um international vorn mitfliegen zu können.

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



Filmfestival Saint Hilaire 1989 und Coupe Icare

BATMAX&CO



Viele gute Filme und ein schriller Mißklana

Ein Bericht von Charlie Jöst igentlich hätte es ein gutes Festival werden können. Selten waren so viele interessante Filme im Wettbewerb wie in diesem Jahr. Die Enttäuschung vieler Besucher ergab sich weniger aus den dargebotenen Filmen, als vielmehr aus den zum Teil unverständlichen Entscheidungen der Jury.

Mit deren Zusammensetzung bewiesen die Veranstalter keine glückliche Hand: Sie bestand überwiegend aus Funktionären der fliegenden und fotografierenden Zunft, aber nur wenigen, echten Filmfachleuten.

Man kann darüber streiten, ob ein Fotograf nicht auch einen Film beurteilen kann. Aber Tatsache ist nun mal, daß ein Bild tausend Geschichten erzählen soll und ein Film aus tausend Bildern besteht.

Beim Fotografieren wird vor allem der Apparat in die richtige Position gebracht. Beim Film hingegen sollten sich in erster Linie die Objekte bewegen, da bei heftigen Bewegungen der Filmkameras den Zuschauern zwangsläufig schlecht wird.

Diese Zusammenhänge waren schon zu Beginn der »Kinematographie« Anfang dieses Jahrhunderts bekannt und vor allem die russischen Filmemacher Eisenstein, Alexandrow und Pudowkin führen mit ihrer revolutionierenden Kameraführung und Montagetechnik den Film weg von den Jahrmarktsbuden hin zu einer künstlerisch-ästhetischen Anerkennung.

In diesem Jahr war zum ersten Mal auch ein russischer Beitrag auf dem Festival vertreten.

Die Veranstalter waren anscheinend so begeistert von »Perestrojka« und »Glasnost«, daß sie den Film trotz gravierender, technischer und inhaltlicher Mängel, sowie fehlender französischer Synchronisation zum Wettbewerb zuließen. War schon diese Entscheidung nicht so einfach zu verstehen, wurde die Preisvergabe erst recht zur Farce:

Der »Film« erhielt eine Sondererwähnung der Jury und die anwesenden Pressevertreter gaben ihm den Kritikerpreis!

Filmkenner müssen das als Ohrfeige gegen die anerkannte, russische Filmtradition auslegen.

Bei der Präsentation der prämierten Filme konnte das betreffende Video wegen mangelhafter technischer Qualität nicht mehr gezeigt werden. Dafür hielt der prämierte »Filmemacher« Vadim Kakurin eine Rede – auf Russisch versteht sich – in der die Anwesenden tatsächlich hin und wieder ein Wort zu erkennen glaubten.

Der Inhalt des Videos »U.L.M.A. Moskau« ist schnell erzählt:

»In Moskau treffen sich zum ersten Mal die Ultraleichtflieger unter der Oberaufsicht des Militärs. Berufspiloten fliegen nacheinander die z. T. sehr abenteuerlichen Maschinen. Hin und wieder fällt einer runter, was aus geringer Höhe noch lustig aussieht, aus zwanzig Metern jedoch blutig endet. So manchem Zuschauer bleibt dabei das Lachen im Halse stecken.«





ie dilettantisch geführte Kamera hält dabei ohne erkennbare Logik auf alles, was sich bewegt. Dazwischen fallen immer wieder Geräusche und Kommentare aus, was aber nicht weiter tragisch ist, da die meisten der Anwesenden ohnehin kein Russisch verstehen.

Es wird unerfindlich bleiben, wie auf der anderen Seite professionelle Filme wie »Die Vogelfreien« von Max H. Rehbein und Tommy Erhardt trotz französischer Bearbeitung noch nicht einmal zum Festival zugelassen wurden!

Im Wettbewerb wurden außerdem konzeptslose Fallschirmspringerfilme mit Preisen bedacht, obwohl die Filme zur Hälfte aus im freien Fall gefilmten, aufgerissenen Mündern bestehen, bei denen jede Zahnplombe bis hin zum Weisheitszahn sichtbar wird.

Beiträge wie Henry Haucks »Open Window«, der in excellent gefilmten Bildern die diesjährigen Weltmeisterschaften im Gleitsegeln und Drachenfliegen eingefangen hat, hätten eigentlich mit Preisen bedacht werden müssen. Statt dessen prämierte die Jury einen Film, bei dem ein blinder Junge mit einem Tandem-Fallschirmsprung angeblich den Traum seines Lebens

verwirklicht. Während der Kommentator in seichten Worten diese außergewöhnlich gute Tat der Fallschirmspringer hervorhebt, entgeht dem aufmerksamen Zuschauer nicht, daß der Junge sich im Fall übergeben muß und der Sprunglehrer dem nebenherfallenden Kameramann Zeichen gibt, nicht zu nah mit der Kamera heranzugehen (»Dessine Moi Un Nuage« von Christian Jeanpierre).

Auch der neue DHV-Film »Ikarus lebt« paßte mit 70 Minuten Länge nicht in das Konzept der schnellen »Actionfilme« und ging leer aus.

Der neue Trend ist unverkennbar: Die Werbung hat es jahrelang vorgemacht, im Musikvideo wurde die Technik perfektioniert. Die Zuschauer von heute sind »Verbraucher«, die in möglichst kurzen, ständig reizerneuernden Sequenzen konsumieren sollen. Natürlich bleibt da keine Zeit für Tiefe und Auseinandersetzung. Aber das ist ja auch gar nicht erwünscht. Wer zu viel Zeit hat, könnte ja mit selbständigem Denken beginnen und würde vermutlich erkennen, daß ihm da viel Mist vorgesetzt wird.

Schade, daß viele der vorgestellten Filme in Richtung Videoclip tendieren. Auffällig auch das penetrante HerzeiCoupe kare: Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt, nur Fliegen sollte mit den Verkleidungen noch drin sein.

Fotos: Charlie Jöst

gen der den Film sponsernden Firmen. Wenn Phillip Bernard in seinem »Supermax II« von der Ski-Wachsmaschine zerrupft wird, bleibt wie durch ein Wunder das Emblem der Sponsorfirma auf seinem Hemd unversehrt. Dem Film merkt man außerdem an, daß unter dem Erfolgsdruck von »Supermax I« krampfhaft nach neuen ... gesucht wurde. Leider wurde dabei der feine Humor des 1. Teils nicht mehr erreicht. Als Phillip Bernard im Alptraum seine Verfolger dutzendweise vom Himmel schoß, konnten einige Zuschauer sich über diese makabre Szene nicht mehr amüsieren.

Bei »Andrea« besteht der ganze Film eigentlich aus einer einzigen Werbeveranstaltung für das »Skywing-System« der Strasilla-Brüder. Allerdings in eindrucksvollen Bildern gefilmt, mit einem sympathischen Andrea Kuhn als Hauptdarsteller.

Eigentlich fiel nur bei zwei der prämierten Filme auf, daß sie ohne auffälligen, kommerziellen Hintergrund gedreht wurden:

»Les Feles De la Forclaz« und »Emei Shan ... Vol De Chine«. Bei ersterem kann man sich streiten, ob die gezeigten Bilder in der Öffentlichkeit dem Drachenfliegen dienlich sind. Was die beiden Piloten aus Annecy unter ihrem Doppelsitzer hängend an Akrobatik präsentieren, ist jedoch originell, belustigend und atemberaubend zugleich. Anschauen lohnt sich in jedem Fall.

Mit »Emei Shan ... Vol De Chine« hat die Jury den eindeutig besten Beitrag des Wettbewerbes mit dem Großen Preis bedacht. Fast möchte man ihr dafür die Fehlentscheidungen verzeihen.

Dieser Film nährt die Hoffnung, daß der epische (erzählende) Film immer noch seine Zuschauer findet, wenn er gut gemacht ist.

Bruno Cusa hat im Auftrag des französischen Fernsehens eine Gruppe französischer Drachenfluglehrer nach China begleitet und deren Unterweisung chinesischer Fallschirmspringerinnen und Springer in das Drachenund Gleitschirmfliegen eingefangen. Mit von der Partie waren u. a. Gerard Thevenot (mit UL), sowie Larry Tudor.

Die Begegnung dieser beiden unterschiedlichen Kulturen erzeugt von ganz alleine sehenswerte Unterhaltung und unverhoffte Situationskomik, ohne daß peinliche oder verletzende Effekte entstehen.

Prädikat: Unbedingt sehenswert.

Von technischer Seite war zu beobachten, daß die Projektion der Videos deutlich an Qualität gewonnen hat und bald mit der 16-mm-Filmprojektion konkurrieren kann. Der Techniker hatte den Großprojektor optimal an die Räumlichkeiten angepaßt. Allerdings gilt die Qualitätssteigerung nur für professionelle Formate wie U-Matic oder Betacam.

Reine Amateurproduktionen werden in der Regel ohnehin nicht mehr zum Wettbewerb zugelassen. Außer der Beitrag kommt aus einem exotischen Land ...

eben dem Filmfestival fand zum 16. Mal der »Coupe Icare«, der älteste französische Drachenfliegerwettbewerb statt. Neuerdings gibt es natürlich auch eine Wertung für die Gleitsegler.

Bei diesem Wettbewerb gewinnen die Teilnehmer mit der originellsten Verkleidung. Die Fantasie der Piloten treibt die unglaublichsten Blüten. Leider wird auch gerne mal übertrieben und manche Teilnehmer gefährden nicht nur sich, sondern auch die zahlreichen Zuschauer.

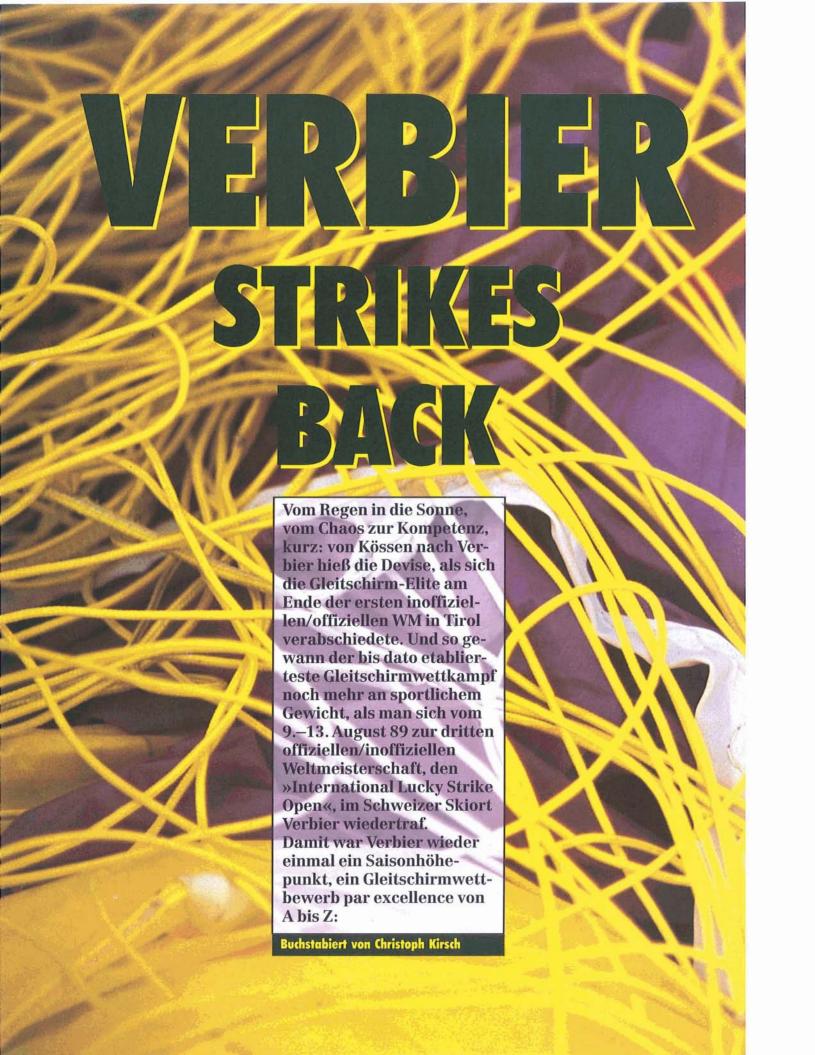
Ein außer Kontrolle geratenes Gefährt in Form eines Schuhes raste mitsamt dem Piloten mit geblähtem Gleitschirm in die Menge. Zum Glück wurde niemand ernsthaft verletzt.

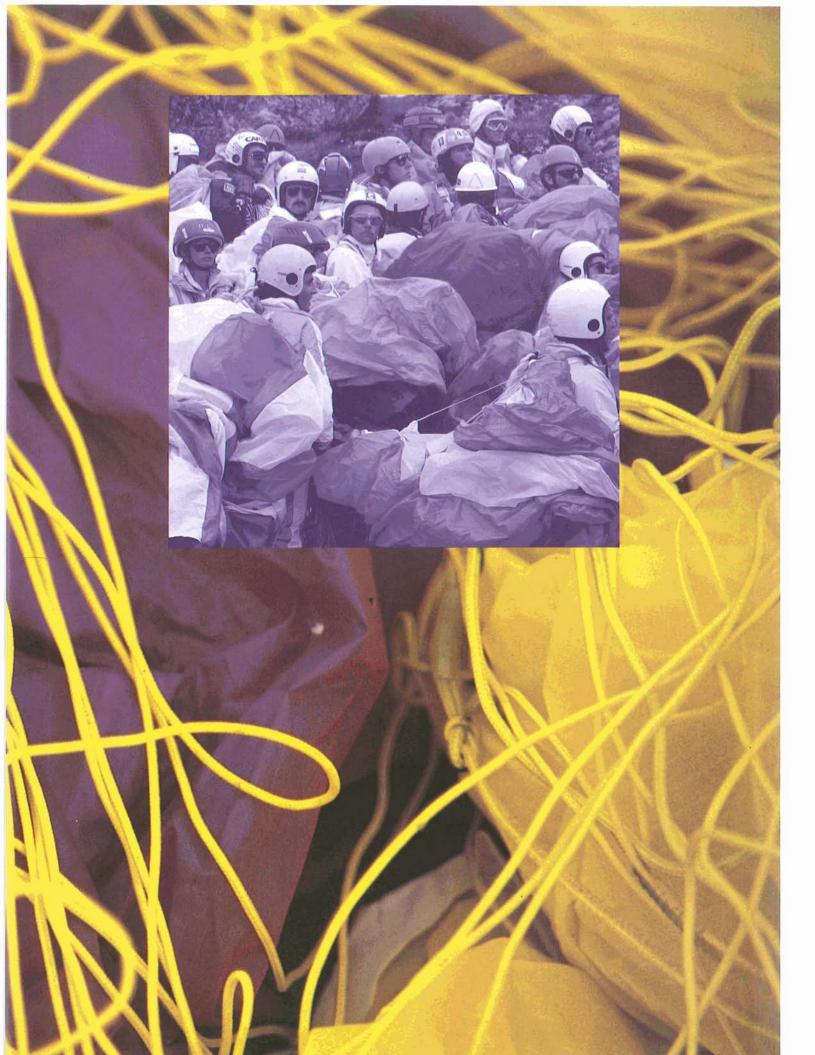
Parallel zu dem Wettbewerb fand außerdem ein großer Gebrauchtgerätemarkt statt. Manchmal konnte man sich nur wundern, wie all diese unterschiedlichen Flugaktivitäten Zwischenfall über die Bühne gingen. Wahllos starteten Testflieger mit Gleitschirm oder Drachen nur wenige Meter voneinander entfernt. Über den Köpfen der Zuschauer drängelten sich die Gleitsegler für eine Zwischenlandung am Startplatz. Und niemand regte sich darüber auf oder schrie nach der Aufsicht. O glückliches Frankreich. Manchmal wünsche ich mir ein bißchen Deiner Toleranz für Deinen strengen Nachbarn Deutschland.

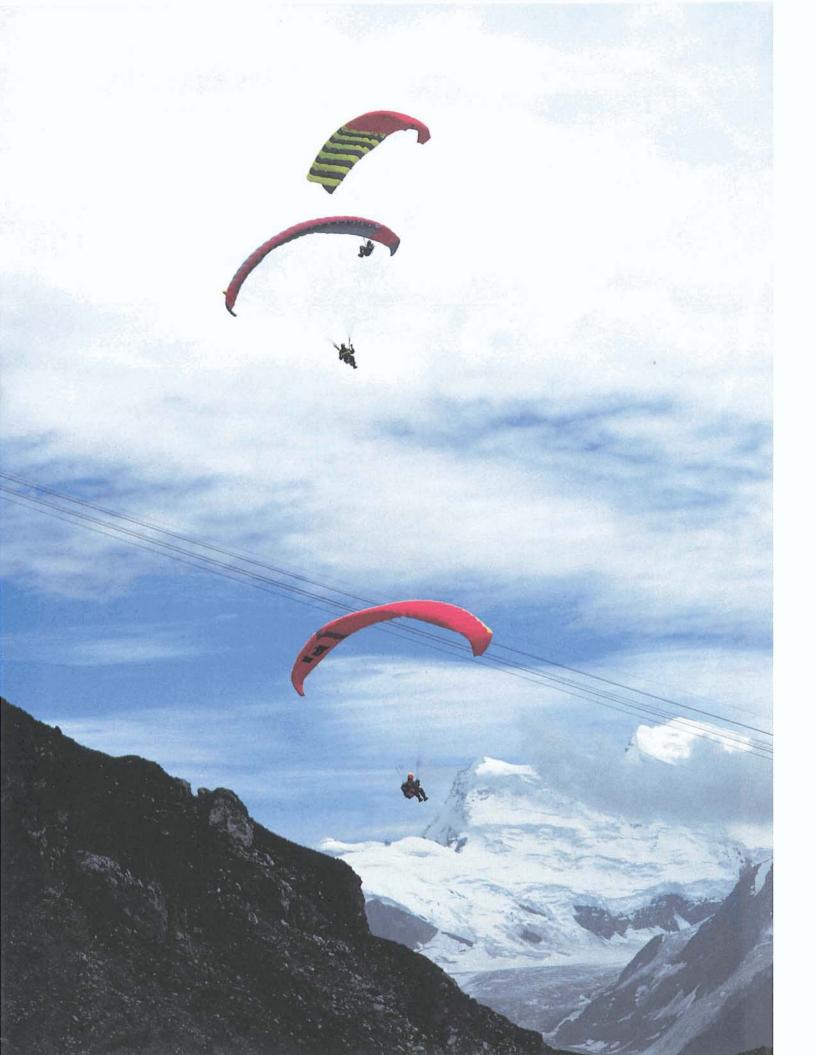
Folgende Preise wurden vergeben:

Grand Prix du Festival	Emei Shan Vol De Chine	(F)
Prix special du jury	Dessine Moi Un Nuage	(F)
Prix de 1'exploit sportif	Andrea	(F)
Prix du scenario	Super Max II	(CH)
Prix de 1'originalite	Delirenlair	(F)
Prix artistique	Charlie	(B)
Prix de 1'humour	Les Feles de la Forclaz	(F)
Mention speciale du jury	U.L.M. A Moscou	(UDSSR)
Prix du public	Super Max II	(CH)
Prix de la critipue	U.L.M. A Moscou	(UDSSR)









WIE AUFGABEN. Wie schon im Vorjahr war die Basis aller Durchgänge der fotodokumentierte Bojenflug in Minimalzeit. Zusätzliche, weit auseinanderliegende Bojen sorgten für hochkarätige Aufgabenstellungen. Gestartet wurde dazu in zwei Gruppen von den Plätzen Fontanet und Les Attelas, die Landeplätze waren wieder in Les Esserts und in der Vorrunde im Val de Bagnes gelegen. Hohe Belastungen für die Piloten entstanden aus der Tatsache, daß zwei Durchgänge pro Tag zu fliegen waren. Um den Zuschauern noch mehr zu bieten, wurde im Finale zudas berühmt-berüchtigte »Touch and Go« eingebaut. Sehr interessant war auch die neue Wettbewerbsform des Synchronstarts von jeweils drei Piloten, die im K.o.-System den »Nikon-Cup« ausfliegen sollten. Wetterbedingt mußte dies leider abgebrochen werden.

WIE BUCHER. Die Bäume von Verbier wurden von Plakatierung verschont, und auch sonst war das Auftreten des selbsternannten Top-Favoriten ein wenig unauffälliger als noch in Kössen. Andre Bucher zeigte allerdings allen Kritikern, daß er sich neben der Selbstdarstellung auch bestens aufs Fliegen versteht, so daß er durch konstante Flüge mit seinem Riesen-Comet den Sieg für sich verbuchen konnte.

WIE CUT. Bei 65 Teilnehmern pro Gruppe qualifizierten sich jeweils nur die 25 Bestplazierten nach den vier Vorrundenflügen für das Finale. Dieser recht hoch angesetzte Cut führte zu etlichen Enttäuschungen, insbesondere in Gruppe I verpaßten die deutschen Ligapiloten Cornel (Platz 26), Rohrmoser (Platz 27) und Blum (Platz 29) die Hauptrunde nur knapp. Mit den verbliebenen fünfzig Piloten ließ es sich dann an den nur mäßig großen Startplätzen ein wenig leichter starten.

WIE DAMEN. Besonders kraß wirkte der Cut bei den Damen. Von 14 Gestarteten kam nur eine durch: Elisabeth Knaff stand damit schon vor den Finalflügen als Damensiegerin fest. Unter den Ausgeschiedenen war auch die Kössen-Siegerin Lucy McSwiney sowie Ingrid Böck.

WIE ENTWICKLUNG. Die Fotos waren dank der verwendeten Polaroid-Diafilme sehr schnell entwickelt und bereiteten wenig Schwie-

rigkeiten. Die Wetter-Entwicklung dagegen brachte deutlich schlechtere Verhältnisse mit sich als im Vorjahr. Nur ein Tag konnte als thermisch sehr gut bezeichnet werden. Ansonsten setzten die Aufwinde erst spät ein und waren schwach mit tiefer Basis.

WIE FLUGGERÄT. Die Tendenz zu großen und sehr großen Schirmen hielt an. Fast alle Teilnehmer flogen die schon von Kössen her bekannten Geräte. So gab es nichts spektakulär Neues zu sehen.



WIE GEG. Nach der Vorrunde nur an 22.Stelle gelegen, konnte sich Peter Geg mit zwei hervorragenden Finalflügen (2. und 1. Platz) vor dem alles entscheidenden letzten Durchgang auf Rang Eins mit sicherem Punktepolster vorschieben. Dem Nervendruck und den übereifrigen Firmentips vom Boden konnte er leider nicht standhalten und versagte im letzten Durchgang (31 von 1000 Punkten). Damit war der Sieg dahin, aber der zweite Platz wenigstens noch zu retten.

WIE HELIKOPTER. Beispielhaft ist Verbier auch, was die Rettungsbereitschaft angeht: der startbereite Hubschrauber steht ständig am Landeplatz. Im Anschluß an den Wettbewerb war er dort allerdings kaum noch zu sehen, sondern leider im Dauereinsatz (siehe »U wie Unfälle«).

WIE INTERNATIONAL. Mit elf vertretenen Nationen war die internationale Beteiligung nicht ganz so hoch wie bei der Weltmeisterschaft, die Weltelite war dennoch fast komplett: Nur die Franzosen glänzten durch Abwesenheit, ein weiteres Beispiel für die diesjährigen Terminkollisionen. Im südfranzösischen Vars wurde Laurence Claret-Tournier gleichzeitig zur französischen Meisterin beider Geschlechter gekürt.

WIE JURY. In einem Punkt blieb die Erinnerung an Kössen noch ganz lebendig: die Auswertung war im ersten Anlauf kaum weniger fehlerbehaftet, und so hatte die Jury sich mit reichlich Einsprüchen und Protesten zu befassen. Die jeweilige Verzögerung, die dadurch morgens entstand, ging zum Glück mit der spät einsetzenden Thermik einher.

WIE KOLLISION. Bei zwei Durchgängen, insbesondere beim letzten Finalflug zur Startzeit nur ein Soaring im Startbereich zu, und das enge Aufwindband füllte sich Start für Start zusehends. So verschwand ein abgedrängter Schweizer Pilot mit total kollabiertem Schirm im Lee. Daß in diesen chaotischen Pulks keine ernsthaften Kollisionen auftraten, war großes Glück. Obwohl für Zuschauer und Veranstalter sicherlich schön anzuschauen, sind solche Situationen eine gefährliche Zumutung für die beteiligten Piloten.

WIE »LUCKY STRIKE«. Wie im Vorjahr trat der Wettbewerb unter dem Namen des Hauptsponsors auf, dessen Großzügigkeit sich allerdings halbierte: der Erstplazierte konnte »nur« noch 5000 sFr an Siegesprämie einstreichen. Die Zigarettenfirma will Verbier auch nächstes Jahr treu bleiben – wir hoffen, nicht abermals für die Hälfte.

WIE MONT GELE. Gute dreitausend Meter hoch ist der Gipfel dieses Berges und damit die anspruchsvollste Boje des Parcours. Dennoch konnte sie in zwei Durchgängen erflogen werden. Ein kitzliges Unterfangen, denn der Fotosektor lag immer voll im Lee. Die übrigen Bojen, allesamt durch große weiße Winkel gebildet, lagen dagegen zwar weit entfernt, teils durch Täler getrennt, aber doch tiefer als der Startplatz. In jedem Fall ein taktisch schwieriges Unterfangen, denn wer außerhalb des vorgeschriebenen Feldes landete, erhielt 0

Punkte. So wurde von den meisten Piloten weniger auf absolute Minimalzeit denn auf Sicherheit geflogen. Nur der Kössen-Sieger Carlo Dalla Rosa entschwand des öfteren aufgrund riskanter Bojenüberflüge den Blicken der Zuschauer und tauchte dann nach endlosem Kampf gegen das Absaufen erstaunlicherweise doch stets wieder auf.

NATIONALMANNSCHAFT. Obwohl ein offener Wettbewerb, hatte Verbier doch ein gewisses WM-Flair. Das galt auch für die Teams. Hier konnten die Schweizer durch Quantität und Qualität die Kössener Scharte wieder auswetzen und viele Piloten gut plazieren. Andre Bucher ragte abermals aus dem Heer der übrigen Österreicher weit heraus. Die in Kössen noch so erfolgreichen Engländer scheiterten schon am Cut. Lediglich die Deutschen bewiesen wieder ihre momentane Führungsrolle im Gleitschirmsport und plazierten vier Piloten unter die ersten 10: dieselben Vier übrigens, die schon in Kössen vorne lagen.

WIE ORGANISATION. Mit der inoffiziellen WM 87 hatte Verbier schon früh einen Maßstab für kompetente und sportlich hervorragende Ausrichtung von Gleitschirmwettkämpfen gesetzt. Dieser konnte in den folgenden Jahren noch ausgebaut werden. Insbesondere die Aufgabenstellung durch die Organisationsleiter Claude Ammann und Philippe Bernard sucht seinesgleichen. Daß dieses Jahr einiges bei der Auswertung daneben ging, wollen wir nach Tiroler Erfahrungen großzügig übergehen. Reglement und Briefings waren knapp und eindeutig, so daß sich die Energie der Teilnehmer im Fliegen voll entfalten konnte und nicht in Querelen mit dem Veranstalter verlorenging.

WIE PUBLIKUM. Schon weit vor Verbier sah der Anreisende riesige Transparente, die auf das Gleitschirmereignis aufmerksam machten. Auch die Presse schien dazu beizutragen, daß besonders am Wochenende die Wettkampfarena von Verbier gut gefüllt war. Dieser Wettbewerb war ein exzellentes Beispiel, daß sportlich hochwertiger Wettkampf und Zuschauerfreundlichkeit keinen Widerspruch darstellen. Er zeigte allerdings auch, daß dies nur in einem Gelände machbar ist, das so gut überschaubar ist wie das Becken von Verbier: eine wirkliche Groß-Arena. Damit den ZuVerbier: Eine ideale Wettkampfarena

schauern auch zwischen den Durchgängen mehr geboten wird als Bier und Grillfleisch, war das Abenteuer für jedermann in Form eines Kranwagens samt armdicken Gummiseils aufgefahren, und für 70 sFr brauchte man das »Fliegen« nicht mehr den eigentlichen Akteuren zu überlassen. Eine sicherlich nicht gänzlich unbeteiligte Triebfeder des Zuschauers konnte dagegen nicht befriedigt werden: Trotz des als unfallträchtig berüchtigten »Touch and Go« und eines thermisch aufgeheizten Landeplatzes blieben spektakuläre Zwischenfälle aus.

WIE QUERELEN. Solch überflüssiges Begleitprogramm hatte Verbier nicht nötig. Sogar Piloten, die sonst Gesprächen untereinander aus dem Wege gehen, sollen sich ganze Gondelfahrten lang unterhalten haben.

RAMBO«. Während Wettbewerbsflieger schon als risikofreudig gelten, muß man dem jungen Genfer Sebastien Bourquin bescheinigen, seinem Spitznamen »Rambo« alle Ehre zu machen. Mit seinem Doppelsitzer-Falhawk schlug er sich durch



Fotos: Peter Donatsch/Gleitschirm

dick und dünn, besonders wenn es sich dabei um Pulks anderer Piloten handelte. Beim Soaren reicht ihm offensichtlich ein Hangabstand von einer Handbreit, und Akrobatikvorführungen beginnen erst unterhalb der Sicherheitshöhe. Daran, daß solch ein Hasardeur nicht nur auf Beifall stößt, ändert auch seine hervorragende Plazierung nichts.

WIE SIEGEREHRUNG. Die Siegerehrung wäre beinahe zum totalen Debakel geworden, zur Ehrenrettung der Veranstaltung ging sie nur zur Hälfte daneben: In der Eile der Ergebnisfindung wurde vergessen, den Vorrunden-Punkteanteil zu dem der Finalflüge zu addieren, was eine reichlich falsche Rangfolge nach sich zog. Das Glück des Organisators war nun, daß nach der raschen Korrektur wenigstens die ersten Drei dieselben blieben. So bedurfte es weder neuen Sekts noch Siegerfotos.

WIE TRAINING. Während einigen Piloten nur bewußt wurde, daß der eilends noch genähte neue Schirm unfliegbar ist, hielt für andere das Training vor dem Wettkampf weit schmerzlichere Lektionen bereit: Ligapilot Torsten Hahne bezahlte für den frechen Versuch, im Endanflug eine starke Ablösung noch auskreisen zu wollen, mit einem schweren Bekkenbruch.

»T« könnte aber auch für Talwind stehen, ein eigentlich recht bekanntes Phänomen, das trotzdem immer wieder eine Menge Piloten überrrascht und nur um wenige Meter das Landefeld und damit eine Durchgangswertung verfehlen läßt.

WIE UNFÄLLE. Wieder einmal hat sich gezeigt, daß nicht das erhöhte Wettkampfrisiko übermäßig unfallträchtig ist, denn dem steht auch eine überdurchschnittliche Beherrschung der Geräte und Verhältnisse gegenüber, sondern das unüberlegte und unbesonnene Fliegen von Piloten, denen darin noch einiges fehlt. Es hätten vier fast unfallfreie Tage werden können, wenn nicht am Sonntag nachmittag ein Heer von Freifliegern trotz föhnähnlicher, deutlich sichtbarer Extrembedingungen sich kopflos in die Luft gewagt hätte. So bot sich dem Betrachter vom Landeplatz aus ein schreckliches Szenario: hoch über dem langen Grat von Creblet bis Croix de Coeur stand eine ganze Schar von Gleitschirmen für schier endlose Zeit auf der Stelle und wurde dann langsam, fast unmerklich rückwärts getrieben. Statt möglichst weit mit Rückenwind leewärts zu flüchten, verschwand einer nach dem anderen, immer noch mit der Nase in den Wind, direkt hinter dem Grat im stärksten Rotorbereich. Der Rettungshubschrauber flog Dauereinsatz, und die Bilanz war, wie man hörte, fatal.

WIE VORJAHRESSIEGER. Der Schreiber dieser Zeilen hatte wegen sehr unkonstanter Wertungsflüge mit dem Ausgang des Wettbewerbs dieses Jahr nichts zu tun.

WIE WIESMEIER. Uli Wiesmeier war, wie schon in Kössen, der unangefochtene König der Vorrunde: Mit großem Abstand ließ er die 64 übrigen Piloten seiner Gruppe weit hinter sich. Doch es kam abermals anders, als es zunächst aussah. Im ersten Finalflug führte der verbissene Kampf um Minimalzeit zu leichten Konzentrationsschwächen »Touch and Go«: der Schirm fiel zu Boden, und das kostete 400 Punkte. Bei der Leistungsdichte an der Spitze waren die kaum mehr aufzuholen. Als dann zum Schluß zusamengezählt wurde, war das Pech vollends - Uli verpaßte den dritten Rang um nur zwei Punkte!

WIE XAVIER RÉMOND. Von den Franzosen fliegerisch nach Monte Carlo vertrieben, wurde Xavier Rémond seiner Favoritenrolle nur im Ansatz gerecht. Er verpatzte zwei Durchgänge, landete mit seinem Advance aber immer noch auf Rang 15.

WIE YVES BOSS. Der wackere Schweizer Nationaltrainer Yves Boss war des Wirkens hinter den Kössener Kulissen müde und hing sich selbst an den Schirm. Er hätte damit beinahe den Deutsch-Schweizer Teamchef-Wettkampf ausfliegen können, doch:

WIE ZICO. Der deutsche Teamchef Zico Franke, entschied sich im letzten Moment doch dazu, seine Schützlinge wieder vom Boden aus zu betreuen.

International Lucky Strike Open Verbier '89

Rang	Pilot	Nation	Punkte
1	Bucher, André	Α	3152
2	Geg, Peter	D	2704
3	Bourquin, Sebastien	CH	2612
4	Wiesmeier, Uli	D	2610
5	Sigel, Martin	CH	2584
6	Maret, Gerald	CH	2544
7	Mast, Stefan	D	2538
8	Dalla Rosa, Carlo	1	2534
9	Boivin, Jean-Marc	F	2504
10	Kirsch, Christoph	D	2504
11	Galetti, Henri-Pierre	CH	2388
12	Gschwendtner, Sepp	D	2385
13	Rossi, Vinicio	1	2264
14	Eller, Hans-Peter	Α	2253
15	Rémond, Xavier	MC	2189

Bayerische Meisterschaft

und 1. deutsche Damen-Meisterschaft

von Ingrid Böck



Warten auf die Startfreigabe: 2. von rechts der neue Bayerische Meister Peter Geg

er erste Versuch, die bayerischen Meisterschaften 1989 zu veranstalten, war im Frühjahr buchstäblich ins Wasser gefallen. Sponsoren und Piloten der Klasse Hochleister fuhren unverrichteter Dinge nach Hause. Der neue Termin wurde für September angesetzt.

Um den Wettbewerb für die Presse attraktiver zu gestalten, ließ sich Heinz Fischer so einiges einfallen. Lud er doch zum gleichen Termin auch zur 1. internationalen deutschen Damen-Meisterschaft ein und kündigte in BLN Nr. 4 die Teilnahme der 30 besten Fliegerinnen an. Doch wo sollten sie herkommen die (Zitat): »hübschen Gleitschirm-Amazonen«? Für welche Dame sollte es von Interesse sein, einen Wettbewerb getrennt von männlichen Piloten und mit getrennter Aufgabenstellung zu fliegen? Wer sollte denn dann Bayerische Meisterin werden?

Erst nachdem beide Wettkämpfe zusammengelegt worden waren und somit auch die weibliche Teilnahme an der Bayerischen gesichert war, traten doch noch elf Frauen an.

Heinz Fischer legte die Wettkampfleitung in fremde Hände, nämlich in die von Karl Slezak. Und der tat was er konnte. Zusammen mit drei Piloten setzte er durch, daß zum ersten Mal in Gruppen und im Open-Window-Verfahren gestartet wurde, um so jedem Piloten Chancengleichheit zu gewähren.

Dennoch ging dieser Schuß nach hinten los. Schon nach dem ersten Durchgang zeigte sich, daß die ersten beiden Gruppen aufgrund der mäßigen Thermikbedingungen wesentlich mehr Schwierigkeiten hatten, die Maximalzeitaufgabe zu erfüllen, als etwa die Gruppen Drei und Vier. Im nachhinein war allen klar, man hätte nach der zweiten Gruppe die Aufgabenstellung ändern müssen.

Gleiches Spiel im zweiten Durchgang. Während nur zwei Piloten der ersten Gruppe alle drei Bojen schafften, erfüllten über 50% der Gruppen 3 und 4 diese Aufgabe vollständig.

Doch auch dies hätte mittels einem Cut und weiteren Durchgängen bereinigt werden können ... aber ... was wäre ein deutscher Wettbewerb ohne Regen?

Er ließ uns auch diesmal nicht im Stich. Der Wunsch manch eines Piloten, einmal zwei Tage einfach nichts tun, ging doch noch in Erfüllung, ebenso das Bestreben der Organisatoren (und Sponsoren), diese Meisterschaft endlich abzuschließen.

Letztendlich wurden die Gruppen einfach wieder zusammengeworfen und gewonnen hatte derjenige mit den meisten Punkten. Peter Geg hat sich seinen Sieg sicherlich verdient, trotzdem wurden dadurch alle Bemühungen um Chancengleichheit an einem Berg mit eingeschränkten Startmöglichkeiten wieder zunichte gemacht.

Was bleibt sind Zweifel, ob man am Tegelberg überhaupt Wettbewerbe veranstalten sollte bzw. ob man diese nicht zumindest auf 5 bis 7 Tage ansetzt. Zudem bleibt zu hoffen, daß es nächstes Jahr nicht wieder zwei deutsche Meisterschaften geben wird, eine für alle und eine für Frauen.

Ergebnis 2. internationale bayerische Meisterschaft 1989

Rang	Name	Punkte
1	Peter Geg	2226
2	Sepp Gschwendtner	2190
3	Martin Cornel	2081
4	Maurizio Bottegal	2070
5	Carlo Dalla Rosa	2069
6	Barbara Lacrouts	2042
7	Dietrich Münchmeyer	2036
8	Thomas Schlager	2021
9	Thaddäus Moroder	2003
10	Klaus-G. Eberle	1976
11	Hubert Steiner	1958
12	Christoph Kirsch	1955
13	Gabi Messmer	1947
14	Egon Prader	1928
15	Josef Weininger	1904
16	Tilo Siebold	1901
17	Gianni Fae	1891
18	Ernst Strobl	1776
19	Robert Häußerer	1696
20	Martin Hornsteiner	1671

Ergebnis 1. internationale deutsche Meisterschaft Damen 1989

Ran	g Name	Punkte
1	Barbara Lacrouts	2042
2	Gabi Messmer	1947
3	Carola Weh	1474
4	Chantale Wenger	1440
5	Ingrid Böck	1091
6	Regina Bauer	927
7	Edith Fehrenbach	896
8	Marion Unterluggauer	634
9	Birgit Geiselhart	239
10	Ulrike Röder	150
11	Karin Daub	100



Die Modelle NORTH C-22, C-25 und C-28 sind dank dem «Twin-Slot-System» (Patent angemeldet) sichere **Hochleistungsschirme** mit DHV-Gütesiegel.



NORTH Solution® 35TM Bi-Place

Rico Gregorini AG

Tannackerstrasse 5, CH-3653 Oberhofen Telefon 033-43 20 45
Telefax 033-43 20 14

Video «Air Born»

Dieses Video vermittelt Ihnen eindrücklich die Handhabung, den hohen Sicherheitsstandard und die Zuverlässigkeit der NORTH-Gleitschirme. Bestellungen mit untenstehendem Coupon bei Ihrer Generalvertretung oder der Rico Gregorini AG.



Neu auf dem Markt ist unser Bi-Place. Das DHV-Gütesiegel ist beantragt.



Die Modelle NORTH-Solution® 23TM und 26TM eignen sich für **Anfänger und Gelegenheitspiloten** und bieten bei grosser Sicherheit eine ansprechende Leistung. DHV-Gütesiegelstufe 1 bis 2.

NORTH PARA

Hersteller: Rico Gregorini AG, Tannackerstrasse 5, CH-3653 Oberhofen Solution ® TM ist ein eingetragenes Markenzeichen der Rico Gregorini AG, Modell und Name sind gesetzlich geschützt.

Generalvertretungen:

Deutschland North Sails Windsurfing GmbH Seeshaupterstrasse 60 D-8122 Penzberg

Österreich Schneider Dieter Rauhenweg 28a A-6800 Feldkirch Frankreich North Sails Surf France S.A.R.L. 42, Rue de Villes-en-Cours F-35400 Saint-Malo Frankreich Ellipse Route de Bonnevent F-70150 Etuz/Marnay

PLZ/Ort:

Italien

North Sails Surf S.R.L. Viale Rovereto 11 I-38066 Riva del Garda

Verlangen Sie mehr Informationen.

Cou	pon einsenden an Ihre Generalvertretung
0	Informieren Sie mich detailliert über das Modellangebot und die Verkaufsstellen
0	Senden Sie mir Exemplare Video/s «Air Born» (VHS) å sFr. 20.~, DM 20.~, OeS 160.— gegen Nachnahme oder beiliegenden Check.
Nam	ie:



WINTERPREISE

Leuchtfarben aufpreisfrei und

2 Aerosafe-Steuerbügel extra!

Für Conuffliage

Für Genußflieger:

Für noch mehr Leistung:

"SPHINX"

"COMPETITION"

"HERMES"

oder

"COMPACT"-Trilam

DM 3.650,-

DM 4.550,-

DM 5.050,-

DM 6.050,-

Als LA-MOUETTE-Generalvertrieb bieten wir:

jedes Ersatzteil lagermäßig

• 5-Jahres-Überholung an einem Tag (Terminabsprache)

komplettes Zubehör von Kopf bis Fuß
 (z. B. Fallschirm ab DM 700,-/Gurt DM 210,-)

Das Fachgeschäft für Drachenflieger gibt "Start frei" für die Saison 90!!!

Windborn

Sepp Kaspeitzer

Hochgernstr. 7–8 8221 Erlstätt Tel. 08 61/6 99 39 Fax 08 61/31 89 BTX 08 61/6 99 39

MINIMUM POWERED

MINIMUM: - Das Antriebssystem, das schon 4 Drachengenerationen in die Luft half! Vom Bicla Adler 1981 bis zum Zephir CX heute. In über 600 Exemplaren weltweit im Einsatz. Minimumflieger sind Vielflieger, Piloten mit 500 und mehr Flugstunden keine Seltenheit.

MINIMUM - Das Kraftpaket aus dem Kofferraum.

Natürlich alles mit Gütesiegel

Das **Help-Fallschirmsystem** bringt mehr Sicherheit.

> Tank mit 10 Litern Fassungsvermögen. Das reicht für gut drei Stunden Flugzeit.

Steuerbares und gefedertes Fahrwerk mit ausreichender Bodenfreiheit.

Propeller mit 155 cm Durchmesser, hohem Wirkungsgrad und geringer Lärmentwicklung (55dBA).

SOLO-Motor mit 220 ccm und 15 PS - das leichte, zuverlässige und erprobte Aggregat. Durch die **neutrale Schubeinleitung** und das geringe Gewicht des Motors nur geringes Vorpendeln des Piloten, gutes Handling.

NS.T Schwarze - Theenhausener Str. 28 - 4806 Werther - Telefon 05203/7281 - Fax 05203/6262



Drachenfliegen

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

DHV bietet an

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



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,





Gleitschirmsegeln für Meister

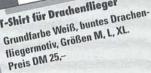
Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendtner, Dr. Victor Henle; 203 Seiten Peter Cröniger, mit 219 teils farbigen Abbildungen. Preis DM 44,-

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



für Befähigungsnachweis A Hängegleiten, Eigendruck Prüfungsfragen (ohne Abbildung) tur Betanigungsnachweis A nangegietten; Eigenuruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,für Befähigungsnachweis B Hängegleiten; Eigendruck, tur Betantgungsnachweis B Hangegietten; Eigenuruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-Freis im Driv-Wingheuer Divi 20,7, im Wichingheuer für Befähigungsnachweis A Gleitsegeln; Eigendruck, Tur beranigungsnachweis A Giertsegein; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,für Befähigungsnachweis B Gleitsegeln; Eigendruck, tur beranigungsnachweis b Gensegent; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,--; für Nichtmitglieder DM 28,--

bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur





und 30 g Bleigewicht; Preis DM 8,-

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

Flugbücher für Drachenflieger und Gleitsegler

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



FLUGBUCH FLUGBUCH

DHV-Aufnüher

ür Markus Hanfstängl hatte die Saison 1989 denkbar schlecht begonnen: Im Januar brach sich der Vorjahressieger bei Dreharbeiten für den neuen DHV-Film »Ikarus lebt« bei einer ungeplanten Fallschirmrettung den Oberarm - wenige Tage vor seiner Abreise zur Team-Weltmeisterschaft in Brasilien. Der Heilungsprozeß verzögerte sich bis weit ins Frühjahr hinein und Markus bestritt die ersten Ligadurchgänge mit deutlichem Trainingsrückstand.

Anfang Mai schien er wieder zu seiner alten Form zu finden, als ihm zusammen mit Toni Bender und Sepp Singhammer ein 119-km-FAI-Dreieck gelang. Doch am 10. Juni schlug das Schicksal erneut zu:

Bei einer Hangaufwärtslandung trug ihn eine Bö weiter als erwartet und Markus machte sehr unsanft Bekanntschaft mit einer Berghütte. Ein gebrochener Mittelhandknochen war zu beklagen - 10 Tage vor der deutschen Meisterschaft. Mit Ledermanschette an der Hand und reduzierter Bewegungsfreiheit mußte er die weiteren Wettkämpfe bestreiten.

Für sein »nur« mittelmäßiges Abschneiden in den Ligawettkämpfen hat er jedoch – neben den Verletzungen – eine weitere Ursache ausgemacht: Beide Unfälle ließen ihn nachdenklicher, zurückhaltender und noch vorsichtiger werden.

Erst gegen Ende der Saison legte sich die Anspannung und Markus konnte wieder gelöster seine geliebten Streckenflüge angehen.

In einem unglaublichen Endspurt sicherte er sich - wenige Tage vor dem Ende des Streckenflugpokals - mit einem 168-km-FAI-Dreieck den erneuten Titelgewinn. Er ist damit der erste Pilot, der zweimal diesen Wettbewerb für sich entscheiden konnte.

Bis zu diesen letzten Flügen in Südfrankreich hatte Helmut Denz schier uneinholbar die Wertung angeführt.

Harald Zimmer und Jo Bathmann hatten zunächst die Chance, Helmut den Sieg streitig zu machen. Doch beide nutzten nicht die Möglichkeiten, die Südfrankreich noch im August bietet. So lief der Endspurt auf einen Zweikampf zwischen Helmut Denz und Markus Hanfstängl hinaus, der am 5. August um ein Haar für Helmut entschieden schien:

Bei der Rückkehr des von ihm in früheren Jahren schon mehrfach erflogenen 121-km-FAI-Dreiecks Saint Andre konnte Helmut nicht mehr seinen Startpunkt überfliegen und entschloß sich zu einer sicheren

In letzter Minute

Markus Hanfstängl gewinnt zum zweiten Mal den Deutschen Streckenflugpokal

Ein Bericht von Charlie Jöst



Die Sieger: v.l.n.r. Günter Finzel, Helmut Denz, Franz Schüller, Jo Bathman, Jutta Kolenc, Markus Hoffmann-Guben, Markus Hanfstängl, Christoph Kirsch

Außenlandung nahe seines Startpunktes. Die anschließende Vermessung vor Ort ergab ca. 25 m außerhalb der noch gültigen 500 m Distanz und Helmut verzichtete sportlich auf die Einreichung dieses Fluges - wohl wissend, daß Markus ihn nun mit eben derselben Leistung um wenige Punkte übertrumpfen konnte. Da sein Urlaub zu Ende ging, konnte Helmut nicht mehr in das Geschehen eingreifen und mußte abwarten, ob Markus das Dreieck schaffen würde.

In der Folgezeit verschaffte sich noch ein weiterer Pilot die Voraussetzungen für eine gute Plazierung:

Fast unbemerkt schob sich der dreimalige Juniorensieger und Pokalgewinner von 1987, Franz Schüller, auf einen der vorderen Plätze. Gemeinsam mit Markus Hanfstängl gelang ihm Anfang und Mitte August von Saint Andre aus die Umrundung des von ihm schon 1986 eröffneten 121km-FAI-Dreiecks über Saint Jean und Col d'Allos.

Am 19. August beschloß er, mit einem deutlich erweiteren Dreieck den Sieg in der Gesamtwertung anzusteuern. Auch diesmal entschieden sich Franz und Markus, den Flug gemeinsam anzugehen. Es war nichts zu verlieren. Markus führte knapp vor Helmut und Franz hatte sogar die Chance, mit diesem 168-km-Dreieck nicht nur Helmut, sondern sogar Markus zu schlagen, falls es nur ihm gelingen würde, diese ungeheuerliche Leistung zu vollbringen.

Leider endete für Franz der Flug kurz vor Erreichen seines Zieles. Er hatte Markus unterwegs mehr als eine Stunde Flugzeit abgenommen. Mit den einsetzenden Talwindsystemen zwang ihn der Gegenwind am Abend zu einer Außenlandung. Markus hatte das unerwartete Glück, die eine Stunde später einsetzende Umkehr-Thermik für

den Heimflug zu nutzen und sicherte sich mit einer Rekord-Punktezahl erneut den Titel.

Helmut Denz hatte von zu Hause aus die Rekordwetterlage erkannt, aber nicht mehr nach Frankreich reisen können.

Als er von Markus Hanfstängls Erfolg erfuhr, teilte er ihm spontan seine Freude über diese gelungene Bestleistung mit – obwohl sie ihm den ersten Platz in der Gesamtwertung kostete ...

Flachland-Mannschaft gewinnt

Sportlich fair und interessant gestaltete sich auch der in wachsendem Maße Zuspruch findende Mannschaftswettbewerb:

Zu Beginn des Pokals deutete alles auf einen Zweikampf der beiden Nachbarvereine »Regental« und »Riedenburg« hin. Überhaupt war aufgefallen, daß die »Flachlandflieger« bis zur Mitte des Wettbewerbs eindeutig die Szene beherrscht hatten. Herausragend dabei die ersten beiden Flüge von Harald Zimmer bis weit nach Frankreich hinein.

Der DFC Trier war es dann auch, der gezielt den Mannschaftssieg ins Auge faßte und seine Piloten immer wieder in den Wettbewerb schickte. Die ausgewogenen Leistungen von Harald Zimmer, Karl Maillinger und Siggi Barth brachten schließlich den verdienten Sieg. Sogar die zweite Mannschaft konnte sich mit einem 7. Rang noch unter den ersten Zehn plazieren!

Der DC Isarwinkel verdankt sein Punktekonto vor allem dem überragenden Markus Hanfstängl. Sicher hätte zumindest Toni Bender weitere Punkte beigesteuert, wäre er nicht durch einen Unfall bei Dreharbeiten für die restliche Saison ausgefallen.

Mit dem 3. Rang des DC Bavaria Ruhpolding konnten die »Alpenflieger« wieder etwas Boden gegen das »Flachland« gutmachen.

Während die »Mittelgebirgsflieger« in den letzten Jahren kräftig zulegen konnten, blieb es dieses Jahr - zumindest in dem Bereich Weser Bergland ziemlich still. Dies mag zunächst verwundern, denn das Wetter entschädigte in diesem Jahr für so manchen verregneten Sommer vergangener Jahre. Allerdings nur nördlich der Isar. Der Alpenrand litt bei anhaltender Staulage unter außergewöhnlich vielen Niederschlägen. Die Ruhpoldinger klagen noch jetzt über ihre schlechte Saison. Wer bei der »Deutschen« mit im Regen saß, versteht den Groll. Doch auch der Sonnenschein im

Norden konnte nicht immer der Flieger Herzen höher schlagen lassen, vor allem dann nicht, wenn nur ein Westgelände zur Verfügung steht, wie an der »Porta«. Denn der Wind pfiff bis in den Juli hinein fast immer aus Nord oder Ost ...

Dafür wurden aus dem »absoluten Flachland« wieder gute Leistungen gemeldet:

Auftrieb bei Schlepp

Schon traditionell nimmt die kleine, aber fleißige Windengemeinschaft Lohaus am Streckenflugpokal teil. Gerd Langwald holt sich mit 165 km schon zum dritten Mal den vom »Drama« gestifteten »Windenpokal« für den weitesten Flug nach Windenstart. Konkurrenz könnte bald aus dem hohen Norden erwachsen. Die Hamburger Drachenflieger sind aus ihrem Dornröschenschlaf erwacht und haben mit Helmut Wils als »treibender Kraft« den Windenschlepp auch in den Dienst der Streckenflieger gestellt. Wenn es da oben nur nicht so wimmeln würde vor lauter »ED-Rs« und »CTRs« und »TR-As« und »AREAS«. gell?

Bei den Schwaben ist es vor allem der fleißige TSV Seissen, der den Windenschlepp – begünstigt durch einen sehr verständnisvollen Fluggeländebesitzer – zum Ausgang seiner Strekkenflüge macht. In Zukunft soll der Schleppbetrieb durch ein bereits angeschafftes Schlepptrike noch attraktiver werden. Man munkelt, daß Martin Scheible eigens zu diesem Zweck in letzter Zeit häufig die Schulbank drückte, um mit Beginn der nächsten Saison seine Kameraden komfortabel an den Himmel zu bringen ...

Apropos UL-Schlepp:

Zum ersten Mal in der Geschichte des Streckenflugpokals wurden Flüge mit UL-Schlepp gestartet und gewertet. Günter Finzel und Lothar Schmidt gelangen dabei Streckenflüge von 157 bzw. 145 km Weite!

Etwas enttäuschender ist die geringe Resonanz der Pilotinnen am Deutschen Streckenflugpokal. Gegenüber dem letzten Jahr nahm die Teilnahme um die Hälfte ab. Wir freuen uns natürlich, daß Jutta Kolenc, Gisela Blau, Eva-Maria Preiß und Silvia Engel dem Wettbewerb treu geblieben sind, bedauern aber auch, daß Andrea Kopp und Anja Kohlrausch durch die Teilnahme an der Liga keine Zeit mehr finden, die Damenwertung zu bereichern.

Auch bei den Junioren ist ein leich-

ter Rückgang festzustellen. Dabei können sich Flugleistungen von über 200 Punkten auch in der Gesamtwertung sehen lassen.

Bei Markus Hoffmann-Guben und Thomas Geißel ging das Rennen wirklich nur ganz knapp zugunsten von Markus aus.

Bei den Senioren wird keine getrennte Wertung vorgenommen. Das soll aber nicht heißen, daß wir keine älteren Teilnehmer am Streckenflugpokal hätten. Der älteste Teilnehmer, Ingo Westerboer (60 Jahre, und kein bißchen weise) vom DFC Regental, ist schon von Anfang an dabei. Einige kennen ihn noch aus seiner aktiven Segelfliegerei und als Konstrukteur der ersten, elektrischen Varios in den sechziger Jahren.

Ingo zählt immer noch zu den aktivsten Drachenfliegern in seinem Verein und hat sich besonders des fliegerischen Nachwuchses angenommen, dem er besonders beim Thermik- und Streckenfliegen noch einiges vormachen kann ...

Erstmals Gleitsegelwertung

Noch zaghaft, aber mit z. T. beachtlichen Leistungen, wächst das Pflänzchen Gleitschirm-Streckenflug heran.

Hierbei ist natürlich zu beachten, daß die B-Schein-Ausbildung erst in diesem Jahr begonnen wurde. Im nächsten Jahr dürfte die Teilnehmerzahl deutlich steigen – trotz der etwas aufwendigeren Dokumentation mit Barograph und Einblendung der Uhrzeit in die Flugfotos.

Christoph Kirsch konnten den Wettbewerb dieses Jahr noch ohne Deutschlandflug gewinnen. Man darf gespannt sein, wo die Leistungen im nächsten Jahr stehen werden ...

Mit insgesamt 116 Teilnehmern und 327 eingereichten Flügen blieben Teilnehmerzahl und Flüge gegenüber dem Vorjahr etwa konstant.

58 abgelehnte Flüge zeigen jedoch immer noch Mängel in der Dokumentation und ungenügende Beachtung luftrechtlicher Auflagen.

Für die Auswerter wird von Jahr zu Jahr der Aufwand größer, da verstärkt Zielrückkehr- und Dreiecksflüge eingereicht werden.

Zudem wird jeder Flug, der in der Bundesrepublik gestartet wird, auf Einhaltung luftrechtlicher Auflagen überprüft. Die Teilnehmer können durch übersichtliche Dokumentation den Auswertern die Arbeit erleichtern und sich selbst vor Ablehnung ihres Fluges schützen.

Deutscher Streckenflugpokal 1989

Endwertung Einzelkonkurrenz

Stand: 7.10.89

Rang	Pilot	Verein	Punkte	Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Markus Hanfstängl	Isarwinkel	816	44	Lothar Schmidt	Nordbayern	219
2	Helmut Denz	-	712	45	Uwe Würdemann	Wiehengebirge	215
3	Franz Schüller	Bayrischzell	655	45	Achim Schiele	Seissen	215
4	Jo Bathmann	Ruhpolding	576	47	Bernhard Mayer	Ruhpolding	213
5	Harald Zimmer	Trier	538	48	Franz Braun	Elztal	206
6	Martin Storz	DCR	537	49	Helmut Wilms	Hamburg	205
7	Manfred Aumer	Riedenburg	525	50	Paul Raggl	Ammergau	204
8	Til Matschoss	Regental	503	51	Jürgen Tulzer	Ruhpolding	197
9	Lothar Wüst	Loffenau	438	52	Rainer Bürger	Odenwälder	187
10	Rudi Aumer	Ruhpolding	434	53	Thomas Schwalenberg	Hamburg	179
11	Karl Maillinger	Trier	420	53	Siegfried Grewe	Lohaus	179
12	Siggi Barth	Trier	416	55	Arno Greiner	Nordbayern	178
13	Gerd Laugwald	Lohaus	403	56	Frank Undris	Bergsträßler	177
14	Volkher Schlegel	Ammergau	400	57	Michael Kiefer	Trier	171
15	Lorenz Fritz	Riedenburg	364	58	Jobst Baeumer	-	170
15	Peter Wolter	-	364	58	Vito Baeumer	=	170
17	Walter L. Rackl	Achental	361	60	Joachim Cuolt	Südschwarzwald	162
18	Josef Baltes	Trier	357	61	Uli Blumenthal	Loffenau	160
19	Aido Olivotti	Regental	346	62	Albrecht Rothenburger	Seeadler	153
20	Michael Black	Bergsträßler	341	63	Stefan Eylert	Ammergau	150
21	Helmut Lutz	Condor Wehr	318	64	Ernst Schneider	Loffenau	149
22	Kai Ehrenfried	Bergsträßler	312	65	Andi Kanior		146
23	Sven Oertel	Regental	289	65	Wolfgang Neuhofer	Ruhpolding	146
24	Michael Braunstein	Südschwarzwald	285	65	Klaus Pelzer	Trier	146
25	Roland Wöhrle	Südschwarzwald	282	68	Bernd Otterpohl	Wiehengebirge	140
26	Markus Hoffmann-Guben jr.	Stuttgart	267	69	Arnold Kummer	Tegernsee	135
27	Karlheinz Scheil	Odenwälder	265	70	Wilhelm Feucht	Unterland	134
28	Thomas Geißel jr.	Trier	264	71	Thomas Rauch	2	129
29	Günter Finzel	Nordbayern	255	72	Karlheinz Stenzel	Stuttgart	128
30	Friedrich Lührs	Lohaus	254	73	Jutta Kolenc	DCFN	126
31	Jürgen Huith	Ammergau	248	74	Martin Jung	Garmisch	120
32	Josef Wecker	Trier	245	75	Stefan Senger	=-	119
33	Toni Bender	Isarwinkel	240	76	Achim Rösch	Seissen	116
33	Sepp Singhammer	Isarwinkel	238	77	Ingo Westerboer	Riedenburg	105
35	Klaus Kienzle	Südschwarzwald	236	78	Martin Scheible	Seissen	100
35	Martin Einsiedler	Allgäuer	236	79	Hugo Rameil	Olpe	96
37	Dieter Köhler	π.	232	80	Christoph Engelmann	Ingolstadt	92
38	Klaus Pfretzschner	Albatros Kampenwand	230	81	Gisela Blau	Trier	86
39	Erich Ferstl	Riedenburg	227	82	Alois Adlhardt	Tegernsee	84
40	Oltman Hinrichs	Lohaus	225	83	Hans Bausenwein	Odenwälder	83
41	Martin Beckonert	Weilheim	224	84	Wolfgang Weinmann	Bergsträßler	75
41	Michael Schmidt	Riedenburg	244	85	Peter Walter	Ammergau	71
41	Friedhelm Lotte	Nordbayern	224	86	Peter Achmüller	Hochries-Samerberg	70

Rang	Pilot	Verein	Punkte	
87	Jörg Stimmer	Garmisch	69	
88	Klaus Dreger	-	68	
89	Arnold Gäckle		65	
90	Martin Ackermann	Alb-Donau	63	
91	Eva-Maria Preiß	Hamburg	62	
92	Conni Freiberger	Regental	61	
93	Bernd Weber	Stuttgart	60	
94	Erich Gelz	Trier	59	
95	Werner Fischhaber	Isarwinkel	58	
96	Wilfried Bardasch	Wiehengebirge	57 56	
97	Olaf Barthodzie	Hamburg		
98	Gerhard Rauscher	Bayerwald	39 52	
99	Guido Chudoba	Elztal		
100	Uli Schmid	Tegernsee	52	
101	Silvia Engel	Lenggries	51	
102	Adalbert Netzer	Oberstdorf	49	
103	Jochen Müller	Augsburg	43	
104	Günter Wünsch	Nordbayern	41	
105	Thomas Gries	-	39	
106	Ralf Gierig	Hamburg	31	
107	Wolfgang Rösch	Seissen	28	
108	Rainer Rössler	Einkorn	27	
109	Rainer Stanger	Loffenau	24	
110	Josef Martin	Seeadler	22	
111	Max Hartmann	Bergsträßler	18	

Endwertung Damenkonkurrenz Stand: 7.10.89						
Rang	Pilotin	Verein	Punkte			
1	Jutta Kolenc	DCFN	126			
2	Gisela Blau	Trier	86			
3	Eva-Maria Preiß	Hamburg	62			
4	Silvia Engel	Lenggries	51			

Rang	Pilot	Verein	Punkte	
1	Markus Hoffmann-Guben	Stuttgart	267	
2	Thomas Geißel	Trier	264	
3	Martin Einsiedler	Allgäuer	236	
4	Jürgen Tulzer	Ruhpolding	197	
5	Martin Jung	Garmisch	120	
6	Stefan Senger	н	119	

Gleitsegeln Endwertung Stand: 7.10.89							
Rang	Pilot	Verein	Punkte				
1	Christoph Kirsch	_	110				
2	Martin Cornel	München	103				
3	Uli Wiesmeier	-	64				
4	Gerhard Heinberg	GSW	10				
5	Franz Messmer	Werdenfels	8				

Endstand Mannschaftswertung Ränge 1–10 Stand: 7.10.89

Rang	Mannschaft	Piloten	Punkte Einzel	Punkte Gesam
1	DFC Trier I	Harald Zimmer	538	1374
		Karl Maillinger	420	
		Siggi Barth	416	
2	DC Isarwinkel	Markus Hanfstängl	816	1292
		Toni Bender	238	
		Sepp Singhammer	238	
3	DC Bavaria	Jo Bathmann	576	1223
	Ruhpolding	Rudi Aumer	434	
		Bernhard Mayer	213	
4	DFC Regental	Til Matschoss	503	1138
		Aido Olivotti	346	
		Sven Oertel	289	
5	1. ODFC Riedenburg	Manfred Aumer	525	1116
	(37).	Lorenz Fritz	364	
		Erich Ferstl	227	
6	WG Lohaus	Gerd Langwald	403	882
		Friedrich Lührs	254	7.50mm
		Oltman Hinrichs	225	
7	DFC Trier II	Josef Baltes	357	866
***	1,000,000,000,000	Thomas Geißel	264	30000
		Josef Wecker	245	
8	DFC Ammergau	Volkher Schlegel	400	852
8	Di Grimmor Suu	Jürgen Huith	248	2283
		Paul Raggl	204	
9	1. Bergsträßler DFC	Michael Black	341	830
6	I. Dergantabler Dr. o	Kai Ehrenfried	312	
		Frank Uhdris	177	
10	DFC Südschwarzwald	Michael Braunstein	285	803
10	Di Codustiwaizwaid	Roland Wöhrle	282	
		Klaus Kienzle	236	
11	DC Loffenau	Lothar Wüst	438	747
11	DC Lonenau	Uli Blumenthal	160	7.11
		Ernst Schneider	149	
12	DFC Nordbayern	Günther Finzel	255	698
14	Drewordbayern	Friedhelm Lotte	224	020
		Lothar Schmidt	219	
13	1. ODFC	Erich Ferstel	227	556
1.0	Riedenburg 2	Michael Schmidt	224	550
		Ingo Westerboer	105	
14	1. Odenwälder DFC	Karl-Heinz Scheil	265	535
14	1. Odenwalder DPC	Rainer Bürgler	187	333
		Hans Bausenwein	83	
15	Hamburger DEC	Helmut Wilms	205	446
19	Hamburger DFC	-	_	440
		Thomas Schwalenberg	179	

Deutscher Streckenflugpokal 1989

Die besten Flüge nach Punkten

Pkt.	km	Pilot	Datum	Aufgabe	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzei
		Verein Gerät	1989	geplant gewertet	Startpunkt	Ziel		
336	168	Markus Hanfstängl Isarwinkel New Wave	19.8.	FAIFAI	St. André Kreisverkehr St. André	1. Ostseite Tunnel Breole 2. Festung de la Meyna	St. André	7 h 25
314	157	Jo Bathmann Ruhpolding Zephir CX	10.6.	FAI FAI	Arbiskopf Mittlere Sektion Rohrberglift	1. Breiteckalm 2. Feldalm (Feldberg)	Mayerhofen	5 h 15
260	130	Peter Wolter - Sierra	10.6.	FAIFAI	Venetberg AB-Knoten Zams	1. Fraßenhaus 2. Kirche Galtür	Zams	4 h 40′
256	128	Helmut Denz - Zephir CX	25. 5.	FAIFAI	D Rauschberg Brücke Laubau	1. Gipfelhaus Schmittenhöhe 2. Ostspitze Hintersteiner See	LP Ruhpolding	6 h 50°
244	122	Helmut Denz - Zephir CX	25.6.	FAI	Fiesch Landeplatz Fiesch	Bergstation Lift Bellwald Mittelstation Torrentalp Brücke Saas Almagell	Fiesch	5 h 20′
242	121	Martin Storz DCR Sport	14.7.	FAI	St. André Bahntunnel Ost Col des Robins	1. St. Jean Kreuzung D 900/D 207 2. Südostseite Lac d'Allos	St. André	6 h 10'
242	121	Martin Storz DCR Sport	17.7.	FAI	St. André Bahntunnel Ost Col des Robins	1. St. Jean Straßenkreuzung D 900/D 207 2. Südostende Lac d'Allos	St. André	5 h 15′
242	121	Markus Hanfstängl Isarwinkel New Wave	2, 8.	FAI	St. André Bahntunnel Osteinfahrt Col des Robins	1. St. Jean Straßenkreuzung 2. Südostende Lac d'Allos	St. André	4 h 50′
242	121	Franz Schüller Bayrischzell Axis	2.8.	FAI — FAI —	St. André Bahntunnel Osteinfahrt Col des Robins	1. St. Jean Straßenkreuzung 2. Südostseite Lac d'Allos	St. André	5 h 15′
242	121	Markus Hanfstängl Isarwinkel New Wave	18.8.	FAI — FAI —	St. André Bahntunnel Osteinfahrt Col des Robins	1. St. Jean Straßenkreuzung 2. Südostufer Lac d'Allos	St. André	5 h 05'
242	121	Franz Schüller Bayrischzell Axis	18.8.	FAI	St. André Bahntunnel Osteinfahrt Col des Robins	1. St. Jean Straßenkreuzung 2. Südostufer Lac d'Allos	St. André	6 h 20'

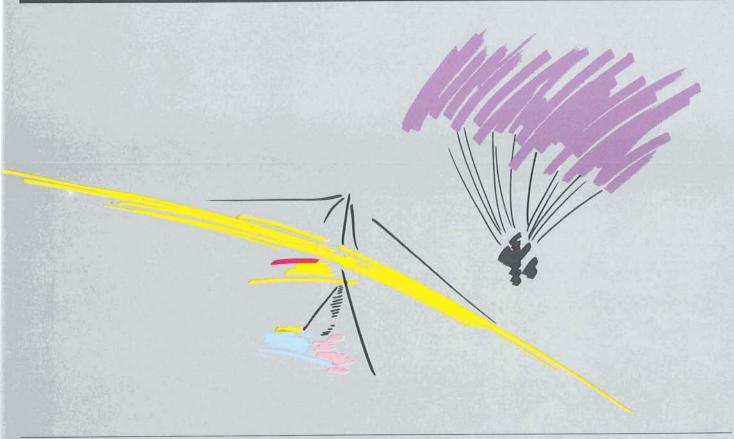
Pkt.	km	Pilot	Datum	Aufgabe	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit
		Verein Gerät	1989	geplant gewertet	Startpunkt	Ziel		
242	121	Lothar Wüst	18.8.	Δ	St. André	1. St. Jean	St. André	6 h
	Loffenau Kiss	Loffenau Kiss		<28% △ <28%	Bahntunnel Osteinfahrt Col des Robins	Straßenkreuzung 2. Südostufer Lac d'Allos		
238	119	Toni Bender	9.5.	FAI	D Brauneck	1. Nördlinger Hütte	Brauneck	4 h 20'
		Isarwinkel Kiss		FAI	Landeplatz Brauneck	2. Schloß Tatzberg		
238	119	Sepp Singhammer	9.5.	FAI	D Brauneck	1. Schloß Tatzberg	Brauneck	5 h 35'
		Isarwinkel Foil 160		FAI A	Talstation Jaudenhang-Lift	2. Nördlinger Hütte		
238	119	Markus Hanfstängl	9.5.	FAI	D Brauneck	1. Schloß Tatzberg	Brauneck	5 h 20'
		Isarwinkel New Wave		FAI	Skilift Jaudenhang	2. Nördlinger Hütte		
224	132	Michael Schmidt	26.5.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Schwimmbad Zell a. Ziller	5 h 10′
newwe.		Riedenburg Magic	45790000000	ZR	Schwimmbad Zell a. Z.			
224	132 Manfred Au	Manfred Aumer		ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe -	Mayerhofen	5 h 30′
		Riedenburg Kiss		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.			
224	132	Rudi Aumer	10.6.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Mayerhofen	4 h 30′
		Ruhpolding Vega		ZR	Scshwimmbad Zell a, Z.			
224	132	Martin Beckonert	10.6.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Ramsau	5 h 20′
		Weilheim Moyes GTR		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.			
224	132	Friedhelm Lotte	10.6.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Mayerhofen	4 h 40'
		Nordbayern Sport		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.			
224	132	Til Matschoss	10.6.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Schwimmbad Zell a. Z.	5 h 05'
		Regental Lotus 16		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.			
224	132	Aido Olivotti	10.6.	ZR	Arbiskopf	Schmittenhöhe	Mayerhofen	4 h 30′
		Regental Kiss		ZR	Schwimmbad Zell a. Z.			
212	106	Helmut Denz		FAI	D Rauschberg	1. Bergstation	LP Ruhpolding	6 h 40′
		Zephir CX		EAI -	Seetraunbrücke Laubau	Schuttersbachhöhe 2. Wochenbrunner Alm		
202	202	Harald Zimmer	30.4.	FS	D Neumagen		Chambroncourt	5 h 40'
	202	Trier Zephir CX		FS	Rampe		(Neufchateaux)	
202	202	Helmut Denz	18.6.	ZF	D Mosbach Obrigheim	Flugplatz Epinal Dogneville	Bantzenheim	6 h 40′
		Zephir CX	Zephir CX	FS _	Rampe	врими родиемие		

Deutscher Streckenflugpokal 1989 Die weitesten Strecken

km	Pkt.	Pilot	Datum	Aufgabe	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzei	
		Verein Gerät	1989	geplant gewertet	Startpunkt	Ziel			
202	202		20.1	0	D.V.				
202	202	Harald Zimmer Trier Zephir CX	30.4.	FS -	D Neumagen		Chambroncourt (Neufchateaux)	5 h 40	
				FS	Rampe				
202	202	Helmut Denz	18.6.	ZF	D Mosbach	Flugplatz	Bantzenheim	6 h 40′	
		Zephir CX		FS _	Obrigheim	Epinal Dogneville			
405	40=	•			Rampe	20811011110			
197	197	Harald Zimmer Trier	29.4.	FS	D Neumagen		Jussecourt-Heiltz (Marne du Rhin)	5 h 45′	
		Zephir CX		FS	Rampe		(marine du Milli)		
184	184	Karl Maillinger	18.6.	ZF	D Donnersberg	Metz	Goviller	6 h	
		Trier HP II		FS	Antenne	ABX A 4/A 31			
184	184	Josef Baltes	18.6.	FS	D Neumagen	11 11101	Auve	4 h 50'	
		Trier Zephir		FS	Rampe		(Marne)		
171	171	Franz Schüller	18.5	ZF	D Vogelsang	Talstation Venetbahn	Braz	6 h	
		Bayrischzell Axis		FS	Sägewerk Bayrischzell				
171	171	Jo Bathmann	5. 8.	ZF	Arbiskopf	Flugpatz Aigen	Blauberg	4 h 45′	
	Ruhpolding Zephir CX	Ruhpolding Zephir CX	FS	Startplatz					
168	336	Markus Hanfstängl Isarwinkel New Wave	arwinkel	FAI	St. André	1. Ostseite Tunnel Breole 2. Festung de la Meyna	St. André	7 h 25′	
					Kreisverkehr				
				FAI △	St. André				
165	165	Gerd Langwald	3.7.	ZF	D Bahrenborstel	Segelflugplatz Borken	Gahlen	4 h 05′	
		Lohaus		FS _	W				
		Axis			Grillhütte				
160	160	Uli Blumenthal		ZF _	D Schleckerfels	SW Ortsrand Moutiers	Schauinsland	5 h 30′	
		Loffenau Vega MX		FS	Startplatz	Moutiers			
159	159	Kai Ehrenfried	13.6.	ZF	D Donnersberg	Landeplatz	Mercy le Bas	5 h 25′	
		Bergsträßler Kiss		FS	Startplatz	Serrig			
157	157	Günther Finzel	15.5.	ZF	D Flugplatz Kulmbach UL	Flugplatz Ippesheim	Westernhausen	5 h 15′	
		Nordbayern Magic		FS	Flugplatz				
157	314		Ruhpolding	FAI	Arbiskopf	1. Breiteckalm 2. Feldalm (Feldberg)	Mayerhofen	5 h 15′	
					Mittlere Sektion				
				FAI	Rohrberglift				
156	156	Franz Schüller Bayrischzell Axis	Franz Schüller 19.8.	FAI	St. André	1. Ostseite	Thorame	7 h 20'	
			Bayrischzell			Kreisverkehr	Tunnel Breole 2. Festung de la Meyna	Basse	
					FS a.g.B.	St. André			
154	154	Manfred Aumer	22.5.	ZF	D Böming	BAB-Kreuz Heilbronn	Ludwigsburg	4 h 45'	
		Riedenburg Kiss		FS	Regelmansbrunn				



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!

DER ORIGINAL JAGUAR. HAT DAS DHV-GÜTESIEGEL MIT KATEGORIE 1!



DER XS IST DIE NEUE GENERATION AUS DEM HAUSE OOVES!

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!

