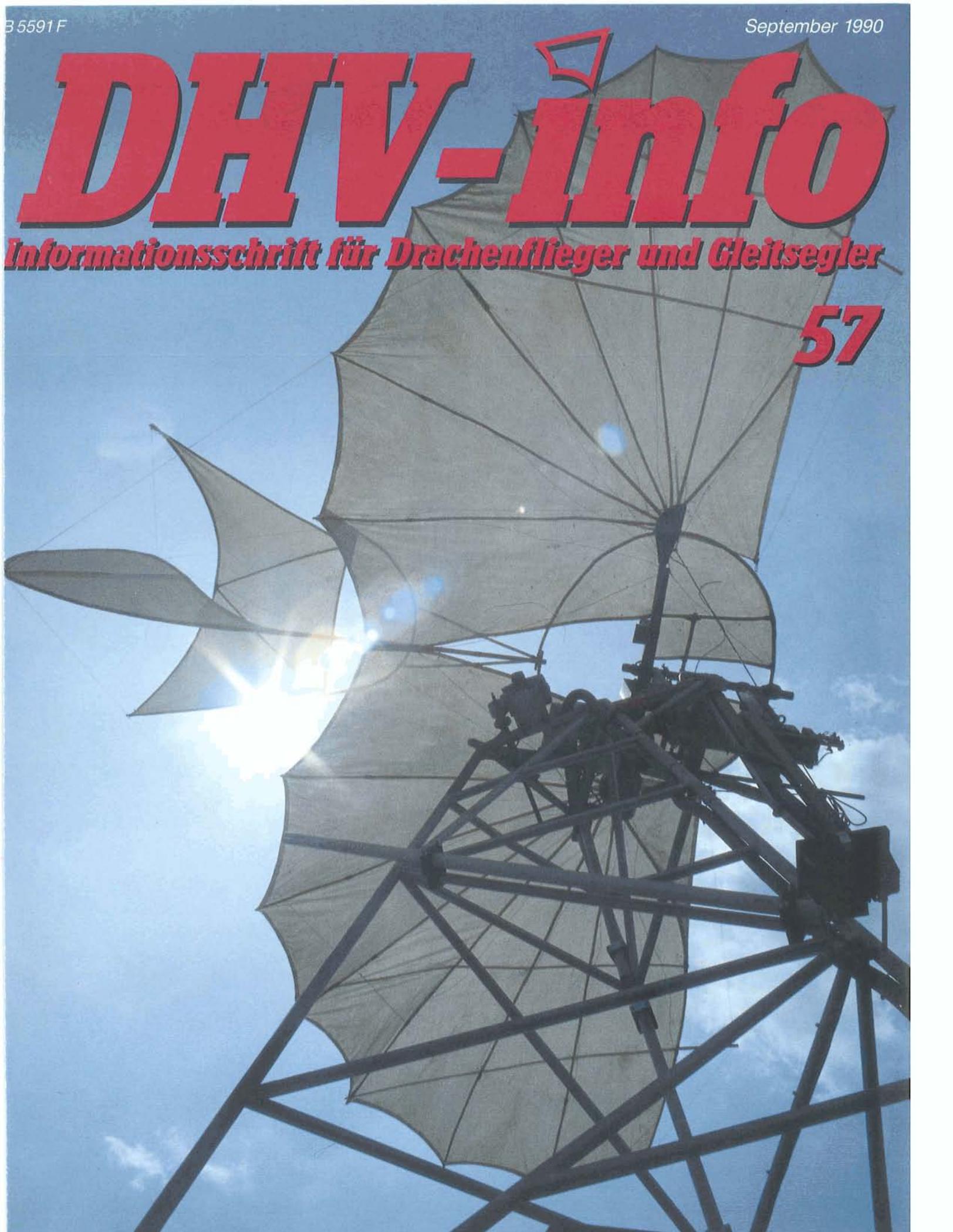


DHV-info

Informationsschrift für Drachensegler und Gleitsegler

57

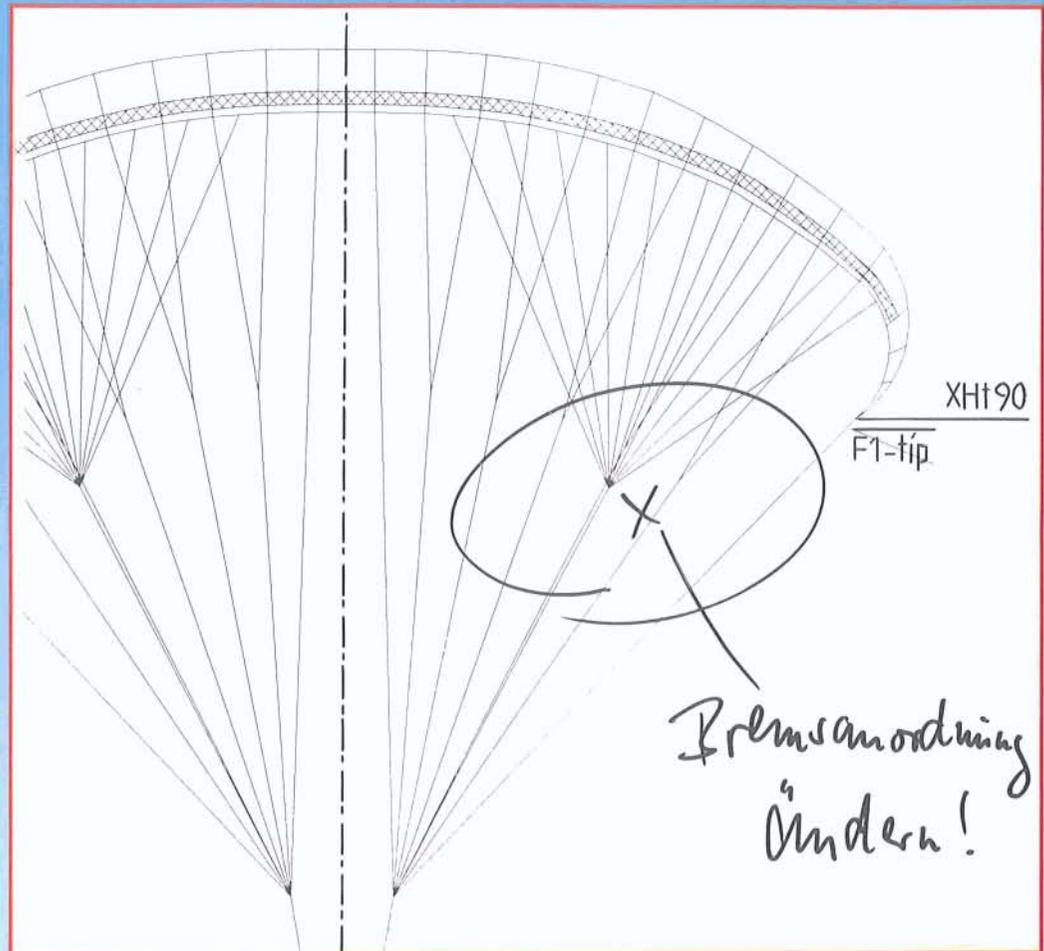


ENTWICKLUNG F1-NINJA



Steckbrief:

Typ: Hochleister
Fläche: 22,25 m²
und 29 m²
Gleitzahl: etwa 7
Handling: bestens
Liefertermin:
ab November 1990



Typ: Arbeitstitel XHT 90

Wir wollen Sie nicht dauernd mit Pokalen oder Rekorden langweilen. Die gehören einfach dazu. Zu uns und unseren Piloten und unseren Geräten. Sie bestätigen die Entwicklungsarbeit, die schon längst erledigt ist.

Wir machen derzeit die letzten Feinarbeiten an einigen Kappen, die Sie als unsere neuen Hochleister 1991 kaufen können. Und wir testen neue Entwicklungsmuster. Oben sehen Sie die originale Skizze zu einem von diesen Tests. Er brachte 10 % mehr Leistung und ein Superhandling. Diese spezielle Entwicklung kommt in den nächsten Monaten ins Produktionsstadium. Diese Zeit nutzen wir für letzte Tests und die Zulassungsverfahren. Daneben fallen folgende Arbeiten an:

- Wir werten die Erfahrungsberichte unserer Wettkampf- und Rekordpiloten aus.
- Wir bauen neue Kappen und testen diese. In unseren Breiten und auch in extremen Wetterlagen und Flugsituationen. Wir lassen die Prototypen von Piloten unterschiedlicher Qualifikationen fliegen.
- Wir bauen die Nullserie für unsere Händler.

Und das Beste aus alledem können Sie kaufen. Ab Herbst 1990. Bei Ihrem FIREBIRD-Händler.

FIREBIRDTMAG
S K Y S P O R T

IMPRESSUM

Herausgeber:

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

Redaktion:

Wolfgang Gerteisen
(verantwortlich)
Peter Janssen
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:

Die Redaktion behält sich
die Kürzung von Leserbrief-
en und Beiträgen sowie
die redaktionelle Über-
arbeitung vor. Für unver-
langt eingesandte Manu-
skripte und Bilder über-
nehmen Redaktion und
Verband keine Haftung.

Satz und Druck:

Mayr Miesbach
Druckerei und Verlag
GmbH
Am Windfeld 15
8160 Miesbach

Auflage:

23 500

Titelbild:

Nachbau eines original
Lilienthal-Gleiters auf dem
Turm des DHV-Flug-
mechanik-Meßwagens.

Foto:
Charlie Jöst

DHV-info

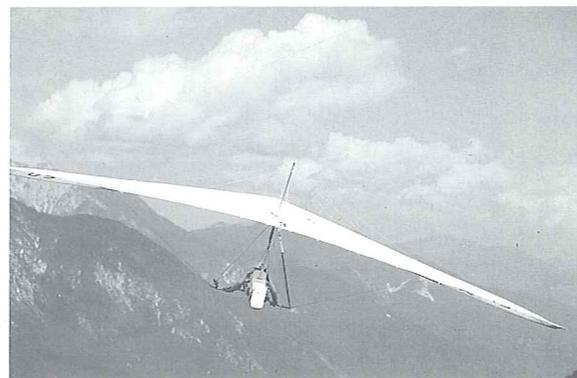
Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

AUS DEM INHALT

Wichtig – Neu – Kurz _____ 4

303 Meilen: Interview mit Larry Tudor _____ 8

EM '90 in Jugoslawien _____ 14



Der Loiblpaß einmal nicht Engstelle
des Reiseverkehrs Richtung Süden,
sondern Hürde im Kampf um die
Europameisterschaft im Drachen-
fliegen, die vom 22.6. – 8.7.1990
in Slowenien/Jugoslawien aus-
gerichtet wurde.

Liga-Finale und Deutsche Meisterschaft _____ 20

Luftrecht: Sportliche Selbstverwaltung ist Gesetz _____ 28

Sicherheitsjournal _____ 30

Das Gütesiegel für Lilienthal _____ 32

Wissen & Können: Das Gurtzeug _____ 34

Vereinsnachrichten/Briefe _____ 40

DHV bietet an _____ 45

Gebrauchtmarkt _____ 46

DHV Film & Video _____ 53

Ausschreibung: Lilienthal Trophy _____ 54

Junior Challenge: Der Weg zur Spitze _____ 56

Ausschreibung: Deutscher Streckenflugpokal _____ 60

PIRS: Wechsel an der Spitze _____ 63

Deutsche Meisterschaft der Frauen _____ 70

Fiesch Cup _____ 74

Die Rettungsöffnung _____ 80

DHV-Prüfungskalender _____ 84

Haftungssumme auf 10 Mio. DM erhöht

Der Bundestag hat bei der Änderung des Luftverkehrsgesetzes in letzter Minute und ohne vorherige Information und Anhörung der betroffenen Verbände noch schnell die Haftungssumme für Luftfahrzeuge bis 2 Tonnen Gewicht auf 10 Mio. DM heraufgesetzt. Diese grobe Regelung wirft die gesamte Sportfliegerei in einen Topf, von der Cessna bis hinunter zum Flugmodell.

Die Neuregelung bedeutet, daß der Halter des Hängeleiters oder Gleitsegels für die Betriebsgefahr seines Gerätes (Gefährdungshaftung) bis zum Schadensbetrag von 10 Mio. DM zu haften hat. Von dieser Haftung zu unterscheiden ist die Versicherungspflicht, für die es bei der bisherigen Deckungssumme bleibt. Bei einem Unfall, der die versicherte Summe – beim DHV 1,5 Mio. DM – übersteigt, muß der Halter persönlich aufkommen.

Bei Drucklegung dieser Info-Ausgabe war die Erhöhung noch nicht in Kraft getreten, vgl. Seite 28. Der DHV hat vorsorglich mit seinem Gruppenversicherer Gerling-Konzern Verhandlungen aufgenommen.

Horst Düsterhöft neuer Regionalbeirat

In die DHV-Kommission wurde Horst Düsterhöft als Regionalbeirat für die nördliche DDR berufen. Horst Düsterhöft ist Journalist und wohnt in Steinbergerweg 5, DDR-2520 Elmenhorst, Telefon Rostock 52994. Er vertritt in der DHV-Kommission die Belange der DHV-Mitglieder der nördlichen DDR-Länder und bis zur Ernennung eines weiteren Regionalbeirates auch die des Südens.

Kandidatur zum Landtag

Der DHV-Vorsitzende Peter Janssen bewirbt sich bei der Wahl am 14. Oktober 1990 in Oberbayern als Kandidat der SPD um einen Sitz im Bayerischen Landtag.



Foto: Hans Rauchensteiner

Dem erfolgreichen deutschen Eiskunstläufer Norbert Schramm wurde das Eis zu glatt. Jetzt ist er Gleitschirmflieger. Hier im Bild als »Fledermaus« bei der Profi-WM in Washington.

Bayrischzell gesperrt

Im Fluggebiet Bayrischzell entwickelte sich in letzter Zeit ein reger, aber illegaler Flugbetrieb durch Gleitschirmflieger. Einige Rettungseinsätze wurden durch undisziplinierte Gleitschirmflieger notwendig. Um das derzeit laufende Genehmigungsverfahren nicht zu gefährden, erwartet der DCB von allen Gleitschirmpiloten, das illegale Fliegen einzustellen. Wenn die Lage sich beruhigt hat, werden wir uns um Legalisierung des Gleitschirmfliegens an den DCB-Fluggeländen bemühen.

DCB
Hans Kober

Wank gesperrt

Wir haben Schwierigkeiten mit einem Nachbarn unseres Landeplatzes, da sehr viele Piloten in dessen Grundstück gelandet waren. Nach langen gerichtlichen Prozessen wurde uns nun dieser Landeplatz gesperrt. Lediglich unserer Gleitschirmschule und dem ortsansässigen Gleitschirmclub ist es momentan noch erlaubt, an diesem Berg zu fliegen.

Gleitschirmschule Werdenfels
Walter Gatscher

DHV-Fluggelände Wenholthausen

Der Mitgliedsverein Delta Club West hatte für mehrere Jahre in Wenholthausen die Start- und Landefläche für ein Fluggelände mit 300 m Höhenunterschied gepachtet. In diesem Jahr wollte der Eigentümer das Startgrundstück verkaufen und das Fluggelände wäre damit dem Flugsport verlorengegangen. Auf Vorschlag des Delta Club West hat der DHV das Grundstück erworben und an den Club verpachtet.

Im Pachtvertrag ist u. a. festgelegt, daß alle DHV-Mitglieder gleichberechtigt fliegen dürfen; Vorrang besteht für die Startleiter des Delta Club West. Der Club ist berechtigt, eine Tagesgebühr von DM 10,- von Gastpiloten zu erheben. Die Verantwortung und Haftung für das Gelände liegt beim Club.

Kündigungsfrist beachten

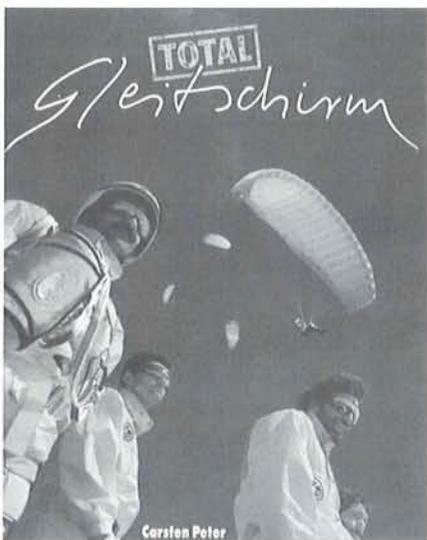
Am 31. 10. 1990 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, insbesondere also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer beim DHV Mitglied bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies auch getrennt tun, umgekehrt erlischt jedoch bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch die Versicherung zum Jahresende.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage bei der Geschäftsstelle. Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 1991 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 1991 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten. Die Kündigungsfrist gilt auch für alle DHV-Mitgliedsvereine.

Fliegen in Italien

Der Italienische Aero Club hat in einem weiteren Schreiben an den DHV die geltende Rechtslage für Drachenfiegen und Gleitsegeln dargelegt: Der Pilot braucht ein Eignungszeugnis des Aero Club d'Italia. Für die Anerkennung ausländischer Lizenzen fehlt bisher die Rechtsgrundlage. Der Änderungsantrag des Italienischen Aero Club wurde von der Regierung bisher nicht beantwortet.

Parallel dazu hat das deutsche Bundesverkehrsministerium auf Bitte des DHV das italienische Transportministerium um die Anerkennung nach Schweizer und österreichischem Vorbild gebeten – ebenfalls bisher ohne Antwort.



Carsten Peter – »Gleiterschirm total«

Wenn zu einem neuen Sport die ersten großen Bildbände auftauchen, dann beginnt er sich wohl langsam wirklich zu etablieren. Daß für ein Buch, wie es jetzt von Carsten Peter herausgebracht wurde, nicht nur Gleitschirmpiloten potentielle Abnehmer darstellen dürften, läßt für die Zukunft unserer Fliegerei hoffen.

Und daß diese auch schon bisher traumhaft schöne Motive bot, daraus hat der Fotograf und Autor für dieses Buch großen Nutzen ziehen können:

Obwohl in der Szene gut bekannt, hat Carsten Peter seine Bilder in stiller, jahrelanger Arbeit gesammelt, um sie jetzt auf einen Schlag zu veröffentlichen, viele davon mit neuen Perspektiven, etliche Fotos zum Träumen. Um dem allen einen Rahmen zu geben, wurde das Buch in acht Abschnitte geordnet; Sinnzusammenhänge, die durch einen etwas reißerischen Text zusätzlich vorgegeben werden.

Dies ist dann auch für den Fachkundigen sicherlich die schwächere Seite des Buches, dessen Preis ohnehin etliche verschrecken mag (immerhin kann man dafür bald zehnmal selber fliegen gehen). Als optisches Aushängeschild für die jüngste Luftsportart aber ist das Buch bestens geeignet und wichtig, auch wenn es den klassischen Weg aller Bildbände gehen wird müssen: dreimal angeschaut und irgendwo im Bücherregal endgelagert.

Gleiterschirm total? – Zum Glück gibt's noch so viel zu sehen und zu fotografieren, so daß dies sicher nicht der letzte Gleitschirm-Bildband war.

Carsten Peter, Gleitschirm total, Bergfex-Verlag Innsbruck, DM 80.–

Buchbesprechung von
Christoph Kirsch

Termine des Ausbildungsreferates

Eingangstest zum Gleitsegellehrer-Assistenten-Lehrgang:

21./22./23. September 1990
(Ausweichtermin: 28./29./30.9.1990 und 5./6.10.1990)

Gleitsegellehrer-Assistenten-Lehrgang:

7. bis 21. Oktober 1990
Gleitsegellehrer-Lehrgang:
22. Oktober bis 5. November 1990

Eingangstest zum Drachenflieger-Assistenten-Lehrgang:

14./15./16. September 1990
(Ausweichtermin: 28./29./30.9.1990 und 5./6.10.1990)

Drachenflieger-Assistenten-Lehrgang:

7. bis 21. Oktober 1990
Drachenflieger-Lehrgang:
23. Oktober bis 5. November 1990

Anmeldungen bitte schriftlich an die DHV-Geschäftsstelle.

Neue Vereine im DHV

Als neue DHV-Mitgliedsvereine begrüßen wir herzlich:

Drachenflug-Club Zeitz e.V.
Lutz Oestreicher
Platanenweg 45
DDR-4900 Zeitz

Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Osterzgebirge
Goethestraße 18
DDR-8242 Altenberg

Thüringer Drachen- und Gleitschirmclub
Salzungerstraße 73
DDR-6212 Merkers

Drachenflugclub Greifswald e.V.
Hunnenstraße 11
DDR-2200 Greifswald

Drachensiegerclub Halle e.V.
Block 202/01
DDR-4090 Halle-Neustadt

Drachensiegerclub Hatten
Wildeslohsdamm 24
D-2905 Edewecht

Pilotinentreff 1990

Wo? – In Ruhpolding, Haus des Gastes

Wann? – 20. Oktober 1990, 10 Uhr
(DHV-Jahrestagung)

Wer? – Alle interessierten Pilotinnen (und Piloten)

Was? – Rückblick 1990
– Referat: Streckenflugplanung
– Damen-Challenge 91
– Vorbereitung WM 91
– allgemeiner Erfahrungsaustausch/Diskussion
– Planung 91
– Gelegenheit zum Probefliegen

Warum? – Förderung des Frauenleistungssports

Gabi Mlinski

DHV-Jahrestagung 1990

Samstag, 20. Oktober 1990, Kurhaus Ruhpolding
Stimmkartenausgabe 14.30 Uhr, Tagungsbeginn 15 Uhr

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1989 (veröffentlicht im DHV-Info Nr. 53)
4. Bericht der Kommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung der Kommission
7. Neuwahl der Kommission
8. Neuwahl der Kassenprüfer
9. Anträge
10. Ort und Termin der Jahrestagung 1991
11. Wünsche und Anregungen

Rahmenprogramm

Vormittag:

10 Uhr

Gemeinsame Sitzung der DHV-Vereinsvorsitzenden und der Kommission, Haus des Gastes

10 Uhr

Pilotinnen-Treff, Haus des Gastes

Nachmittag:

Siegerehrung Deutscher Streckenflugpokal 1990.

Uraufführung des neuen Rogallo-Films von Charly Jöst.

Abend:

Pilots Evening mit Tanz-Band

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

Peter Janssen, Vorsitzender

Hier abtrennen und einsenden an DHV, Schaftlacher Straße 23, 8184 Gmund



Vollmacht

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

Name des Vollmachtgebers _____

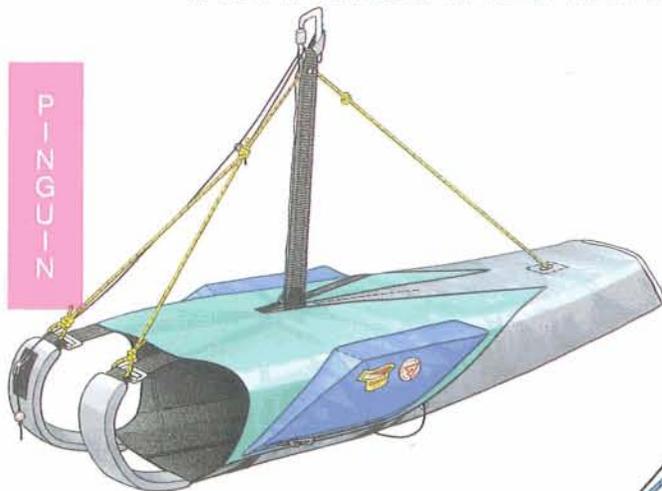
Anschrift _____

Ich übertrage mein Stimmrecht bei der Deutschen Hängegleitertagung 1990 auf den dort anwesenden

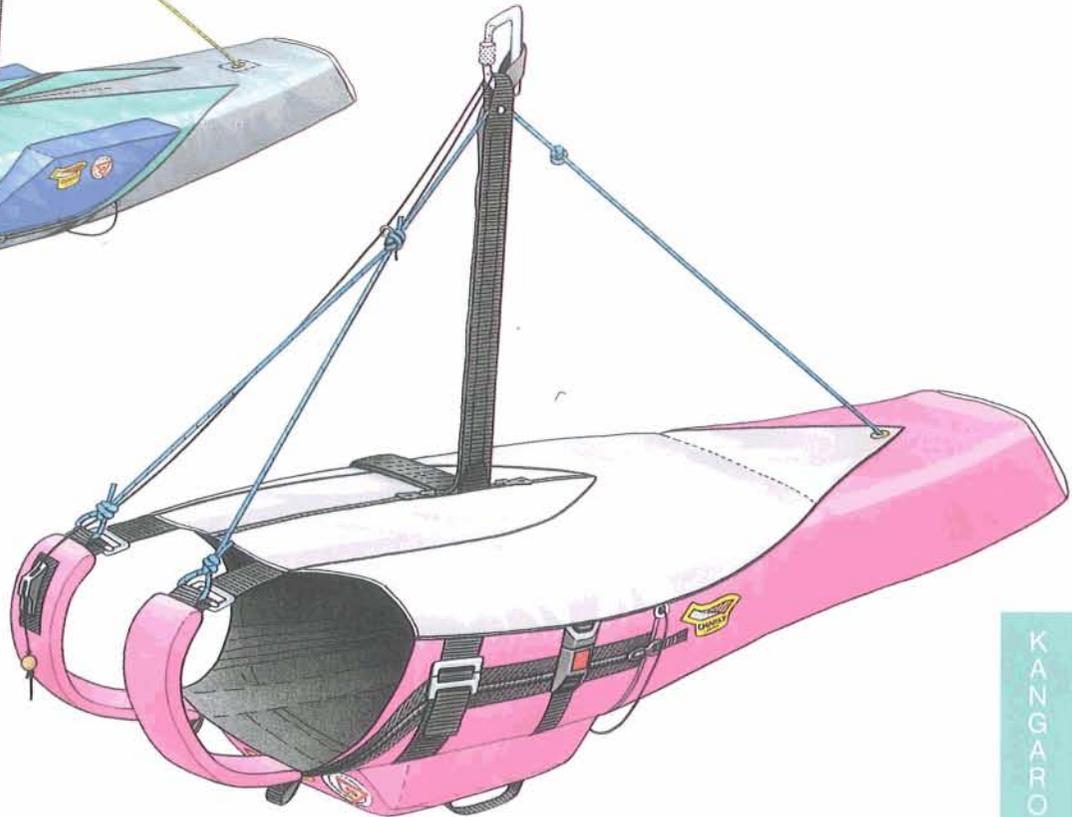
_____ (Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum _____ Unterschrift des Vollmachtgebers _____

KONKURRENZ IM EIGENEN HAUS



PINGUIN



KANGAROO

Bisher hatte es der Charly Pinguin relativ einfach. Mit einem durchdachtem Konzept bietet er seit Jahren für immer mehr Piloten die ideale Synthese aus Komfort und Sicherheit. Doch jetzt ist eine Konkurrenz da, die es in sich hat: Der Kangaroo.

Ausgestattet mit allen Vorzügen des Pinguin, und für alle die es mögen, den Rettungsschirm vor der Brust. Dabei bleibt der bequeme und einfache Fronteinstieg voll erhalten. Ideale Voraussetzungen also für einen spannenden Zweikampf. Kein Wunder, haben doch beide Kontrahenten jede Menge zu bieten. Viel Bewegungsfreiheit zum Beispiel, besonders auch im Fuß-



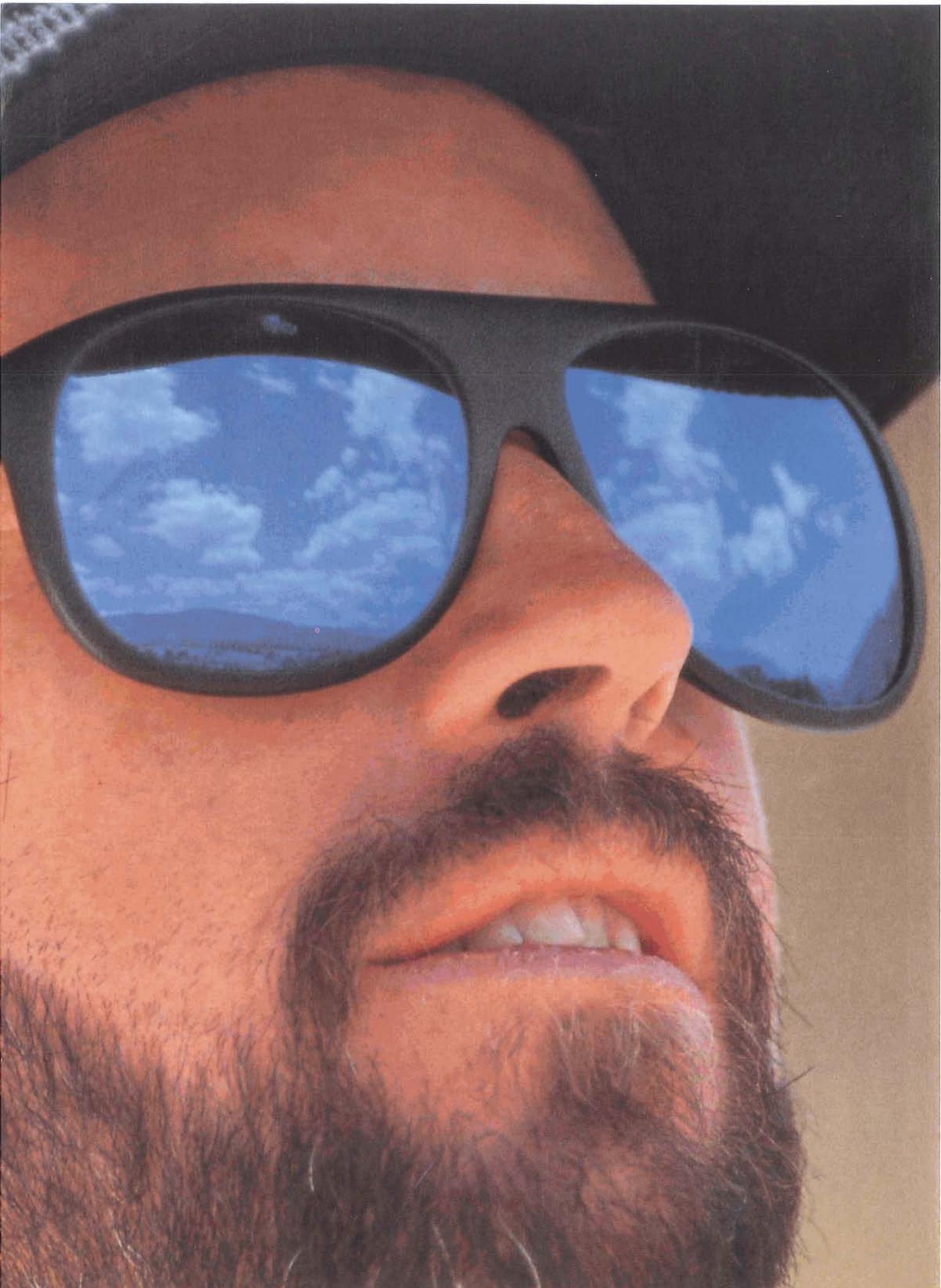
Frontansicht Kangaroo

bereich. Jeder Gurt wird individuell maßgefertigt, druckstellenfreier Flugkomfort ist die äußerst angenehme Folge. Neu entwickelt wurde ein stufenlose Verstellbarkeit des Oberkörperumfanges beim Kangaroo. Den Neigungswinkel können Sie bei beiden Gurten individuell einstellen. Unterschiedlich dimensionierte Taschen sorgen für reichlich Stauraum. Stärke beweisen beide auch im Detail. So sind die scheuerfest fixierten Gurte und das verstärkte, abwaschbare Fußteil Zeichen der schon sprichwörtlichen Charly Qualität. Auch bei der Landung werden Pluspunkte verbucht, erleichtert doch ein Flaschenzug das Aufrichten entscheidend. Daß wir Ihren Gurt nach Ihren persönlichen Farbwünschen, einschließlich Metallicfarben und

Sonderdesign fertigen, sei hier nur am Rande erwähnt. Auf die hervorragende aerodynamische Form und den niedrigen Widerstand möchten wir allerdings hinweisen. Das sind wir unseren beiden Siegertypen einfach schuldig.

Sie sehen, wir haben an alles gedacht, Sie müssen sich nur noch entscheiden. Unsere Erfahrung für Ihre Sicherheit.



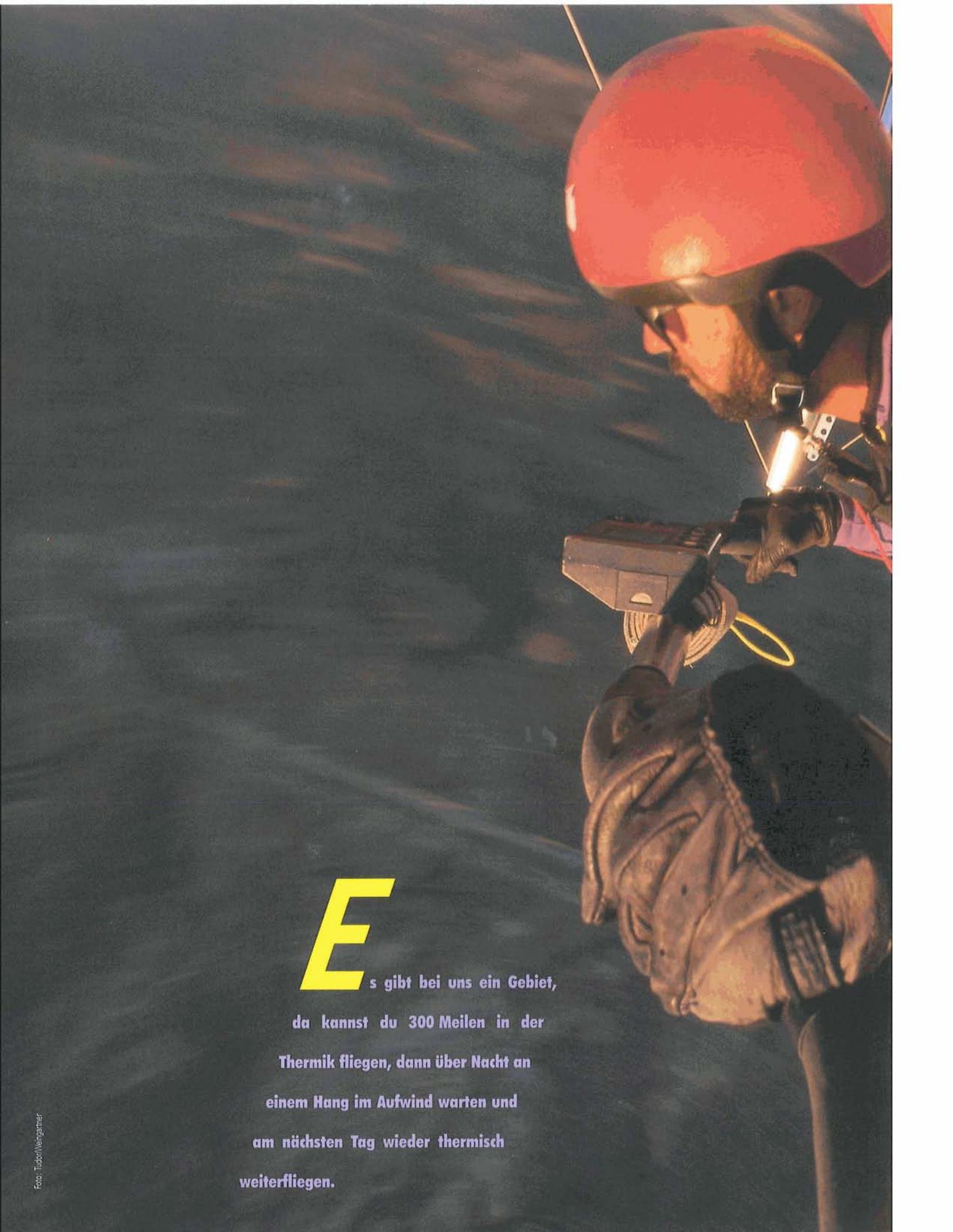


INTERVIEW

303 MEILEN

Eigentlich fehlt ihm nur noch der Titel eines Weltmeisters. Sonst hat er so ziemlich alles erreicht, was es in diesem Sport zu erreichen gibt. Seine Biographie liest sich wie die Chronologie des Streckenfliegens. Angefangen vor über einem Jahrzehnt im Owens Valley, mit den ersten Rekordflügen bis hin zu seinem letzten Coup, dem Doppel-Weltrekord im Zielflug und in der Freien Strecke. 303 Meilen, das ist jetzt die magische Grenze. Auf einer Fahrt quer durch Amerika hatte Michael Weingartner Gelegenheit, mehr über Larry Tudor zu erfahren. Darüber, welcher Aufwand hinter Rekordflügen steckt, welche Probleme dieses Leben mit sich bringt, aber auch über Perspektiven; denn 500 bis 600 Meilen sind mit dem Drachen möglich, meint Larry

TUDOR



Es gibt bei uns ein Gebiet,

da kannst du 300 Meilen in der
Thermik fliegen, dann über Nacht an
einem Hang im Aufwind warten und
am nächsten Tag wieder thermisch
weiterfliegen.



Ein Traum waren die 300 Meilen schon lange. Vor sieben Jahren habe ich angefangen. Damals noch im Owens Valley. Erst allmählich entwickelte sich die Idee mit Hobbs in New Mexico. Nur einmal war ich verunsichert. Das war, als Hansjörg Truttmann nach Namibia ging. Dann kam der Flug von Kevin Christopherson und bestätigte meine Meinung: Das Flachland östlich der Rocky Mountains hat das Potential für Weltrekorde. Aber je näher die Verwirklichung rückte, desto größer wurden meine Zweifel. Tag um Tag wurden sie größer, und das, obwohl ich immer weiter flog. Die Zeit lief mir scheinbar davon, denn: Bald würde der Wettbewerb in Hobbs beginnen und damit die Extratour ein Ende haben. Es blieben noch drei Tage und dann geschah das Unfaßbare. Am drittletzten Tag 225 Meilen, dann 255 Meilen und am letzten Tag der Weltrekord. Die Rechnung ist aufgegangen, das Ziel erreicht. **Tritt da nicht auch so etwas wie Enttäuschung oder Ernüchterung ein, wenn das Ziel erreicht ist?**

Oh no! Die folgenden drei Nächte konnte ich kaum schlafen. Ich konnte das nicht fassen. Das ist irgendwie immer noch unbegreiflich. Aber darüber hinaus ist das nicht das einzige Ziel, das ich mir gesetzt habe. Jetzt werde ich einmal ein Weltrekord-Dreieck versuchen.

Was ist der Reiz eines Weltrekords?

Es ist ein großes Gefühl zu wissen: Du bist einer der Besten in deinem Sport. Und dann will ich natürlich auch Grenzen herausfordern. Aber mir gefällt auch, daß es Geschichte ist. **Eitelkeit?**

Ich denke nicht. Nein, sicher nicht. Wenn Du etwas aus Freude tust, hat das nichts mit Eitelkeit zu tun. Sicher, wenn du es nur für dein Ego machst, also nur um berühmt zu sein, dann machst du sowas nie lange. Ich fliege einfach gerne; ja, ich erfreue mich einfach an der Bewegung des Fliegens; and that's it.

Mich würden einmal die Hintergründe eines solchen Vorhabens interessieren. Wie lange warst du in Hobbs?

Fünf Wochen...
...und davon jeden Tag ans Limit gehen? Da muß ja einfach etwas dabei herauskommen.

TUDOR 303 MEILEN

Sicher, die Chancen sind schon groß und ich bin ja auch oft gestartet. Aber da gab es natürlich auch viele Tage, an denen die Thermik nicht gut genug war. Dann Tage mit guter Thermik, aber zuwenig Wind. Insgesamt bin ich vielleicht fünfzehnmal auf Strecke gegangen. Davon waren zehn Flüge weiter als 100 Meilen. Mitte Juni habe ich den Weltrekord um vielleicht ein, zwei Aufwinde verpaßt: ich bin nach 268 Meilen gelandet.

Worin liegt das größte Problem bei solchen Vorhaben?

Der eigentliche Flug ist vielleicht das Kleinste. Anstrengend waren die zwei vorangegangenen Tage. Beide Tage bin ich sehr weit geflogen und entsprechend lange zurückgefahren. Die mangelnde Erholung war bei meinem Rekordflug die größte Schwierigkeit.

Allgemein sind solche Flüge ein logistisches Problem. Das heißt, du mußt alles perfekt organisieren. Als erstes mußt du überhaupt die Zeit dazu haben. Dann brauchst du einen zuverlässigen Windenfahrer und Rückholer. An dem hängt eigentlich alles, und ich hatte Jerry Forburger, der beides perfekt kann. Sportzeugen sind in Hobbs genügend; Hobbs ist ein großes Segelflugzentrum. Bezüglich der Wetterinformationen brauchst du hier eigentlich vor allem Daten über die Windrichtung am Boden und in der Höhe. Damit weißt du, wohin das Ziel gelegt werden muß. Präzise Segelflugwetterangaben gibt es da draußen kaum. Ab zehn Uhr wird gestartet und du siehst dann, wie gut die Thermik ist und ob sich ein Abflug lohnt.

Und wenn du einmal auf Strecke bist, denkst du ständig: Das könnte der Weltrekordflug sein?

Überhaupt nicht. Ich denke eigentlich nur eines: Stay up: oben bleiben. Ist man da nicht ständig gefordert? **Die Wolken beobachten usw.?**

Ich finde das nicht so anstrengend, und die Wolken zu beobachten braucht immer nur einen Augenblick.

Muß man für solche Extremleistungen Egoist sein?

Ich denke nicht. Du mußt selbständig funktionieren, das ist alles. Aber Weltrekorde, das ist etwas für totale Individualisten.

Und wieviele gibt es, die ihr Leben damit verbringen, Weltrekorde zu fliegen?

In den Vereinigten Staaten vielleicht zwölf.

Das heißt, du bist der Beste von zwölf?

Vielleicht!

Was, glaubst du, würde dabei herauskommen, wenn zum Beispiel ein John Pendry oder Robert Whittall den gleichen Aufwand betreiben würde?

Möglicherweise schaffen sie es. Du arbeitest als Profi für Wills Wing. Was macht ein Profi, wenn er nicht auf Weltrekordjagd ist?

Ich arbeite seit vier Jahren für WW. Natürlich bin ich vor allem glücklich über die viele Zeit, die zum Fliegen bleibt. Ich bin aber auch in der Produktion behilflich. D. h., mein Know-how fließt auch in die Entwicklung mit ein. Dann bin ich für Händlerkontakte zuständig, demonstriere neue Produkte und gelegentlich halte ich XC-Seminare ab.

A propos Kommerz: Ein Weltrekord ist erstklassige Werbung für eine Firma...

...shure it is!

Bedeutet in so einem Sport Profi sein nicht auch soziale Isolation? Du bist ständig unterwegs. Da kann nicht viel Zeit bleiben, regelmäßige Kontakte zu pflegen?

Ja – richtig – absolut. There is nothing where you can go back. Und wenn du bekannt bist, wird Freundschaften schließen auch schwierig. Jeder sieht in dir den erfolgreichen Profi und möchte auch nicht enttäuscht werden. Kaum einer hat die Möglichkeit und das Interesse, nicht nur die »öffentliche Person« in dir zu sehen.

Mit anderen Worten: Du spielst eine Rolle.

Ja. In einem gewissen Sinne schon. Aber mich beunruhigt das nicht.

Du spielst diese Rolle gerne?

Vielleicht mag ich das. You know: Als ich anfing mit dem Fliegen brauchte ich auch »Helden«. Mich hat das weitergebracht. Ja, irgendwie bin ich jetzt wohl auch für andere Piloten, vor allem hier in Amerika, ein Vorbild. Ich sporne sie zu größerer Leistung an.

Läßt sich so ein Leben mit einer Partnerschaft verbinden?

Das ist wirklich ein Problem – ein großes Problem. Nur, ich halte nichts von einer oberflächlichen Beziehung. Wenn schon, dann sollte das eine richtige Freundschaft sein. Aber das läßt sich tatsächlich mit meinem jetzigen Leben kaum vereinbaren. Trotzdem, mich hat der Gedanke daran früher mehr beunruhigt als heute.

Und was macht ein Drachenflugprofi, wenn er 50 oder älter ist?

Wer weiß, vielleicht bin ich dann noch so gut in Form, daß ich »on top« mithalten kann.

Rekordjagd mit 50?

Vielleicht nicht mehr Freie Strecke. Die Rückholerei ist heute schon jedesmal ein Alptraum. Aber Rekordversuche sicher!

Und wenn du nicht mehr »on top« bist? Was macht Larry Tudor dann?

Ich habe durch das Drachenfliegen gelernt: Ich kann alles erreichen, wenn ich will, und aus diesem Grund mache ich mir darüber keine Sorgen. Hast Du nicht auch schon mit dem Gedanken gespielt, so wie z. B. John Pendry bei Airwave Sales Manager bei Wills Wing zu werden?

Ich bin sicher kein guter Sales Manager, dazu mag ich das Fliegen zu sehr. Drei Tage im Büro und ich würde neurotisch. Ab in die Luft und der Profit bliebe aus. Ich könnte mir vorstellen, an einem Computer zu arbeiten, aber auch da hätte ich Probleme; der Bildschirm würde mich nach ein paar Tagen verrückt machen. Vielleicht Rekordjagd mit dem Gleitschirm?

Nein. Ich bin zwar schon ein paar-mal geflogen, sowohl in Europa als auch hier bei uns. Aber ich habe sicher nicht mehr als total zwei Stunden Flugzeit. Ich interessiere mich viel mehr für fußstartfähige Nurflügler. Ich denke, in dieser Richtung wird sich die

nächsten Jahre noch einiges entwickeln, und ich würde mich freuen, später einmal das Gefühl zu haben: Da warst du dabei, da hast du Akzente gesetzt.

Wie geht's beim Drachenfliegen weiter? Wirst du nächstes Jahr von Hobbs aus die 303er Marke überbieten?

Sure not! Ich werde doch nicht meinen eigenen Weltrekord brechen. Wie gesagt: Wahrscheinlich werde ich ein Rekorddreieck angehen.

Und was macht Larry Tudor, wenn in Namibia dann doch 304 Meilen geflogen werden?

Well, that's not enough! Um einen Weltrekord zu überbieten, muß die Leistung um mehr als 2% besser sein. Das heißt, es müssen schon so um die 310 Meilen sein.

Und dann setzt sich Larry Tudor ins Flugzeug und fliegt ebenfalls in Namibia.

Nein, sicher nicht, aus mehreren Gründen nicht. Ich glaube nicht, daß ich mich in Südwest-Afrika wohlfühlen würde. Ich kenne die Sprache nicht und die Infrastruktur dieses Gebiets gefällt mir nicht. Da ist mir zu sehr Wüste.

Aber das sind nicht die Hauptgründe. Mich reizt das Kreieren eigener Aufgaben. Ich will nicht kopieren, und ich denke auch, in den USA geht es vielleicht besser als irgendwo auf der Welt. Das Owens Valley ist vielleicht der beste Platz für Ziel-Rück (Larry Tudor hält dort noch immer den ZR-Weltrekord mit 208 Kilometern). Dreiecke: mal sehen; und ich habe auch

schon darüber nachgedacht, eine Freie Strecke von 500 bis 600 zu fliegen.

Du meinst wohl Kilometer, nicht Meilen?

Nein, nein Meilen...

...und du fliegst dann mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von ca. 100 km/h. Auf dieses Interview freue ich mich schon heute!

Nein, natürlich nicht am Stück. Ich glaube, es gibt bei uns Gebiete, da kannst Du 300 Meilen in der Thermik fliegen, dann über Nacht an einem Hang im Aufwind warten und am nächsten Tag wieder thermisch weiterfliegen.

Auch auf dieses Interview freue ich mich. Aber nochmal back to reality. Mir ist noch etwas aufgefallen. Früher hast du deine Rekordver-suche fast ausschließlich im Owens Valley gemacht. Jetzt fliegst du im Flachland. Hat das, nebst dem schon erwähnten Potential von Hobbs, auch etwas mit den zum Teil doch recht turbulenten Flugbedingungen im Owens Valley zu tun? Oder anders herum: Hast du Geschmack am ruhigeren Flachlandfliegen gefunden?

In some ways, yes!

Also: Du magst Turbulenzen nicht mehr. Kann das ein Grund für dein schlechtes Abschneiden in Fiesch gewesen sein?

Eine gute Frage! In Fiesch bin ich nicht gut geflogen, das ist wahr. Ich war insgesamt zu konservativ. Aber wenn du auf den letzten Tag ansprichst, an dem es wirklich scheußlich zuging, kann ich nur sagen: Ich fliege nicht gut, wenn mein Leben in Gefahr ist.

Hattest Du auch Angst?

You know, wenn einer keine Angst hat, wenn es ihn überschlägt, dann ist das für mich bestenfalls ein naiver Ignorant. Wenn du, so wie ich, täglich mit dem Bau und der Reparatur von Hängegleitern zu tun hast, ist dir eines ganz klar: Auch der beste Drachen kann auseinanderbrechen.

Welche Chancen rechnest Du Dir bei der WM in Brasilien aus?

Ich glaube, eine Prognose bringt kein Glück. Ich werde mich physisch und psychisch optimal darauf vorbereiten und vor allem: Ich freue mich schon jetzt riesig auf diese Weltmeisterschaft.

Sieben Jahre nachdem Larry Tudor als erster Drachenflieger weiter als 200 Meilen geflogen ist, hat er jetzt auch als erster die magische 300-Meilen-Grenze überwunden. Am 3. Juli 1990 ist Larry per Fahrzeugschlepp um 11.05 vom Segelflugplatz Hobbs/New Mexico gestartet und nach über 8½ Stunden Flugzeit planmäßig in Elkhart/Kansas gelandet. Sein Flug von 303 Meilen (487,5 Kilometer) ist als neuer Weltrekord sowohl im Zielflug als auch im Freien Streckenflug bei der FAI angemeldet.







EM 90

Unbeeindruckt von der meist niedrigen Wolkenbasis und den starken Talwinden Sloweniens setzten sich britisches Kalkül und Kampfgeist gegenüber 21 Nationen durch. Die Briten verteidigten in Kranjska Gora erneut ihren Europa-meistertitel.

VON **KLAUS TÄNZLER**

EM 90

Stell Dir vor es ist Europameisterschaft und keiner geht hin. In Jugoslawien wäre es beinahe so gekommen. Die Vor-EM ist kurzfristig terminiert und miserabel organisiert gewesen. Die wenigen Teilnehmer berichteten anschließend nur Schlechtes. Die FAI erwog daraufhin ernsthaft, die Europameisterschaft abzuzagen, entschied sich aber in letzter Minute für deren Durchführung. Eine richtige Entscheidung. Denn im Gegensatz zur Vor-EM verlief die Europameisterschaft ohne organisatorische Pannen. Auch das befürchtete Chaos am beengten Startplatz in Kranjska Gora ist ausgeblieben, es kam nur zu kleineren Scharmützeln um die wenigen günstigen Aufbauplätze.«

Das bundesdeutsche Team reiste nicht in optimaler Zusammensetzung nach Slowenien. Es trat ohne Uli Blumenthal an, dem Viertplatzierten der EM 88 und mußte auch auf den leistungssicheren Bob Baier verzichten, beide hatten aus beruflichen Gründen abgesagt. Die alte Leier also. Die Leistungsspitze des deutschen Drachenflugs ist sehr schmal. Manfred Aumer, der noch in Bassano beeindruckend gut abgeschnitten hatte, war während der Ligasaison in ein Leistungstief geraten. Aber Otfried Heinelt und Sepp Singhammer hatten dank ihrer guten Ligaplatzierungen einen Platz in der Nationalmannschaft erkämpft.

Gut abschneiden, im innerdeutschen Leistungsvergleich, ist offensichtlich leichter, als den Cut einer EM zu überstehen. Denn nach der Vorrunde, in der 120 Piloten aufgeteilt in zwei Gruppen flogen, mußten Otfried Heinelt und Sepp Singhammer ausscheiden, sie zählten nicht zu den 22 Gruppenbesten, die weiterkamen. Das hätte die Nationenwertung noch nicht beeinflusst, für die ohnehin nur die 4 besten Piloten gewertet werden. Aber zur allgemeinen Verblüffung schied



John Pendry, zum drittenmal in Folge Europameister.

Christoph Kratzner, bei seiner ersten EM schnell und leistungsstark.

Beengte Startverhältnisse über dem Skioort Kranjska Gora.

Apocalypse now. Bergtransport per Militärhubschrauber zu einem der 4 Finalflüge. Diese unnötige Umweltsünde sollte die Organisationskraft des Veranstalters unterstreichen.

Ziellinie am Landeplatz Krvavec. Der Wettkampfleiter Zlate Vanic bewies bei der Aufgabenstellung viel Geschick.

auch Toni Bender aus, die Nr. 1 der deutschen Rangliste. Damit blieben nur noch 3 deutsche Piloten im Finale, Christof Kratzner, Knut von Hentig und Detlev Ziege, der sich glücklicherweise doch nochmal in die internationale Drachenflugarena zurückbegeben hatte.

Gleitschirm-Syndrom?

Eine Parallele zum Durchsacken von Toni Bender zeigte sich beim Engländer Michel Carnet. Der hatte eben-

falls die Vorrunde nicht überstanden. Beide Piloten sind in der Gleitsegel- und Drachenflugliga gleichzeitig erfolgreich, hetzen also von Wettkampf zu Wettkampf. Es wurde gemutmaßt, daß vielleicht auch diese Doppelbelastung ihren Kampfgeist beeinträchtigt hat. Toni sagte: »Ich komme mit diesem Gelände hier nicht zurecht. Die fliegen hier alle niedrig in nichtlandbare Gebiete rein. Ich halte zunächst mit, denk mir aber, das kann doch gar nicht gutgehen. Find ich dann nicht sofort Thermik, flieg ich lieber gleich wieder raus ins Tal.« Dort aber ver-

Foto: Wolfgang Gernies



Foto: Wölbjörg Gebetsien



Fotos: Klaus Tandler

Der Ranglistenzweite Christof Kratzner zeigte sich weniger beeindruckt von den Geländeschwierigkeiten, als von der Tatsache, »daß es hier immer wieder welche gibt, die besser fliegen als ich.« Zu denen zählten täglich aufs neue Titelverteidiger John Pendry und Weltmeister Robby Whittal. Gleich am 1. Tag zog John Pendry seiner Gruppe an dem schwierigen Startberg über Kranjska Gora auf und davon.

Der Talwind strich an diesem Nachmittag nicht bis hinauf zur Rampe. Die Wettkämpfer hingen deshalb 100 bis 200 m tiefer unter dem Start an der Ostflanke fest, wo der Talwind zwar anstand, aber keine Thermik mitbrachte. Der Wolkenzug zeigte in der Höhe gegenläufigen Westwind an. John Pendry flog als einziger direkt nach dem Start schnurstracks zur weitentfernten Westflanke des Startberges, die gut eingestrahlt in der Nachmittagssonne lag. Ein riskantes Unterfangen. Kommt er dort zu tief an, fliegt er unweigerlich ins Lee des Talwindes. Der Bergkamm lag in der Scherungszone zwischen westlicher Höhenströmung und östlichem Talwind, Hangaufwind gab's nicht. Aber die herandriftenden Kumuluswolken schienen sich aus dem bewaldeten Westhang Thermik hochzuholen. John legt drei, vier Suchschleifen in die Westflanke, findet nichts, fliegt noch weiter nach Westen..., kreist ein und steigt in einem durch bis zur Wolkenbasis. Die nach ihm startenden Piloten folgten ihm ohne ihn noch erreichen zu können. »Wie schaut's aus auf der Westseite?«, fragt Knut über Funk die Bodenmannschaft, da er tief unten auf der Ostflanke hängt und daher keinen Einblick hat. »Ein Pulk steigt jetzt bis zur Basis, aber man muß auf Höhe der Startrampe abfliegen, damit man bei denen hoch genug ankommt«. Knut und Detlev fehlt diese Höhe, sie riskieren den weiten Gleitweg zur Westseite nicht. An die 30 Piloten an der Ostflanke machen sich gegenseitig das Leben schwer. Aber Detlev steigt mit seinem SP 12 allmählich über die anderen, auch Knut erkämpft sich schließlich die für ein Weiterkommen erfolgversprechende Ausgangshöhe. Nach kurzer Funkdebatte wie es nun weitergehen soll, fliegen sie in Richtung erstem Wendepunkt nach Osten, biegen ins nächste Nebental, in der Hoffnung, daß dort der Ostwind des Haupttales abgeschirmt ist. Eine mächtige Felsflanke steht dort in der Sonne. Dicht am Fels klettern die beiden hoch, ein atemberaubender Anblick. Schließlich

blied ein sehr starker Talwind die Thermik. Man mußte schon hinter der talnahen Bergkette in der hohen Felsbergwelt fliegen, um weiterzukommen. Tonis Konkurrenten, erfolgreich auf der hinteren Route, scherzten: »Vielleicht hat Toni noch den Gleitschirm-Gleitwinkelblick drauf«. Nicht zum Scherzen aufgelegt war ein Israeli, der sich an einem Baum die Nase eingerannt hatte und ein Norweger, der sich tatsächlich in einem Lee-Loch verfranzte hatte – er kam mit dem Hubschrauber ins Ziel zurückgefliegen.

ist die Wolkenbasis erreicht, es kann endlich losgehen. John Pendry aber ist längst über alle Berge. Er gewinnt den 30-km-Flug, Knut und Detlev werden 13.

Souveräne Entscheidungen

Tags darauf hängt Robby Whittal seine Gruppe am selben Startberg ebenso souverän ab. Die Vorflieger kamen nicht recht hoch. Keiner will vor Fensterschluß starten. Plötzlich zieht sich Robby an, alle anderen tun es ihm gleich. Die wenigsten werden gewußt haben, warum. Robby fliegt ohne das geringste Zögern weit weg vom Startberg, quer über das winddurchfurchte Tal hinüber zur Südflanke des Wurzenpasses, über dem eine Wolke aufquillt. Jetzt wird gleich ein Weltmeister absaufen. Ungläubig sieht die Konkurrenz zu, denn der weite Gleitweg kostet fast die ganze Ausgangshöhe, Robby kreist tief in zerrissenem Steigen, wird mit dem Talwind versetzt und auf eine Abrißkante getrieben und dort gehts tatsächlich steil nach oben, zur 1500 m höher liegenden Wolkenbasis. Zufall, daß der Thermikbart, der die Wolke gebildet hatte, gleich darauf sein Ende nahm? Nur Michel Carnet und Tomas Suchanek kamen noch mit, die anderen Verfolger kämpften schwer gegen das Absaufen. Das Hauptfeld, darunter Christof Kratzner, wartete daher lieber mit dem Start, bis sich anderswo ein verlässlicherer Bart ausbildete. Derweilen entschwand Robby am Horizont. Er flog die weiteste Strecke seiner Gruppe, 113 km. Christof schaffte 91 km und wurde Gruppenvierter.

EM-Gleitwinkelfliegen

Während eine Gruppe in Kranjska Gora startete, mußte die andere Gruppe entweder Richtung Ljubljana zum Krvavec fahren, einem 1850 m hohen Startberg oder nach Tolmin, über einen 1750 m hohen Paß hinweg. Beide Fahrtstrecken benötigten über zwei Autostunden. Die Fahrten wären, was das Fluggelände angeht, lohnend gewesen, denn die Startplätze eigneten sich gut fürs Open Window und günstige Bergzüge schlossen sich an – aber sie lagen schon zu sehr im Einflußbereich der feuchten Mittelmeerluft. Vor allem Tolmin, dort ereignete sich ein kurioser Gleitwinkelvergleich-Durchgang, bei dem Knut und Detlev besonders gut abschnitten, weil sie nichts anderes taten als vom Start weg geradeaus ins Tal zu gleiten. Den ganzen Nachmittag über hatten die Piloten

EM 90

unter dem trüben Himmel auf ein Zeichen von Aufwind gelauert. Man hatte den Vorfliegern beim Absaufen zugehört, man hatte Geier beobachtet und nun – kurz vor Fensterschluß – hieß es starten. Jeder wollte als Letzter raus, um die Vorausfliegenden beobachten zu können. Also startete der ganze Schwarm auf einmal in den letzten 3 Minuten. Es ging nichts. – Nirgends. Der Pulk von 60 Drachen zog in gestaffelter Formation geradeaus das Tal entlang, in den Köpfen der Gedanken: »Wer über die Mindeststrecke hinausfliegt kriegt bis zu 300 Punkte«. Bei einem Höhenunterschied von 700 m war die Mindeststrecke mit 9 km viel zu klein festgelegt. Plötzlich sah es so aus als würde rechts ab vom Kurs am Hang ein Drachen steigen. Sofort bog ein Großteil der Armada dorthin ab, auch John Pendry. Aber Knut und Detlev ließen sich nicht beirren, sie vermieden jedes Flügelwackeln und erzielten so mit 9,8 km die größeren Gleitstrecken als John Pendry, der sich mit 8,5 km begnügen mußte. Das soll eine Europameisterschaft sein? Aber ja doch.

Wolkenflug

Fast jeder der 30–120 km Ziellück-Durchgänge wurde bei relativ niedriger Basis geflogen, also spielte sich vor großen Talsprüngen der Wettkampf zum erheblichen Teil unsichtbar innerhalb von Wolken ab. Gegen diesen regelwidrigen Mißstand scheint kein Kraut gewachsen. Zumal die FAI nicht auf ein Kompaßverbot drängt. Nach der Querung des Loiblpasses kamen diejenigen, die auf Wolkenflug lieber verzichteten, stets so niedrig an, daß sie elendiglich ums Weiterkommen kämpfen mußten und drastisch an Zeitpunkten verloren, wenn sie nicht gar mit einer Außenlandung endeten.

Bei Beginn des Finales brachen Piloten und Bodenmannschaften zum

Sightseeing ins Innere Sloweniens auf. Da tags darauf eine Kaltfront erwartet wurde, also ein Ruhetag anstand, wurde eine 170-km-Zielflug-Aufgabe mit Rückenwind nach Südosten hinaus aus den Alpen, über Hügelland hinweg ins slowenische Flachland geführt. Man merkte es dem Wettkampfleiter beim Briefing an, daß er nicht ernsthaft an einen so weiten Flug glaubte. Über dem Bergland prangten prächtige Kumuli, aber über dem Flachland lastete die brütendheiße, stabile Mittelmeerluft. Und doch fehlten John Pendry an diesem Abend nur 15 km zum Ziel. Christof Kratzner hatte 30 km zuvor ein großes Industriekraft-



Foto: Klaus Tändler

werk angefliegen. »Gestunken hat es schon, aber ausfliegbares Steigen habe ich nicht gefunden«. Christof behauptete sich dennoch bei seiner ersten EM eindrucksvoll im Spitzenfeld. Seit er an der Weiterentwicklung seines Firebird-Prototypen mitarbeitet, hat er scheint eine starke Motivation, zu demonstrieren, daß das Resultat gut ist.

Erst die 4 Finalflüge trennten die Spreu vom Weizen. Eine gute italienische Mannschaft hatte neben den Oldtimern, den Bricoli-Brüdern und Angelo Crapanzano einen heißen Piloten vorzuweisen, Pinni Vittorio, der durch einen extrem schnellen Flugstil auffiel. Vier Norweger, die den Cut überstanden hatten, konnten das Tempo im Finale sichtlich nicht mithalten und auch die vier Sowjet-Piloten, die trotz ihrer langsamen Flügel ins Finale vorgestoßen sind, flatterten nun chancenlos hinterher. Ein Novum an der Spitze: Die Engländer lagen nicht länger unangefochten vorn. Die beiden Air-

wave Piloten wurden gejagt von Manfred Ruhmer, dem 26jährigen MX-Werkspiloten. Der Drachen-Hersteller Pawel Wirzbowski hatte das österreichische Nachwuchstalente entdeckt und vor eineinhalb Jahren als Testpilot angestellt. Dem selbstbewußt und ausgeglichen wirkenden Manfred Ruhmer gelang es sensationell Weltmeister Whittall auf Platz 3 zu verweisen. Aber John Pendry ließ sich von niemandem davon abhalten, das dritte Mal in Folge Europameister zu werden. Das mußte auch der französische La-Mouette-Werkspilot Alain Chauvet einsehen, der sich während der meisten Flüge wie eine Klette an das Kielrohrende von John gehängt hatte. Die Franzosen überzeugten insgesamt auf dieser Europameisterschaft mit einem starken Team, bestehend aus zwei La-Mouette-Werkspiloten, einem Drachenflug Sportsoldaten – so was gibt's! – und dem Editor des Vol Libre Magazins. Der merklich verbesserte Compact fliegt übrigens auch ohne Turm. Alain hatte man am Start hektisch mit einem Taschenmesser an seinem Turmschuh werken sehen. Während dem Flug, beim Kampf in der Thermik, ist dann der Turm plötzlich weggerutscht aber Alain flog eiskalt ohne wirksame Oberverspannung und Luvlines weiter. Es ist gut gegangen.

Ergebnis EM 90

Rang	Name	Nat.	Punkte
1	John Pendry	GB	4905
2	Manfred Ruhmer	A	4694
3	Robert Whittall	GB	4600
4	Alain Chauvet	F	4404
5	Richard Walbec	F	4339
6	Christof Kratzner	D	4126
7	Shachar Yair	IL	4046
8	Angelo Crapanzano	I	4010
8	Rupert Plattner	A	4010
10	Ambroise Pouget	F	3997
11	Andi Nelson	GB	3816
12	Vittorio Pinni	I	3733
13	Tomas Suchanek	CS	3699
14	Jean Marc Dumont	F	3442
15	Stefano Bricoli	I	3412
16	Peter James Harvey	GB	3404
17	Jes Flynn	GB	3342
18	Karl Reichegger	I	3280
19	Knut von Hentig	D	3235
20	Franc Peternel	YU	3186
21	Erminio Bricoli	I	2971
22	Are Jaastad	N	2887
23	Detlef Ziege	D	2885
24	Oleg Bondarchuk	URS	2799
25	Gerard Thevenot	F	2799

GROUND-WORK

von Wolfgang Gerteisen

Mit Vollgas steuert Gustl den Mannschaftsbus zur Bahn. Das Auto ist noch nicht ganz zum Stehen gekommen, als Christof schon hinauspringt. Blitzschnell werden die Drachen abgeladen und im Laufschrift zur Bahn gebracht. Geschafft – Christof, Knut und Detlev sind unter den ersten, die auf den Berg fahren. Ein optimaler Aufbauplatz ist ihnen sicher.

Finaltag – die letzte Möglichkeit für die drei deutschen Piloten sich noch zu verbessern. Das Team ist hochmotiviert. Das Team, das sind nicht nur die drei Piloten, das sind auch Teamchef Klaus Tänzler, Betreuer Gustl Thalmeyer und der Ersatzpilot Martin Einsiedler.

Christof kann es noch schaffen, unter die besten 10 zu kommen, Knut und Detlev wollen etwas für das Punktekonto der deutschen Mannschaft tun, obwohl keine Chance mehr besteht, sich mit nur 3 Piloten im Finale unter den besten 3 National-Teams zu platzieren.

Szenenwechsel – Klaus gibt nach dem Startplatzbriefing per Funk die Tagesaufgabe an Gustl, mit dem ich heute im Mercedes-Bus an der Talstation warte, weiter. »Zielrückkehr-Flug, Wendepunkt Preddvor, Landung in Kranjska Gora, Gesamtstrecke 108 km«. Wir fahren los, Richtung Wendepunkt. Nach 5 km in Gozd' Martuljek der erste Halt. Von hier aus können wir die Piloten nach dem Start beobachten und die Informationen an Klaus weitergeben. – 13.29 Uhr, der im Gesamtklassement führende John Pendry startet 1 ½ Minuten nach dem bisher zweitplatzierten Manfred Ruhmer. So kann er diesen während des Fluges kontrollieren. Mit dem Hauptfeld starten Detlev und Knut. Christof wartet noch und fragt nach, wie es den beiden Piloten geht, die nach dem Start den Weg über die südliche Talseite gewählt haben. Wir haben sie beobachtet und melden, daß beide Piloten landen mußten. Einer der beiden ist Thomas Suchanek. Damit hat dieser nach einer Fehlentscheidung im letzten Durchgang alle Chancen auf eine Spitzenplatzierung verspielt. Er wird heute Letzter werden.

Als Detlev funkt, daß es in den Karawanken im Norden gut geht, startet auch Christof. Er ist der drittletzte Starter im Feld der 44 Finalisten. Das Spitzenfeld hat 8 Minuten Vorsprung.

Währenddessen sind wir weitergefahren, nach Potoki. Hier kommen die Piloten aus den hohen Bergen, um an den niedrigen Vorbergen weiterzuziehen. Wir beobachten ein paar Segelflieger an den Hängen des Belschica. Doch heute trägt die Flanke nicht wie gewohnt. Gustl meldet, daß einige Piloten bei Jesenice landen müssen. Doch der Spitzenpulk ist nicht aufzuhalten, meistert die kritische Stelle und zieht dicht unter der Basis Richtung Wendepunkt. Detlev und Knut sind mit dabei, Christof hat die Verfolgung aufgenommen. Jetzt bleibt noch eine kritische Stelle vor der Wende, der Loibl-Paß, wer ihn quert, schafft auch die Wende. Wir fahren los, um den Piloten die Windrichtung am Paß durchzugeben. »Vorsicht, Jess Flynn hat Probleme. Vor dem Paß maximale Höhe machen«, warnen wir die Piloten.

Doch es ist zu spät; alle hängen schon fest, soaren vor dem Paß. Wolkenschatten haben den Thermikofen ausgeschaltet. Langsam sinkt der Pulk tiefer – dann endlich Sonne, es geht wieder hoch. Christof hat den Spitzenpulk eingeholt, und zieht mit seinem Firebird hoch oben an der Basis davon. Detlev ist immer noch gut dabei, nur Knut hat Schwierigkeiten. Doch er kämpft.

In der Zwischenzeit hat sich Klaus auf dem von BMW gestellten Motorrad durch den Urlaubsverkehr gewählt und löst uns am Paß ab. Er wird ab hier die Begleitung Christofs zum Wendepunkt übernehmen.

Wir fahren zurück nach Potoki. Christof fliegt sehr schnell, kaum haben wir unseren Beobachtungsposten erreicht, tauchen im Osten schon zwei Drachen auf: Karl Reichegger, dicht dahinter Christof. Karl war 18 Minuten vor Christof gestartet, nun wird er von ihm gejagt.

Gustl gibt Christof durch, daß Karl über den niedrigen Vorhügeln bei Potoki aufdreht. Doch was macht Chri-

stof? Er fliegt einfach weiter, bis an den Fuß der hohen Berge, verschwindet hinter einem Hügel aus dem Blickfeld. Christof kommt tief und Gustl stöhnt auf: »Was macht er nur, ich habe ihm doch gesagt, daß Karl Reichegger an den Vorhügeln aufgedreht hat.«

Jetzt kommt auch der Spitzenpulk mit Pendry und Whittal, dreht an derselben Stelle auf wie zuvor Karl Reichegger. Christof fliegt noch immer tief in Richtung Ziel. Doch dann können wir aufatmen. Christof hat einen Bart, schraubt sich souverän hoch und verschwindet in den hohen Bergen. Der Spitzenpulk ist hinter ihm.

Wir fahren zurück in Richtung Wende. Dort hat Knut Probleme. Alles ist abgeschattet und er wird bald landen müssen.

Klaus jagt auf seinem Motorrad Richtung Ziel. Er wird den Endanflug für Christof vorbereiten und ihm die notwendigen Informationen geben.

Als wir mit Knut nach Kranjska Gora zurückkommen, feiern Christof, Detlev und Klaus bereits. Heute ist Christof der Schnellste und hat sich damit im Endresultat von Platz 12 auf Platz 6 vorkatapultiert.

An diesem Abend kennen alle Christofs Namen, denn er steht auf der Liste mit den Tagesergebnissen ganz oben.



Länderwertung EM 90

Rang	Land	Punkte
1	GB	16725
2	F	16182
3	I	14435
4	A	13491
5	D	10996
6	URS	10195
7	N	9063
8	CH	8510
9	IL	5886
10	CS	5811
11	YU	5463
12	S	4477
13	E	4013
14	PL	3506
15	NL	2776
16	BUL	2568
17	FL	2464
18	DK	2405
19	B	2215
20	GR	1647
21	LUX	830
22	SF	800



DM 90 SCHWANGAU

VON KLAUS TÄNZLER



Der Australier Mark Newland dominierte klar bei der internationalen Deutschen Meisterschaft am Tegelberg, die zugleich als Ligafinale gewertet wurde und die Entscheidung um den Ligagewinn brachte: Toni Bender hatte bei dem spannenden Rennen Kopf-an-Kopf mit Christoph Kratzner



Toni Bender
Liga-Winner '90

Foto: Klaus Tänzler

zuletzt die Nasenspitze noch

einen Millimeter vorn

DM 90 SCHWANGAU

Drachenflugmeisterschaften am Tegelberg sind keine Seltenheit und die Favoriten sind seit Jahren dieselben: Bayrischer Meister 89 Josef Guggenmos, Bayrischer Meister 90 Bob Baier; stets ist es ein Allgäuer, der am Tegelberg gewinnt. Diesmal nicht. Zwar bescherte das Wetter 5 Durchgänge, man muß lange zurückdenken, will man sich an eine DM mit 5 Durchgängen erinnern. Aber gute Flugbedingungen bedeutete das nun auch wieder nicht. Denn die Wolkenbasis, oder bei Blauthermik die Absinkinversion, lag die meiste Zeit nur knapp über dem Tegelberg. Und – was die Einheimischen stark irritierte – die Thermik auf den vertrauten Flugrouten arbeitete nicht so wie gewohnt. Windverhältnisse, die so sonst nie bei solchen Flugtagen angetroffen worden sind, machten den Allgäuer Heimvorteil zunichte.

Das konnte der überwiegenden Mehrheit der 90 Teilnehmer nur recht sein. 10 ausländische Teilnehmer aus England, Österreich, Neuseeland und Australien flogen mit. 40 Ligapiloten

Über dem Startplatz am Tegelberg. Ligafinale und Internationale Deutsche Meisterschaft wurden hier gemeinsam ausgetragen.

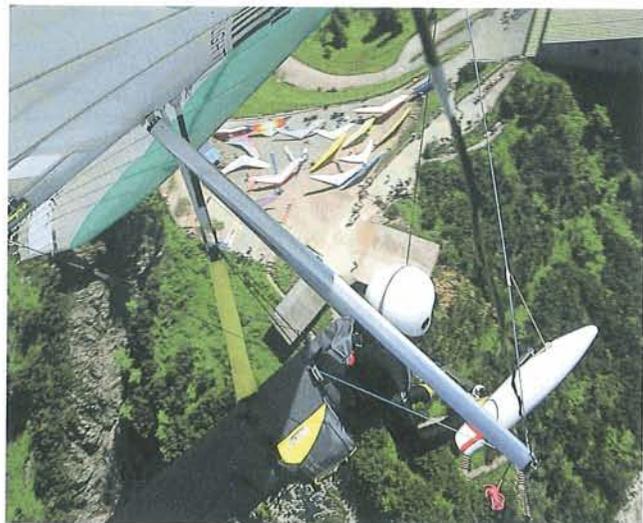


Foto: Klaus Tändler



Foto: Klaus Tändler

Einer nach dem anderen: Verladung der Wettkampfgereäte in die Bergbahn.

Australischer Doppelsieg in der internationalen Wertung: Mark Newland und Carl Braden überzeugten durch einen brillanten Flugstil.



Foto: Wolfgang Gerneisen

traten gegen die 40 Besten der Landesmeisterschaften an, auch um zu ermitteln, wer in die Liga aufsteigt, wer absteigt. Die Nachwuchssorgen von Teamchef Klaus Tänzler, der bei der DM als Wettkampfleiter fungierte, sind im Laufe der Wettkampftage etwas geringer geworden. Der Juniorpilot Stefan Rebl aus Rheinland-Pfalz beispielsweise flog mit einem alten Zephir – ihm fehlt das Geld für einen neuen Drachen – derartig stark, daß er 12. geworden wäre, hätte er nicht einen Formfehler gemacht und das Flügelfoto vergessen. Zuerst wollte man den ausgebleichten Zephir schon aus dem Aufbauplatz entfernen lassen, weil niemand glauben konnte, daß er zu den Wettkampfgeräten gehört. »Ich meine es kommt mehr auf die richtige taktische Entscheidung, als auf die Geräteleistung an«, sagte Stefan zu Beginn der Meisterschaft.

Was passiert, wenn richtige taktische Entscheidungen und gute Geräteleistung zusammentreffen, zeigten die Australier Mark Newland und Carl Braden. Sie kamen, flogen und siegten. Mark Newland stand schon beim 1. Durchgang, Falkenstein und zurück, mit einer viel schnelleren Zeit im Ziel als der schnellste Deutsche, Toni Bender. Im zweiten Run überflog Mark als einziger die Ziellinie. Das war spannend anzuschauen. Al্পspitz, Buching und zurück ist für die Tegelberg-Cracks normalerweise reine Routinearbeit. Diesmal aber wehte der Wind aus SO. Wer überhaupt bis Buching kam wurde spätestens dort zu Boden gezwungen. Und trotzdem schlichen in Bodennähe, kilometerweit vom Landeplatz Tegelberg entfernt, die zwei Foils von Newland und Braden Richtung Ziel. Rückenwind, Thermikheber und australische Magie brachten sie immer näher. Sie flogen versetzt nebeneinander, Carl Braden in Abwind hinein, Abdrehen und Landen war eins – gleichzeitig Mark Newland in Aufwind hinein, wenn man diesen verdrucksten Lupferer so bezeichnen darf. Mark hat den Nerv vorsichtig umzudrehen, nach dem Motto »solange ich noch einen Kreis fliegen kann...« Der erste Kreis kostet eher Höhe, der zweite hält Höhe, der dritte bringt Höhe. Genug um ins Ziel zu segeln und dort sogar mit einer richtigen Landeinteilung abzuschließen. »Mensch hat der Carl Braden grad Pech gehabt«, waren sinngemäß die ersten Worte von Mark Newland nach der Landung.

Den dritten Durchgang gewann Mark Newland nicht, da war Christoph

Kratzner schneller. Aber der blonde Sonnyboy hätte dennoch die Internationale Deutsche Meisterschaft mit großem Punktabstand gewonnen, wenn nicht der 4. Durchgang mit dem vermaledeiten Wendepunkt Grenzstation Schattwald dazwischengekommen wäre. Hinter dem Ort Schattwald lag nämlich eine weitere, besser erkennbare Grenzstation. 39 Piloten fotografierten den richtigen, 10 Piloten den falschen Grenzübergang. Tagesieger Manfred Aumer und Mark Newland hatten die falsche Grenzstation auf dem Film, obwohl souverän ins Ziel gesegelt, erhielten sie kaum Punkte. Foil-Hersteller Carl Braden war so clever, beide Grenzstationen zu fotografieren. Da er auch den 5. Durchgang knapp vor seinem Werkspiloten Mark Newland gewann, gehörte schließlich ihm der 1. Platz der Internationalen deutschen Meisterschaft. Unglücklicher Zweiter ist Mark Newland, der über die Tage am Tegelberg sagte: »Es war ein sehr schwieriges Fliegen, man tat gut daran, sich vorsichtig zurückzuhalten und erstmal zu beobachten, welche Routen erfolgversprechend sind«. Auf die Frage, warum er sich selbst nicht an diese Devise gehalten hat und meistens vorausgesprochen ist, sagt Mark: »Weil ich nicht anders kann«.

Drittplatzierter und damit Deutscher Meister ist Lothar Wüst. Der Baden-

Ergebnis DM 90

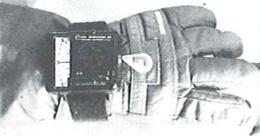
Rang	Name	Gerät	Gesamt
1	C. Braden	Foil	2279,5
2	M. Newland	Foil	2171,4
3	L. Wüst	Rumour	2027,4
4	M. Bader	AT	2019,3
5	K. von Hentig	Foil	1926,5
6	O. Heinelt	XS	1884,7
7	U. Blumenthal	Rumour	1877,1
8	M. Brinek	Rumour	1853,1
9	C. Kratzner	Firebird	1824,1
10	P. Sebralla	Zephir CK	1761,2
11	T. Englerth	AT	1754,9
12	M. Hanfstängl	Firebird	1687,0
13	S. Singhammer	XS	1650,0
14	M. Olschewski	AT	1610,4
15	T. Bender	Kiss	1607,4
16	T. Armstrong	XS	1605,0
17	M. Kiefer	AT	1569,8
18	H. Lorenzoni	Foil	1540,8
19	W. Schurr	Axis	1529,0
20	B. Baier	Foil	1520,9
21	P. Wierzbowski	MX	1493,5
22	F. Schüller	Axis	1459,1
23	K. Gaebert	XS	1456,2
24	H. Kober	SP 12	1451,5
25	J. Guggenmos	CX	1437,3

Württemberg verstand es, seine Flugtaktik auf die widrigen Bedingungen einzustellen, flog auf Beständigkeit, Hauptsache Heimkommen. Lothar zählt nicht zu den Spitzenreitern der Liga. Diese hatten versucht druckvoll zu fliegen und waren damit auf dem Bauch gelandet. Auf Platz 4 segelte Hansi Bader; insgesamt fanden sich 4 Baden-Württemberger unter den 8 ersten der Internationalen deutschen Meisterschaft. Das führte dazu, daß bei der Siegerehrung ein Allgäuer Patriot augenzwinkernd murrte: »Die Schwaben sind ja bloß so gut geflogen, weil wir sie vor uns hergetrieben haben.«



Endstand Drachenflugliga 90

Rang	Name	Punkte
1	Toni Bender	7618,2
2	Christoph Kratzner	7559,3
3	Knut von Hentig	7234,1
4	Bob Baier	6800,6
5	Otfried Heinelt	6628,1
6	Sepp Singhammer	6529,3
7	Uli Blumenthal	6237,4
8	Josef Stellbauer	6177,8
9	Hans Olschewski	5836,0
10	Lothar Wüst	5697,1
11	Martin Brinek	5630,7
12	Detlev Ziege	5607,1
13	Martin Storz	5540,9
14	Ernst Schneider	5200,6
15	Ludwig Rauch	5113,8
16	Markus Hanfstängl	4945,4
17	Thomas Rauch	4933,5
18	Josef Guggenmos	4887,7
19	Hans Kober	4821,4
20	Christof Engelmann	4800,2
21	Raimund Rud	4798,4
22	Harti Waitl	4712,8
23	Franz Schüller	4537,7
24	Jürgen Tulzer	4532,8
25	Achim Röscher	4252,2
26	Rudi Aumer	4165,5
27	Richard Liebig	4078,7
28	Manfred Aumer	3965,5
29	Rainer Maack	3868,6
30	Martin Einsiedler	3852,0
31	Martin Ackermann	3658,7
32	Wolfgang Neuhofer	3589,0
33	Georg Weinzierl	3347,4
34	Gerald Woll	3082,3
35	Jochen Wohlfahrt	2340,8
36	Anja Kohlrausch	2159,2
37	Detlev Eilers	1970,8
38	Rosi Brams	1777,3
39	Kai Ehrenfried	1714,6
40	Holger Bolz	1438,3
41	Hans Bausenwein	1400,5
42	Jörn Raffel	946,9
43	Michael Völkl	497,1

						<p>Generalvertretung</p>	<p>1 Jahr Garantie</p>
<p>BALL-Cockpit 652, DM 1430,- Vario (± 5 m/s), Höhenmesser (digital 0-7000 m) Fahrtmesser (20-120 km/h), Steigton, Steig-/Sinkton, Lautstärkeregelung, umschaltbar auf zweite Batterie, funkentstört, Totalenergiekom- pensation, Höhenkompensation, MacCready-Ring, Ohrhörer</p>		<p>BALL-Cockpit 651, DM 1098,- Vario (± 5 m/s), Höhenmesser (digital 0-7000 m), Steigton, Steig-/Sinkton, Lautstärkeregelung, umschaltbar auf zweite Batterie</p>		<p>BALL-Variometer M 30, DM 570,- Variometer (± 5 m/s), wieder- aufladbarer Ni-Cad-Akku, Steigton (abschaltbar), Ladekabel für Autobatterie</p>		<p>präzise</p>	
<p>Peter Mages Hanggliding Sports Wenk 2a 8201 Samerberg Tel. 08032/8199 Fax 08032/8801</p>							

AIRCAST® DIE WUNDERSCHIENE

Diese Sicherheitsschiene ist ein „muß“ für alle Gleitschirmflieger, Drachenflieger und Fallschirmspringer. Mit der Gewissheit sicherer Starts und Landungen verhindern Sie bei sachgerechter Anwendung Knöchelbrüche und Bänderzerrungen, die beim Umknicken des Fußes passieren können. Hand aufs Herz, wer hat nicht schon eine derartige Verletzung davongetragen.

SAFETY FIRST

Diese medizinisch mit riesigem Erfolg getestete Sicherheitsschiene ist leicht, bequem und kann in allen Schuhen getragen werden.

Alleinvertrieb für den Flugsport:
SK Vertriebsgemeinschaft
E. Stiebritz - K. Krüger
Hauptstraße 47
8031 Eichenau
Telefon 081 41/74 96

AIRCAST®
EUROPA GmbH
Pernauerstraße 54
8200 Rosenheim
Tel. (08031) 8 20 39



Gewinner aller internationalen Wettbewerbe 89

NEU

NEU

CX

19/21/23

CX 23 HQ
Gleitzahl: 6+
Min. Sinken: 1,1m

Händlernachweis:
Libre Fluggeräte - Am Fässlesgrund 8
Zubehörprogramm: Rettungschirme,
Fluginstrumente usw.
CX 19 DHV-Klasse 2
CX 21 DHV-Klasse 2-3

Der Hit in der Superklasse Comet CXA 20/22/24

DER GLEITSCHIRM
DER SUPERKLASSE



NUR DER
ORIGINAL-JAGUAR
HAT DAS DHV-GÜTESIEGEL
KATEGORIE 1

IHRE
HÄNDLER
ERWARTEN
SIE ZUM
PROBEFLUG

8435 Diefurt
Gleitschirmschule Jura
Reinhard Pöpl
08464/8211

7320 Göppingen-
Jebenhausen
DFS Göppingen
Klaus Irschik
07161/49119

3380 Goslar
Harzer
Gleitschirmschule
Knut Jäger
05321/64642

7978 Heidenheim
DFS Ostalb
Heidenheim
Fritz Christandl
07321/45425

8070 Ingolstadt
Gleitschirmschule
Fritz Lorenz
0841/67387

4972 Löhne
Gleitschirmschule
Norbert Mundorf
05732/4819

8952 Marktobderdorf
Ostallgäuer
Fliegerschule
Hans Hoschka
08342/4450

7178 Michelbach
Drachensport
Hermann Brodbeck
0791/41151

8000 München 70
Gleitschirmschule
Herbert Lehner
089/7605907

7000 Stuttgart 50
Luftikus Eugen Königer
0711/537928

7419 Sonnenbühl 4
Drachenflugschule
Albatros
Jürgen Klose
07128/463

8011 Siegersbrunn
Gleitschirmvertrieb
Sybille Fischer
08102/4857

8218 Unterwössen
Süddeutsche
Gleitschirmschule
W. Kumpfmüller
08641/7575

8972 Sonthofen
Flugschule
Martin Mergenthaler
08321/9970

5276 Wiehl
Arno Gröbner
02262/92430

A-6863 Egg/
Bregenzerwald
Vorarlberger DFS
Kaspar Greber
0043/5512/3322

A-4564 Klaus
Hans Poscher
0043/7585/462

PARASAIL-SHOP = KOMPLETTES
ZUBEHÖR UND SPORTBEKLEIDUNG

PARASAIL
SYSTEMS

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



CROSS COUNTRY 8000

DM 1 398,-

Multifunktionales Cockpit für den Top-Piloten:

Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, Fahrtmesser, programmierbare Sinkakustik, 3fach mod. Steigakustik, programmierbare Sinkakustik, 3fach mod. Steigakustik, programmierbare Sollfahrtanzeige, Gleitzahlrechner, Zeit- und Stoppuhr, Kapazitäts- und Reserveanzeige der Batterie, Totalenergiekompensation. Funkentstört.



CIRRUS 8000

DM 1 298,-

Cockpit für den Streckenpiloten:

Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, Fahrtmesser, programmierbare Sinkakustik, 3fach mod. Steigakustik, Zeit- und Stoppuhr, Kapazitäts- und Reserveanzeige der Batterie. Totalenergiekompensiert. Funkentstört.



CUMULUS 8000

DM 948,-

Cockpit für anspruchsvolle Piloten:

Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, programmierbare Sinkakustik, 3fach mod. Steigakustik, Kapazitäts- und Reserveanzeige der Batterie. Funkentstört.



POCKET COMBI

DM 598,-

Ideal für den ambitionierten Gleitschirmpiloten:

Analoges Variometer, 4stelliger digitaler Höhenmesser (0-8000 m), Bat.-Reserveanzeige, modulierte Steigakustik, programmierbare Sinkakustik, hochfestes ABS-Spritzgußgehäuse, integrierte Universalhalterung, temperatur- und höhenkompensiert.



POCKET VARIO

DM 348,-

Ideal für den Gleitschirmpiloten:

Analoges Variometer, modulierte Steigakustik, programmierbare Sinkakustik, hochfestes ABS-Spritzgußgehäuse, integrierte Universalhalterung, temperatur- und höhenkompensiert.

Weiterhin in unserem Programm:

Pocket Altimeter mit Akustik	548,- DM
Pocket Altimeter ohne Akustik	448,- DM
Altimeter Digital mit Akustik	598,- DM
Altimeter Digital ohne Akustik	498,- DM
Speed Analog	169,- DM
Fotohalterung	49,- DM
Instrumententasche	18,- DM

**Auf alle unsere Instrumente gewähren wir
1 Jahr Garantie.**

**Alle unsere Geräte sind höhen- und
temperaturkompensiert.**

AFRO[®]
Fluginstrumente

BITTE-KATALOG-ANFORDERN

A. Frommwieser · Bahnhofstraße 37 · D-8219 Rimsting · Telefon (08051) 6 12 49 · Fax 6 20 36

**Dominik Müller fliegt 107 km
von Oberstdorf nach Südtirol**



Foto: Sky Center

Erste Alpenüberquerung mit dem Gleitschirm

Der Flugwetterbericht hat mit Nordostwind um 20 km/h und einer Basis von 2 900 m optimales Flugwetter versprochen. Hundertmal habe ich schon versucht, ins Inntal zu fliegen – vielleicht klappt es heute.

Sonntag, 22. 7. 1990: Ich fahre um 10.00 Uhr auf den Nebelhorngipfel und sehe dabei über den Osthängen die ersten Cumuli. Mein Gefühl sagt mir, daß es ein besonders guter Tag wird. Als ich um 11.00 Uhr den Start des ersten Gleitschirmfliegers beobachte, der bis auf 2 600 m aufsteigt, bin ich sicher, daß dies der Tag ist, auf den ich schon lange gewartet habe.

Um 12.30 Uhr starte ich zusammen mit einem Drachenflieger, der ebenfalls auf Strecke gehen will. Wir haben keinen Funkkontakt. Ich drehe bis auf 2 700 m auf und mache mein Startfoto, wobei mich der Drachenflieger einholt. Die Strecke bis nach Elmen im Lechtal kenne ich auswendig. Das Neunerköpfl links liegen lassend, fliege ich über die Lailachspitze nach Elmen, überquere das Lechtal und fliege Richtung Hahntennjoch. Ja nicht unter 2 000 m absaufen, sonst verschluckt mich die Inversion. Gottseidank – es geht nach oben: 3 000 m, 3 300 m. Ich hab's geschafft. Da un-

ten ist Imst, das Inntal ist erreicht. Ich halte auf den Tschirgant zu. Meine Höhe steigt. 3 500 m; Wahnsinn. Wohin mit dieser Höhe? Nach Innsbruck? Oder ins Ötztal! Der südliche Rand meiner Karte endet in Ötz.

Trotzdem entscheide ich mich auf Grund der Windbedingungen für das Ötztal zum Weiterflug. Mein Gefühl der Freude steigt von Minute zu Minute, so weit hatte ich es noch nie geschafft. Nur jetzt nicht aufgeben – »weiter« heißt die Devise. Ich steige auf 4 000 m. Nach der Überquerung des Inntals – einem wichtigen Schlüssel punkt – treten starke Turbulenzen auf. Ich verliere etwas an Höhe: 3 900 m, 3 800 m, 3 500 m. Die Turbulenzen sind stark. Unter mir sehe ich den Drachenflieger weiterziehen. Dies bestärkt mich, nicht aufzugeben.

Der Schirm klappt ständig zusammen. Ich fliege trotzdem weiter – ohne Karte. Unter mir erkenne ich einen Gletscher mit Hütte und auf der anderen Talseite Skifahrer auf dem Ötztaler Gletscher sowie das Timmelsjoch. Und wieder kommt ein Tiefpunkt, der

mich fast aufgeben läßt. Meine Beine sind seit einiger Zeit gefühllos und ich bin total durchgefroren. Ich bekomme ein riesiges Saufen. Hinunter bis auf 2 400 m. Das war's vielleicht.

Über dem Timmelsjoch steht ein großer Cumulus. Vielleicht finde ich Anschluß. Jetzt zieht er an.

Mein F1 27 C beißt an – 3 m pro Sekunde. Hoffentlich geht es hoch genug. 3 000 m, 3 500 m, 4 000 m – das müßte reichen. Jetzt sehe ich hinunter ins Passeier Tal. Da unten liegt St. Leonhard und am Ende Meran. Die Luft wird ruhig. Ich fliege Richtung Jaufenpaß. Vielleicht schaffe ich es bis ins Etschtal. Nochmal hinauf auf 4 000 m und hinüber über den Paß. Ein kleines Tal liegt unter mir, ich weiß nicht, wie es heißt. Jetzt bläst mir Gegenwind ins Gesicht. Ich stehe, komme nicht mehr voran.

Nach 4½ Stunden lande ich auf meinem Sitzbrett in Weißenbach in den Sarntaler Alpen und versuche als erstes, meine tauben Beine wieder beweglich zu machen. Eine Bäuerin weckt meine Lebensgeister mit Speckbrot und Rotwein. Ich bin in Italien – 5 Stunden und 107 km vom Nebelhorn entfernt.

Dominik Müller



VermittlungsschnellService

für gebrauchte Drachen, Gleitschirme und Zubehörteile

Für kluge Rechner : ☎ 08022 / 72 13

Schlierseer Str. 61 a · 8184 Gmund · FAX 08022 / 7 49 95



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

Rufen Sie an, wenn Sie

- schnellstens Ihren **Drachen /Gleitschirm** oder ein Zubehörteil **verkaufen** oder **kaufen**,
- keine 6 Wochen oder mehr bis zum Erscheinen einer Anzeige warten und
- dabei auch noch Geld sparen wollen.

Was es Sie kostet !

- evtl. nur einen Telefonanruf oder
- bei einem Vermittlungsauftrag für 3 Monate DM 40,- wobei Sie Ihr Erstauftrag für 3 Monate nur DM 30,- kostet.

Einzigartig

- sollte es uns in den 3 Monaten nicht gelungen sein, Ihr Produkt zu vermitteln, bekommen Sie die Hälfte Ihrer Vermittlungsgebühr zurück.

Nun liegt es an Ihnen !



kostenlose Info

ULTRALEICHT-FLIEGEN FLUGFUNKKURSE BZF

lernen bei den Profis
HÖHENDINGER-SCHMIDTLER

Flugplatz – 8330 Eggenfelden

Tel. 08721/7172



SNUPPER-
L-SCHIN-
WINDENSCHLEPP-
KURSE auch
in der DDR!
DRESDEN,
OBERWIESENTHAL!



**DEUTSCHE
GLEITSEGELSCHULE**

Martin Cornel · Ergießereistraße 48 · D-8000 München 2 · Tel.: 089/522729
schrittlich · Exklusiv · Martin · Cornel

Schnupperkurse
• Grundsulung
en • Erfolgsgarantie
• Fortbildungskurse
• **Sicherheitstraining** • Erfahrungsvmittlung
• Streckenfluglager
• Wettkampfvorbereitung
• Videokontrolle
• Thermikseminar
• Leihschirme • Funkbetreuung
• B-Gleitschirm • Tandem
• Gehörlosengleitschulung
• Segelfluggelände
• Markt • Wiens
• Schlepp • SA
• E-Sicher • Aufgeschlossenen
• Fortschrittlich
• Exklusiv • Martin • Cornel

**Im Zuge der
BFS-Privatisierung**



Foto: Timan v. Mengershausen

Sportliche Selbstverwaltung jetzt im Gesetz

**Der Bundestag hat die Änderung
des Luftverkehrsgesetzes be-
schlossen und der Bundesrat hat
zugestimmt. Damit geht die
Phase der Rechtsunsicherheit
über die Zuständigkeit des DHV
für die Pilotenscheine und die
Gütesiegel für Drachen-
und Gleitschirme dem Ende zu.**

28

Neu erfunden für das Gesetz wurden die »Luftsportgeräte«. Dieser Begriff faßt die Ultraleichtflugzeuge, Hängegleiter, Gleitsegel und Sprungfallschirme zusammen.

Noch in Arbeit sind die Durchführungsverordnungen und -richtlinien des Bundesverkehrsministeriums, vgl. dazu DHV-Info Nr. 56, Seite 6. Der DHV-Vorsitzende Peter Janssen ist in die Entwurfsarbeiten des Ministeriums einbezogen und sorgt dafür, daß die bewährten Verbandsbestimmungen weitestmöglich übernommen werden.

Nicht zu verhindern war die Aufhebung der bisher geltenden Erlaubnisfiktion für Hängegleiter- und Gleitsegelgelände nach § 25 LuftVG. Statt dessen wurde in das Gesetz die Zuständigkeit des Verbandes für die Geländeerlaubnis aufgenommen; der Entscheidungsspielraum wird allerdings durch die künftige Rechtsverordnung und das Mitwirkungsrecht der Naturschutzbehörden eingeschränkt sein.

Gescheitert ist vorerst das Bemühen der Bundestagsopposition, die militärische Flugsicherung aufzulösen und die gesamte Flugsicherung in die einheitliche zivile Hand zu geben.

Die geänderten Gesetzesbestimmungen

§ 1 Abs. 2 neu:

- Luftfahrzeuge sind
1. Flugzeuge
 2. Drehflügler
 3. Luftschiffe
 4. Segelflugzeuge
 5. Motorsegler
 6. Frei- und Fesselballone
 7. Drachen
 8. Rettungsfallschirme
 9. Flugmodelle
 10. Luftsportgeräte
 11. Sonstige für die Benutzung des Luftraumes bestimmte Geräte

§ 31 Abs. 2 lautet neu:

Die Länder führen nachstehende Aufgaben dieses Gesetzes im Auftrage des Bundes aus:

1. – 12. ...
13. Die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25), ausgenommen die Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen für nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte;
14. – 17. ...
18. Die Ausübung der Luftaufsicht, soweit diese nicht der Bundesminister für Verkehr auf Grund gesetzlicher Regelung selbst, das Luftfahrtbundesamt oder die für die Flugplankoordination, die Flugsicherung und die Luftsportgeräte zuständigen Stellen im Rahmen ihrer Aufgaben ausüben;
19. ...

§ 31c neu:

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates juristische Personen des privaten Rechts mit der Wahrnehmung folgender Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraumes durch Luftsportgeräte zu beauftragen:

1. Muster und Verkehrszulassung (§ 2),
2. Erteilung der Erlaubnis für Luftfahrtpersonal (§ 4),
3. Erteilung der Erlaubnis für die Ausbildung (§ 5),
4. Erteilung der Erlaubnis zum Starten und Landen außerhalb der genehmigten Flugplätze (§ 25) für nichtmotorgetriebene Luftsportgeräte,
5. Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten auf Flugplätzen und Geländen, wenn beide ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen (§ 29 Abs. 1),
6. Erhebung von Kosten nach der Kostenordnung der Luftfahrtverwaltung.

§ 31 d neu:

- (1) Die Beauftragung nach den § 31 a bis 31 c ist nur zulässig, wenn der zu Beauftragende einwilligt und hinreichende Gewähr für die ordnungsgemäße Erfüllung der Aufgabe bietet. Sind diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, wird die Beauftragung ohne Entschädigung zurückgezogen.
- (2) Die Beauftragten nach den § 31 a und 31 c arbeiten nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr und unter seiner Aufsicht.

Der Bundesminister für Verkehr kann im Falle des § 31 c die Rechts- und Fachaufsicht auf das Luftfahrt-Bundesamt übertragen. Die Aufsichtsbehörde kann Berichte und die Vorlage von Aufzeichnungen aller Art verlangen. Vertreter der Aufsichtsbehörde sind berechtigt, die Anlagen und Betriebsräume des Beauftragten während der Dienstzeit zu betreten.

(3) Die Beauftragten wenden das Verwaltungsverfahrensgesetz, das Verwaltungskostengesetz, das Verwaltungszustellungsgesetz und das Verwaltungsvollstreckungsgesetz an, soweit nicht in diesem Gesetz etwas anderes bestimmt ist.

(4) Gegen die Entscheidungen des Beauftragten im Rahmen seines Auftrages ist der Widerspruch statthaft. Hilft der Beauftragte nicht ab, so entscheidet die Aufsichtsbehörde. In den Fällen der § 31 b und 31 c ist die Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Beauftragten, zu richten...

§ 37 Abs. 1 neu:

Der Ersatzpflichtige haftet für die Schäden aus einem Unfall

- a) bei Luftfahrzeugen bis 2 Tonnen Gewicht bis zu 10 Millionen Deutsche Mark,
- b) – d) ...

Gewicht ist das für den Abflug zugelassene Höchstgewicht des Luftfahrzeuges.

§ 63 neu:

Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, soweit dieses Gesetz nicht von Landesbehörden ausgeführt wird,

1. ...
2. Der Bundesminister für Verkehr im Bereich der Aufgaben, die nach den § 31 a bis 31 c den dort genannten natürlichen oder juristischen Personen des privaten Rechts übertragen sind; § 36 Abs. 3 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend.
3. ...

Inkrafttreten:

- (1) Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft ...

Anmerkung: Dieser Zeitpunkt stand bei Drucklegung dieser Info-Ausgabe noch nicht fest. Der Bundespräsident hatte verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Privatisierung der BFS.

Para sound 2

Para sound plus

DELTA INSTRUMENTS

Lärchenweg 10
D-7808 Waldkirch 2
Tel. 0 76 81/8187

DIE GLEITSCHIRM-INSTRUMENTIERUNG!

wasmers

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



Unfalltelefon

08021/8181

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

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

Tödlicher Fehlstart mit Gleitschirm

Nebelhorn/Oberstdorf – Am 15.7.1990 startete der Gleitschirmpilot Ulrich Hillinger mit seinem Gleitsegel vom Nebelhorn.

Durch eine Kompression in der Anlaufstrecke wurde der Schirm während des Startlaufs entlastet und schoß vor.

Der Pilot brach den Start nicht ab und stürzte in den Gleitschirm. Beim anschließenden Absturz über die steile Flanke unterhalb des Startplatzes zog sich der Pilot tödliche Verletzungen zu.

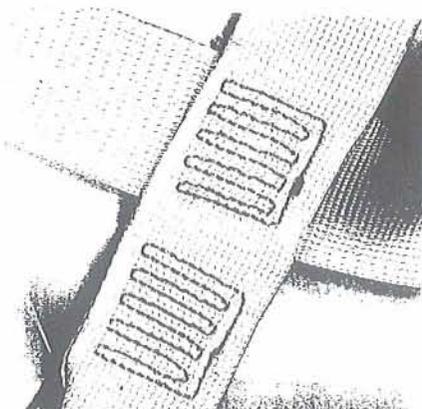
Sicherheitsmitteilung Firebird Supine 900

Im Frühjahr 1989 wurde versehentlich eine 0-Serie von Gurtzeugen dieses Typs mit Gütesiegelplakette ausgeliefert, bei denen an der Hauptaufhängung ein falsches Nahtbild angebracht war.

Piloten, die ein Gurtzeug mit der GS-Nr. 03-045-89 besitzen, das nicht mit dem in der Abbildung gezeigten Nahtbild vernäht ist, werden gebeten, dies nicht mehr zu benutzen und sich umgehend mit der Firma Firebird zwecks kostenlosem Umtausch in Verbindung zu setzen.

Gurtzeuge mit dem falschen Nahtbild sind ungeprüft und reißgefährdet. Das Gütesiegel für diese Gurtzeuge ist außer Kraft.

Firma Firebird AG
Fritz Schweiger



Sicherheitsmitteilung Funfex

Beim Funfex haben einige Piloten darüber geklagt, daß ihr Gerät manchmal mehr oder weniger stark nach einer Seite zieht. Das Ziehen entsteht, wenn die beiden äußersten gebogenen Latten nicht korrekt eingeführt werden und die Krümmung nach außen kippt. Es ist auch möglich, richtig eingeführte Latten nach außen zu kippen, wenn man von oben schräg auf die stärkste Krümmung drückt.

Firma Finsterwalder

Tödliche Kollision Drachen/Gleitschirm

Rottach-Egern – Am 22.7.1990 kollidierten über dem Wallberg ein Drachen und ein Gleitschirm in einer Höhe von ca. 100 m über Grund. Beide Fluggeräte stürzten zunächst miteinander ab und trennten sich schließlich durch den Entfaltungsstoß des vom Gleitsegelpiloten Markus Münzner ausgelösten Rettungsgerätes Charly 96. Der Hängegleiterpilot löste sein Rettungsgerät nicht aus und kam ums Leben.

Nach den bisherigen Ermittlungen liegt ein Verstoß gegen die Ausweichregeln vor. Der Drachenflieger besaß keinen Befähigungsnachweis, der Gleitschirmpilot nur eine österreichische Schulungsbestätigung von 1987.

ZUR ERINNERUNG

Ausweichregeln

Allgemeine Grundsätze und Faustregeln:

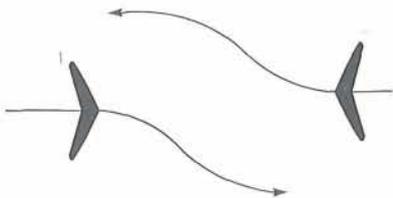
- ▷ Alle Arten von bemannten Luftfahrzeugen sind gleichberechtigt. Ausnahmen: kreuzende Flugrichtungen verschiedenartiger Luftfahrzeuge; Landeanflug verschiedenartiger Luftfahrzeuge.
- ▷ Das nicht ausweichpflichtige Luftfahrzeug muß seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten, bis eine Zusammenstoßgefahr ausgeschlossen ist (Deutlichkeits-

gebot). Ausnahme: unmittelbare Gefahr eines Zusammenstoßes.

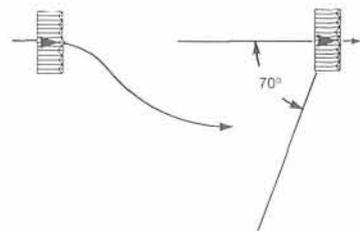
- ▷ Das ausweichpflichtige Luftfahrzeug hat beim Ausweichen einen Abstand zum anderen Luftfahrzeug einzuhalten, der eine Gefährdung oder Behinderung eines Luftfahrzeuges ausschließt.
- ▷ Einem Luftfahrzeug, das in seiner Manövrierfähigkeit erkennbar behindert ist, ist stets auszuweichen.

Für spezielle Situationen:

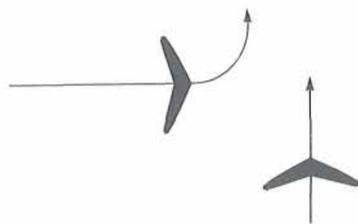
- ▷ Bei Begegnung zweier Luftfahrzeuge – auch bei der Begegnung von Gleitsegel und Motorflugzeug – haben beide Luftfahrzeuge nach rechts auszuweichen. Spezielles gilt für Begegnungen am Hang.



- ▷ Beim Überholen ist das überholende Luftfahrzeug ausweichpflichtig und hat stets rechts vorbeizufliegen. Über- und Unterfliegen ist unzulässig. Ein Überholvorgang liegt vor, wenn das überholende Luftfahrzeug sich in einem Winkel bis 70 Grad zur Flugrichtung des Überholten von rückwärts nähert.



- ▷ Kreuzen sich die Flugrichtungen von Gleitsegel/Gleitsegel oder Gleitsegel/Drauchen oder Gleitsegel/Segelflugzeug, hat das von links kommende Luftfahrzeug auszuweichen. Kreuzende Motorflugzeuge und andere motorgetriebene Luftfahrzeuge – auch Ultraleichtflugzeuge – haben dem Drauchen oder Gleitsegel auszuweichen, gleichgültig, wer von links kommt.

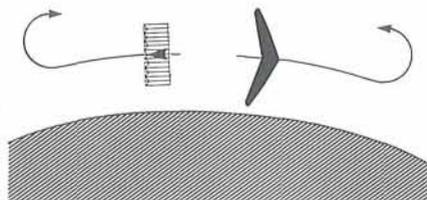


- ▷ Beim gleichzeitigen Landeanflug von Drauchen/Gleitsegel/Segelflugzeug hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen. Motorgetriebene Luftfahrzeuge haben den Gleitsegeln/Drauchen auszuweichen. Unterschneiden oder Überholen beim Endanflug ist verboten.

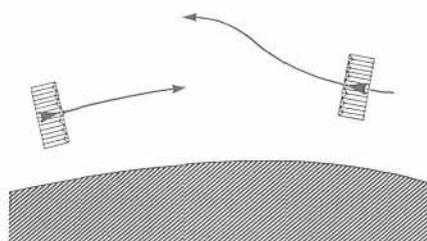
Drachen und Gleitsegel im Aufwind

Das sichere Zusammenspiel mehrerer Drauchen/Gleitsegel im gleichen Aufwindgebiet verlangt die zusätzlichen Regeln zur Koordination und Vorhersehbarkeit der Flugbedingungen.

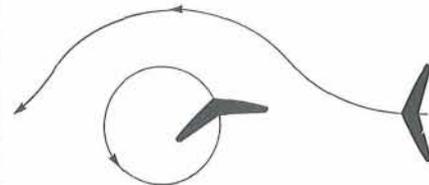
- ▷ 180-Grad-Kurven erfolgen stets vom Hang weg. Vor der Kehre ist auf nachfolgende Luftfahrzeuge besonders zu achten.



- ▷ Wer bei einer Begegnung mit einem anderen Luftfahrzeug den Hang (oder ein anderes Hindernis) zur linken Seite hat, ist ausweichpflichtig; wer ihn zur rechten Seite hat, ist vorbeiflugberechtigt. Dies folgt aus der Begegnungsvorschrift der Luftverkehrsordnung, wonach jeder nach rechts auszuweichen hat, wer dies nicht kann, darf weiterfliegen und nur der andere ist ausweichpflichtig.



- ▷ Anfliegende, abfliegende oder kreuzende Luftfahrzeuge weichen den Luftfahrzeugen aus, die sich im Hangaufwind oder im Thermikkreis befinden.
- ▷ Die Drehrichtung in der Thermik wird von dem Luftfahrzeug bestimmt, das sich zuerst in der Thermik befindet. Diese Regel

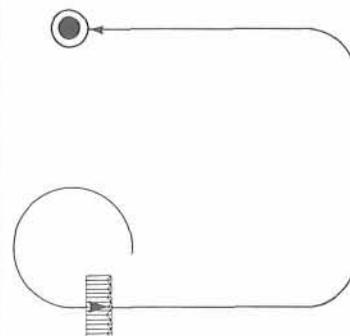


gilt unabhängig von der Einstiegshöhe des Neuankömmlings.

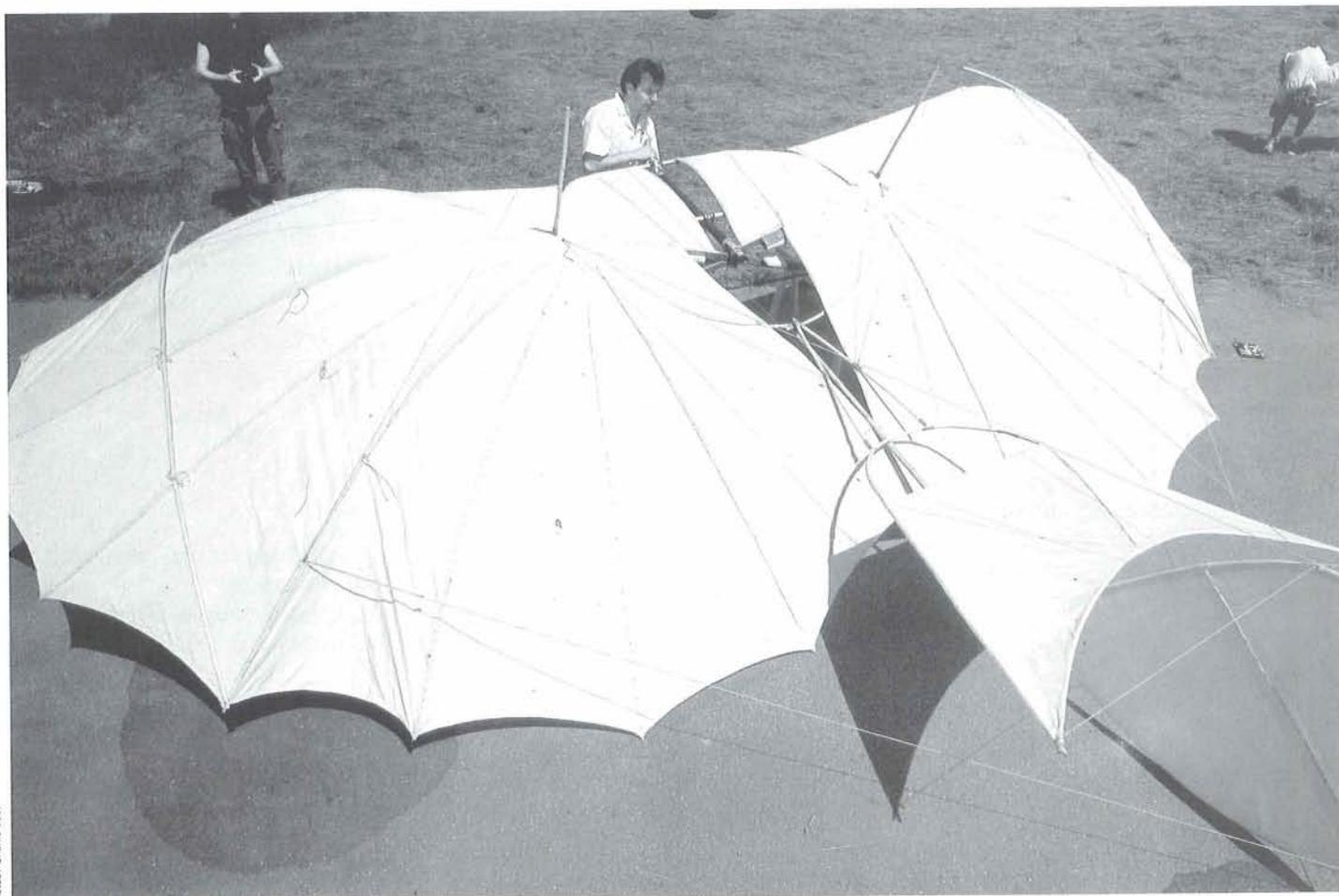
- ▷ Das langsamer steigende Luftfahrzeug weicht dem schneller steigenden aus. Diese Regel entspricht den Sichtverhältnissen des höher bzw. des tiefer fliegenden Hängegleiter- oder Gleitsegelpiloten.
- ▷ Geradeausfliegende Fluggeräte weichen kreisenden Fluggeräten aus. Besonders wichtig in den Gipfelzonen, wo Hang- und Thermikflug sich mischen.

Landeanflug

Wie im Luftverkehr insgesamt üblich, besteht der Landeanflug aus Gegenanflug, Queranflug und Endanflug, eingeordnet in den übrigen Flugbetrieb. Überschüssige Höhe wird vor dem Gegenanflug in der »Position« seitab vom Landepunkt abgebaut. Die Drehrichtung ist normalerweise links. Im Bereich des Landeplatzes konzentriert sich der Flugbetrieb; deshalb muß der Landeanflug für jeden anderen Piloten kalkulierbar sein.



Zusammengestellt von Peter Janssen



Fotos: Charlie Jöst

Das Gütesiegel für Lilienthal ?

Ende Juni hatten die DHV-Techniker ein besonders interessantes Modell eines »Hängegleiters« zu vermessen:

Im Rahmen einer Filmproduktion sollte ein Nachbau eines Lilienthal-Gleiters auf dem DHV-Testwagen für Flugmechanik vermessen werden.

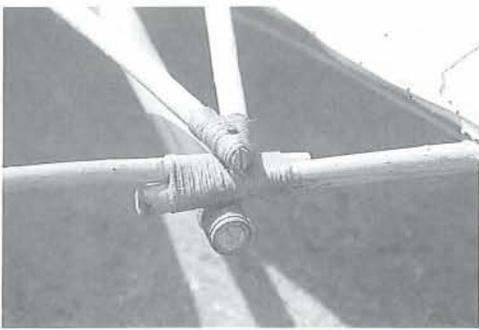
Man wollte herausfinden, ob durch eine solche Vermessung nähere Informationen für den Unfall von Otto Lilienthal zu finden sind.

Leider war das Modell, das ursprünglich nur als Ausstellungsstück gebaut worden war, festigkeitsmäßig wesentlich schwächer als die von Otto Lilienthal verwendeten Originalgleiter: Das Modell brach bereits bei einer Belastung, die nur geringfügig über 1 g lag.

Trotzdem konnten einige besondere aerodynamische Eigenschaften herausgefunden werden. Interessant war

insbesondere ein elastisches seitliches Wegklappen der Tragfläche, das durch die von Lilienthal gewählte Bauart bedingt ist.

Ob dieses seitliche Wegklappen der Tragfläche, Pitch-Up-Probleme oder andere Stabilitätsprobleme zu dem tödlichen Unfall von Otto Lilienthal geführt haben, kann nach den bisher vorliegenden Auswertungen nicht beurteilt werden. ▽



Die dünnen Ruten werden in ausgeklügelter Technik von Schnüren zusammengehalten.

Stefan Nitsch (DDR), Drachenflieger und Erbauer des Gleiters.



Der Lilienthalgleiter komplett aufgebaut, auffallend sind die Profillatten, die Outrigger! und ein ausgestelltes Leitwerk.

Zwei Welten: Der Lilienthalgleiter auf dem Meßwagen begegnet einem modernen Sportflugzeug.



Warum eigentlich fliegen? Du könntest doch laufen, tennis-



spielen; oder vielleicht sogar schwimmen? Aber Dich zieht's mit



aller Kraft nach oben, dorthin wo der Horizont sich langsam



krümmt. Die Vogelperspektive wird zur Weltanschauung. Für



alle die wissen was gemeint ist, hat Wave eine ganz neue



Collection. UP: T-Shirts only, zu sehen im neuen Prospekt.



Warum also schwimmen, wenn Du fliegen kannst?



Kaum ein Preis scheint zu hoch und kleinste Leistungs Nachteile reichen aus, daß der bisherige Schirm ausrangiert und das Neueste her muß. Diese in der Gleitschirmszene erstaunlich weitverbreitete Haltung läßt gar keine Gedanken mehr übrig für einen Bereich der Ausrüstung, der leider unbeachteterweise gewaltigen Einfluß auf Flugkomfort, aber auch das Flugverhalten des Schirms hat: Das Gurtzeug. Ein paar grundsätzliche Gedanken zu diesem Thema von Christoph Kirsch

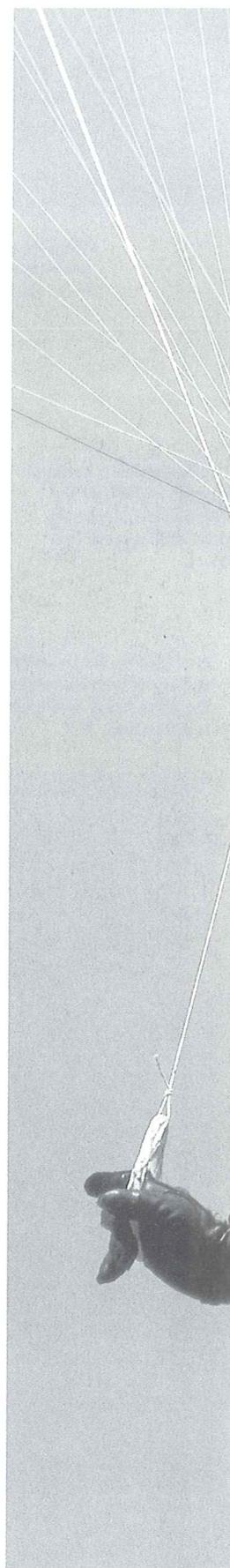
DAS GURTZEUG

Eigentlich zu banal um es zu erwähnen, aber dem Anprobieren der meisten Seriengurtzeuge nach, offensichtlich doch kein Verkaufshindernis, ist die Paßform und Bequemlichkeit. Wen die Gurte drücken, wer sich immer anspannen muß, um nicht irgendwo rauszurutschen, wer sich winden muß, um etwas sehen zu können, der wird schon nach kurzer Flugzeit ermüden. Ohne die volle Konzentrationsfähigkeit aber leidet die Sicherheit.

Mindestens genauso wichtig aber weniger auf der Hand liegend ist die physikalische Wechselwirkung zwischen Gurtzeugsystem und Schirm. Auch sie bestimmt den Komfort und den körperlichen Einsatz des Piloten, aber gleichzeitig die Steuerbarkeit und das Extremflugverhalten des Schirms, wie wir unten sehen werden. Schließlich sollten auch noch einige Gedanken auf die Montage des Rettungssystems am Gurtzeug verwendet werden.

War anfangs das Gurtzeug, aus der Entstehungsgeschichte unseres Sports heraus, eher ein Fallschirmspringer- oder Klettergurt, so hat sich dies rasch zugunsten der Bequemlichkeit zum heute verbreiteten Sitzgurt gewandelt. Dies geschah zunächst einfach durch Hinzufügen eines Sitzbrettes in den Hängegurt. Eine solche Form des Gurtzeugs, bei der nämlich die Hauptaufhängungen im zum Sitzen verlängerten Schultergurt liegen, also auch relativ hoch, stellt heute erstaunlicherweise noch immer die weitverbreitetste Konstruktion dar (Abb. 1). Ein konstruktiv kleiner, aber gewichtiger Schritt der Weiterentwicklung war die Trennung von Schultergurt und Aufhängung. Nun kann die Aufhängung tiefer liegen und der Pilot kann die Gurte enger anliegend tragen, bei gleicher Sitzstellung (Abb. 2).

Mit zunehmender aerodynamischer Raffinesse der Schirme wurden zwei Weiterentwicklungen des Systems Gurtzeug verfolgt: Die Einwirkungs-





möglichkeit des Piloten über seine Sitzstellung auf den Anstellwinkel des Gerätes durch ein sogenanntes Steuersitzbrett und die strömungstechnische Verbesserung des Widerstandskörpers »Pilot« durch flachere Sitzstellung und Verkleidungen, insbesondere der Beine, in einem geschlossenen Liegegurt (Abb. 3 und 4)

Da mit solchen Spezialsystemen die fliegerische bzw. materialmäßige Simplität des Gleitschirmfliegens leidet, fanden sie bisher hierzulande keine große Verbreitung.

Allen Systemen gemein ist die Einstellmöglichkeit des Gurtzeuges auf den Piloten: In die Überlegungen, wo hier das Optimum liegt, muß unbedingt einbezogen werden, daß die Einstellung der Gurtlängen nicht nur die Bequemlichkeit und Sitzlage, sondern auch die Sicherheit beeinflusst. Einstellhöhe der Aufhängung und Breitenregulierung durch den Brustgurt hatten merklichen Einfluß auf das Flugverhalten. Die Beingurte sind für das Startverhalten mitverantwortlich; zu weite Schlaufen können dazu führen, daß man nicht mehr gesichert im Gurt, sondern nur noch auf dem Sitzbrett sitzt. Dies kann sich in turbulenten Verhältnissen als äußerst unangenehm, bei einer Rettungsschirmöffnung gar als fatal erweisen. Der seitliche Beckengurt muß so kurz eingestellt werden, daß man nicht nach dem letzten Schritt am Start nach hinten unten ins Gurtzeug sackt und da so stabil drin verharrt, daß das Aufrichten vor der Landung kaum noch gelingt. In beiden Situationen ist die Wirbelsäule stark gefährdet (Abb. 5.).

Daß mit der nun gewählten Einstellung auch das Flugverhalten des Gesamtsystems bestimmt wurde, soll nun ansatzweise gezeigt werden:

Durch die schon vom Gurtzeug vorgegebene bzw. eingestellte Aufhängehöhe wird die seitliche Einwirkungsmöglichkeit des Piloten auf den Schirm, also eine gewichtskraftunterstützte Steuerung und auch umgekehrt die Einwirkungsmöglichkeit des Schirms auf den Piloten, Aushebeln in Turbulenzen bzw. Ablappen nach Einklappen, bestimmt. Maßgeblich dafür ist der vertikale Abstand Pilotenschwerpunkt – Aufhängung (Abb. 6).

Eine tiefe Schwerpunktlage stabilisiert das System, macht es dem Piloten aber auch schwerer sein Gewicht wirkungsvoll zu verlagern. Da die Gurtzeuge nur in einer Größe angeboten

Verstellmöglichkeiten:
 ① eventuell in geringem Rahmen: Aufhängungshöhe
 ② Brustgurt zur Regulierung des Aufhängungsabstands

③ Schultergurte
 ④ Beckengurte
 ⑤ Beinschlaufen

Abb. 1 Gurtzeug mit in den Schultergurten integrierter Aufhängung.

Abb. 2 Gurtzeug mit tiefer, separater Aufhängung.

Abb. 7 Kreuzgurtzeug: Kreuzverspannung meist statt herkömmlichem Brustgurt.

Abb. 3 Übertragung der Sitzbrettstellung über die Tragegurte auf den Anstellwinkel des Schirms.

Abb. 4 Vollverkleidetes Integralgurtzeug (Rückenlage).

werden, wird ein größer gewachsener Mensch automatisch weniger stabil darin sitzen als der kleinere Kollege.

Aufhängungsposition und Pilotengröße bestimmen ferner auch wie groß der zur Verfügung stehende Bremsweg ist: Während der große Pilot im tief aufgehängten Gurt die Nullstellung der Bremsen auch bei kurz eingestellten Leinen wohl eher in Kopfhöhe als in Höhe der hochgestreckten Hand hat und damit weniger Weg zur Verfügung steht – die Bremsen also wirklich kurz einzustellen sind – kann es dem kleinen Piloten im hochaufgehängten Gurt passieren, daß er gerade eben noch an die Bremsschleife heranreicht.

In einer für den Piloten als unangenehm empfundenen Unruhe und Bockigkeit seines Schirms in Turbulenzen kann also hierin die Ursache liegen. Ein Kunstgriff, der auch tiefaufgehängte Gurtzeuge stabilisiert bzw. höher aufgehängte absolut ruhigstellt, macht im Moment Karriere: die Kreuzverspannung. Dabei werden im beweglichen Parallelogramm des Gurtzeuges, gebildet durch Sitzfläche, Aufhängungsgurte und Brustgurt, einfach die Diagonalen eingefügt und konstant gehalten: das Gurtzeug kann sich nicht mehr in sich verschieben. Insbesondere bei starken seitlichen Einklappen kippt der Pilot nicht mehr so plötzlich zur Seite weg, was rein psychologisch seine Reaktionsmöglichkeit durch die erhaltene Orientierung verbessert, als auch das Abkippen und Spiralverhalten des eingeklappten Schirms in ganz entscheidender Weise prägt (Abb. 7,8,9).

Mit zunehmender Stabilisierung gibt man andererseits auch ein wenig Sensibilität preis, die direkte Rückmeldung auf welche Seite der Aufwind besser zu zentrieren ist. Gerade aber für Piloten die seltener fliegen und Flugkomfort suchen, stellt die Kreuzverspannung auch ein Plus an Flugsicherheit und -spaß dar.

Ganz ähnlich wie die Aufhängungshöhe wirkt die Breite des Gurtzeuges, also der seitliche Abstand der Aufhängungen: Ein großer Abstand bringt sowohl dem Piloten als auch dem Schirm einen längeren Hebel ihr Kräftespiel gegeneinander auszutragen. Um kontrollierter und sicherer zu fliegen sollte der Abstand nicht größer sein, als das Brett breit ist. Eine engere Stellung bringt wieder mehr Ruhe um die Längsachse, stößt aber an eine

andere Grenze: Wird der Brustgurt zu kurz eingestellt, liegen also die Aufhängepunkte zu nah aneinander, so ist besonders bei flacherer Sitzhaltung die Möglichkeit gegeben, daß bei schnellen Drehungen der Schirm nicht mehr genug Hebel um die Hochachse besitzt, um gegen das Trägheitsmoment des Piloten anzukommen und den Piloten auch in eine Drehung zu versetzen. Die Folge ist, daß der Schirm vordreht und Tragegurte und Leinen sich eindrehen, der sogenannte »Twist« (Abb. 10). Die Aufhängung sollte also mindestens 30 cm Abstand bieten.

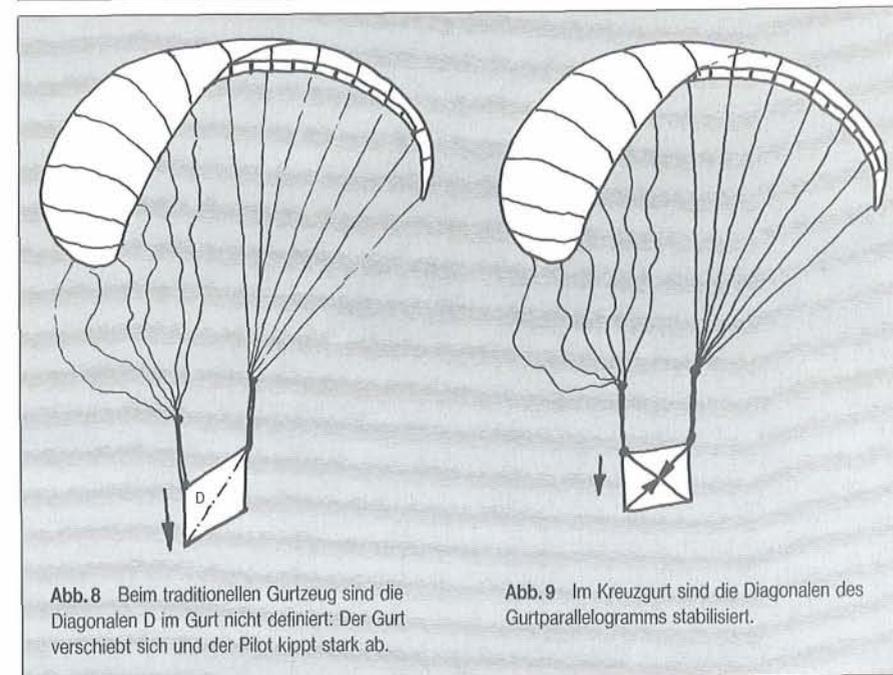
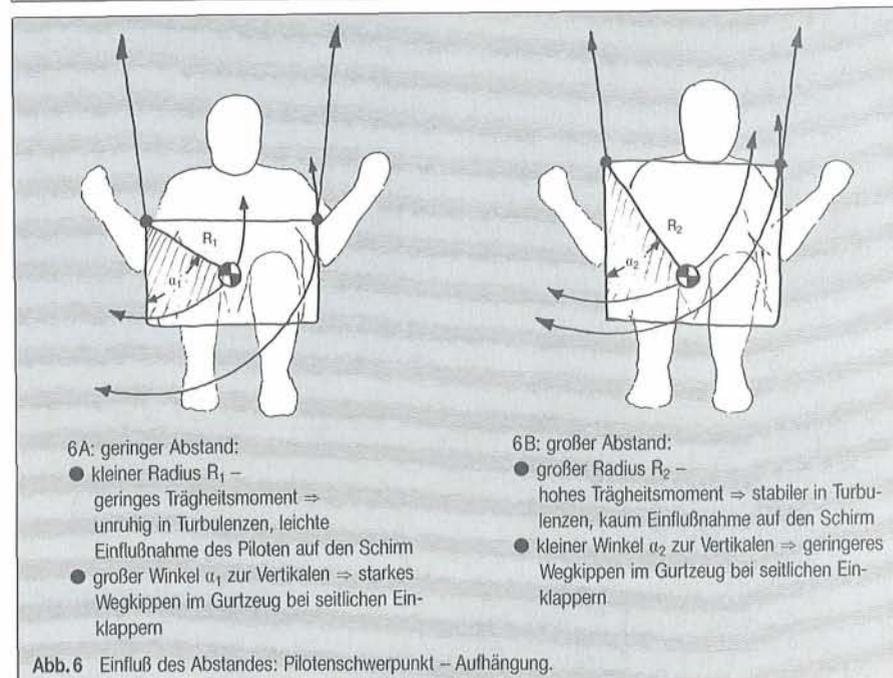
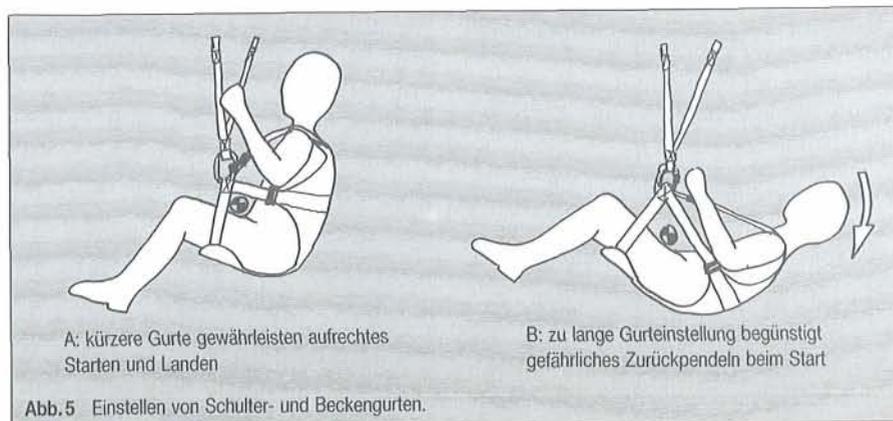
Durch Schulter- und Beckengurte läßt sich des weiteren die Aufhängevorlage bzw. Pilotenrücklage einstellen. Wird dies übertrieben, besteht die Gefahr, daß man nicht mehr aufrecht abfliegen kann und beim Start rückwärts ins Bodenlose fällt.

Ebenfalls zum Themenkomplex Gurtzeug gehört die Anbringung des Rettungsgerätes. Hier ist der Einfluß auf das Flugverhalten nicht gegeben, dennoch unterscheiden sich die Varianten beim Einsatz der Reserve deutlich voneinander.

Wichtig ist zunächst, daß der Container so angebracht ist, daß er von der Wurfhand leicht erreicht werden kann und einer zügigen Schleuderbewegung nichts im Wege steht. Der Anbringung im Sichtbereich des Piloten ist dabei unbedingt Vorrang zu geben, weil sonst in Extremsituationen kostbare Zeit mit dem Tasten ins Leere verbraucht werden könnte. Der Fanggurt muß unbedingt so verlaufen, daß er sich frei lösen kann, also nicht zum Beispiel der Pilot dazwischen ist weil der Gurt andersherum führt als der Container weggeworfen wird.

Die Aufhängung des Rettungsschirms selbst darf nur an dafür vorgesehenen und getesteten Punkten erfolgen; im Rückenbereich aufgehängt kommt der Pilot zwar aufrecht am Rettungsschirm herab, wenn der Hauptschirm aber nicht kollabiert ist oder sonstwie unter Kontrolle, so kann die Trennung der beiden Schirmaufhängungen zu einer Scherenstellung und damit gefährlichen Rückenlage des Piloten führen. Hier ist also eine Abwägung nötig.

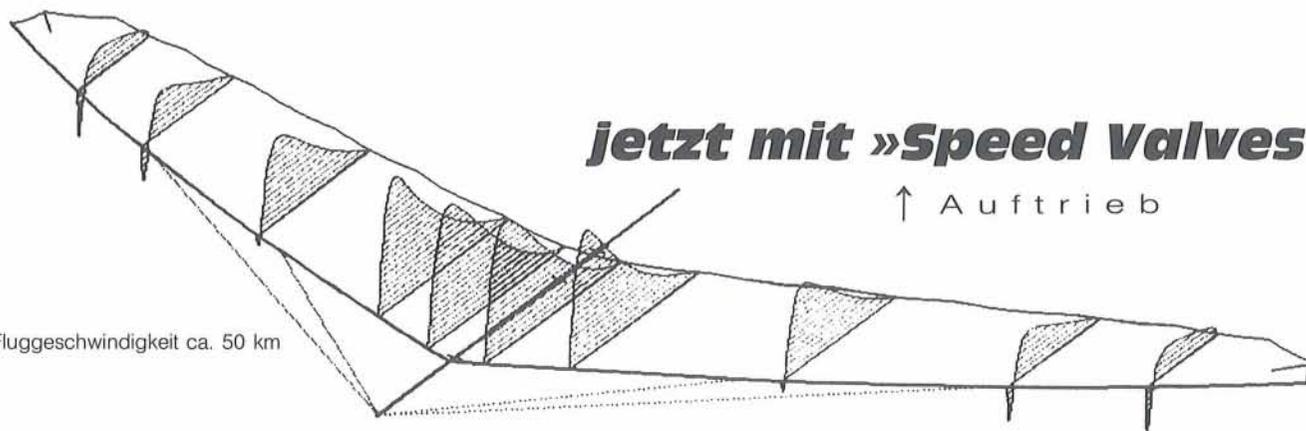
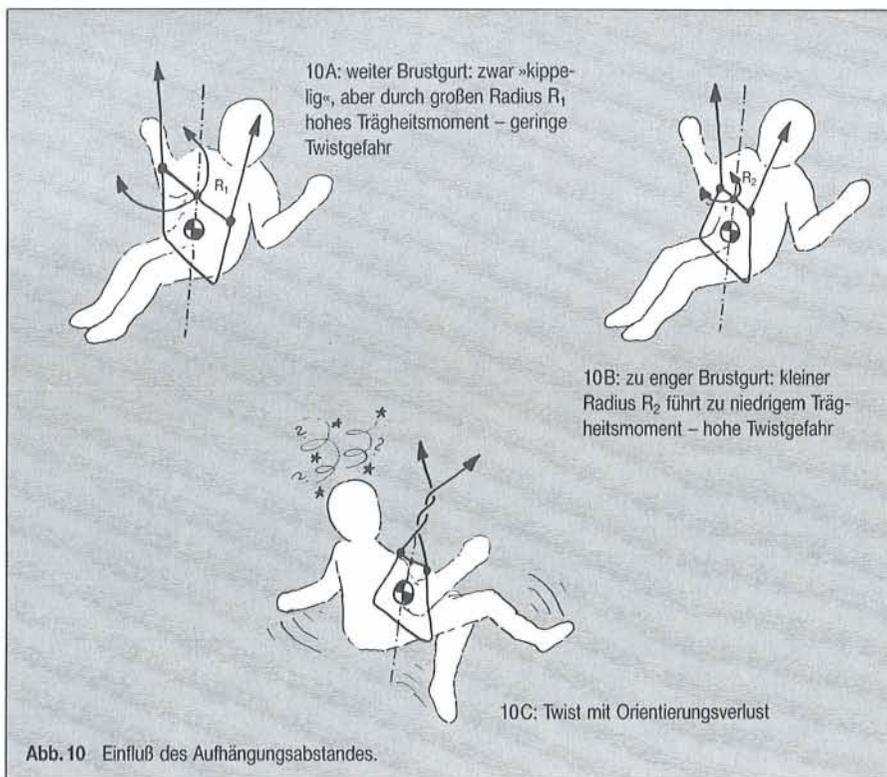
Zusammenfassend läßt sich für die Gurtzeugpraxis festhalten: Mit einem Gurtzeug, das individuell auf die Anforderungen des einzelnen Piloten bezüglich Flugkomfort und -können ab-



gestimmt ist, lassen sich die Sicherheit und der Spaß am Fliegen mit geringem Aufwand verbessern, als es durch einen neuen Schirm im Einzelfall möglich ist.

Gerade bezüglich des Flugverhaltens in Turbulenzen ist es erstaunlich, welche großen Veränderungen möglich sind. Das führt auch dazu, daß Gütesiegelkategorien mit Kreuzgurt niedriger, ja einige Schirme erst gütesiegelfähig werden. Deshalb gibt es Hersteller, die ihre Geräte nur mit solchen Gurtzeugen zulassen. – Eine Auflage die vom Piloten keinesfalls leichtfertig abgetan werden darf.

Um alles dies selber einmal zu verspüren läßt sich nur empfehlen, die Einstellung des eigenen Gurtzeugs einmal zu überdenken, vielleicht Veränderungen daran auszuprobieren und sich eventuell auch durch Ausprobieren anderer Gurtkonstruktionen dem persönlichen Sicherheits- und Komfortoptimum anzunähern.



Zephyr cx

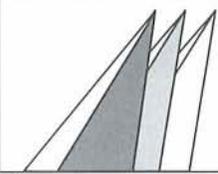
Bisher dienten unsere Druckmessungen am Flügel dazu, die Auftriebsverteilung in Spannweitenrichtung zu verbessern. Neuerdings steht die Druckverteilung entlang der Profile im Vordergrund. Unsere Messungen im Flug offenbarten gravierende Abweichungen von den bekannten Lehrbuch-Druckkurven: Abtriebserzeugende Sogspitzen in bestimmten Bereichen der Flügelunterseite verschlechterten beim Schnellflug die Profil-Leistung.

Abhilfe schaffen beim neuen Zephyr CX luftdurchlässige Zonen im Untersegel, genau plaziert und abgestimmt: Die »Speed Valves«, Ventile, die bei höheren Geschwindigkeiten wirksam werden und die Leistung und seitliche Überschlagssicherheit verbessern.

Wir haben diese Idee zum Patent (P 3935 973.5) angemeldet.

Zephyr CX — Spaß und Leistung.

bautek GmbH · Gewerbegebiet 5501 Kenn · Tel. 06502-3060 · Fax 06502-7436



la mouette' Deutschland

Unsere
VIELFALT
für Ihre
SICHERHEIT



COMPACT
unser neuestes
Modell

Typenprüfung SHV
mit DHV-Anerkennung

DRACHEN: wir haben für jeden
den richtigen

SERVICE: jedes Ersatzteil
lagermäßig

5-JAHRES-CHECK:
an einem Tag

ZUBEHÖR von A bis Z:
z. B. Fallschirm 750,- DM, Gurt 240,- DM

WINDBORN, Sepp Kaspeitzer

Hochgernstraße 7-8 · 8221 Erlstätt
Tel. 0861 69939 · Fax. 0861 3189 · Btx. 0861 69939

Wenn Sie mit Ihrer bisherigen
Flugschule nicht weiterkommen,
kommen Sie doch einfach zu uns -
denn wir machen Fliegen möglich!
Mit Sicherheit!

OFS
Paragliding
GmbH

OSTALLGÄUER FLIEGERSCHULE
Xaver-Martin-Str. 1 - 8952 Marktoberdorf
Telefon 08342/4450

VDF
VERBAND DEUTSCHER FLUGSPORTSCHULEN e.V.
WIR SIND DIE PROFIS

**Alle reden
vom
Fliegen –
wir
machen es
möglich!**

**Professionelle Pilotenausbildung
Ganzjährig - Konsequenz - Sicher**

GLEITSEGEL-GRUNDAUSBILDUNG
HÖHENFLUGAUSBILDUNG
ÜBERLANDFLUGSEMINARE
THERMIK-SICHERHEITSSMINARE
WINDSCHLEPPKURSE
WINDFAHRERKURSE
DOPPELSITZERFLÜGE
SKYTREKKING-TOUREN
GLEITSEGELAUSTRÜSTUNGEN UND
ZUBEHÖR

OFS
Paragliding
OSTALLGÄUER FLIEGERSCHULE
Xaver-Martin-Str. 1 - 8952 Marktoberdorf
Telefon 08342/4450

**Besuchen Sie uns im neuen
OFS-Parapoint Pfronten**
(direkt neben der Breitenbergbahn-Talstation)

PROBEFLIEGEN
der neuesten Gleitschirme von
PARASAIL und FIREBIRD

Wir wollen, daß Sie sicher fliegen.
Bitte Prospekt anfordern!



**Ihr Fachgeschäft
im Rhein-Main-Gebiet**

wir vertreten:



Zephyr cx
bautek - hanglider



LIBRE



Öffnungszeiten:

Mo-Mi 7-16.15 Uhr

Do 7-20.30 Uhr, Fr 7-12.00 Uhr

**6093 Flörsheim 4
Industriestraße 32
Telefon 0 61 45 / 3 09 77
Telefax 0 61 45 / 3 13 90**

vereinsnachrichten

Neue Adressen

Die Adresse des Drachenfliegerclubs Flying Penguins e.V. hat sich geändert. Die Geschäftsleitung befindet sich ab sofort in der Senheimer Straße 11, 1000 Berlin 28.

Der Gleitschirmclub Ratisbona e.V. hat eine neue Geschäftsadresse: Werner Santer, Erlanger Straße 63, 6510 Fürth.

Neue Regelung an der Jöchelspitze

Aufgrund von Problemen mit Gastpiloten am Start- und Landeplatz der Jöchelspitze hat der Delta Club Jöchelspitze e.V. neue Regelungen für das Fliegen an der Jöchelspitze beschlossen. Die Regelungen sind bei Robert Heel, Gasthof Grüner Baum, A-6653 Bach/Lechtal, vor dem Fliegen an der Jöchelspitze einzusehen.

Delta Club Jöchelspitze

Vereinsmeisterschaft Gleitsegeln 1990

Die Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger trugen ihre diesjährige Vereinsmeisterschaft im Gleitsegeln am 21./22. Juli 1990 an der Jöchelspitze in Bach im Lechtal aus.

Nach zwei Wettkampftagen stand das Endergebnis fest. Erster und somit neuer Vereinsmeister ist Herbert Steiner aus Marktoberdorf, zweiter Roland Müller, dritter Bernhard Schmitter.

Das parallel zu der Vereinsmeisterschaft durchgeführte Mannschaftsvergleichsfliegen, die Ostallgäuer und Fuchstaler Open, um den ODM Pokal entschied die Mannschaft Ostallgäu 1 mit den Piloten Reinhard Hagspiel, Erhard Lang, Roland Schmidt und Herbert Steiner für sich. Die Mannschaft Fuchstal 1 errang den 2. Platz. Die Mannschaft Ostallgäu 2 wurde dritter.

Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.

Mehr Sicherheit

Im Hinblick auf die Öffentlichkeitsarbeit des DHV wünschte ich mir, daß Sie noch stärker darauf hinweisen, daß der Gleitschirmsport kein Breitensport wie Tennis oder Skifahren ist, sondern daß er die gleichen Anforderungen an die Konzentration und geistige wie körperliche Leistungsfähigkeit des Piloten stellt wie jeder andere Flugsport auch.

Als angehender Luft- und Raumfahrttechniker bitte ich Sie zu forcieren, daß Sicherheit in der Fliegerei das oberste Gebot ist und daß Selbstüberschätzung dieses Gebot verletzt. Untertrieben pathetische Darstellung und der Appell an midlife-crises bestimmtes Imponiergehabe, wie ich es bei älteren Piloten angetroffen habe, können zur Selbstüberschätzung führen.

Bleiben die wunderschönen Erinnerungen an eindrucksvolle Flüge!

Holger Lindner

Schulen mit aller Gewalt

Kommentar zum Brief von Meinolf Kaluza und Hans-Dieter Müller im DHV-info Nr. 56

Ich bin Drachenflieger und war das ganze Wochenende am besagten 5. 5. 90 am Breitenberg.

Ich kann den Bericht bestätigen, möchte ihn aber ergänzen. Erfahrene Gleitschirmpiloten bestätigten mir, daß Startversuche von Schulen bei einem 40er Wind versucht wurden und daß viel zu spät abgebrochen wurde.

Im übrigen muß ich die Unfallzahlen korrigieren:

Es gab einen Unfall mit einer Beinfraktur (GS) sowie einen weiteren mit Verdacht auf WS-Fraktur (GS) und den bereits erwähnten mit dem Töten. Drei Gleitschirme hingen in den Wäldern (der Rettungshubschrauber kontrollierte diese noch, sie waren jedoch bereits verlassen). Einen Zusammenstoß zwischen einem Gleitschirm und einem Drachen ohne Folgen.

Man bekommt einen tiefen Respekt vor der Ausbildung der Gleitschirm-

Schulen, wenn man sieht, wieviele Piloten sich im Hangwald wiedertreffen.

Nach diesem Tag wird es sich zeigen, wer mehr zu sagen hat: Der DHV oder die Flugschulen. Ich bin überzeugt, daß hohe Unfallzahlen eine Einschränkung im Flugsport mit sich bringen. Dies wirkt sich für die Flugsportler deshalb tragisch aus, weil in der Statistik keine Schuldfrage auftaucht und nicht vermerkt wird, ob es sich bei den Verunglückten um erfahrene Piloten handelte, oder um Flugschüler, die blind ihrem Lehrer vertrauten.

Gerhard Andörfer

Die Wurzel des Übels

Im DHV-Info 56 las ich Euren Artikel über Maßnahmen für mehr Flugsicherheit. Daß Ihr so großes Sicherheitsdenken offenlegt, ist eigentlich ganz in unserem Sinne. Aber habt Ihr Euch bei diesen Zeilen auch gefragt, weshalb solche Maßnahmen überhaupt notwendig werden?

Die Wurzel dieses Übels findet Ihr nicht in der Unmöglichkeit der Flugschüler, sondern eher bei den Leuten, die sich selbst gerne »Profits« (wahrscheinlich abgeleitet von Profitspektrum) nennen und dabei bei der Ausbildung ihrer Schüler jegliche Ethik verdrängen. Die Ausbilder bzw. Fluglehrer sind es doch, die dem Flugschüler den erfolgreichen Abschluß ihrer Ausbildung bescheinigen und den Flugschüler zur Prüfung empfehlen.

Durch die Änderung der Ausbildungsordnung bestraft Ihr doch nur die unschuldigen Flugschüler, die meist noch nicht einmal etwas von einer Ausbildungsordnung gesehen haben, während die meisten Geschäftemacher (Flugschulen) ungeschoren davonkommen.

Ich fordere hiermit jeden auf, der schlechte Erfahrungen mit Flugschulen gemacht hat, diese dem DHV mitzuteilen und die Abstellung dieser Mängel beim DHV zu fordern. Denn schließlich kann es nicht sein, daß der Flugschüler zum Prügelknaben der Flugschulen wird!

Helmut Holfelder

Zusammenstoß

Ich startete am 17.6.90 um ca. 14.00 Uhr am Neunerköpfl. Nach einer halben Stunde und einer Startüberhöhung von 150 m bekam ich von vorne rechts einen starken Schlag gegen den Kopf und die Schulter, worauf ich das Bewußtsein verlor.

Das Ziehen des Rettungsgerätes war eine lebensrettende Instinkthandlung.

Erst im Krankenhaus in Pfronten erlangte ich das Bewußtsein wieder.

Ich erlitt beim Zusammenstoß eine Gehirnerschütterung und starke Prellungen am rechten Ober- und Unterarm. Am 20.6.90 wurde ich aus dem Krankenhaus entlassen.

Markus Alber

Zusammenstoß

Ich bin ca. um 13.30 Uhr gestartet und danach vielleicht eine halbe Stunde geflogen. Als ich dann rechts drehend in einen Bart eingestiegen bin und dabei langsam Höhe gewann, spürte und hörte ich plötzlich einen harten Schlag an meiner linken Flügelseite. Ich sah dann noch von meiner Sicht aus links hinten und oberhalb von mir den anderen Drachen, bevor ich dann in einen Spiralabsturz kam, weil mein linkes Seitenrohr durch den Zusammenprall zusammenklappte.

Danach habe ich gleich meinen Rettungsschirm geworfen. Dieser öffnete sich und ich schlug abgebremst durch ihn in einer Waldlichtung auf.

Woher der andere Drachensieger kam, kann ich nicht sagen. Ich habe und konnte ihn nicht sehen. Ich bemerkte ihn erst, als er mir von meiner Sicht aus von links hinten und oberhalb von mir kommend in mein linkes Seitenrohr geflogen ist.

Reiner Seitz



Zusammenstoß

Gleitsegel-Kollision in Andelsbuch am 26.06.1990.

Der Pilot Thomas Kemmer flog nach einem einstündigen Flug vom Berg weg in Richtung Landeplatz. Der Pilot Heinz Femppel flog parallel dazu in ca. 200 m Abstand. Heinz Femppel drehte dann bei und kreuzte die Flugbahn von Thomas Kemmer in ca. 50 m Abstand und leicht oberhalb. Die Flughöhe betrug zu diesem Zeitpunkt ca. 400 m, eine Kollisionsgefahr war für Thomas Kemmer nicht gegeben.

Plötzlich und für Thomas Kemmer unvorhersehbar drehte Heinz Femppel dann jedoch stark ein, um vermutlich zu einer Spirale anzusetzen. Bereits nach einer halben Umdrehung kollidierte Heinz Femppel mit dem völlig überraschten Thomas Kemmer, der gerade noch Zeit fand, sein Rettungssystem halbwegs auszulösen, bevor er vom Schirm von Heinz Femppel komplett eingewickelt und sprichwörtlich gefesselt wurde. Die Keularleinen hatten sich um seinen Hals gelegt, Befreiungsversuche mißlangen. Auch Heinz Femppel löste sein Rettungsgerät unmittelbar nach der Kollision aus. Beide Piloten hingen eine Zeitlang verwickelt am RS von Heinz Femppel, das RS von Thomas Kemmer öffnete erst nach ca. 200 m Höhenverlust vollständig. Beide Piloten gingen immer noch ineinander verwickelt an beiden RS und den teilweise tragenden Gleitschirmen in einer abschüssigen Waldlichtung nieder. Die Sinkgeschwindigkeit war relativ niedrig, keiner der beiden Piloten kam ernsthaft zu Schaden.

Der Vorfall gibt mir Anlaß zu folgenden zusammenfassenden Erklärungen:

- Den Vorflug- und Ausweich-Regeln muß vielmehr Beachtung geschenkt werden, als weithin angenommen. Heinz Femppel hat hier sämtliche Regeln verletzt und damit den Zwischenfall verursacht.
- Der Haupt-»Einsatzgrund« eines RS ist nicht ein giftiger Hochleister oder die harte Thermik, sondern unberechenbare »Kollegen«.

– Für eine Kollision bedarf es keinesfalls eines überfüllten Fluggebietes, es genügt ein einziger unachtsamer »Gegner«.

– Ein (funktionsfähiges) RS ist zwar nicht Pflicht, sollte aber doch von jedem verantwortlichen Piloten immer (!) mitgeführt werden.

Daß dieser Vorfall so glimpflich abgelaufen ist, ist wohl in erster Linie der Tatsache zu verdanken, daß beide Piloten ein RS mitgeführt haben. Hätte nur einer der beiden am Rettungsschirm gehangen, wären die Leinen um den Hals von Thomas Kemmer sicher deutlich mehr belastet worden und hätten zu ernsthaften Verletzungen geführt. Thomas Kemmer war Sekundenbruchteile nach der Kollision im Schirm von Heinz Femppel gefesselt und handlungsunfähig, sein RS hatte er zum Glück kurz zuvor bereits ausgelöst. Ein RS mit Trennsystem hätte in diesem Zustand (eingewickelt im Schirm) ganz sicher nicht funktioniert (eine Lanze für den Wurftcontainer...).

In diesem Sinne viele unfallfreie (!!) Stunden in der Thermik.

Peter Wörner

Zusammenstoß

Am 26. 6. 1990, ca. 17.30 Uhr, bin ich mit dem Piloten Thomas Kemmer, Ruppauerstraße 5, 7750 Konstanz beim Landeanflug in Andelsbuch (Österreich) in ca. 400 m Höhe zusammengestoßen. Da alles sehr schnell ging, kann ich den Unfall leider nicht mehr genau schildern.

Der Pilot Kemmer flog unter mir ziemlich genau parallel in entgegengesetzter Richtung. Nach kurzer Zeit leitete ich eine Steilspirale ein. Schon nach einer halben Umdrehung stellte ich fest, daß der Pilot Kemmer mir aus unerklärlichen Gründen genau entgegenflog. Ob ein Ausweichen des Piloten Kemmer möglich gewesen wäre, indem er eine Rechtskurve eingeleitet hätte, vermag ich nicht zu beurteilen.

Nach dem Zusammenstoß wartete ich noch einen kurzen Moment ab, ob die Schirme sich nicht wieder lösten. Durch die Wucht und die Geschwindigkeit verwickelten sich aber beide Gleitschirme um den Piloten Kemmer. In

diesem Zustand zog er sich einen leichten Bluterguß am Hals zu.

Nach dem Zusammenstoß zogen wir dann beide nahezu gleichzeitig unsere Rettungsgeräte, wobei sich meines in Sekunden öffnete und wir beide für kurze Zeit an einem Rettungsschirm bis zur Öffnung des zweiten hingen.

Die Landung erfolgte in einer abschüssigen Waldlichtung und endete für beide Piloten ohne körperlichen Schaden.

Heinz Femppel

Zusammenstoß

Der Zusammenstoß ereignete sich am 17. Juni 1990 gegen 17 Uhr in einem kleineren Aufwindgebiet oberhalb des Startplatzes für Gleitschirmflieger an der Mittelstation der Bergbahn.

Auf der Suche nach dem besten Ort zum Steigen flog ich mit meinem Firebird Twist 25 vom Berg her gesehen nach links über die bewaldete Kuppe, geschätzte Höhe etwa 100 bis 150 m.

Um mich herum sah ich noch ein bis zwei Gleitsegel in nicht allzu großer Nähe, außerdem zwei Drachen, die ich vor der Kollision zuletzt über mir in Erinnerung habe.

Kurz vor dem Zusammenstoß tauchte für mich urplötzlich schräg unterhalb von mir ein Drachen auf, der aus einer Rechtskurve kam und gleichzeitig schnell flog und rasch stieg. Das Auftauchen war für mich und offensichtlich auch für ihn so plötzlich, daß die Kollision nicht mehr zu vermeiden war, obwohl der Drachensflieger im letzten Moment noch versuchte, seinen Drachen nach links wegzureißen (von mir aus gesehen nach rechts). Der Drachen fuhr knapp rechts und oberhalb von mir durch mein Gleitsegel, drückte es dabei nach unten weg und glitt darüber. Glücklicherweise wurde dabei mein Gleitsegel so wenig beschädigt, daß es kurze Zeit nach der Kollision (zu meinem Erstaunen) wieder voll über mir stand und ich ganz normal zum Landeplatz fliegen konnte.

Der Drachen trudelte (mit gebrochenem Querrohr) unter mir nach unten, der Pilot konnte sich mit dem Rettungsgerät retten und landete unverletzt in den Bäumen. Auch ich habe mir zum Glück keine Verletzung zugezogen, die Tragfläche des Drachens war nur über meinen Helm gestreift.

Wie mir hinterher erzählt wurde, ist der Drachen schon einige Zeit vorher in der Thermik gekreist (ich denke, hierfür wird er ein oder zwei Zeugen benennen, wie er mir sagte). Ich selbst konnte keinen Zeugen finden, der die Kollision direkt gesehen hat. Auch der Gleitsegler, der noch am meisten in der Nähe war, hat erst den herabtrudelnden Drachen gesehen. Auch vom Startplatz her ist nur der Absturz des Drachens gesehen worden.

Ich hatte zuvor keine Erfahrung im gemeinsamen Fliegen mit Drachen und war mir über die Gefahren, die von ihrem Tempo und ihrer weit höheren Steigleistung ausgehen, nicht genügend im klaren. Daher habe ich die Flugbahn der Drachen nicht genau beobachtet und das Kreisen nicht gesehen.

Da ich ja nun erfahren habe, wie wenig mir selbst ein Ausweichen im letzten Moment möglich war, werde ich in Zukunft auf jede Thermik verzichten, sobald Drachen in der Nähe sind.

Corona Martens

Zum Problem »Zusammenstöße« siehe auch Seiten 30 und 80 und DHV-Info 57, Seite 22

...das vielleicht letzte Abenteuer

Wir leben in einer Zeit, die, wie hierzulande nicht ahnbar gewesen, nahe einem Überlebenskampf ist.

Das gutbekannte Motto des Drachenflieger-Magazins, »...erste Zeitschrift des vielleicht letzten Abenteuers der Menschheit« zu sein, wird bei genauerem Hinsehen zur tragischen Wirklichkeit unserer Tage.

Wir jagen nach den Chancen, die jedem von uns ein noch erträgliches Dasein gewährleisten sollen. Davon gibt es, Gott sei Dank, noch einige, scheinbar genügende Varianten. Fliegen, so wirklich und wahrhaft wundervoll das Erlebnis ist, giert nach den Resten unserer rar gewordenen Empfindung. Nur immer weniger werdende wirkliche Flieger landen noch mit der Freude des erlebten Augenblicks, als (leider) vielmehr mit der unter Beweis gestellten Fähigkeit, den Ansprüchen irgendeines (wo immer er auch erfunden wurde) maßgeblichen Wertes gerecht geworden zu sein.

Es ist keineswegs so, daß jeder Drachenflieger, wenn er zur Leistung fähig ist, gleichzeitig auch ein leidenschaftsloser Zieljäger ist. Verallgemeinernde Aussagen über die Ära des Drachenfliegens sind mir überhaupt nicht möglich, noch sind sie Inhalt meiner Überlegungen.

Alein die Beobachtungen, die ich in unserer, der ausgehungerten DDR-Zeit, typisch gewordenen Woge von Enthusiasmus habe machen können, sind ein leider bedrohliches Anzeichen für Effekthascherei.

Die Fliegerei, welche zu den ersten Träumen der Menschheit gehörte, hat nicht nur erfolgreiche Zeiten hinter sich, sondern auch sehr verletzende. Mißbrauch war schon immer die nähere Verwendung, was Schöpfungen unserer Spezies Mensch betrifft.

Heute, wir sind alle in einer Zeit, die die Veränderung wiederentdeckt, sind bleibende Werte fraglich geworden. Das Neue löst das Alte ab, bevor es reif geworden ist. Kurzlebig sind unsere Produkte, obwohl sie Garantien für Jahrzehnte liefern. Moralischer Verschleiß dirigiert natürlichen Verfall.

Wie lange fliegt ein zeitgenössisches Modell einer renommierten Firma? Jahre, die unter der Anzahl der Finger einer Hand liegen, werden zum Schnitt. So anders ist es auch nicht bei den Automobilen, welche mit längeren Rostschutzgarantien sich zu vermarkten gedenken, als ihre Typen überhaupt (marktfähig) gefahren werden.

Wo sind wir gelandet, wenn Werte nur noch auf Papieren stehen?

So schön, und endlich auch auf dem Territorium der DDR, Drachen- oder Fliegen überhaupt ist, so gefährlich sind die Randerscheinungen:

Wettkämpfe ermitteln zwar die »Meister«, spornen zu mehr »Leistung« an, verbinden u. U. sogar die Enthusiasten, aber machen aus der Idee eines Lilienthal, der Gebrüder Wright, eines Leonardo, oder Grade, eine Art »Gebrauchsanleitung« für die Attraktion des Erfolgs – was deren Idee niemals gewesen ist!

Des Menschen Neigung zum sog. Fortschritt ist annähernd eine Bedingtheit seiner Natur, welche ohne die vielzitierte Verbesserung ihrer selbst nicht lebensfähig wäre. Aber sind wir Menschen wirklich nur lebensfähig, wenn wir »fortschreiten«?

Drachenflug, wie selbstverständlich jede andere Fliegerei oder Seinsweise überhaupt, ist Ausdruck unserer Fähigkeit, Leidenschaftlichkeit und des Lebenshungers. Sollten wir nicht anfangen, unsere Fähigkeiten zu genießen, statt sie zu »verwenden«?

Ist das Fliegen nicht in erster Linie ein Genuß, anstelle eines Mittels, »schneller, höher oder weiter« zu kommen?

So, wie Kunstflug ehemals Ausdruck für überschlagende Lebensfreude war (Vögel machen auch »Kunstflug«, wenn sie in guter Wetter- und Lebenslage sind), ist eine diesbezügliche Meisterschaft ein Verlust an Wesensbezogenheit, an Eigenleben.

Die Drachenflieger, welche ihre Kunst bei Wettkämpfen verschleiern, fliegen nicht mehr für ihr Empfinden, sondern wohl mehr für die Wirkung auf die Zuschauer. Ein verschenktes Fliegen nach außen, was nur noch ersatzweise mit mehr »Erfolg« erlebbar wird.

Der DHV, als wirklich sinnvolle Einrichtung für die Organisation aller vorhandenen und angehenden Flieger, die auf die fast natürliche Weise in die Luft geraten, sollte nicht nur sichere Bank für Unfallfreiheit sein, sondern auch Hebamme für die Besinnung!

Im Sinne des McCready: Begrenzung statt Wachstum!

Oliver Georgi

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 18. 7. 1990

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller Musterbetreuer	Klasse
01-191-90	Ikarus 390	Pellicci	1
01-192-90	Reflex	Thalhofer	3
01-193-90	Lightfex	Finsterwalder	2
01-194-90	Magic Kiss 144	Aerosport International	2
01-195-90	Magic Six 154	Aerosport International	2
01-196-90	Santana/Högner	Högner	2

Klassifizierung

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

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

Neue Hängegleiter mit HGMA-Airworthiness Certification

Stichtag: 18. 7. 1990

Das spezielle Typenschild »HGMA (DHV)« ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt. Zur Klarstellung: Geräte ohne die spezielle Kennzeichnung – auch wenn sie typengleich erscheinen – besitzen keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller Musterbetreuer	Klasse
8910	AT 158	Wills Wing/Bader	3
9002	AT 145	Wills Wing/Bader	3

Neue Hängegleiter mit SHV-Typenprüfung

Stichtag: 18. 7. 1990

Die nachfolgenden Geräte mit SHV-Typenprüfung haben den zusätzlichen Flugmechaniktest erfolgreich absolviert. Ihr Gütezeichen (Aufnäher, neuerdings Klebplakette) wird als gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel anerkannt.

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller Musterbetreuer	Klasse
102-89	Compact 14	La Mouette/Kaspeitzer	3

Neue Gleitsegel mit DHV-Gütesiegel

Stand: 18. 7. 1990

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller Musterbetreuer	Klasse
GS 01-154-90	Trilair 26	AillesdeK/Krimmer	3E
GS 01-155-90	Saphir 103	ITV/Salewa	3E
GS 01-156-90	Airbow 23	Pro Design/Wolf	3
GS 01-157-90	Spirit FXC 25	Madreiter	2-3
GS 01-158-90	MS 24	Munich Sails	3
GS 01-159-90	Trend 19	Nova/Bausenwein	1
GS 01-160-90	Trend 21	Nova/Bausenwein	1
GS 01-161-90	Fun-Tech 21/25	Nova/Guenay	3
GS 01-162-90	Nova CXC 19	Nova/Bausenwein	3
GS 01-163-90	Birdwing 325	Para-Flite/Fischer	2-3
GS 01-164-90	Birdwing 323	Para-Flite/Fischer	2-3
GS 01-165-90	Etoile 27	Ostermünchner	3
GS 01-166-90	Etoile 24	Ostermünchner	3

Klassifizierung ab 1. 4. 1989:

- 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: 18. 7. 1990

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller Musterbetreuer
GS 03-065-90	Air Bulle Speed (Trilair-Spezialsitz)	Air Bulle/Krimmer
GS 03-066-90	Pro Comfort	Firebird
GS 03-067-90	Charly-Protect	Charly-Produkte
GS 03-068-90	Sellette High Tec	Sup Air/Schlager & Strobl
GS 03-069-90	Sellette III	Sup Air/Schlager & Strobl
GS 03-070-90	Komfort 900	Salewa

Neue Gleitsegel-Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 18. 7. 1990

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller Musterbetreuer
GS 02-011-90	SC 90 Help	Pro Design/Wolf
GS 02-012-90	Second Chance 118	Charly-Produkte
GS 02-013-90	R 2	Firebird
GS 02-014-90	Amigo P 1	Schlager & Strobl

Magic 27, Bj. 2/88, gold/blau, mit **Gurtzeug** und **Sitzbrett** (Sup Air) sowie **Packsack**, bestens gepflegt und erhalten, VB DM 1800,-. **Harley Elit** Bj. 4/90, gelb (neon) mit dunkelblauen Streifen, mit **Gurtzeug** sowie großem **Packsack**, zweimal geflogen, also neuwertig, VB DM 3200,-. ☎ 087 43/595.

Brizair 9, Modell 89, mit **Air Bulle Sitzgurt** und **Packsack**, 6 Höhenflüge, VB DM 2900,-. ☎ 071 71/4 09 53.

Jaguar XC 10, ca. 20 Flüge, hellblau/pink, VB DM 3300,-. **Charly Second Chance**, neu, DM 790,-. **Wasmer GS-Vario**, 1 Jahr alt, VB DM 280,-. ☎ 089/6 51 77 02.

F 1, 21 m², Wettkampfschirm, komplett DM 3750,-. **Super Set 7**, komplett DM 1600,-. ☎ 09 41/9 76 44.

Easy II mit **Gurtzeug** und **Sack**, neuwertig, Gütesiegel, umständehalber, DM 2000,-. ☎ 07 11/31 46 11 ab 18.00 Uhr.

Brizair 10, Bj. 7/89, 1A-Zustand, Farbe pink, blau, gelb, DM 2700,-. ☎ 061 21/42 66 47.

ITV 927, **Sitzgurt** und **Packsack**, Topzustand, VB DM 1900,-. ☎ 081 65/44 42.

Alpin Easy mit **Gurtzeug**, neuwertig, Gütesiegel 89, DM 2200,-. ☎ 073 61/6 44 47.

Kestrel 248 PE II, Bj. 5/89, blau, ohne **Gurtzeug**, DM 3200,-. ☎ 09 41/5 05 53 23 oder 09 41/3 24 44 abends.

Delta Fly 300, Bj. 87, wenig geflogen, mit **Sitzgurt** und **Helm**, VB DM 2000,-. ☎ 071 63/57 23.

Blow Up Pegasus, DHV-Gütesiegel, Farbe lila/pink, Zustand wie neu, VB DM 2500,-. **Genesi 22**, DHV-Gütesiegel, Farbe pink/türkis, ca. 60 Flüge, VB DM 2300,-. ☎ 075 46/51 87 oder 075 53/12 58.

Big X, komplett mit **Gurt** und **Rucksack**, VB DM 1000,-. **Rettungsgerät Charly** mit **Sitzgurt 84 Charly**, VS. ☎ 074 52/6 73 29.

Duck 10, Bj. 9/88, neongelb, lila, Topzustand, VB DM 2300,-. ☎ 09 61/4 63 51.

Brizair 8, Bj. 88, sehr wenig geflogen, wie neu, mit **Gurtzeug** und **Packsack**, DM 2400,-. ☎ 09 41/6 64 70.

Big X, Bj. 88, Topzustand, mit **Gurtzeug** und **Packsack**, DM 1800,-. ☎ 051 21/86 72 14.

Kestrel 248, Bj. 1/89, wenig Flüge, da Wohnsitz Berlin, inkl. **Sitzgurt** und **Packsack**, DM 2900,-. ☎ 030/774 51 47 ab 18.00 Uhr.

Genair 312 Dynamic, Bj. 2/88, guter Zustand mit **Sitzbrett** und **Packsack**, VB DM 1850,-. **Profil**, Bj. 9/87, wie neu, mit **Sitzbrett** und **Packsack**, VB DM 1900,-. ☎ 088 61/5 92 54.

Alpin Easy, Bj. 7/88, sehr gepflegt, neu beleint und Gesamtcheck, ca. 40 Flüge, NP DM 3450,-, VB DM 1950,- komplett mit **Air Bulle Gurtzeug**, VB DM 2200,-. ☎ 09 11/68 10 53.

VS Magic 27, gepflegt, wenig geflogen, Farben gelb, rot, blau, komplett mit **Sitzgurt** und **Packsack**, VB DM 1550,-. ☎ 092 41/86 66.

Alpin Dram II mit **Supine Gurtzeug** und **Packsack**, alles Bj. 89, sehr guter Zustand, wenig Flüge, pink, gelb, VB DM 2550,-. ☎ 072 46/12 18.

Athlete 11,5, Bj. 3/90, neu, Preis VS sowie **Sitzbrettsteuerung Sup Air Sellette Vario**, auch günstig. ☎ 089/3 51 88 70 nach 19.00 Uhr.

Bicla Maxi, Bj. 5/88, wenig Flüge, mit **Gurt** und **Sack**, DM 900,-. ☎ 061 21/40 49 23 öfters probieren.

VS 27 Magic, guter Zustand, 40 Flüge, komplett, VB DM 1999,-. ☎ 089/6 92 38 19.

Stöllinger Master 10, 28 m², Bj. 10/89, Bestzustand, wenig geflogen, VB DM 2200,-. ☎ 086 69/66 86.

Blow Up Genesi 22, 50 Flüge, sehr guter Zustand, DM 1400,-. ☎ 08 21/48 22 63.

F1 27, ca. 5 Flüge, umständehalber, VB DM 3900,-. **X3**, 1A-Zustand, mit **Packsack** und **Supine Gurt**, VB DM 1400,-. ☎ 086 51/89 32.

Comet CX 21, DM 2900,-. ☎ 088 23/52 13.

VIP II, 1A-Zustand, mit **Packsack**, DM 2300,-. **Air Bulle Sitzg.**, neuwertig, DM 150,-. **Charly Second Chance 96**, Zweipunktaufhängung, unbenutzt, wie neu, DM 690,-. **Vario P**, DM 450,-. ☎ 086 42/7 96.

Big X, komplett mit **Sitzgurt** und **Packsack**, ca. 50 Flüge, guter Zustand, komplett für VB DM 2200,-. ☎ 070 31/4 33 93. ab 17.00 Uhr.

VS Magic 27, komplett mit **Sellette Gurtzeug** und **Rucksack**, Farbe weiß/pink, wenig Flüge, VB DM 1700,-. ☎ 089/7 25 78 55.

Blow Up Typ 30, fabrikneu, mit **Gurtzeug** und **Packsack**, alles mit Gütesiegel, Farbe gelb-lila-rot, VB DM 1200,-. ☎ 071 51/2 19 93.

Duck 10, Bj. 6/88, komplett, mit **Komfort Gurtzeug** und **Rucksack**, sehr guter Zustand, VB DM 2600,-. ☎ 071 23/68 02.

Condor HP 9, Bj. 88, sehr guter Zustand, VB DM 1700,-. ☎ 080 34/73 53.

AdK Profil mit **Gurtzeug** und **Packsack**, VB DM 1300,-. ☎ 083 22/24 82.

Gemischtes

Uvex-Integralhelm, weiß, Gr. 60/61, DM 80,-. ☎ 07 11/2 57 89 83.

Schuhwerk-Abrollwinde, neuwertig, mit 600 m Seil, DM 2200,-. ☎ 043 31/7 25 65.

Bräuniger Alto Vario P2, neues Gerät, für **Gleitschirm**. ☎ 04 21/56 05 44.

Bräuniger Vario LCD, wie neu, VB DM 350,-. ☎ 08 21/55 46 12.

Vario Fa. Pritzel, nagelneu, mit **Batterie** und **Klettbefestigung**, NP DM 350,-, VB DM 290,-. ☎ 089/6 78 91 06.

Fliebertreff, München, jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat. ☎ 089/7 23 37 80.

Pritzel-Kombi, Vario (analog) + Höhe (digital), zweifach umschaltbar, Sinkalarm, Akku, inkl. Ladegerät und Kugelk.halterung, DM 299,-. **Winter-Speedmesser**, 20 – 80 km/h, analoge Anzeige, Kugelk.halterung, DM 120,-. **Pritzel-Temp.Vario**, Empfindlichkeit einstellbar, neuwertig, DM 99,-, alles zusammen DM 444,-. ☎ 089/8 12 19 09.

Vario analog, 4 Monate alt, DM 250,-. ☎ 067 45/3 55.

Bräuniger Alto Vario LCD, für **Gleitschirm**- und **Drachenflieger** mit **Garantie**, DM 790,-. ☎ 089/7 85 43 87.

ICOM Funkgerät, Preis VS. ☎ 089/6 80 36 26.

Flieger in Rumänien, UL und **Drachenflieger**, lädt ein und sucht Kontakt: Cheversan Marinel, Str. Arrig BL 21 App. 12, 2900 ARAD, Rumänien.

Gesucht

GS-B-Schein-Inhaber/in mit **Kondition** für **Kilimandscharo-Expedition** Herbst/Winter 90/91. Melde Dich unter ☎ 081 31/31 86.

Gleitschirmflieger-Ehepaar (Programmierer/Betriebswirt; Sekretärin) sucht **Arbeitsplatz**, evtl. auch berufsfremd und **Wohnung** in Fluggebietsnähe. ☎ 077 61/69 33, abends.

Neu gegründeter DDR-Fliegerclub sucht preisgünstige **zugelassene Winde** (möglichst auf Pkw-Anhänger), mit Gütesiegel, für Hängegleiterschlepp, auch reparaturbedürftig. Zuschriften mit Angabe von Zustand und Preis bitte an: Hans-Jörg Franke, Jahnstraße 2, DDR-8712 Eibau.

DDR-Bürger sucht **Gleitsiegel** preisgünstig zur A-Schein-Ausbildung. P. Funke, Postfach 36, DDR-9291 Beedeln.

Winde, möglichst auf zwei Trommeln umrüstbar. ☎ 064 21/7 84 69 oder 2 66 09.

Bullet C 85 gesucht. Zur Geschäftszeit ☎ 075 25/492, andere Zeiten 075 81/23 64 oder B. Collett, Postfach 1302, 7960 Aulendorf.

Günstiges **ICOM JC-A20, AFRO Digital Höhenmesser**. ☎ 070 72/87 05.

Gleitschirm oder **Rettungsschirm** für Deko-Zwecke, auch defekt oder ohne Gütesiegel. ☎ 02 21/68 74 36.

Gebrauchten **Inferno Six-Six Plus**. ☎ 09 11/37 26 28 oder 33 57 31.

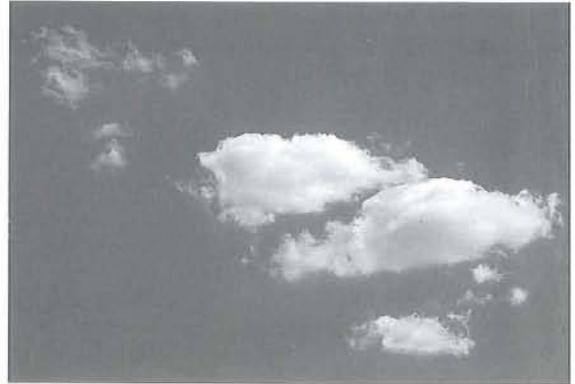
Fürst Gurtzeug Sky Climb S und **Sky Climb B**. ☎ 083 81/43 16. Norbert verlangen.

Gestohlen

Diebstahl in Kössen Am 2.6.1990 wurden in Kössen/Österreich 4 **Gleitschirme** sowie **Ausrüstungsgegenstände** gestohlen. Im einzelnen handelt es sich um folgende Gegenstände: **1 Gleitschirm Inferno Six Six Plus**, neopink/neongrün, **Rucksack grün**, Reißverschluß kaputt. **1 Vario Bräuniger gr. u. 1 Stöllinger-Sicherheits-system**. **1 Gleitschirm Inferno Six Six Plus** orange/violett, **Rucksack rosé**. **1 Vario Bräuniger gr. u. 1 Stöllinger-Sicherheits-system**. **1 Gleitschirm Inferno Six Six Plus** orange/violett, **Rucksack violett/schwarz**. **1 Vario Bräuniger gr. u. 1 Stöllinger-Sicherheits-system**, **1 Gleitschirm Inferno Five Five**, Speed-Slalom Seat, neopink – neongelb – **Sitzbrett** markant repariert, **Rucksack rosé**, **Sicherheits-system** May-Day, neu verpackt. **Flight Design 89**. Weiterhin div. Anzüge, Papiere, **Windmesser**, verschiedene **Handschuhe** etc. Wer über den Verbleib der Gegenstände etwas weiß, wendet sich bitte an Dieter Pausch, Fichtestraße 2, 8630 Coburg, ☎ 095 61/3 69 31.

EIN FLUG

Foto: Michael Weingartner



Am Montag, 30.4. stehen wir bei wunderoptimalem Wetter und leicht elektrisierter Stimmung am Kollnig. Ganz rechts Peter auf Swift 42, darüber in steigebereiter Pose Roland auf Easy »Sprunggetestet« und vorne Jim als Testpilot. Beobachtend im Hintergrund Mutter Gerda und Stefan als Chauffeur und Bodenpersonal.

Jim hechtet vom Boden weg, Richtung Postleite – speedrun. Jetzt ich. Nach einem Abbruch schweben wir in Grashalmhöhe ab. Wieder einmal wollte ich schon in der Luft sein bevor noch richtig gestartet. Keine optimale Vorstellung. Schon auf dem Weg Richtung Graben sehe ich den startbereiten Drachenfliegern ins Auge. Ein Blick zurück – Peter kommt und Rollo gleich hintennach. Der Zug am Sitz ist ununterbrochen optimistisch. Jetzt schalte ich das Vario ein. Es geht hinauf – hinauf – und nur hinauf. Peter zeigt an, Rollo dreht schon ab. Ein Zephyr zieht eine große Runde um mich herum. Eindrehen. Ein Blick hinunter aufs Ebnerfeld: Eine nach der anderen dieser eleganten Sichel läßt den Boden unter sich wegkippen.

Suche nach Peter. Er ist weit draußen. Zu zweit drehen wir auf, verständigen uns mit Blicken. Faschingalm – die Autos winzig. Es wird immer stiller. Es wird immer kälter. Keine Handschuhe, keine Brille – das sind die idealen Voraussetzungen. Nur noch ein Finger hakt sich in den Steuer-schlaufen ein beim Kreisen. Schober – Dolomiten – der Rauckofel ein Hügelchen – Triglav – Karawanken. Teufel, ich schreie. Daß die Schleinitz so klein sein kann. Diese Stille, in der es nur strömt, diese eigene Stille und die Miniatur des Vertrauten unten – das macht dich riesig groß.

Ich beschließe, in wärmere Temperaturschichten abzubauen. Über Nuß-

dorf spüre ich meine Hände wieder. Das tut gut – jetzt will ich ganz hinunter – da fällt's mir ein: In der Früh noch gesagt, daß, wenn hoch genug, der Schirm heute getestet wird. Jetzt, mit 2 000 m über Grund – ideal. Nichts kann schiefgehen. Blick hinunter – eine gewisse Erregung kontrolliere ich kühl. Zuerst will ich aber den vertrauten Landeplatz erreichen. Dann »Ohren angelegt« einmal links und einmal rechts und beidseitig und rechts und links. Tadellos! Das macht ja richtig Spaß. Die Kappe ist wie ein Brett. Griff in den Tragegurt. Zug. Ich bin ängstlich und verwundert, weil a) der Flügel auch mit beiden Händen einseitig nicht zum Einklappen ist und b) weil ich diese enorme Kraft spüre, die mich da in der Luft hält. Pause. Geradeaus, Blick hinunter und Positionskorrektur schön über dem Landeplatz.

So, einmal mußt du es ja ausprobieren, und zwar am besten gleich! Daß ich keine Ahnung habe von dem, was ich da mache, weiß ich erst später. – Langsam stelle ich den Flügel auf. Unerträglich. Neugier und Angst streiten sich. Instinktiv lockere ich und nehme normale Fahrt auf. Leichtes Pendeln. »Nervenkontrolle«. Du Memme, wenn nicht jetzt, wann dann? – Konstant »durch«. Am K-Punkt zwingt mich, auch die letzten Zentimeter noch herauszupressen. Sekundbruchteile später weiß ich, was ich NICHT hätte tun sollen! Aus dem Blickfeld verschwunden, mit durchhängenden Leinen gehen wir in den Rückwärtsfall! Es ist zwar jetzt keine Zeit zum Denken, aber die Gewißheit, der Situation nicht mehr gewachsen zu sein, ist schon frustrierend. Und jetzt mache ich den größten Fehler: Bremse in Schulterhöhe und schon sehe ich die Welt einmal anders. Wir betrachten uns in vertauschten Rollen, abschätzend, bevor das Schicksal, oder ist es

die Schwerkraft, mich zwingt, elegant Schwung zu holen. Chancen habe ich jetzt keine mehr – das Ende ist ungewiß. Ihm macht es Spaß, mich aufzufangen, aber im Augenblick kann ich eine gelb-rosa Perspektive wirklich nicht gebrauchen. Beleidigt rüttelt er mich durcheinander. Die für mich als Piloten (oder bin ich's nicht mehr) sinnvollere Ordnung hat mich wieder. Dankbar befreie ich mich aus würgenden, eingedrehten Gurten und konzentriere mich auf die normale Fluglage. – Aber so billig kann ich mich nicht davonstellen: Die, wie ich dachte, erholsame Spirale entpuppt sich als hinterhältiges Manöver meines gereizten Partners. Der Frust ist groß, meine Sinne werden weiter gespannt. Halbrechts, nämlich dort, wo die Leinen frei die Luft zerteilen sollten, realisiere ich ein kopfgroßes Knäuel voll von Knoten und Schlingen, die meine stolze Kappe in eine verschrumpelte, verkrampte Haltung zwingen.

Voller Hoffnung beginne ich mit dem Entwirren, auch wenn ich über die Fruchtlosigkeit dieses Unterfangens erst später Bescheid wissen sollte. – In diesem Fall, etliche unfreiwillige Umdrehungen mit Blickrichtung Erdboden, weiter – als mir klar wird, daß das zum Trennen benötigte Messer nicht griffbereit ist. So kommt man also zum Rettungsschirmwurf...

Klar und nüchtern checke ich die Randbedingungen: 600 m – warten, um Landepunkt einzugrenzen? Oh, diese Spirale (bei vollem Gegenbremsen) – halte ich noch durch? Besser nicht warten. Besser jetzt als nie...

Ein Griff und ich werfe das Päckchen mit einer Selbstverständlichkeit, als hätte ich nie etwas anderes getan. Dann ist nichts mehr. – Da ist nur noch ein zeitloser Moment nichts. Ein ewiger Moment. Du bist, du bist gewesen, du wirst sein. Wie das ist mit diesen

NEU!

ANZEIGE

Hautnah-Bericht von Wolfgang Retter

unendlich intensiven Sekunden, wird mir später Jim sagen. Und ich weiß es – es ist wunderbar. Vorerst ist jedoch erneute Nervenbeanspruchung angesagt – ein Blick nach unten – und Angst – und gräßlicher Streß! Die Stromleitung! Liebliche Orientierungshilfe im kontrollierten Landeanflug, zieht sie mich jetzt magisch an und an und an. Angst, Angst, Angst. Und dann: »Aha, so ist das also.« Aber ich will nicht! Ich will nicht in diesen Leitungen verbraten werden! Blick zum Windsack. Scheiße. Höhe 500. Kann ich mit meiner Schirmruine noch irgendwohin steuern? Nein, mit diesem Sinken komme ich weder drüber noch weg. Aber ich will nicht in die Leitung – Schirm einholen. Treibt es mich wirklich weg? Ganz vorsichtig frage ich, aus Angst vor Enttäuschung. Ja, ich glaube, es geht jetzt gut. Noch 200 m. Ich sehe Jim und Roland und noch ein paar Freunde laufen. Das tut unendlich gut. Ich bin glücklich. Es ist gut ausgegangen.

Es hat »gepaßt« (Sigi). Es hat keinen Sinn, zu fragen, was wäre wenn gewesen... Sagen kann man, daß diese Situation entstanden ist aus technischer Unwissenheit und daraus folgender Unfähigkeit zur richtigen Reaktion, gepaart mit Überschätzung des eigenen Könnens.

Ich weiß jetzt, was Bruno immer gemeint hat und immer predigt.

Ein Faß Bier für alle beim nächsten Drachenfest. – Ich bin schräg durch die Leinen gefallen. Bei 5 Leinen war die Ummantelung vollständig durchgescheuert. – Meine Risikobereitschaft ist jetzt eine andere geworden und das Fluggefühl ist ein vollständig neues.

Aus Club-Information 54 des 1. Osttiroler Drachen- und Gleitschirmfliegerclubs



Eine Dokumentation von Charlie Jöst

HERSTELLUNG: 1989 von Charlie Jöst, unter Einbeziehung seltener Dokumentaraufnahmen.

INHALT: Anfänge des Drachen- und Gleitschirmfliegens, Prüfung und Zulassung der Flug- und Rettungsgeräte, Pilotenausbildung, Schleppmethoden, Wettkampfsport und viele genußvolle Flugszenen.

FILMDAUER: 70 Minuten.

ADRESSATEN: Interessierte Laien, Drachen- und Gleitschirmflieger aller Leistungsstufen, Vereine und Flugschulen, Öffentlichkeit.

Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf 2 Spulen à 120 Meter.

Zum Kauf als VHS-Videokassette.



HERSTELLUNG: 1985 zusammengestellt von Charlie Jöst aus zahlreichen Amateurstreifen.

INHALT: Erheiterndes und Besinnliches aus den Anfangstagen des Drachenfliegens.

FILMDAUER: 25 Minuten.

ADRESSATEN: alle.

Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton auf 180-Meter-Spule.

Zum Kauf als VHS-Videokassette zusammen mit »Drachenfliegen – Harmonie und Technik« Teil 3 (vgl. oben).

D · H · V FILM & VIDEO



HERSTELLUNG: 1985 von Charlie Jöst.

INHALT: Geschichte des Drachenfliegens, Entwicklung geeigneter Prüfmethode, Aerodynamik des Drachenflügels, Flattersturz und Flugmechanik, Festigkeitsprüfungen, Testflüge.

FILMDAUER: 90 Minuten (3 Teile à 30 Minuten).

ADRESSATEN: In Ausbildung befindliche und ausgebildete Drachenflieger, Vereine und Flugschulen.

Im Verleih als Super-8-Filmkopie mit Magnetton, aufgeteilt auf 3 Spulen à 180 Meter.

Zum Kauf als VHS-Videokassette mit den Teilen 1 und 2 (60 Minuten).

Teil 3 zusammen mit »Drachenfliegen – heiter bis wolzig«.

BEDINGUNGEN FÜR DEN FILMVERLEIH

Der Verleih der Super-8-Filme geht nur an Vereine und Flugschulen. Der Versand erfolgt in speziellen Filmversandkoffern ausschließlich als Eilsendung und Einschreiben. Die Versandkosten sind 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,-. Alle Beträge gelten einschließlich Mehrwertsteuer.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF

Lieferung nur gegen Vorkasse. Preis je Kassette DM 40,- incl. MwSt. Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 52570), Kto.-Nr. 79657 oder Postgiroamt München (BLZ 700 10080), Kto.-Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

Lilienthal

Gedächtnis-Wettbewerb 1991



Foto: Delta/Jean-Bernard Deshayes

Es geht um die Lilienthal-Trophy. 1991 jährt sich Otto Lilienthals erster Flug zum 100. Mal. Dieses Ereignis soll sich nicht in Festreden erschöpfen, sondern in einem weltumspannenden Streckenflug-Wettbewerb die Erinnerung an die Anfänge des Menschenflugs lebendig halten. Als Erben Lilienthals – Drachenflieger, Gleitschirmflieger und Segelflieger richten gemeinsam den Wettbewerb aus – eine Premiere im Luftsport.

Ort und Zeit

Flüge für den Wettbewerb können von jedem Fluggelände der Welt aus angetreten werden. Der erste Wettbewerbstag ist der 15. August 1990, der letzte Wettbewerbstag ist der 14. August 1991.

Teilnehmer

Teilnehmer können weibliche und männliche Luftsportler aller nationalen Luftsportverbände sein, die nach der FAI-Satzung die vollen Mitgliedsrechte der Fédération Aéronautique Internationale genießen. Die Teilnehmer müssen im Besitz einer gültigen FAI-Sportlizenz sein.

Wertungsflüge

Eine Wertung findet in den folgenden Rekordarten der Luftsport-Fachbereiche Drachenfliegen, Gleitschirmfliegen und Segelfliegen statt:

1. Drachenfliegen

Gewertet werden Streckenflüge mit Drachen (Hang Glider FAI class 1) in folgenden Rekordarten:

- a) Die größte zurückgelegte Freie Strecke, Code Sportif, Teil 7, 3.4.1.
- b) Die größte auf Dreieckskurs zurückgelegte Strecke, Code Sportif, Teil 7, 3.4.5.

2. Gleitschirmfliegen

Gewertet werden Streckenflüge mit Gleitschirmen (Hang Glider FAI class 3) in folgenden Rekordarten:

- a) Die größte zurückgelegte Freie Strecke, Code Sportif, Teil 7, 3.4.1.
- b) Die größte auf Dreieckskurs zurückgelegte Strecke, Code Sportif, Teil 7, 3.4.5.

3. Segelfiegen

Gewertet werden Flüge mit einsitzigen oder einsitzig geflogenen Segelflugzeugen der Rekordklasse D-1 und

D-1 (F) nach Definition des Code Sportif, Teil 3, 1.1., 4.3.1.1. und 4.3.3.

(Motorsegler sind nur insoweit zugelassen, als sie die Bedingungen für die Erzielung von Segelflugrekorden erfüllen) in den folgenden drei Rekordarten:

- a) Die größte zurückgelegte Flugstrecke. Die nachfolgend aufgeführten vier Streckenflugarten stehen zur Wahl.
 - Gerade Strecke, Code Sportif, Teil 3, 4.3.2.1;
 - Gerade Zielstrecke, Code Sportif, Teil 3, 4.3.2.2.;
 - Zielrückkehrstrecke, Code Sportif, Teil 3, 4.3.2.3. oder
 - Dreieckstrecke, Code Sportif, Teil 3, 4.3.2.4.
- b) Die höchste Geschwindigkeit über eine Dreieckstrecke von mindestens 300 km, Code Sportif, Teil 3, 4.3.2.5.
- c) Die größte erreichte Höhe während eines Fluges, Code Sportif, Teil 3, 4.3.2.7.

Formulare

Die Dokumentationsunterlagen für alle Flüge sind von den nationalen Aero-Clubs mit Formular E gemäß Code Sportif Teil 3, Anhang A zum Kapitel 3, zu bestätigen.

Für Segelfliegen sind auch die dortigen Rekordformulare A–D sinngemäß zu verwenden.

Meldeverfahren

Die Flugunterlagen sind spätestens 28 Tage nach dem Flug zuzusenden.

Anschriften: Für Segelfliegen Deutscher Aero Club e.V., Referat Segelflug, Postfach 71 02 43, D-6000 Frankfurt 71

Für Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen: Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC, Postfach 80, 8184 Gmund am Tegernsee

Die Sieger werden vom Kuratorium »Lilienthal-Gedächtnis-Wettbewerb 1991« festgestellt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Preise

Den Siegern in den einzelnen Rekordarten wird je eine Lilienthal-Gedächtnis-Trophäe verliehen. Die Inhaber der Plätze 2 bis 6 erhalten Urkunden.

Preisverleihung

Die Preisverleihung findet im feierlichen Rahmen während der FAI-Generalkonferenz im Oktober 1991 in Berlin statt.

Kosten

Die Ausrichter bemühen sich, den Siegern kostenlosen Transport von ihren Heimatländern nach Berlin und zurück sowie Unterkunft und Verpflegung in Berlin zur Verfügung stellen zu können. Eine Garantie dafür kann gegenwärtig nicht gegeben werden.

Verschiedenes

Die Ausrichter empfehlen allen nationalen Aero-Clubs und/oder den für den motorlosen Luftsport zuständigen Organisationen die Durchführung des Lilienthal-Gedächtnis-Wettbewerbes 1991 auf nationaler Ebene.

Internationale Segelflugkommission (IGC)

Deutscher Aero Club e. V. (DAeC)
– Segelflugkommission –
Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im DAeC

(Kurzfassung in DHV-Info Nr. 56, Seite 4)

DER WEG ZUR SPITZE



Von Daniel Biehler

Bisher war es üblich, daß der Teamchef fünf Junioren im Alter von unter 25 Jahren, die im Streckenflugpokal, den Landesmeisterschaften oder sonstigen regionalen Wettbewerben aufgefallen waren, in die Liga berief. Dort hatten sie ein Jahr lang die Chance, sich in der deutschen Wettkampfspitze zu behaupten und somit den Ligaverbleib zu schaffen.

Dieses Jahr sollte dies anders werden. Der DHV schrieb die Junior-Challenge aus. Zwanzig Junioren wurden nach bisherigen fliegerischen Leistungen, die in der Anmeldung zu benennen waren, ausgesucht und eingeladen. Diese sollten in einem Wettbewerb mit so vielen Durchgängen wie möglich die fünf Ligajunioren für nächstes Jahr ermitteln. Der Zeitpunkt des Geschehens wurde auf 10. bis 16. Juni festgelegt. Als Austragungsgebiet bot sich Kärnten an. Die Alpennordseite schied durch die Wet-

terlage aus. Junior-Challenge – das sollte sowohl Wettkampf als auch Streckenflug und Trainingslager für zukünftige Wettkampfpiloten sein. So waren außer Nationalmannschaftsteamchef Klaus Tänzler auch noch Knut von Hentig und Wolfgang Gerteisen als Referenten eingeladen.

Nachdem viele der Teilnehmer ein, zwei Tage früher angereist waren, wurde schon vor Wettbewerbsbeginn klar, daß sich hier eine Gruppe hochmotivierter und talentierter Juniorpiloten eingefunden hatte. Alle mit dem

Ziel, sich unter den ersten fünf zu platzieren, was einen anspruchsvollen Wettbewerb in einem der schönsten Teile der Alpen versprach.

Nach einer kurzen Pilotenbesprechung am Campingplatz fuhr man bei noch aufliegender Basis zum Startplatz, um dort entweder einen Durchgang zu starten oder bei schlechtem Wetter im Gasthaus am Startplatz theoretischen Unterricht zu machen. Als wir oben ankamen, waren die Bedingungen fliegar und ein Speedrun von 40 km entlang des Drautals wurde

als Aufgabe ausgeschrieben. In kurzer Zeit war das knapp zwanzig Mann starke Feld in der Luft und raste auf den ersten Wendepunkt zu. Dort angekommen, zeigten sich die ersten Schwierigkeiten des Wettkampffliegens. Wo ist die Wendemarke, wie finde ich die richtige Kirche aus großer Höhe, deren drei es im Umkreis von ca. 2 Kilometern gab, fragten sich wohl die meisten und verloren viel Zeit bei der Suche nach dem richtigen Sektor. Dies wurde immer prekärer, da der Rückweg mehr und mehr im Schatten lag. Die Zeit für die zweite Wende wurde immer knapper und reichte nur noch denjenigen, die an der ersten Wende früh ankamen. Ins Ziel kam an diesem Tag nur ein Pilot, zwei weitere standen zwischen zweiter Wende und Ziel. Über die Hälfte der Teilnehmer stand in der Abschätzung zwischen erstem und zweitem Wendepunkt.

Das nun schlechter werdende Wetter und zwei an der Mindeststrecke gescheiterte Durchgangsversuche ließen an den folgenden Tagen Zeit für die Referate von Knut und Wolfgang. Knut erzählte uns alles Wissenswerte über Wettkampftaktik, kurz- und längerfristige Flugvorbereitung und Navigation. Wolfgang führte uns in die DHV-Sportordnung und den FAI-Code für Hängegleiter ein. Unter anderem fand ein Sportzeugenlehrgang statt, um unsere zukünftigen Weltrekorde gegenseitig bestätigen zu können. Alles in allem waren die Referate keine trockene Theorie, sondern notwendige und wertvolle Hilfen für unsere Einstellung auf spätere Wettkämpfe.

Das Wetter besserte sich auch an den Folgetagen nicht. Da aber die

flache Druckverteilung über ganz Mitteleuropa nirgendwo deutlich bessere Bedingungen versprach, beschloß man, im Drautal zu bleiben und abzuwarten. Aus dieser Situation entstand ein Alternativprogramm, das seinesgleichen lange suchen wird. Trotz des extremen Einsatzes beim Volleyball, Tischtennis und Einradfahren verletzte sich niemand. Videoanalysen von Start und Landung wurden zelebriert, völlig neue Theorien über Wettkampftaktik und Vorbereitung wurden aufgestellt. So sind in Kürze neue Referate, wie Sieg durch Bauchweh oder



Fotos: Klaus Tänzler

Jürgen Weichselgartner gewann den einzigen Durchgang des Junior-Challenge

Hochmotiviert, aber vom Wetter gebremst, waren die Challenge-Junioren



progressive Wettkampfernährung, beim DHV erhältlich.

Als am Vorabend des letzten Wettkampftages sich die Wettersituation nicht merklich gebessert hatte, zogen wir unseren letzten Joker. Der zukünftige Ligathermiktänzer Ferdinand L. erwischte zwar den richtigen Drive, bescherte uns damit jedoch am nächsten Morgen eine frühe Überentwicklung aufgrund der heraufbeschworenen Labilisierung. Da auch der Ausweichtermin eine Woche später, zusammen mit den deutschen Damen in Ruhpolding, nur einen Durchgang ohne Wertungsstrecke einbrachte, fehlte am Ende des Junior-Challenge eine offizielle Wertung. Klaus Tänzler bleibt folglich nur, die Junioren für nächstes Jahr nach dem alten Modus zu berufen.

Abschließend möchte ich feststellen, daß es trotz des Wetters Spaß gemacht hat dabeizusein. Die Idee der Challenge, in Kombination aus Wettkampf und Wettkampftheorie Junioren an das Niveau der Liga heranzuführen, wird sich wohl in Zukunft durchsetzen und es lohnt sich auf jeden Fall, nächstes Jahr dabeizusein.

UL-Schlepp in der DFS-Solling

**monatliche UL-Schleppkurse Th+P
auf dem Flugplatz Bad Gandersheim
Info Tel.: 05562-423**

Characteristics

Informationen und Tips von Bruce Goldsmith

Mylar oder Dacron

Bisher hatte ich Bedenken, einen Drachen mit Mylar-Segel zu fliegen. Aber nun glaube ich, daß diese gegenüber Geräten mit Dacron-Segel echte Vorteile haben.

Haltbarkeit

Als in den frühen 80ern die ersten Mylar-Segel auf den Markt kamen, gab es das Problem, daß die Verbindungen zwischen dem Mylar-Film und dem Dacron-Tuch brachen. Dieses Problem wurde in der Zwischenzeit von den Tuchherstellern gelöst. Bei den nach 1985 hergestellten Drachen habe ich kein einziges Mylar-Gerät mit Haltbarkeitsproblemen gesehen.

Dehnung

Mylar dehnt sich weniger als Dacron, deshalb hat das gleiche Segel aus Mylar weniger Wellen als eines aus Dacron. Dies bedeutet bessere Leistung, aber auch schlechteres Handling und Stabilität. Dacron-Segel dehnen sich mit zunehmendem Alter ziemlich stark, und ein zum Wettbewerbsfliegen getunter Dacron-Flügel verliert seine spezielle Wettbewerbs-einstellung nach ca. 100 Flugstunden. Mylar-Segel hingegen behalten auch nach 200 oder 300 Flugstunden ihre Form. Deshalb bringen Mylar-Segel länger eine Topleistung.

Falten

Da sich Mylar nicht dehnt und genauso knittert wie Dacron, haben Mylar-Segel mehr Falten als Segel aus Dacron. Auch ein Dacron-Segel kann durch Lattenanspannen oder Spannen der Vorderkante sehr sauber stehen. Ich habe allerdings niemals eine Beziehung zwischen der Anzahl der Falten eines Segels und seiner Leistung gefunden.

Rißanfälligkeit

Dacron ist wegen seiner höheren Dehnfähigkeit weniger rißanfällig als Mylar. Ich habe Mylar-Segel gesehen, die nach einem harten Crash komplett durchgerissen waren. Mylar ist jedoch normalerweise stärker als Dacron; eine solche Zerstörung passiert normalerweise nicht in der Luft.

Handling

Mir wurde früher immer erzählt, daß Drachen aus Mylar schwierig zu handeln seien. Aber nun habe ich über 20 Mylar-Segel geflogen und ich finde, sie handeln sich nicht schlechter als ein straffer Dacron-Drachen. Tatsächlich fühlt sich das Handling direkter an. Es ist, als ob man einen Porsche mit harter Aufhängung fährt.

Sandwich/Trilam/Skrim

Es gibt viele verschiedene Typen von Mylartuch mit verschiedenem Gewicht und Stärken und verschiedenen Namen. Einige sind glänzend und glatt, andere haben ein rauhes Finish. Sandwich-Tuch besteht aus zwei Lagen Dacron, jede auf einer Seite eines Mylarfilms. Es sieht aus wie Dacron, aber es ist noch schwerer.

Die meisten Wettbewerbspiloten benutzen nun Mylar-Segel, und ich meine, daß die Beliebtheit von Mylar unter denjenigen Piloten, die Topleistung wollen, zunehmen wird.

Kamera-Probleme

Sowohl fürs Drachenfliegen als auch fürs Gleitschirmfliegen sind Kameras beim Wettbewerbsfliegen notwendig. Nach einigen Jahren Erfahrung, was alles schiefgehen kann, habe ich einen Leitfaden erstellt.

Doch zuerst einmal: Was kann alles passieren?

1. Die Batterien können im Flug her-

ausfallen. Bei einem Flug in Wales verlor ich über einer Schafherde in über 800 m Höhe zwei Batterien aus einer Kamera. Zum Glück verfehlten sie die Schafe. Um dieses Problem zu lösen, sollte man das Batteriefach zu kleben oder eine Stoffhülle für die Kamera verwenden.

2. Die Kamera friert ein. In sehr großen Höhen oder bei sehr kalten Bedingungen frieren manche Kameras einfach ein. Um dies zu verhindern, sollte man vollmechanische Kameras verwenden und sie im Gurtzeug aufbewahren.

3. Objektivdeckel verdecken die Linse. Objektivdeckel sollte man grundsätzlich nicht verwenden, da man sie irgendwann zu entfernen vergißt und so den gesamten Wettbewerb verliert.

4. Die Batterien versagen. Bei jedem Wettbewerb sollte man neue Batterien einlegen. Es ist immer besser, alte Batterien auszutauschen, bevor sie versagen. Viele manuelle Kameras funktionieren ohne jegliche Batterien.

5. Die Batterien arbeiten nicht. Vor dem Start sollte man immer kontrollieren, ob die Kamera einwandfrei funktioniert.

6. Finger verdecken die Linse. Es ist leicht, ein Wendepunktfoto zu ruinieren, indem irgend etwas vor der Linse ist. Normalerweise passiert dies durch einen Finger, aber ich habe Wendepunktfotos gesehen, die durch die zweite Kamera, die unter dem Piloten hing oder selbst durch das VG-Seil ruiniert waren. Deshalb sollte man immer mehr als ein Foto machen.

7. Die Kamera öffnet sich im Flug. Jess Flynn verlor mal einen Liga-Wettbewerb, weil sich seine Kamera im Flug öffnete. Er hatte ein sehr festes Klettband auf die Rückseite der Kamera geklebt und als er die Kamera vom Gurtzeug lösen wollte, blieb die Rückwand am Klettband hängen. Um dieses Problem zu lösen, sollte man die

Kamera mit Tape zukleben oder, noch besser, einen Stoffcontainer verwenden.

Es gibt hundert Dinge, die bei Wendepunktfotos schiefgehen können; die folgenden Tipps sollen helfen die meisten Probleme zu verhindern:

a) Fliege immer mit 2 Kameras, einer manuellen und einer automatischen. Sie sollten verschiedener Bauart sein. Möglichst sollte man 35-mm-Kompaktkameras verwenden. Wenn die automatische Kamera Autofokus, automatischen Filmtransport und automatische Belichtung hat, sollte die manuelle Kamera ohne jegliche Batterien arbeiten.

b) Beide Kameras sollten mit Klettband an der Rückseite in Stofftaschen gesteckt werden. Normalerweise verwendet man das Klettband mit den geschlossenen Häkchen an der Rückseite der Kamera, das Klettband mit den offenen Häkchen am Gurtzeug. Die Stofftasche sollte Löcher für die Linse, den Sucher, den Auslöser und, falls vorhanden, für die Data-back-Bedienung haben.

c) Beide Kameras sollten mit elastischen Schnüren am Gurtzeug befestigt sein. Sicherheitshalber sollte man diese direkt an der Kamera befestigen. Viele Hersteller bieten sehr unsichere Befestigungsmöglichkeiten an ihren Kameras an. Die 2 Schnüre sollten verschieden lang sein, damit, wenn man beide Kameras hängen läßt, sie sich nicht gegenseitig beschädigen können. Gewöhnlich fliege ich mit einer Schnur ca. 40 cm lang und einer über 60 cm lang.

d) Zum Starten und Landen sollte man die Kameras in eine Tasche des Gurtzeuges stecken. Einmal sah ich, wie ein Film zerstört wurde, als die Kamera bei der Landung in einem Moor naß wurde. Während des Fluges sollte man die Kameras mit dem Klettband am Gurtzeug befestigen.

Es ist es immer wert, sämtliche Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, um optimale Wendepunktfotos zu machen. Es gibt keinen einzigen Grund, dafür 5000 Dollar für einen Wettbewerb am anderen Ende der Welt zu investieren und ihn zu verlieren, weil man 5 Dollar für einen Backup-Film sparen wollte. Deshalb sollte man immer Backup-Filme verwenden.

Wendepunktfotos

Seit 1986, als ich zum ersten Mal an Drachenflugwettbewerben teilnahm, hat das Fotografieren von Wendepunkten aus der Luft im Wettbewerbsfliegen an Bedeutung gewonnen. 1986 bei der ersten Liga in South Wales benutzte ich zum ersten Mal Kameras in der Luft. Es war das erste Mal überhaupt, daß in der britischen Liga Kameras benutzt wurden, und es war ein richtiges Vergnügen, als manche Piloten Wing-Overs und unkontrollierte Stalls flogen, als sie verzweifelt versuchten, Fotos vom Wendepunkt südlich von Merthyr zu machen. Manche Piloten schafften es sogar, mit den Kamerabefestigungen Knoten um die Basis zu machen.

Das Geheimnis, um solche Szenen zu vermeiden: Optimal vorbereitete Ausrüstung, Praxis und das genaue Wissen, was man tut.

1. Am besten, man rüstet sich mit 2 Kameras und elastischen Schnüren aus, je eine Kamera pro Seite des Gurtzeuges angeklebt.

2. Wendepunktfotos sollten mit beiden Kameras trainiert werden. Die Kameras sollten jeweils in derselben Reihenfolge benutzt werden und jeweils 2 Fotos mit derselben Kamera gemacht werden.

3. Wenn man zum Wendepunkt gleitet, sollte man sicherstellen, daß beide Kameras gespannt und die Objektivdeckel entfernt sind, so daß man sofort

zum Fotografieren bereit ist. Normalerweise lasse ich eine Kamera herabhängen, während die andere am Klettband festgeklettet ist. Manche Piloten befestigen ihre Kamera an der Basis, ich selbst mag diese Methode nicht.

Wenn man über den Wendepunkt fliegt, sollte man auf die Gebäude am Wendepunkt schauen und so lange warten, bis die Wände der Gebäude aus dem Sektor sichtbar sind. Dies ist die beste Methode, um den Sektor aus der Höhe zu erkennen. Falls es am Wendepunkt keine Gebäude gibt, kann es sehr schwierig sein, die exakte Position über dem Wendepunkt zu bestimmen.

Wenn man fotografiert, sollte man den Sektor optimal im Sucher positionieren, um es dem Auswerter so leicht wie möglich zu machen. Der Wendepunkt sollte nahe an der Spitze des Suchers liegen. Der 90-Grad/1-km-Sektor nimmt dann den Hauptteil des Suchers ein.

Beim Fotografieren sollte man durch den Sucher schauen. Ich habe schon oft erlebt, daß Fotos schlecht aufgenommen wurden, weil der Pilot die Kamera lediglich ungefähr in die Richtung des Wendepunktes gehalten hat.

Darüber hinaus sollte man am Wendepunkt keine Zeit verlieren, sollte immer 2 Kameras benutzen und immer 2 Fotos jedes Wendepunktes mit jeder Kamera machen. Um Zeit zu sparen, lasse ich nach den Wendepunktfotos oft beide Kameras hängen und fliege schnell auf dem neuen Kurs ab. In heutigen Wettbewerben zählt die Zeit.

*Aus Cross Country
übersetzt von Wolfgang Gerteisen*

für Hängegleiten und Gleitsegeln



Foto: Klaus Tandler

Deutscher Streckenflugpokal

Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC.

Zweck

Förderung des Streckenflugs mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Ligaqualifikation.

Dauer

1. September 1990 bis 31. August 1991.

Raum

Europa

Teilnehmer

Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

Geräte

Hängegleiter und Gleitsegel mit einer in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Betriebslaubnis. Gerätewechsel erlaubt.

Startverfahren

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

Wertung

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

Mannschaft

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

Gewinner

Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl erhält den Streckenflugpokal. Der bestplatzierte Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 31. 8. 1966) erhält den Juniorenpokal. Die bestplatzierte Teilnehmerin erhält den Damenpokal. Die bestplatzierte Mannschaft erhält den Mannschaftspokal. Die Pokale werden jeweils für Hängegleiten und für Gleitsegeln vergeben.

Einreichung

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

Auswertung

Die Auswertung darf nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

Aufgaben

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

Faktor 1,0.

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

Faktor 1,3.

Zielrückkehrflug Faktor 1,7.

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge (Flaches Dreieck)

Faktor 1,7.

Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel über 28% der Gesamtstrecke in angegebener Reihenfolge

Faktor 2,0.

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

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

Dokumentation

1. Startmeldung.

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

2. Fotografische Beurkundung.

Film schwarzweiß, Farbe oder Dia-

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

Reihenfolge der Bilder für Hängegleiten:

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

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

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

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

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

f) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung (lesbares Foto)

g) Landeplatz mit aufgebautem Hängegleiter vor markantem Hintergrund.

Reihenfolge der Bilder für Gleitsegeln:

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

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

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

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

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

f) Landeplatz mit ausgelegtem Gleitsegel vor markantem Hinter-

grund. Das Bild muß eindeutig dem Luftbild vom Landeplatz zuzuordnen sein.

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

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

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

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

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

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

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

Protest

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

schriftlich Protest einlegen. Vertretung ist ausgeschlossen. Protest ist nur gegen einen eigenen Bewertungsnachteil oder gegen den Bewertungsvorteil eines einzelnen Mitbewerbers zulässig. Die betroffenen Dokumentationsunterlagen können nach Einlegung des Protestes vom Protestführer eingesehen werden. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV zu. Über den Protest entscheidet abschließend ein Schiedsgericht, das vom DHV mit 3 Nichtteilnehmern besetzt wird. Das Schiedsgericht kann Dritte beiziehen. Die Beweismittel bleiben auf die fristgerecht eingereichten Dokumentationsunterlagen beschränkt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Ausschluß

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

Haftung

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

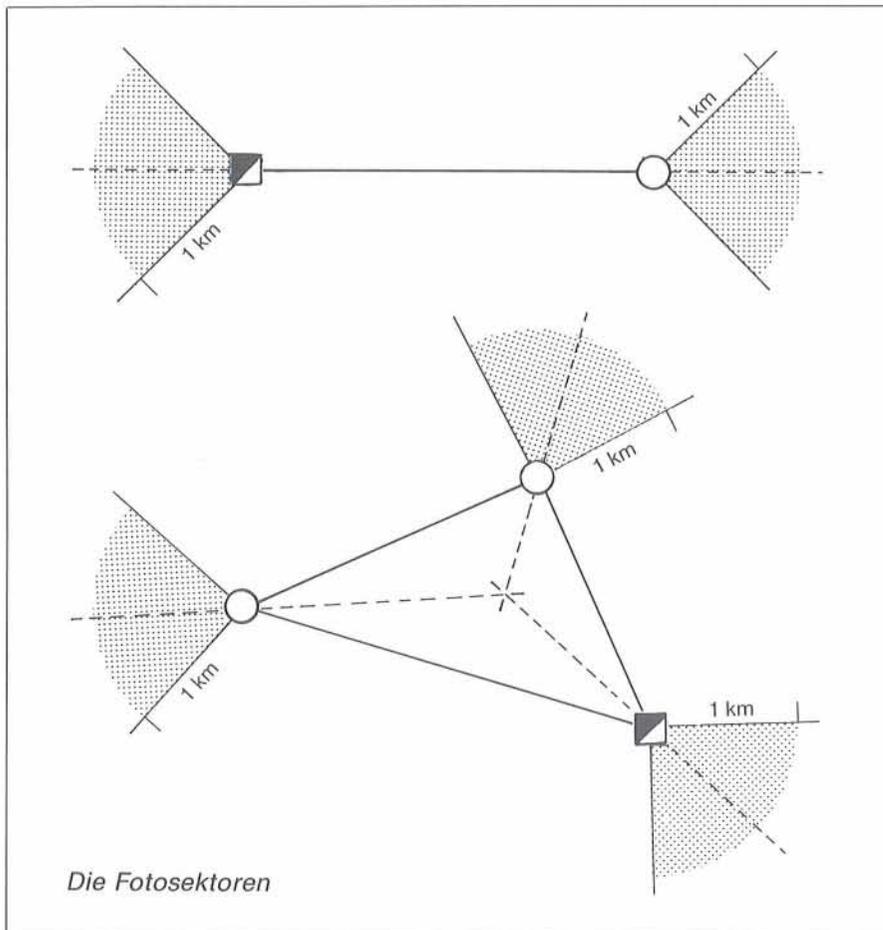
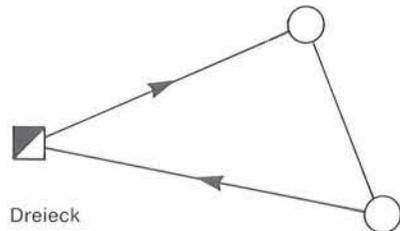
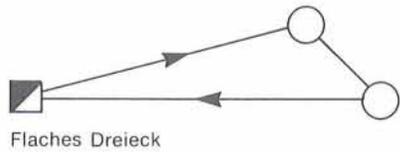
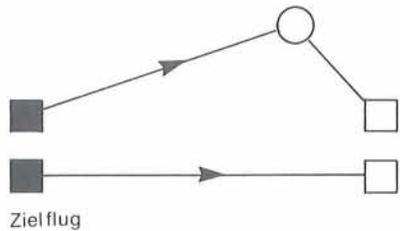
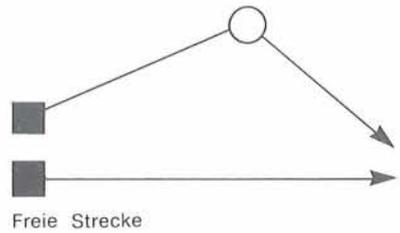
Ligaqualifikation

Es ist vorgesehen, daß sich die 3 bestplatzierten bzw. von den Rängen 4 bis 10 nachrückenden Teilnehmer am Streckenflugpokal automatisch für die Deutsche Liga 1992 qualifizieren und daß die weiteren Teilnehmer am Streckenflugpokal bis Rang 30 und die Ligapiloten auf den Ligarängen ab 26 bis 38 in ihrer Reihenfolge sich bei der Deutschen Meisterschaft 1991 für 10 Ligaplätze qualifizieren. Die Qualifikation erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln.

– Änderungen vorbehalten –

DHV, August 1990

Die Aufgaben



Wechsel an der Spitze

In die neue PIRS-Rangliste wurden folgende Wettbewerbe aufgenommen:

- US-Nationals, USA
- Flatlands, Australien
- Australian Nationals, Australien
- XC Mundial, Brasilien
- Pre-World-Vorrunde, Brasilien
- Pre-World-Finals, Brasilien

Die US-Nationals 1989 waren, was die Distanzen betrifft, kein Erfolg und haben deshalb einen kleinen Competition-Wert (CW). Obwohl Brian Porter gewann, platzierte er sich bei den Australian Nationals lediglich auf Platz 31.

Auf der anderen Seite waren die australischen Flatlands – gewonnen von Drew Cooper –, was die Distanzen betrifft, bemerkenswert. Das Ziel wurde jeden Tag erreicht und die längste Aufgabe betrug 203 km.



Foto: Klaus Tandler

Bob Baier ist bester Deutscher in der PIRS World Class

Wie erwartet war die Alternative Pre-World der wichtigste Wettbewerb der Saison. Die Vorrunde erreichte einen CW-Wert von 313 und das Finale 415. Das Ziel wurde an jedem der 13 Tage erreicht, mit Distanzen zwischen 72 und 125 km. Das überraschend schlechte Abschneiden von John Pendry (23.) und Robby Whittall (26.) wirkte sich auf die Platzierung der beiden in der World Class aus. John Pendry verlor die Spitze, Robby Whittall rutschte ab auf Platz 6.

Die Führung ging dennoch nicht an Paolo Coelho (vorher 12. in der World Class), Gewinner der XC-Mundial und der Pre-Worlds, sondern an Larry Tudor (vorher 4. in der World Class), der sich in beiden brasilianischen Wettbewerben als zweiter platzierte.

Besonders bemerkenswert: Judy Leden, die sich auf Anhieb auf Platz 28 in der World Class katapultierte und sich so als erste Frau in den Top 100 platzierte.

Bei den deutschen Piloten schafften Christoph Kratzner mit Rang 32 und Markus Hanfstängel mit Rang 47 auf Anhieb eine Platzierung in der World Class. Hans Olschewski verbesserte sich von Rang 56 in der International

Class auf Rang 40 in der World Class. Uli Blumenthal und Franz Schüller fielen aus der World Class in die International Class zurück. Damit sind nun unter den besten 50 Piloten 7 deutsche Piloten vertreten (zum Vergleich: Großbritannien 10 Piloten, Australien 9 Piloten, USA 7 Piloten, Brasilien 6 Piloten, Italien und Frankreich je 3 Piloten, CSFR, Österreich, Mexiko, Schweiz je 1 Pilot).

WORLD CLASS

Rk.	NAME	NAT	PIX	RIX
1	TUDOR	USA	1.60	1010
2	PENDRY	GB	1.58	1422
3	SUCHANEK	SC	1.55	1119
4	MOYES	AUS	1.54	797
5	NEWLAND	AUS	1.53	1297
6	WHITTALL	GB	1.53	1162
7	BOSTIK	USA	1.52	720
8	COELHO P.	BR	1.50	1231
9	GOLDSMITH	GB	1.48	1289
10	COOPER	AUS	1.47	1349
11	FLYNN	GB	1.46	1317
12	BLENKINSOP	AUS	1.44	1156
13	KOJI B.	USA	1.43	760
14	HARVEY	GB	1.42	797
15	LOPES	BR	1.41	1114
16	JURSA	A	1.41	949
17	CARNET	GB	1.41	767
18	THEVENOT	F	1.40	1153
19	BRADEN	AUS	1.39	963
20	HOWE	USA	1.38	951
21	AITKEN	AUS	1.38	688
22	SANDOLI	BR	1.37	855
23	NELSON	GB	1.37	659
24	DUNCAN Rick	AUS	1.36	1009
25	SCHOTOLA	CH	1.34	1208
26	GUIMARAES P.	BR	1.34	993
27	ARAI	USA	1.33	746
28	LEDEN Judy	GB	1.32	757
29	ARKWRIGHT	GB	1.32	702
30	DUNCAN Russel	AUS	1.31	1154
31	BAIER	D	1.29	760
32	KRATZNER	D	1.28	655
33	HAEGLER	BR	1.27	924
34	PEACHY	USA	1.25	1202
35	TIPPLE	GB	1.24	864
36	VON HENTIG	D	1.21	1079
37	REICHEGGER	I	1.21	760
38	BRICOLI E.	I	1.20	1187
39	REYNOLDS	USA	1.20	965
40	OLSCHIEWSKY	D	1.20	725
40	BENDER	D	1.20	725
42	POUGET	F	1.19	1072
43	ZUPANC	AUS	1.19	715
44	VAN TILBURG	BR	1.18	711
46	GOTES R.	MEX	1.17	732
47	WALBEC	F	1.16	1161
48	HANFSTÄNGEL	D	1.14	683
49	CIRLA	I	1.12	999
50	STELLBAUER	D	1.09	767

INTERNATIONAL CLASS

Rk.	NAME	NAT	PIX	RIX
1	HANEY	CDN	1.58	385
2	LEE	USA	1.50	432
3	COX	BR	1.47	113
4	SILVEIRA	BR	1.44	511
5	NIEMEYER	BR	1.40	201
6	ZIEGE	D	1.37	181
7	OSTERLUND	USA	1.36	629
8	GUIMARAES C.	BR	1.36	510
9	SHARP	USA	1.36	254
10	SCOTT D.	AUS	1.32	648
11	DELEZ	CH	1.31	465
12	PLATTNER	A	1.30	198
13	KUHR	A	1.29	519
14	MERSHAM	AUS	1.29	204
15	CHAUVET	F	1.28	579
16	SORENSEN	N	1.28	510
17	BENNET	USA	1.26	485
18	HUBBARD	AUS	1.26	277
19	IKENOUE	J	1.26	104
20	BARTON	USA	1.25	587
21	KARLSON	S	1.24	468
22	ADAMS	AUS	1.24	442
23	PORTER	USA	1.24	433
24	BOYSE	USA	1.22	459
25	PAGEN	USA	1.21	510
26	BLUMENTHAL	D	1.20	379
27	CHICK	GB	1.19	650
28	MITTELBERGER	A	1.19	402
29	COELHO E.	BR	1.18	510
30	HAMILTON	SCO	1.17	477
31	HULL	GB	1.17	434
32	BRICOLI S.	I	1.16	557
33	SHAHAR	IL	1.16	376
34	HILL	AUS	1.15	328
35	SLATER	GB	1.15	102
36	SCHÜLLER	D	1.13	392
37	FINZEL	D	1.13	235
38	MINEGISHI	J	1.13	139
39	WHITEHALL	USA	1.12	192
40	ASHMAN	GB	1.12	125
41	HOLTKAMP	AUS	1.11	330
42	VINE	AUS	1.11	239
43	PFEIFFER	USA	1.11	151
44	LORENZONI	A	1.11	137
45	RHODES	GB	1.10	351
46	KOJI S.	USA	1.10	304
47	THUT	CH	1.10	283
48	FERNANDES	BR	1.10	113
49	ELKINS	GB	1.09	587
50	SAUER	USA	1.09	341
51	BROWN	USA	1.09	270

Deutscher Streckenflugpokal 1990

Hängegleiten

Stand: 20. 7. 90

Pilot Verein Gerät	Datum 1990	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
			Startpunkt	Ziel				
Jo Bathmann Ruhpolding Zephir CX	13. 4.	Flaches △	Emberger Alm	1. Radlberger Alm 2. Matreilift Mittelstation	Landeplatz Greifenberg	4 h 05'	123	209
		Flaches △	Startplatz					
Malte Bernhardt Ruhpolding Zephir CX	13. 4.	ZR	St. Georgen	Hochsteinhaus Lienz	Welsberg	4 h 23'	103	103
		FS a.g.B.	Brücke St. Georgen					
Rainer Bürger Odenwälder Moyes XS	13. 4.	Flaches △	Emberger Alm	1. Radlberger Alm 2. Matreilift, Mittelstation	Nickelsdorf	4 h 15'	106	106
		FS a.g.B.	Emberger Alm					
Walter L. Rackl Achental Kiss	13. 4.	Flaches △	Emberger Alm	1. Zettersfeldlift, Bergstation 2. Goldeck	Emberger Alm	4 h 18'	104	177
		Flaches △	Gasthaus Sattlegger					
Walter L. Rackl Achental Kiss	14. 4.	Flaches △	Emberger Alm	1. Anna-Schutzhaus 2. Goldecklift, Bergstation	Segelflugplatz Feldkirchen	5 h 10'	111	111
		FS a.g.B.	Emberger Alm					
Andi Kanior – Kiss	17. 4.	FAI △	Silan	1. Mittelstation Hochsteinhaus 2. Matreier Törlhornbahn	Tessenberg	3 h 10'	78	156
		FAI △	Startplatz Stalpe					
Thomas Becher Achental Falhawk	17. 4.	ZR	Emberger Alm	Matrei, Goldeckbahn	Greifenburg	3 h 35'	106	180
		ZR	Straßenkreuzung Greifenberg B100/B87					
Harald Noller Seissen Bullet SP	17. 4.	ZR	Platten Pfalzen	Hochsteinhaus Lienz	Pfalzen	5 h	116	197
		ZR	Brücke Gais					
Malte Bernhardt Ruhpolding Zephir CX	17. 4.	ZR	St. Georgen	Hochsteinhaus Lienz	Pfalzen	3 h 20'	116	197
		ZR	Brücke St. Georgen					
Roland Wöhrle Südschwarzwald Kiss	17. 4.	ZR	Emberger Alm	Matrei, Goldriedbahn Mittelstation	Greifenburg	3 h 40'	106	180
		ZR	Straßenkreuzung B100/B87					
Stefan Köstlin Ruhpolding Vega	21. 4.	ZR	D Rauschberg	Hochries, Bergstation	Fischerwirt	2 h 40'	62	105
		ZR	Talstation					
Erich Ferstl Riedenburg WV Sport	27. 4.	ZR	Monte Dolada	Croce d'Aune-Paß	Ponte nelle Alpi	4 h 25'	74	126
		ZR	Soverzene, Piavebrücke					
Michael Black Bergsträbler HP AT	24. 4.	ZF	D Melibokus	BAB-Ausfahrt Baden-Baden	Flugplatz Bruchsal	2 h 15'	66	66
		FS	Antenne					
Jürgen Huith Ammergauer Kiss	28. 4.	ZR	Bratta	Stausee Prati di Loto	Bianzone	3 h 55'	71	121
		ZR	Boalzo Kirche					
Heinz Koch Trier Zephir CX	28. 4.	ZR	Chalve	Gipfel Mt. Ventoux	Reilhnette	2 h 55'	55	55
		FS a.g.B.	La Tulière					

Pilot Verein Gerät	Datum 1990	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
			Startpunkt	Ziel				
Sven Oertel Regental Kiss	28. 4.	FS	D Oberemmendorf	–	Feuchten (Bayerbach)	2 h 55'	69	69
		FS	Rampe					
Paul Raggl Ammergauer Moyes	28. 4.	ZR	Bratta	Stausee Prati di Lotto	Bianzone	3 h 05'	71	121
		ZR	Boalzo Kirche					
Volkher Schlegel Ammergauer Kiss	28. 4.	ZR	Bratta	Stausee Prati di Lotto	Bianzone	3 h 15'	71	121
		ZR	Boalzo Kirche					
Michael Schmidt Riedenburg Moyes XS	28. 4.	FS	D Jachenhausen	–	Amsham	3 h 30'	113	113
		FS	Rampe					
Franz Braun Elztal Magic FR	29. 4.	Flaches △	Emberger Alm	1. Radlberger Alm 2. Goldriedbahn, Matrei Mittelstation	Ainet	3 h 50'	58	58
		FS a.g.B.	Straßenkreuzung B100/B87					
Wolfgang Weinmann Bergsträßler Hermes	29. 4.	FAI △	D Schriesheim	1. Auerbacher Schloß 2. BAB-Brücke A6/Rhein	Wallstadt	4 h 45'	62	62
		FS a.g.B.	Strahlenburg					
Volkher Schlegel Ammergauer Kiss	29. 4.	ZR	Bratta	Straßenkreuzung Nuovo Olonio	Bianzone	4 h 55'	102	173
		ZR	Boalzo Kirche					
Guido Chudoba Elztal Foil	29. 4.	Flaches △	Emberger Alm	1. Radlberger Alm 2. Goldriedbahn, Matrei Mittelstation	Ainet	4 h	58	58
		FS a.g.B.	Straßenkreuzung B100/B87					
Volkher Schlegel Ammergauer Kiss	1. 5.	ZF	D Laber	Scuol	Nova Olonio	6 h 55'	202	202
		FS	Bergstation					
Helmut Denz – Foil	1. 5.	FAI △	D Rauschberg	1. Schuldersbacher Höhe 2. Wochenbrunner Alm	Lans	5 h 10'	109	109
		FS	Brücke Lauban					
Jürgen Huith Ammergauer Kiss	2. 5.	ZF	D Laber	Ortseinfahrt Schuls Abzweigung KH.	Duosassa	5 h 06'	103	134
		ZF	Straßenkreuzung B23/Linderhof					
Bernhard Mayer Ruhpolding Foil	4. 5.	FAI △	D Rauschberg	1. Grunbacher Hütte 2. Buchenstein, Bergstation	Brunnfeld	2 h 40'	56	56
		FS	Talstation					
Lothar Schmidt Nordbayrische Zephyr CX	4. 5.	ZF	D Flugplatz Kulmbach UL	Flugplatz Saupurzel	Flugplatz Schweinfurt-Süd	3 h 45'	91	91
		FS	Turm					
Michael Schmidt Riedenburg Moyes XS	4. 5.	FS	D Böhming	–	Reitprecht	3 h 30'	118	118
		FS	Rampe					
Lorenz Fritz Riedenburg Kiss	4. 5.	ZF	D Böhming	Flugplatz Welzheim	Aalen, Waldhausen	3 h 30'	87	87
		FS	Regelmannsbrunn					
Michael Schmidt Riedenburg Moyes XS	5. 5.	ZF	D Böhming	Eisenbahn △ Schorndorf	Oberstenfeld	4 h 30'	148	148
		FS	Ziegelhütte					
Thomas Scherlinzky Stuttgart HP II	5. 5.	FS	D Mosbach	–	Straßenkreuzung Aunweiler Wernersberg	2 h 35'	86	86
		FS	Rampe					
Josef Martin Seeadler Magic FR	5. 5.	ZF	D Mindersdorf	Yverdon	Willchingen	2 h 40'	52	52
		FS	Kirche					

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

Hängegleiten

Stand: 20.7.90

Pilot Verein Gerät	Datum 1990	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
			Startpunkt	Ziel				
Volkher Schlegel Ammergauer Kiss	5.5.	ZF ZF	D Laber Bergstation	Zernez Straßenkreuzung B27/B28	Zernez	4 h 10'	124	161
Christoph Haustein - HP	5.5.	ZF FS	D Laber Bergstation	Pfunds, Kajetansbrücke	Bever	5 h	147	147
Jürgen Huith Ammergauer Kiss	5.5.	ZF FS	D Laber Bergstation	Zernez Straßenkreuzung B27/B28	Lavin	3 h 55'	117	117
Lorenz Fritz Riedenburg Kiss	5.5.	ZF FS	D Böhming Regelmannsbrunn	Flugplatz Welzheim	Fichtenberg	3 h 45'	120	120
Peter Wolter Odenwälder Zephir CX	5.5.	FAI △ FS	D Neumagen Rampe	1. Sendemast Ockfen 2. BAB △ Nonnweiler	Etroeungt (Avesnes)	6 h	213	213
Harald Zimmer Trier Zephir CX	5.5.	FS FS	D Neumagen Rampe	-	Maubert Fontaine	4 h 40'	180	180
Udo Dreher Trier Zephir CX	5.5.	FAI △ FS	D Neumagen Rampe	1. Sendemast Ockfen 2. BAB △ Nonnweiler	Assenois Leglise	4 h 30'	104	104
Michael Black Bergsträßler HP II AT	5.5.	ZF ZF	D Schriesheim Duscholux	Metz AB-Dreieck Maizière	Metz AB-Dreieck Maizière	4 h 35'	184	239
Erich Ferstl Riedenburg WW Sport	5.5.	FS FS	D Böhming Rampe	-	Härtsfeldhausen	2 h 45'	73	73
Henning Kettler Odenwälder Kiss	5.5.	ZR ZR	Höhenstraße Schwimmbad Zell a. Ziller	Schmittenhöhe	Mayerhofen	5 h 30'	132	224
Bernhardt Malte Ruhpolding Zephir CX	5.5.	ZR ZR	Pfalzen Kirche St. Georgen	Hochsteinhütte Lienz	Pfalzen	4 h 06'	116	197
Karl Schuhmann Achtal Magic IV	6.5.	Flaches △ FS a.g.B.	Emberger Alm Greifenburg Straßenkreuzung B100/B87	1. Radlberger Alm 2. Goldriedbahn, Mittelstation	Splaz	5 h 30'	117	117
Oltman Hinrichs Lohaus HP II	6.5.	ZF FS	D Weerder Moor UL Gehöfl Friedemann	Bahnhof Zetel	Obenstrohe	3 h 55'	105	105
Hugo Rameil Olpe HP II	6.5.	FS FS	D Himberg Saalhausen Rinsleyfelsen	-	Oberlahr	3 h 45'	73	73
Lorenz Fritz Riedenburg Kiss	6.5.	ZF FS	D Böhming Ziegelhütte	BAB-Kreuz Feuchtwangen	Balgheim	2 h	62	62
Albert Scharl Loffenau Vega 16	12.5.	FS FS	D Loffenau Teufelsmühle	-	Eppingen	2 h 40'	54	54
Stefan Köstlin Ruhpolding Vega MX	13.5.	Flaches △ Flaches △	D Unternberg Rauschbergbahn Talstation	1. Reichenhaller Haus 2. Grünbacher Hütte	Bärngschwendt	3 h 15'	76	129

Pilot Verein Gerät	Datum 1990	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
			Startpunkt	Ziel				
Wolfgang Weinmann Bergsträbler Hermes	14. 5.	ZF FS	D Schriesheim Startplatz	Segelflugplatz Friesener Warte	Oeningen Gilchsheim	4 h	102	102
Joachim Cuolt Südschwarzwald Moyes GTR	16. 5.	ZF FS a. g. B.	D Kandel Gipfel	Klippeneck	Wangen	3 h 20'	102	102
Michael Furrer Südschwarzwald Magic IV	18. 5.	ZR ZR	D Kandel Rampe	Straßenkreuzung Mitte Oberprechtal	Kandel	3 h 45'	38	65
Sven Oertel Regental Kiss	19. 5.	FS FS	D Görauer Anger Rampe	–	Erlenbach (Marktheidenfeld)	4 h	123	123
Lothar Schmidt Nordbayrische Zephir CX	19. 5.	ZF FS	D Görauer Anger Rampe	Flugplatz Schweinfurt	Prappach	1 h 45'	53	53
Josef Baltes Trier Zephir CX	20. 5.	ZF FS	D Neumagen Rampe	Verdun-Kreuzung A4/D964	Kaufen	4 h 30'	76	76
Heinz Koch Trier Zephir CX	20. 5.	ZF FS	D Neumagen Rampe	AB-Kreuz Metz/St. Remy	Cattenom	4 h	70	70
Karl-Josef Bosold Wasserkuppe Sensor 510	26. 5.	FS FS	Wasserkuppe D Abstroda Startplatz	–	Flugplatz Mannheim	8 h 50'	152	152
Helmut Denz – Foil	26. 5.	ZF FS	D Mosbach Rampe	Neufchateau Rouseux	Colombuy les Belles	7 h 25'	250	250
Frank Wittschorek Wasserkuppe HP II AT	26. 5.	FS FS	D Wasserkuppe Abstroda Startplatz	–	Flugplatz Schweighofen (Wissenhowg)	7 h 30'	214	214
Stefan Eylert Ammergauer Moyes	27. 5.	ZF FS	D Laber Ausfahrt B23	BAB-Kreuz Gschwend	Pfunds	4 h 35'	79	79
Volkher Schlegel Ammergauer Kiss	27. 5.	ZF FS	D Laber Bergstation	Innbrücke Madulain	Prad	7 h 45'	114	114
Karl-Josef Bosold Wasserkuppe Sensor 510	27. 5.	FS FS	D Wasserkuppe Abstroda Startplatz	–	Hettstadt	3 h 45'	77	77
Erich Gelz Trier Zephir CX	27. 5.	ZR FS a. g. B.	D Neumagen Rampe	–	Modellflugplatz Waldrach	2 h 45'	50	50
Wolfgang Walter Achtal Zephir CX	27. 5.	ZF FS	D Hochfelln Kapelle	Landeplatz Brannenburg	Arzbach	5 h 55'	75	75
Frank Wittschorek Wasserkuppe HP II AT	27. 5.	FS FS	D Wasserkuppe Abstroda Startplatz	–	Neuenstadt	7 h	146	146
Jo Bathmann Ruhpolding Zephir CX	28. 5.	Flaches △ Flaches △	Emberger Alm Brücke B100/Greifenburg	1. Anna-Schutzhaus 2. Antenne Goldeck 3. Antenne Dobratsch	Greifenburg	5 h 05'	131	223

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

Gleitsegeln

Stand: 2. 8. 90

Pilot Verein Gerät	Datum	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
			Startpunkt	Ziel				
Sepp Gschwendtner Werdenfels F1	13. 4.	ZR	Chabre	Col St. Jean	Centre Lilienthal	2 h 30'	28	48
		ZR	Les Erpamos					
Torsten Hahne Tegernseer Tal North C-28	13. 5.	ZF	D Wallberg	Talstation Kössen	LP Bayrischzell	2 h 05'	17	17
		FS	Startplatz					
Peter Rummel Tegernseer Tal MS 27	16. 5.	ZF	D Wallberg	LP Bayrischzell	LP Bayrischzell	1 h 55'	17	22
		ZF	Gipfel					
Sepp Gschwendtner Werdenfels F1	27. 5.	ZF	Unternberg, Kössen	Maishofen Straßenkreuzung B311/Saalbach	Leogang	2 h	32	32
		FS	Bergstation					
Stefan Mast Tegernseer Tal Exception	30. 5.	ZF	D Rauschberg	Maishofen Straßenkreuzung Saalfelden/Saalbach	Gündelhof (Maishofen)	2 h 55'	40	40
		FS	Bergstation					
Sepp Gschwendtner Werdenfels F1	30. 5.	ZF	D Brauneck	Talstation Wankbahn	Bannwald	2 h 55'	27	27
		FS	Gipfel					
Uli Wiesmeier Werdenfels F1 Proto	31. 5.	FAI △	D Laber	1. Hirschbühel 2. Hennenkopf	Grobweil	3 h 15'	30	60
		FAI △	Bergstation					
Richard Brandl Tegernseer Tal Athlete	31. 5.	ZF a.g.B.	D Wallberg	WP Seeberg ZP Kieffersfelden Straßenkreuzung BAB-Zufahrt Landstraße	Oberndorf	1 h 55'	30	39
		ZF a.g.B.	Gipfel					
Stefan Mast Tegernseer Tal Exception 28	31. 5.	ZF	D Wallberg	Talstation Unternberg	LP Kössen	2 h 20'	47	61
		ZF	Gipfel					
Christian Schilling - Etoile	31. 5.	ZF	D Tegelberg	Kraftwerk Walchensee	Oberammergau	2 h	23	23
		FS	Bergstation					
Michi Hange - Nova CXC	1. 6.	ZF	D Wallberg	St. Martin (Lofer)	Schwendt	3 h 55'	45	45
		FS	Gipfel					
Michael Bethmann - North C-28	1. 6.	ZF	D Wallberg	Kirche St. Martin	Schwendt	3 h 05'	45	45
		FS	Gipfel					
Torsten Hahne Tegernseer Tal North C-28	15. 6.	ZR	Chabre	Col d'Ey, Paßhöhe	Mezel	2 h 40'	48	48
		FS	Startplatz					
Christian Schilling Werdenfels Etoile 27	26. 6.	ZF	Gerlosberg	Taxenbach Straßenkreuzung Rauriser Tal	Gries im Pinzgau	3 h 45'	70	70
		FS	Bergstation Wiesenalmflit					
Uli Wiesmeier Werdenfels F1 Proto	26. 6.	ZF	Gerlosberg	Taxenbach Straßenkreuzung Rauriser Tal	Zeller Moos (Zell a. See)	3 h 45'	63	63
		FS	Bergstation Wiesenalmflit					
Josef Reiser - F1 (27)	26. 6.	ZF	Gerlosberg	Bahnübergang westl. Bruck	Mittersill	2 h 30'	42	42
		FS	Bergstation Wiesenalmflit					

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

Deutscher Streckenflugpokal 1990

Zwischenwertung

Stand: 03.08.90

Drachenfliegen			
Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Jo Bathmann	Ruhpolding	775
2	Volkher Schlegel	Ammergauer	603
3	Helmut Denz	-	554
4	Frank Wittschorek	Wasserkuppe	523
5	Michael Schmidt	Riedenburg	495
6	Sepp Singhammer	Isartal	484
7	Helmut Wilms	Hamburger	459
8	Stefan Eylert	Ammergauer	455
9	Rainer Bürger	Odenwälder	411
10	Malte Bernhard	Ruhpolding	394
11	Walter L. Rackl	Achental	378
12	Jürgen Huith	Ammergauer	363
13	Karl-Heinz Vogel	Nordbayrische	360
14	Til Matschoss	Regental	345
15	Wolfgang Weinmann	Bergsträßler	339

Gleitsegeln			
Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Uli Wiesmeier	Werdenfels	123
2	Torsten Hahne	Tegernseer Tal	118
3	Sepp Gschwendtner	Werdenfels	107
4	Stefan Mast	Tegernseer Tal	101
5	Michael Bethmann	-	93
5	Christian Schilling	-	93
7	Thomas Hummels	-	58
7	Peter Michel	-	58
9	Michi Hauge	-	45
10	Josef Reisser	-	42
11	Bernhard Sager	-	28
12	Klaus-Günter Eberle	-	22
12	Peter Rummel	Tegernseer Tal	22

finsterwalder

präsentiert das non plus ultra an Flughelm für
Gleitsegel- und Drachensport:

Rochelt Airsport

Von Günter Rochelt entworfen, bietet der Airsport Helm ein optimales Gesichtsfeld bei maximaler Sicherheit. (Entsprechend DIN 48/48 und Sporthelmnorm DIN 33154)

Aufwendigste Verarbeitung der besten Materialien (90% Kevlar, 10% Unidirektional-Kohlefaser in den Randzonen) sowie ausgeprägte Radien an den Rändern ermöglichen ein Gewicht von nur 600 gr.

Trotz kleinster Abmessungen hervorragende Stoßdämpfung und Paßsitz durch Formteile aus modifiziertem Spezialhartschaum und Weichpolsterung mit hautfreundlichem Stoffbezug.

Kinnriemen mit Verschuß nach ECE 22/02 Motorradnorm. Größen XS, S, M, L, XL.

DM 389,-

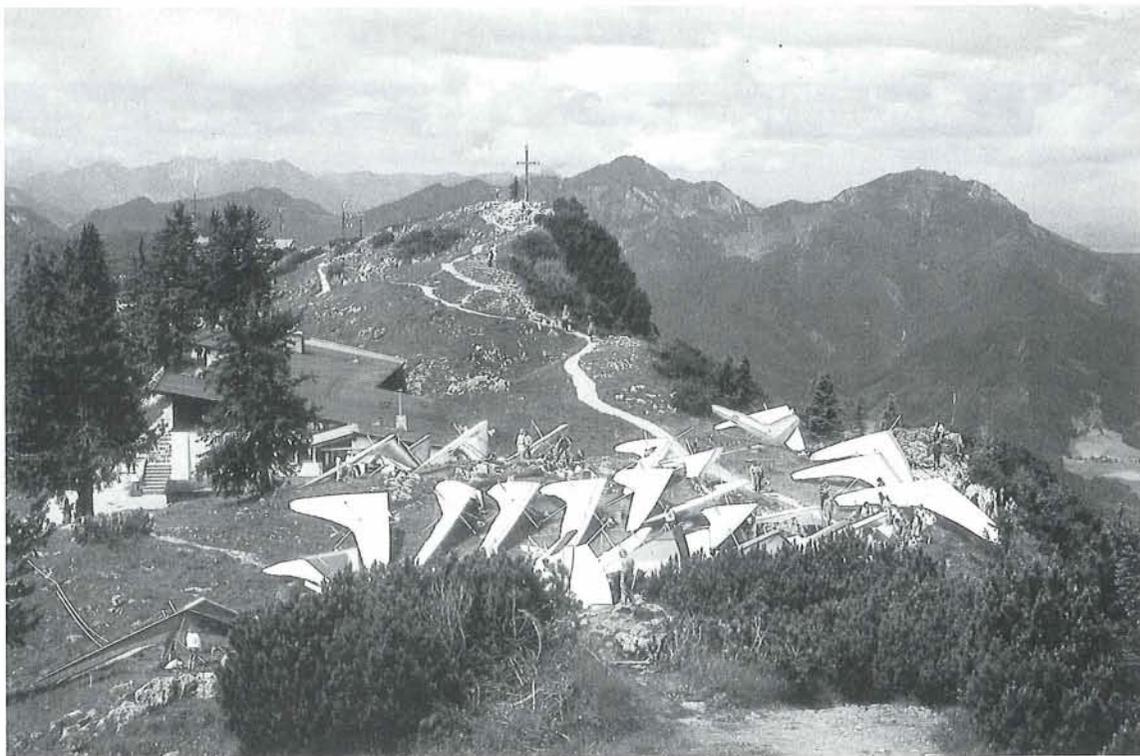
Händleranfragen willkommen! Fax 089 / 814 41 07

FLUGDRACHEN * BAUTEILE FÜR FLUGDRACHEN * CHARLY RETTUNGSSYSTEME * CHARLY GURTZEUGE * DELTA - BOUTIQUE
GRATISKATALOG * SCHNELLVERSAND * FACHBERATUNG * GURTPRÜFSTAND * GEBRAUCHTDRACHEN MIT WERKSGARANTIE

finsterwalder GMBH * 8 MÜNCHEN 60 * PAGODENBURGSTRASSE 8 * TELEFON 089/8116528
Geschäftszeiten: 9-13 Uhr/14.30-18 Uhr * Samstag 9-11.30 Uhr.



Der Rauschberg in Ruhpolding: Sonst ein ausgezeichnete Thermikofen, gab er für die DM der Frauen nicht viel her.



Fotos: Peter Mühlbauer

Rekordbeteiligung im Dauerregen

Der entscheidende Termin: 25. 5. 90 – Anmeldeschluß für unsere DM. Haben sich genügend Teilnehmerinnen gemeldet? Anruf beim DHV – Erleichterung, 23 Anmeldungen sind eingegangen! Super – ich freue mich riesig; doch gleichzeitig taucht im Hinterkopf die Frage auf: »Wie wird das Wetter?« 2 Tage vor Wettbewerbsbeginn verfolge ich fast zwanghaft jeden Wetterbericht und was ich höre, trägt nicht gerade zu meiner Beruhigung bei. Doch Bernd Mayer, Vorsitzender des ausrichtenden Vereins DCB Ruhpolding und wie alle Flieger unverwundlicher Optimist, gibt grünes Licht. Also auf nach Ruhpolding!

Gutgelaunt und voller Optimismus tauchten sie zum Eröffnungsbriefing auf: Evi – angereist aus Hamburg, Rosi und Anja – die beiden Ligapilotinnen und Favoritinnen, Marlene – dieses

Jahr nicht wegen Heirat verhindert; Streckenflugneulinge und »alte Hasen«, vertraute und neue Gesichter. Wegen Dauerregen verzog man sich erstmal ins Bärenstüberl um angesichts der Wetterlage Alternativen zu diskutieren, die Ruhpolding reichlich zu bieten hatte. Wer konnte ahnen, daß wir noch ausreichend Gelegenheit hatten, alles zu nutzen.

Es sollte eine DM der Alternativsportarten werden! Von Squash, Tennis, Badminton über Volleyball, Schwimmen und Reiten wurde alles praktiziert – nur zum Fliegen kamen wir nicht. Vom Tag der Anreise am Dienstag bis Samstagmorgen nur Regen. Einige wenige warfen nach ein paar Tagen das Handtuch und reisten ab; aber der größte Teil hoffte und blieb. Als dann am Samstagnachmittag der Himmel etwas Blau zeigte,

bekam die Hoffnung neue Nahrung, denn das Wetter gönnte uns wenigstens einen Lustflug. Wir waren glücklich, mal wieder Luft unterm Flügel zu haben. Also früh in die Federn, um fit zu sein für den Tag.

Der Sonntag brachte endlich Bedingungen für eine kleine Aufgabe: Unternberg/Falkenstein/Unternberg – 19 km Ziel-Rück; nichts Berausches, aber nach 5 Tagen Dauerregen nicht anders zu erwarten. Anja, Rosi und Manuela schafften es heimzufliegen, wobei Anja mit 53 Minuten die beste Zeit flog. Vier weitere Pilotinnen saßen am Falkenstein, der Rest scheiterte am Rauschberg. Es war schwierig aber nicht unmöglich, wie das Ergebnis zeigt.

Doch ein Durchgang ist so gut wie keiner – mit anderen Worten, wir mußten zum Ausweichtermin am 23./

24. nochmal antreten. Wetterexperte Manfred Kreipl wurde befragt, alle Wettergötter beschworen und so fuhr »frau« eine Woche später wieder Richtung Ruhpolding. 14 Tage am Stück Sch...wetter, das kann es doch nicht geben. Es kann! Beim Briefing am Samstag der bestens bekannte Dauerregen; verschieben auf 12.00 Uhr, danach Absage. Nun gut, morgen ist auch noch ein Tag, wenn auch der letzte. Kegeln war angesagt, denn das fehlte noch in unserem Repertoire. 4 Stunden wurde eine flotte Kugel geschoben und das Weizenbier trug nicht unerheblich zur guten Stimmung bei.

Der Morgen danach sah dann auch sehr vielversprechend aus und so fuhr man hochmotiviert auf den Rauschberg. Doch je später es wurde, desto schlechter wurden die Bedingungen. Gemeinsam mit den Teilnehmern der Junior-Challenge beobachtete man kritisch das Wetter und die Gesichter wurden immer länger. Nach langem Hin und Her entschied man sich für die Durchführung eines Speedruns.

Der erste Vorflieger sank wie ein Stein zu Boden – Skepsis und Abwarten bei allen Anwesenden; doch dann kam etwas Wind auf – der nächste Vorflieger konnte sich im Hangaufwind halten. Anja, die in Führung lag, riskierte alles und startete als erste, konnte auch ein wenig überhohen und machte sich auf den Weg. Unentschlossen, bei ständig wechselnden Wettersituationen mit teilweisem Rückenwind stand alles in Stand-by-Position; aber keiner traute sich so richtig. Da das Fenster nur von 13.00 – 15.00 Uhr geöffnet war, lief uns jetzt die Zeit davon. Nach und nach starteten dann im Wechsel Junioren und DM-Teilnehmerinnen, aber wo war die Thermik? Einige kämpften verbissen am Rauschberg ums Hochkommen, die anderen flogen direkt Richtung Wendepunkt und hofften dort auf Steigen. Doch weder die eine noch die andere Taktik brachte den gewünschten Erfolg.

Im nachhinein stellte sich Anjas Entscheidung als richtig heraus, sie schaffte als einzige die erste Wende und kam noch bis zum Landeplatz beim Fischerwirt zurück. Doch für eine Wertung reichte es nicht, keine andere schaffte die Mindeststrecke, mit anderen Worten – nur eine inoffizielle DM.

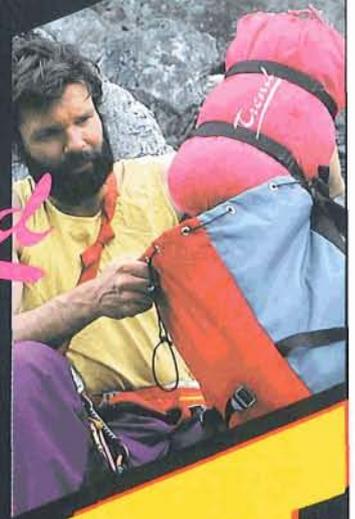
Gabi Mlinsky



- * für Gelegenheitsflieger und Einsteiger – Gütesiegelklassifizierung 1
- * für Bergsteiger – geringes Gewicht und 10 l Packvolumen
- * für Streckenflieger – die Gleitleistung entspricht der, der heutigen Hochleister

Neu von *d. Pappe*

Trend



das Beste ist der Feind des Guten



- * für Allroundpiloten – Gütesiegelkl. 2 – 3
- * für Genußflieger – sein Handling wird Sie begeistern
- * für Wettkampfpiloten – Thermik- u. Distanzflüge sind seine große Stärke

NOVA-CXC u. NOVA Trend jetzt zum Testen bei Euren Flugschulen!

CXC



Die Gleitschirmwettkämpfe im Juni fanden aufgrund »hoher Luftfeuchtigkeit« weitgehend in artfremden Disziplinen statt. Angeblich haben sich einige Ligapiloten beim Mountainbiken so geplagt wie noch nie in ihrem Sitzgurt, auch die verkrümmte Gehweise einiger Flieger rührte nicht von einem Absturz her, sondern von einer Muskelzerrung beim Bowlingwettkampf.

Da aber der Himmel seine Wasserspiele oder seinen Windkanal hauptsächlich dann öffnete, wenn Ligatermine waren, zwischendurch aber oft Thermikwetter war, erlebte das Streckenfliegen auch bei uns in Deutschland Hochkonjunktur. Logischerweise ist der Verbrauch Startformular-Landeformular noch 1 : 10, der Groß-

Gleitschirmflieger lieben die Freiheit, fast überall starten und landen zu können. Um diese Freiheit nicht über kurz oder lang stark einzuschränken, muß sich jeder Einzelne an die Spielregeln halten; z. B. Starten und Landen nur mit Genehmigung des Grundstückseigentümers. Nie ins hohe Gras landen. Besondere Auflagen für das Fluggebiet beachten usw.



Foto: Tilman v. Mengershausen

teil der ausgedruckten Barogramme dient dem Erinnerungswert, auch die Filmindustrie füllt ihre Kassen, da ein Großteil der Filme unentwickelt nach dem Absaufen in den Müll wandert. Aber es sind von heimischen Bergen aus eine Menge toller Flüge gelungen, die vor einem Jahr noch für unmöglich gehalten wurden. Vom Wallberg wurde Kössen bzw. Kitzbühel erreicht, nach Bayrischzell und zurück geflogen, am Laber Dreiecke von über 30 km geflogen, vom Brauneck der Riesentalsprung zum Wallberg geschafft, auch nach Garmisch fehlt nicht mehr viel.

Die Streckenmeldungen aus dem Allgäu, dem Berchtesgadener Land usw. sind äußerst beeindruckend. Sicher ist die Kilometerzahl der Deutschlandflüge nicht mit denen einiger Schweizer, Österreicher oder Frankreichflüge vergleichbar, bei uns gibt es aber keine durchgehenden Bergketten, die man nur »entlangzureiten« braucht.

Streckenflug mit dem Gleitschirm ist also keine Utopie mehr, sondern bereits zum Allgemeingut geworden. Wie immer allerdings, wenn viele etwas tun, gibt's auch Schattenseiten

dieser Entwicklung. Daß die »tollsten« Flüge und Rekorde leider oft die sind, wo der Pilot Barograph oder Foto »vergessen« hat, ist eigentlich nicht verwundernswert, werden doch sogar bei Wettbewerben schamlos, Gott sei Dank von wenigen, Landeorte angegeben, die vermutlich das erträumte Ziel waren. »Jägerlatein« ist zu einem Ausdruck im allgemeinen Sprachgebrauch geworden, wir sollten darauf achten, daß »Gleitschirmstreckenflug« zwar auch Allgemeingut wird, aber im positiven Sinn.

Eine »Begriffsverwirrung« scheint es auch um den Ausdruck Streckenfliegen zu geben. Ein Teil der Piloten scheint da etwas zu verwechseln. Stolz mit dem B-Schein in der Tasche wird aufgedreht, um sich dann vom Wind irgendwo hinblasen zu lassen, möglichst in irgendeine Wiese, selten abgemäht, da lacht der Bauer. Der B-Schein bedeutet nicht, jetzt »überall landen zu dürfen«, sondern erlaubt nach einer vorausgehenden Flugplanung »Überland« zu fliegen, einen Punkt anzusteuern, sich wieder hochzuarbeiten, ein möglichst weit gestecktes Ziel zu erreichen oder als Krönung an seinen Ausgangsort zurückzukehren. Streckenflug bedeutet natürlich auch völlig neue Landschaftserlebnisse in ungewohnter Umgebung, das Verlassen des bekannten Fluggeländes, fast eine »Abenteuerreise«. Es setzt also bedeutend mehr Wetterkunde, Schirmbeherrschung und Flugkönnen voraus. Es läßt sich kaum die »Annäherung« an Wolken vermeiden, also muß man über den Wetterzustand Bescheid wissen, muß durch Einklappen oder Spiralen auch jederzeit in der Lage sein, Höhe abzubauen. Auch ins Lee zu kommen ist beim Streckenflug kaum auszuschließen, eine große Vertrautheit mit dem Schirm ist also Voraussetzung; und da sich »Absaufen« leider oft nicht vermeiden läßt, gehört sicheres und genaues Landen zum absoluten Muß, die Waldlichtungen sind oft ganz schön klein. Und da wir das alles durch fleißiges Üben an unserem Hausberg vorher eisern trainieren, treffen wir dann auch den schmalen abgemähten Streifen an unserem Landeort, und der Bauer freut sich mit uns über unseren schönen Sport...

PARASAIL-RETTUNGSSYSTEME

ZAHLEICHE RETTUNGSÖFFNUNGEN GARANTIEREN HÖCHSTE ZUVERLÄSSIGKEIT

ESPRIT LIGHT FÜR DEN GLEITSCHIRMFLIEGER



ALLE SYSTEME MIT DHV-GÜTESIEGEL



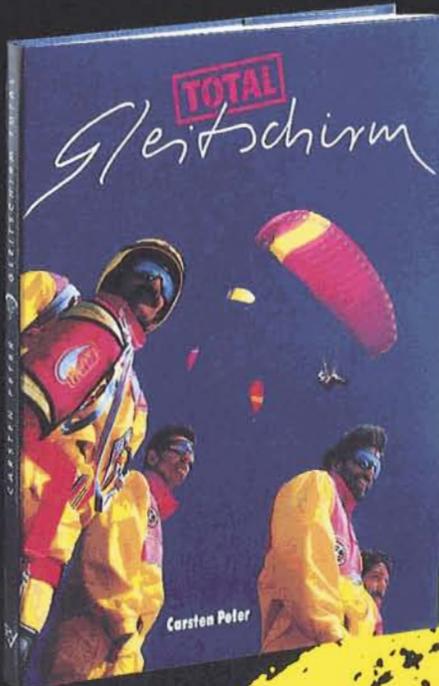
PARASAIL IV - V - VI FÜR DEN DRACHENFLIEGER

PARASAIL-SHOP = KOMPLETTES
ZUBEHÖR UND SPORTBEKLEIDUNG

PARASAIL
SYSTEMS

NYPHENBURGER STRASSE 49
8000 MÜNCHEN 2 · TEL. 089/129 85 95

BEI DIESEM BUCH HEBT DIE SZENE AB...



Drei Jahre Arbeit waren notwendig für ein Flugwerk aus diesem Guß. Spannende Reportagen bringen neuen Wind in die Fliegerszene, — Aufwind selbstverständlich.

Eine sensationelle Optik, ganz für die Lust aufs Fliegen. Eine Optik, die in die Luft zieht.

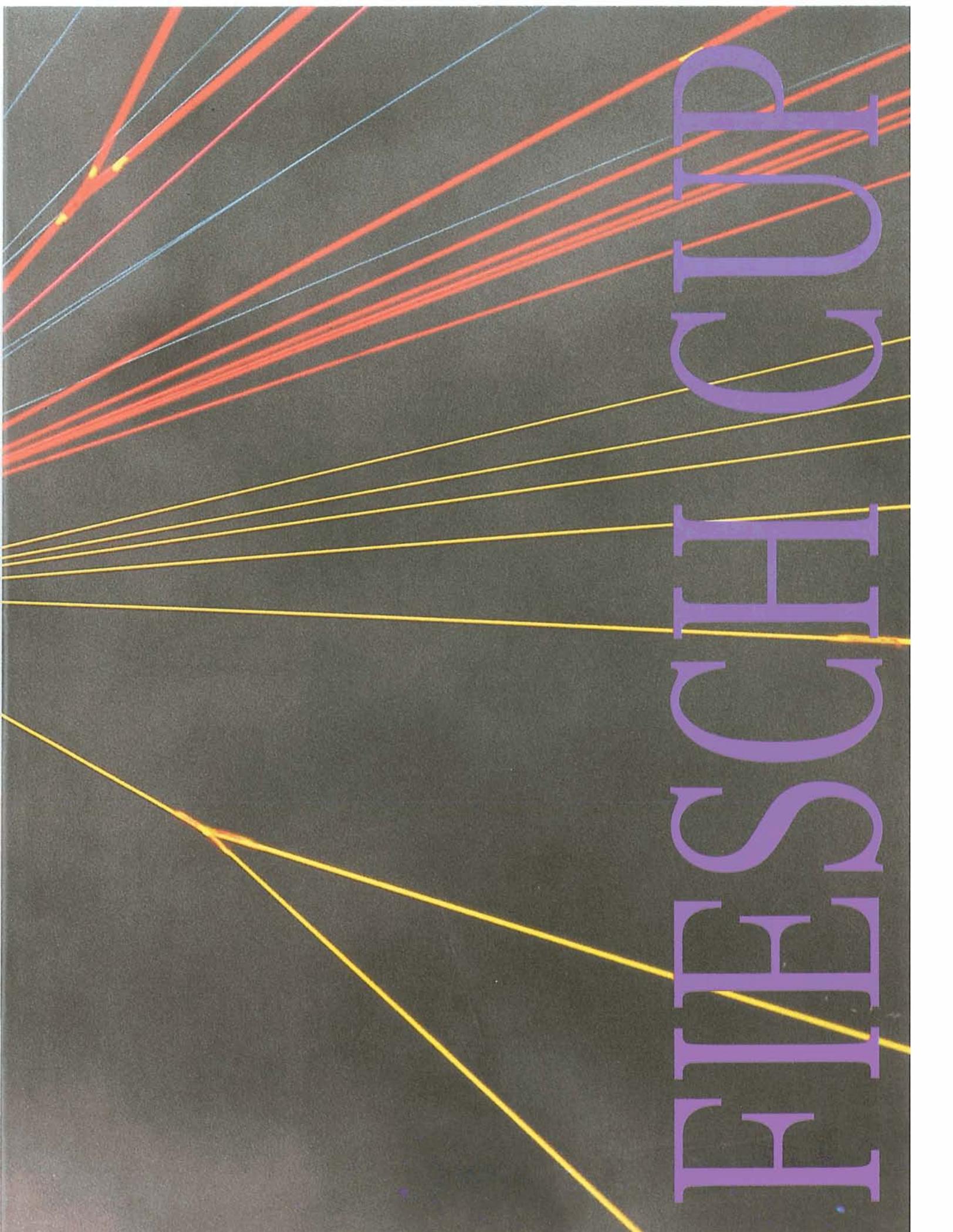
Buchformat: 238 x 318 mm
Umfang: 160 Seiten mit mehr als
160 farbigen Abbildungen.
Leineneinband mit Schutzumschlag.
DM 80.—, öS 560.—, sfr 78.—

ERHÄLTlich
IM BUCHHANDEL
ODER DIREKT BEI



BERGFEX-VERLAG
A-6020 INNSBRUCK
FRITZ-KONZERT-STR. 3
TEL. 0043-512-582928
FAX 0043-512-570595





THE SCIENCE OF COP

Andi Mediger gewann den Fiesch-Cup '90 mit einem Weltrekordflug: Flaches Dreieck über 78 km.



Naturgewalten im Hochgebirge: Respekt vor den oft tückischen Bedingungen ist im Wallis allemal angesagt.



FIESCH CUP

Foto: Uli Wiesmeier





Aufholjagd: Beim Bojenflug über 42 km kam Uli Wiesmeier als Zweit-schnellster nach dem Schweizer Hans Bollinger ins Ziel.

Endanflug: Moderner Gleitschirmsport und gewachsene Umgebung passen im Oberwallis gut zusammen.



Fotos: Michael Wengartner

Von Toni Bender

Es begann wie so oft in dieser Saison. Anreise über mehrere hundert Kilometer, riesige Schlangen vor dem Einschreibbüro (186 Piloten) und obendrein regnete es in Strömen. Aber es sollte anders kommen. Samstag Morgen bei strahlendem Sonnenschein stellte die Wettbewerbsleitung die bisher ungewöhnlichste Aufgabe: nämlich keine! Während des Briefings wurden zwar die meteorologischen Bedingungen erklärt, Filme, Start- und Landemeldungen ausgeteilt und die Öffnungszeit für das Startfenster bekanntgegeben, aber das war es dann auch schon. Jeder Pilot hatte nun seine individuelle Entscheidung zu treffen. Zur Auswahl standen freie Strecke Faktor 1,0, Zielrück 1,3, flaches Dreieck 1,2 und FAI-Dreieck 1,5. Unvollendete Rückkehraufgaben sollten mit Faktor 0,9 pro Kilometer bewertet werden. Im Vergleich zu konventionellen Wettbewerben bot sich ein völlig neues Bild im Startraum. Ein Teil der Piloten startete früh, andere diskutierten in kleinen Grüppchen alle möglichen und unmöglichen Wendepunkte während der Rest mit den Karten in den Händen ratlos das Tal auf und ab blickten.

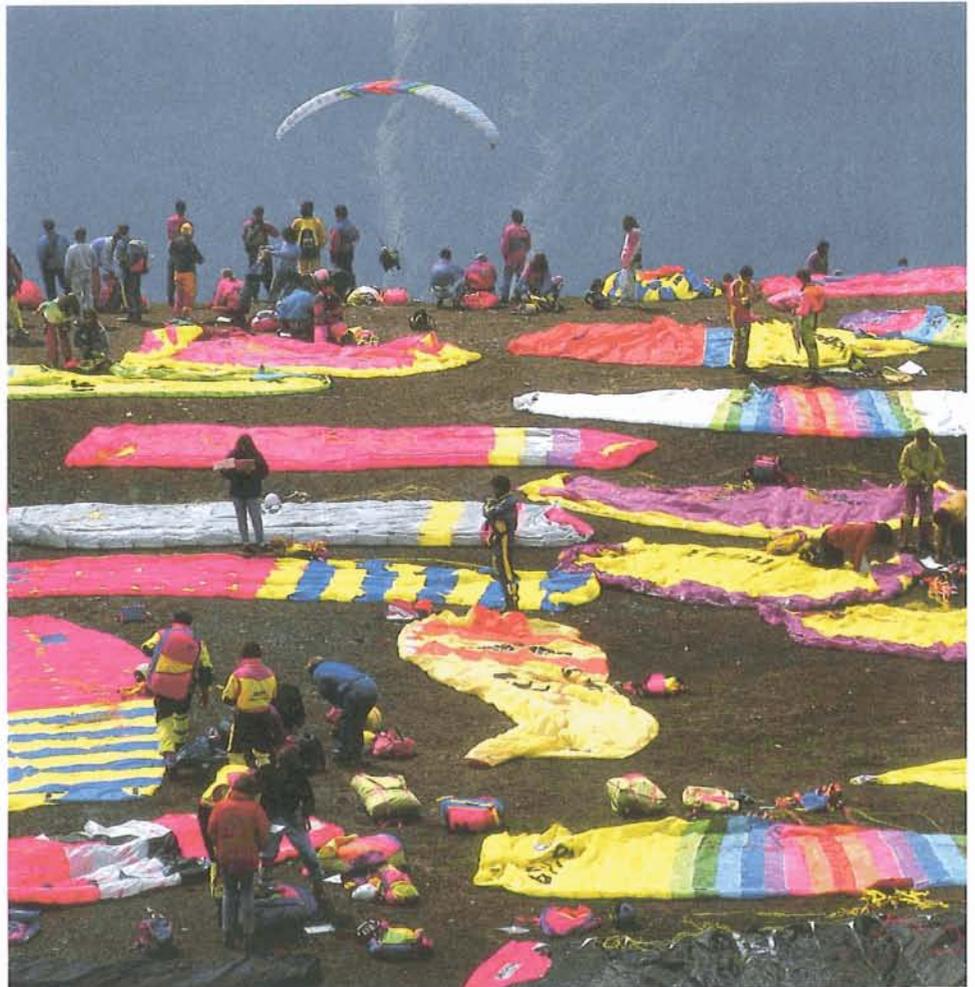
Nicht einmal die Starts einiger Favoriten ließen die sonst übliche Hektik aufkommen, denn kein anderer Teilnehmer wußte genau, wofür sie sich entschieden hatten.

Der Flug war ähnlich streßfrei, es gab fast keinen Zeitdruck und man konnte sich aus gefährlich großen Pulks heraushalten. Spannung entstand erst am Spätnachmittag am Hauptlandeplatz. Wer hatte die größte Aufgabe erflogen? Plötzlich kündigte ein Organisator über Lautsprecher einen neuen Weltrekord an. Andi Hediger erschien im Endanflug und vollendete ein flaches Dreieck mit 78 km. Ein phantastischer Tagessieg.

Auf den nächsten Plätzen: Sebastian Bourquin 70 km Zielrück, Patrick Berod 68 km Zielrück, Peter Geg und Toni Bender 61 km flaches Dreieck.

Am Sonntag stellte die Wettbewerbsleitung dann für die im Cut verbliebenen Teilnehmer folgende Aufgabe: ein Bojenflug in Minimalzeit über 42 km. Und wieder gab es eine Überraschung: 62 der 120 gestarteten Piloten erreichten das Ziel!

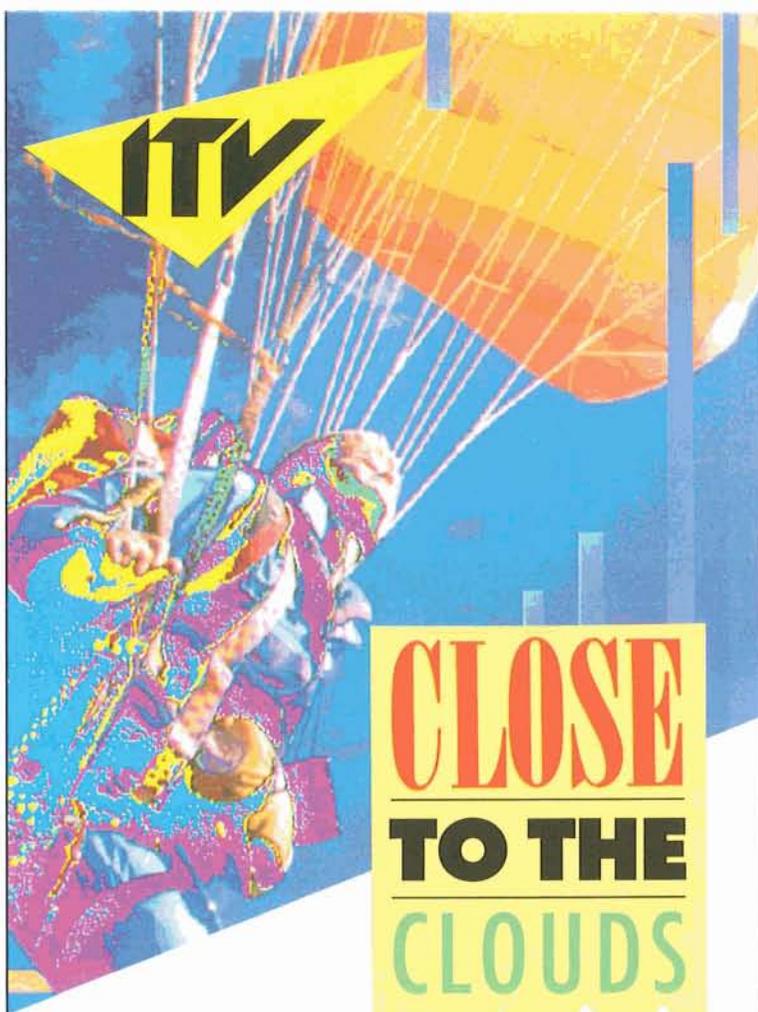
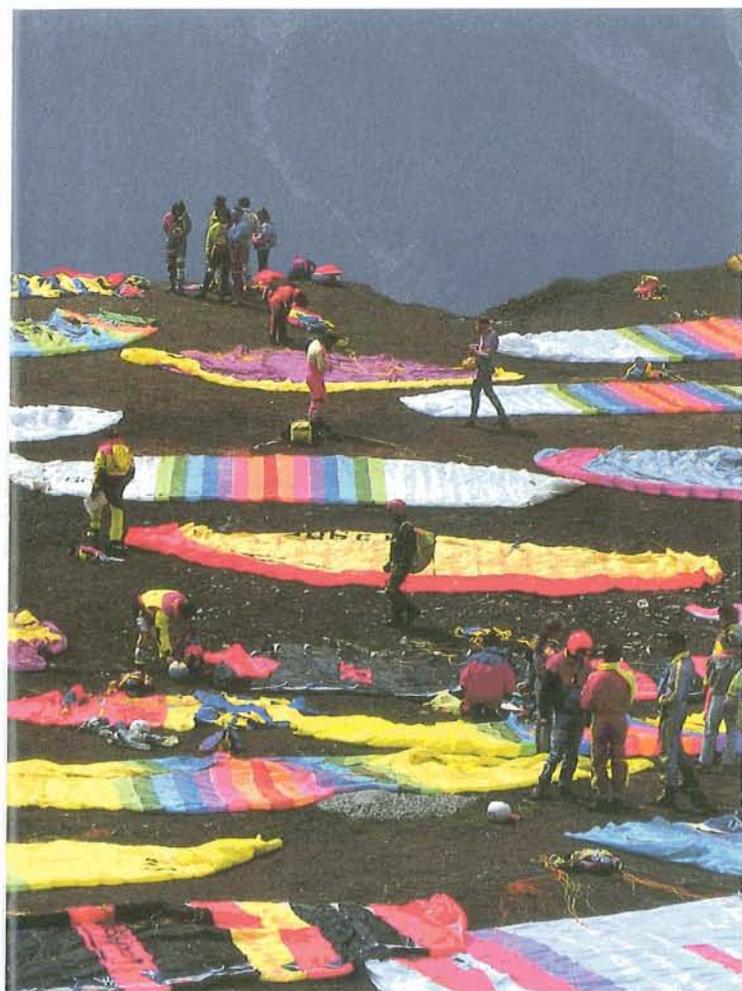
Hans Bollinger war Schnellster in 1 Stunde 46 Minuten. Der Zweitschnellste Uli Wiesmeier benötigte 2 Stunden 7 Minuten. Andi Hediger holte sich mit großem Vorsprung den Gesamtsieg, er flog die drittbeste Zeit.



Flächendeckend: So um die vier Quadratkilometer Gleitschirmtuch waren in Fiesch im Einsatz.



Touchdown: Wieder Bodenkontakt für Toni Bender nach einem 61-km-Dreiecksflug.



**CLOSE
TO THE
CLOUDS**

SAPHIR, METEOR und VEGA,
die brandneuen ITV-Gleitschirme

- ▶ Traumhandling
- ▶ Weiter Geschwindigkeitsbereich
- ▶ Top-Verarbeitung



Neugierig? Der neue Prospekt
SALEWA-Flightsystems '90 sagt
und zeigt Ihnen mehr!
Rufen Sie an, und in Kürze
haben Sie ihn im Briefkasten.

0 89/9 09 93-01

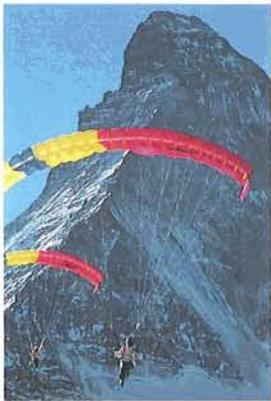
SALEWA
SPORTGERÄTE GMBH
Saturnstraße 65
8011 Aschheim
b. München



Ergebnis

Rang	Pilot	Nation	Gerät	Punkte
1	Andi Hediger	SUI	P2	1830
2	Sebastian Bourquin	SUI	Apex	1648
3	Patrick Berod	F	Trilair	1631
4	Hans Bollinger	SUI	Advance 27	1468
5	Ewald Tschanhenz	AUT	Comet	1465
5	Robert Graham	SUI	Advance	1465
7	Martin Siegel	SUI	P2	1464
8	Christian Anliker	SUI	Comet HQ 25	1440
9	Peter Geg	BRD	Trilair 26	1413
10	Martin Scheel	SUI	Swing Zenith	1412
11	Michi Kolber	SUI	P2	1388
12	Toni Bender	BRD	Nova	1358
13	Uli Wiesmeier	BRD	Firebird F1	1348
14	Richard Carter	GB	ITV Saphir	1317
15	Yves Warpelin	SUI	Falhawk	1298
16	Lothar Hasler	SUI	P2	1287
17	Michael Ruedisser	AUT	Karat 23	1241
18	Jürgen Stock	AUT	Hekra Karat	1192
19	Patrick Lachat	SUI	Apex	1179
20	Peter Dütschler	SUI	North Exception	1174
23	Hans Weininger	BRD	Trilair 24	1135
29	Michael Brunner	BRD	ITV Saphir	1051
33	Hans Bausenwein	BRD	Nova	1034
76	Barbara Lacrouts	BRD	Comet 21	640
86	Sepp Weininger	BRD	Trilair	562
90	Uwe Behr	BRD	Saphir	558

KALENDER-FASZINATION



Gleitschirmkalender 1991
13 faszinierende Motive
30x40 cm, Kunstdruckpapier
DM / SFR 28.-



Drachenflugkalender 1991
13 bunte Impressionen
40x30 cm, Kunstdruckpapier
DM / SFR 28.-

AEROBATIK

Poster von
J. Heiney
78 x 58 cm
DM/SFR 14.-

Welt verkehrt beim Looping

Restkalender Delta 85 / 88 / 90
Para 90
solange Vorrat reicht DM / SFR 5.-

Generalvertretung

CH: Flugcenter Taifun, Muellichweg 11
4710 Balsthal, Tel. 062 - 711202

Bestellschein an:

Windsport, Eugenstraße 7

D - 7547 Wildbad, Tel. 0 70 81 - 81 72

Ja, ich bestelle

Delta Para Poster

Restkalender

mit beil. Scheck/bar + Vers. DM 4.-

per Nachnahme + Vers. und

Nachn. DM 8.-

Ausland: Nur mit beiliegendem Euro-
scheck plus Versand DM 5.-

Ab DM 50.- Warenwert: Versand frei!

NAME _____ VORNAME _____

STRASSE _____

PLZ/ORT/LAND _____

Unterschrift _____

ÜBERLEBEN AM

Der Luftraum wird immer voller, die Kollisionen nehmen ein erschreckendes Ausmaß an. Eine Unfallsituation, die den versiertesten Piloten betreffen kann! Schon dieses Jahr sollte der Rettungsschirm auch für Gleitsegelpiloten eine Selbstverständlichkeit sein - ab nächstem Jahr wird er wohl ein Muß werden. Während die Drachensegler mit ihrer Reserve ausreichend umzugehen verstehen, gibt es bei Gleitschirmfliegern immer noch Unklarheiten. Hier einige Faustregeln zum Thema Schirmrettung. Siehe auch DHV-Info 51, Seite 46.



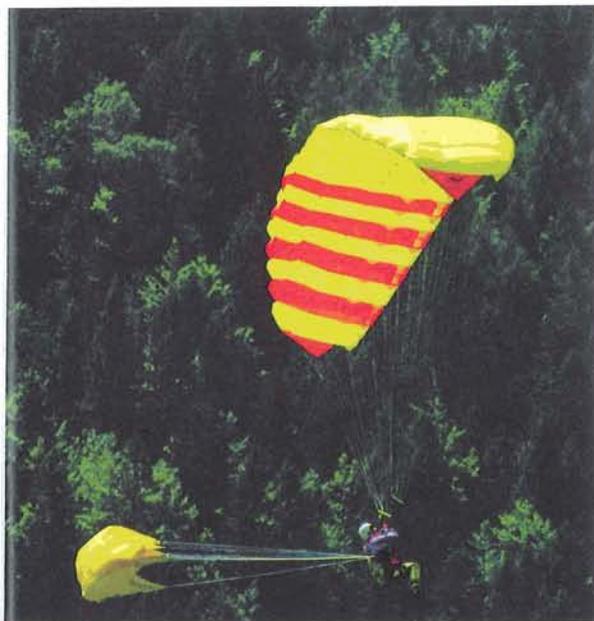
Beim traditionellen Wurfcontainersystem steht und fällt die Schnellöffnung mit der impulsiven Wurfbewegung: sobald die Fangleinen gestreckt sind, öffnet der Innencontainer. Dies sollte nicht unter dem Piloten geschehen, denn das kostet Zeit und Höhe.



Kann der Pilot dagegen die Hauptkappe zu sich hineinziehen, so steht einem geraden Abstieg am Notschirm und einem erträglichen Aufprall nichts mehr im Wege.

SCHIRM

Ein eingeklappter Gleitschirm ist sicher noch kein Anlaß, den Rettungsschirm zu ziehen. Selbst wenn er nicht gleich wieder zu öffnen ist, kann die Sinkgeschwindigkeit durch stabilisierendes Gegenbremsen auf ein Maß reduziert werden, das der am Rettungsschirm ähnelt.



Sobald die Reserve offen ist, sollte der Pilot Einfluß auf den Hauptschirm nehmen. Ist er noch flugfähig, so wird er durch eine Scherenstellung zwischen Rettungsschirm und sich die Sinkgeschwindigkeit stark erhöhen und für Pendelbewegung sorgen.

Fotos: Michael Weingermer

New Generation.



Setz' dem Besten neue Maßstäbe. Dream 90:

Fläche 22/24 m² · Kammern 21/22
Spannweite: 9,10/9,50 m · Zuladung: 50–80/65–100 kg · Streckung 3,7 · Vmax 40 km/h · Vsink 1,6 m/sec · Gewicht ca. 4,5 kg · 1,4 Dyneema Leinen · Gütesiegel.

Der Allroundschirm mit absoluten Profiquitäten überzeugt durch zuverlässige Details. Unkompliziertes Handling, optimale Stabilität und extrem hohe Flugleistungen zeichnen den neuen Dream 90 aus. Durch sein geringes Gewicht und sein besonders kleines Packmaß ist der Dream 90 der ideale Bergtouren-Schirm. Im Prospekt '90 erfahren Sie mehr über die neue Generation am Gleitschirmhimmel. Fordern Sie den neuen Flight Design-Katalog an.

It's up to you.



FLIGHT DESIGN

Flight Design GmbH, Sielminger Str. 65, 7022 L.-Echterdingen 3, Tel. (0 71 1) 79 50 95, Telefax (0 71 1) 79 50 97.



XXS

**IHRE
MOYES-
HÄNDLER
ERWARTEN
SIE ZUM
PROBEFLUG**

6412 Gersfeld
DFS Wasserkuppe
H. Barthelmes
06654/353

8435 Diefurt
Drachenflugschule Jura
Reinhard Pöppl
08464/8211

2100 Hamburg 90
Flugschule
Eva-Maria Preiss
040/35735 05-8

3000 Hannover 91
Hängegleiter und
Zubehör
Wolfgang Linz
0511/411499

8240 Königsee
Franz Wenig
08652/61007

8172 Lenggries
DFS Sepp Singhammer
08042/4559

7178 Michelbach
Drachensport
Hermann Brodbeck
0791/41151

8402 Neutraubling
DFS Neutraubling
Andi Meissl
09401/3812

8959 Rieden
am Förgensee
DFS Christa Vogel
Christa Vogel-Söder
08362/5138

7844 Neuenburg
Cloudebase Delta
Sport
Josef Gomeringer
07631/72728

7530 Pforzheim
Lothar Wüst
07231/74866

8212 Übersee
DFS Chiemsee
Georg Steffl
08642/383

7320 Göppingen
DFS Göppingen
Klaus Irschik
07161/49119

7808 Waldkirch
Delta Service Süd-
schwarzwald
Rudi Wisser
07681/6696

5788 Winterberg
Westdeutsche
Drachenflugschule
Elmar Müller
02981/6640

4806 Werther
DFS Nordrhein-
Westfalen
Udo Wilhelm
05203/1475

MOYES GENERALVERTRIEB:

PARASAIL

S Y S T E M S

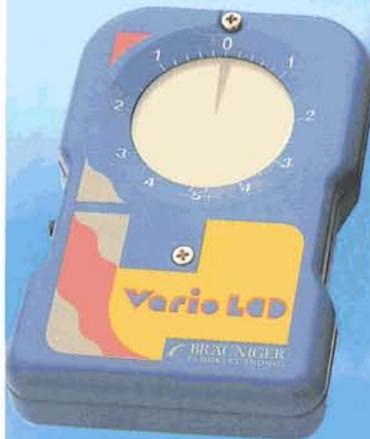
NYPHENBURGER STRASSE 49
8000 MÜNCHEN 2 · TEL. 089/129 85 95

BRAÜNIGER FLUGELECTRONIC

Bräuniger GmbH,
Pütrichstraße 21,
D-8120 Weilheim/Ob.,
Telefon: 08 81/64750,
Telefax: 08 81/45 61



Alto Print
System-Barograph
190 x 115 x 38 mm
430g



Vario LCD
Universalvariometer
120 x 80 x 25 mm
180g



Alto Vario LCD V
Das Kombigerät
160 x 95 x 20/28 mm
350g



Alto Vario P II
Das kleine Kombigerät
120 x 80 x 25 mm
180g

FASCINATION IN PERFECTION

»Schwanzlose Flugzeuge«

Ein Buch von **Karl Nickel** und **Michael Wohlfahrt**



Foto: Karl Nickel

Jeder der sich ernsthaft mit der Aerodynamik von Hängegleitern beschäftigt, findet nach kurzer Zeit einen paradoxen Sachverhalt heraus: In den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg sind Flugzeuge gebaut worden, die (sieht man von der Schwerkraftsteuerung und der Flexibilität ab) unseren heutigen Hängegleitern sehr ähnlich waren; aber über diese Entwicklungen liegen kaum verwertbare Veröffentlichungen vor.

Stellvertretend für diese »vergessene Entwicklungsrichtung« des Flugzeugbaus, die unseren Hängegleitern nähersteht als jeder andere Zweig der Fliegerei, seien hier die Namen Horten, Lippisch und Fauvel genannt.

Es stand zu befürchten, daß mit den Konstrukteuren und den Piloten dieser Flugzeuge das von ihnen gesammelte Wissen ausstirbt – ein Wissen, das uns bei der Weiterentwicklung von Hängegleitern eine enorme Hilfe sein kann.

Wenn sich nun einer der besten Kenner der damaligen Entwicklungen, Prof. Dr. Karl Nickel, hingesetzt und dieses Wissen schriftlich fixiert hätte, wäre ein Buch entstanden, das dem Drachenfliegen neue Impulse geben könnte.

Karl Nickel und Michael Wohlfahrt aber haben mehr getan. Sie haben eine Zusammenfassung der gesamten bisher vorliegenden Erkenntnisse

über schwanzlose Flugzeuge geschaffen.

Der Bogen ihrer Betrachtungen spannt sich vom Nurflügel in der Natur über Hängegleiter und Segelflugzeuge bis zur Überlegung über die Ausführbarkeit von Nurflügelgroßraumflugzeugen. In diesem Rahmen werden die aerodynamischen Grundlagen, die Fragen der Stabilität, der Steuerung und der Flugeigenschaften, Entwurfskriterien und Vorurteile zum Nurflügelflugzeug besprochen. Besondere Kapitel sind dem Hängegleiter, Flugmodellen und der Diskussion ausgeführter Nurflügelflugzeuge gewidmet.

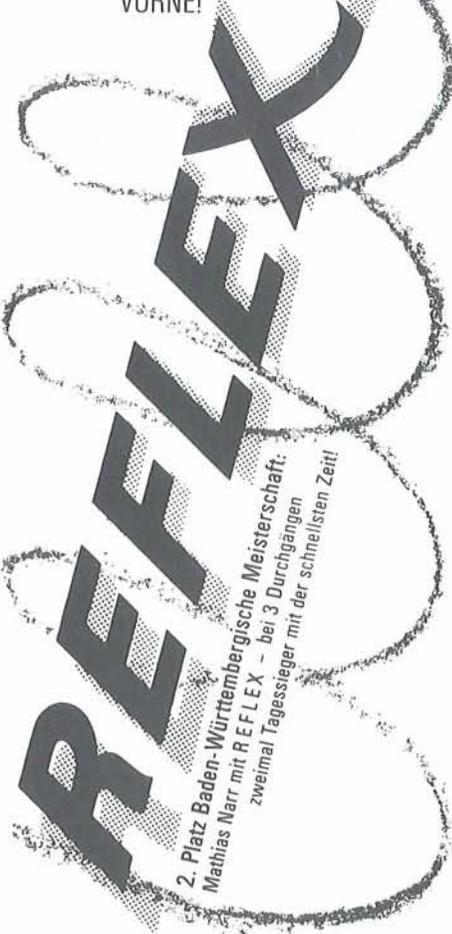
Mindestens genauso beeindruckend wie die Fülle der gebotenen Informationen ist die Fähigkeit der Autoren, komplizierte Zusammenhänge durch anschauliche Darstellung und einfache Beispiele verständlich zu machen. Obwohl Überschriften wie »Die Potentialzäune im Schiebeflug« oder »Die Phygoidenschwingung« trockenste Theorie erwarten lassen, liest sich das Buch für jeden, der am Nurflügel interessiert ist, spannend und unterhaltsam. Auch wenn in einzelnen Kapiteln mathematische Formelzeichen auftauchen – dies ist bei den behandelten Themen unumgänglich – wird der, der diese Abschnitte überspringt, durch die anschließenden Beschreibungen des Sachverhaltes den Anschluß wiederfinden.

Jeder, der glaubt, durch einfaches »Durchlesen« zum Nurflügel-Experten zu werden, sei gewarnt. Die Fülle der gebotenen Informationen ist zu umfangreich, als daß man das Buch (auch bei überdurchschnittlichen Vorkenntnissen) »einfach durchlesen« könnte. Man muß darin schmökern, die »Aha – na ist ja klar«-Erlebnisse genießen, zurückblättern, Notizen machen und manchmal auch eine Viertelstunde nachdenken um das Gelesene zu verdauen. Ich freue mich schon auf die Regentage im nächsten Urlaub.

Karl Nickel und Michael Wohlfahrt, Schwanzlose Flugzeuge, ihre Auslegung und ihre Eigenschaften, Birkhäuser Verlag AG Basel/Schweiz. DM 88,-

Buchbesprechung von *Bernd Schmidtler*

UNSER NEUER –
JETZT SCHON GANZ WEIT
VORNE!



2. Platz Baden-Württembergische Meisterschaft:
Mathias Narr mit REFLEX – bei 3 Durchgängen
zweimal Tagessieger mit der schnellsten Zeit!

Das Ergebnis echter Team-Arbeit
in Entwicklung und Ausführung:

Der neue REFLEX.

Mit neuer Technik:

Spannweite 10,65 Streckung 7,8
Fläche 14,5 Packmaß 3,9 m / 5,3 m
variable Geometrie, Pitchkompensator
Gütesiegelnummer 01-192-90

Ein echter Speedglider mit harmonisch rundem Handling. Die wirkungsvolle VG ermöglicht dem Leistungspiloten optimale Anpassung an jede Flugsituation.

Ranbögen gewährleisten darüber hinaus auch bei rauen Verhältnissen komfortables Fliegen. Testen Sie bei einem Probeflug die hervorragenden Sinkwerte bei hoher Geschwindigkeit!

Unsere Vertretungen stehen gerne zur Verfügung:

Generalvertrieb Österreich, Wolfgang Zach,
A-2801 Katzelsdorf, Tel. 0 26 22 / 78 36 83

Generalvertrieb Skandinavien, Stefan Tärnström,
S-41118 Gothburg, Magasingsgatan 11

Weitere Vertretungen in ganz Deutschland über:

**THALHOFER
TEAM**



Thalhofer GmbH, Nürtingerstraße 19, 7443 Frickenhausen,
Telefon 0 70 22 / 4 92 56, Fax 0 70 22 / 4 94 57

DHV-Prüfungskalender 1990

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

Hängegleiten

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator	Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
14.9.90	T A+T B	Göppingen	Flugschule Göppingen Blumhardtstraße 14 7320 Göppingen 07161/49119	22./23.9.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel
14.9.90	T A+T B	Weilheim	DFS Spieler Am Trifthof 57 8120 Weilheim, 0881/7657	22.9.90	T+P A, B, S	Thalmässing	Jura Albatros Airlines, Weidenweg 40, 8542 Roth 09171/3302
14.9.90	T A	Rieden	DFS Christa Vogel, Brunnenstraße 15, 8959 Rieden, 08362/5138	28.9.90	T A	Rieden	DFS Christa Vogel
14.9.90	T A	Benedikt-beuern	Bayer. DFS Garmisch Milchstraße 10 8000 München 80 089/482141	28.9.90	T A	Elzach	DFZ Elztal, In der Gumm 7807 Elzach, 07682/8279
15.9.90	P A+P B	Sauerland	Westdeutsche DFS, Nühnetalstraße 73, 5788 Winterberg, 02981/6640	29.9.90	T A+B, P A+BW	Wallberg	TAKE OFF, Berg 6, 8183 Rottach-Egern 08022/6111 oder 089/7258881
15./16.9.90	T A+B, P A+BB	Bernau	DFS Walter Wagner Hof 57, 7816 Münstertal 07636/1676	29./30.9.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel
15./16.9.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel	30.9.90	T A	Rieden	DFS Christa Vogel
16.9.90	T A	Rieden	DFS Christa Vogel	30.9.90	T A	Winterberg	Westdeutsche DFS
16.9.90	T A	Wasserkuppe	Flugcenter »Wasserkuppe« Obernhäusen 35, 6412 Gersfeld, 06654/7548	30.9.90	P A+P B	Elzach	DFZ Elztal
19.9.90	T A	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar Hauptstraße 61 6943 Birkenau 06201/63184	3.10.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel
19.9.90	T A+B, P A+BR	Ruhpolding	DFS Ruhpolding Brandstätter Straße 62 8222 Ruhpolding 08663/668	5.10.90	T A	Rieden	DFS Christa Vogel
19.9.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel	6./7.10.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel
21.9.90	T A	Rieden	DFS Christa Vogel	11.10.90	T A	Benedikt-beuern	Bayer. DFS Garmisch
21.9.90	T A+P A	Chiemsee	DFS Chiemsee Neuwies 34 8212 Übersee 08642/383 oder 08641/1228	12.10.90	T A+T B	Göppingen	Flugschule Göppingen
21./22.9.90	T A+P A	Tegelberg,	DFS Tegelberg Haldenweg 3, 8959 Roßhaupten, 08367/598	12./13.10.90	T A+P A	Tegelberg	DFS Tegelberg
				13./14.10.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel
				16.10.90	T+P A, B, S	Wasserkuppe	Flugcenter »Wasserkuppe«
				17.10.90	T A+B, P A+BR	Ruhpolding	DFS Ruhpolding
				19.10.90	T A	Rieden	DFS Christa Vogel
				20.10.90	T S	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar
				20./21.10.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel
				21.10.90	T A	Rieden	DFS Christa Vogel
				25.10.90	T A	Benedikt-beuern	Bayer. DFS Garmisch
				26./27.10.90	T A+B, P A+BO	Oderen (F)	Flugschule Aerotec
				27./28.10.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel
				28.10.90	T A+B, P A+BB	Brauneck	DFS Sepp Singhammer
				28.10.90	P A+P B	Mosbuch	DFS Rheinland-Vulkan- eifel, Zum Moor 5, 5441 Mosbruch, 02692/8288
				27./28.10.90	T A+B, P A+B	Goslar	DFS Goslar, Am Heide- kamp 7, 3380 Goslar 05321/63737

Gleitsegeln

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
21.9.90	T	Rieden	GSS Christa Vogel
19.9.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel
19.9.90	T+P	Ruhpolding	Brandstätter Straße 62 8222 Ruhpolding 08663/668
19.9.90	T+P	Hochgrat	Flugschule Martin Mergen- thaler, Waltener Straße 20 8972 Sonthofen 08321/9970
15./16.9.90	P	Eizach	GSS Christa Vogel
15./16.9.90	P	Eizach	GSZ Eizal 08321/88335
14./15.9.90	T+P	Sonthofen/ Hochgrat	Flugschule Frank Kranzusch, Grüntensteinstraße 24 8972 Sonthofen
14.9.90	T	Eizach	GSZ Eizal, Moosweg 3 7807 Eizach, 07682/8279
14.9.90	T	Weilheim	GSS Gerhard Spieler Am Triftthof 57 8120 Weilheim, 0881/7657
14.9.90	T	Rieden	GSS Christa Vogel, Brunnenstraße 15, 8959 Rieden, 08362/5138
14.9.90	T	Göppingen	Flugschule Göppingen Blumhardtstraße 14 7320 Göppingen 07161/49119
21.9.90	T	Sonthofen	GSS Jürgen Rohmeyer Salzweg 37, 8972 Sont- hofen, 08321/9328
21.9.90	T	Eizach	GSZ Eizal
21.9.90	T+P	Tegelberg	Gleiterschirmflieger im LVB Heinz Fischer, Brunnenstraße 35, 8959 Rieden 08362/37038
22./23.9.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel
22./23.9.90	P	Eizach	GSZ Eizal
22.9.90	P	Allgäu	GSS Frank, Fasanenweg 8 7150 Backnang
28.9.90	T+P	Braunack	GSS Sepp Singhammer Johann-Probst-Straße 15 8172 Lengries 08042/4559
28.9.90	T+P	Kössen	Süddeutsche Gleitschirm- schule, Am Balsberglift 8218 Unterwössen 08641/7575
28.9.90	T	Sonthofen	GSS Oberallgäu, Bahnhofstraße 30, 8972 Sonthofen 08321/86290
20./21.9.90	T+P	Oderen (F)	Flugschule Aerotec, Harald Huber, Flaunserstraße 19 7801 Stegen 2 07661/61735 (0033) 8982/1716

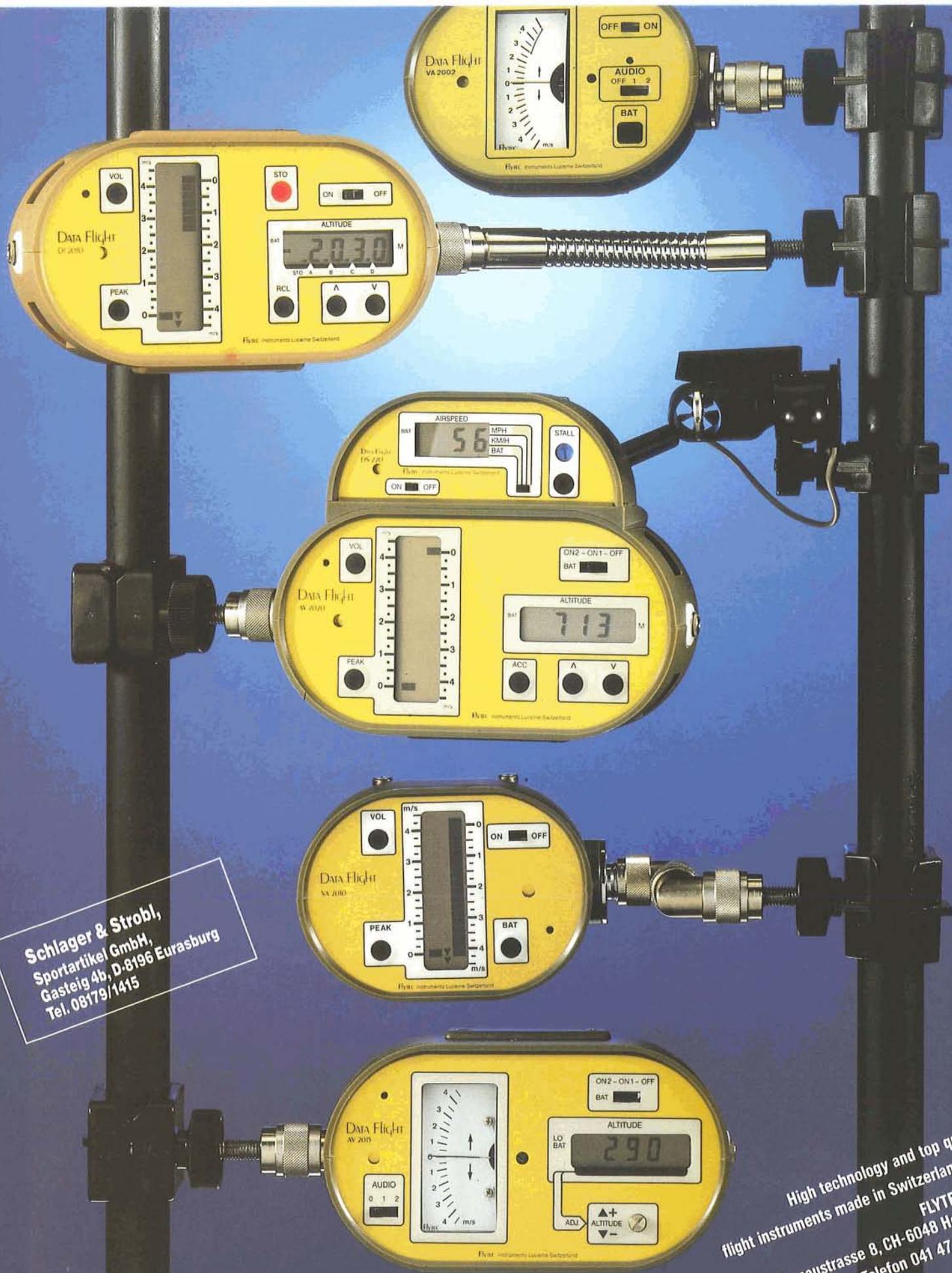
Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
28.10.90	T+P S	Eizach	DFZ Eizal
3.11.90	T B	Rieden	DFS Christa Vogel
2./3.11.90	T A+P A	Tegelberg	DFS Tegelberg
3./4.11.90	T+P S	Sauerland	Westdeutsche DFS
4.11.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel
10.11.90	T A+B, P A+B Salmas	Westallgäuer DFS	Westallgäuer DFS Allmannsried 181 8999 Scheidegg 08381/6265
11.11.90	T A	Winterberg	Westdeutsche DFS
15.11.90	T A+T B	Göppingen	Flugschule Göppingen
17.11.90	P A+P B	Sauerland	Westdeutsche DFS
23.11.90	T A, B, S,	Werther	NRW DFS, Schwarzer Weg 2-4, 4806 Werther, 05203/1475
24.11.90	P A, B, S	Werther	NRW DFS
25.11.90	T A	Wasserkuppe	Flugcenter »Wasserkuppe«
25.11.90	P A+P B	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar
2.12.90	T B	Winterberg	Westdeutsche DFS
9.12.90	T B	Wasserkuppe	Flugcenter »Wasserkuppe«
15.12.90	T A+T B	Göppingen	Flugschule Göppingen
15.12.90	T A+B, P A+B Salmas	Westallgäuer DFS	Westallgäuer DFS
19.12.90	T A+T B	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar
22.12.90	P A+P B	Tegelberg	DFS Christa Vogel

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

Gleitsegeln

Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator	Termin	Prüfungsart	Prüfungsort	Organisator
28.9.90	T	Rieden	GSS Christa Vogel	18.10.90	T	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar Hauptstraße 61 6943 Birkenau 06201/63184
28.9.90	T	Backnang	GSS Frank	19.10.90	T	Sonthofen	GSS Oberallgäu
28.9.90	P	Wank	Gleitschirmschule Werdenfels Schnitzschulstraße 2 8100 Garmisch- Partenkirchen 08821/1425	19.10.90	T	Rieden	GSS Christa Vogel
29.9.90	T+P	Gröbming	Flugschule Sky Club Austria, Wiesackstraße 512 A-8962 Gröbming (0043) 3685/22333	19./20.10.90	T+P	Sonthofen/ Hochgrat	Flugschule Frank Kranzusch
29.9.90	P	Hochgrat	GSS Oberallgäu	20.10.90	P	Hochgrat	GSS Oberallgäu
29./30.9.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel	20./21.10.90	T+P	Münstertal	GSS Walter Wagner Hof 57, 7816 Münstertal 07636/1676
29./30.9.90	T+P	Zillertal	Westdeutsche GSS, Nühnetalstraße 73, 5788 Winterberg, 02981/6640	20./21.10.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel
29./30.9.90	T+P	Breitenberg	Skycenter, Nebelhornstraße 31, 8980 Oberstdorf 08322/2051	20./21.10.90	T+P	Ramsau	Aufwind GSS, Am Dachstein 52, A-8972 Ramsau (0043) 3687/81880
30.9.90	T+P	Breitenberg	Ostallgäuer Fliegerschule Xaver-Martin-Straße 1 8952 Marktoberdorf 08342/4450	21.10.90	T+P	Breitenberg	Ostallgäuer Fliegerschule
3.10.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel	24.10.90	T+P	Hochgrat	Flugschule Martin Mergenthaler
(Theorie möglich nach Voranmeldung)				26.10.90	T	Backnang	GSS Frank
5.10.90	T	Rieden	GSS Christa Vogel	27.10.90	T+P	Gröbming	Sky Club Austria
5./6.10.90	T+P	Sonthofen/ Hochgrat	Flugschule Frank Kranzusch	27./28.10.90	T+P	Hochries	Münchner GSS
6./7.10.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel	27.10.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel
6./7.10.90	T+P	Hochries	Münchner Gleitschirmflugschule, Balanstraße 13, 8000 München 80, 089/482572	27.10.90	T	Zillertal	Harzer GSS, Am Müllerkamp 2, 3380 Goslar 05321/64642
12.10.90	T+P	Seefeld	Sunglide GSS, Egmatinger Straße 8c, 8011 Siegers- brunn, 08102/4857	28.10.90	P	Zillertal	Harzer GSS
12.10.90	T	Göppingen	Flugschule Göppingen	2./3.11.90	T+P	Sonthofen/ Hochgrat	Flugschule Frank Kranzusch
12.10.90	T+P	Tegelberg	Heinz Fischer	3.11.90	T+P	Brauneck	GSS Sepp Singhammer
13./14.10.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel	3.11.90	T B	Rieden	GSS Christa Vogel
13./14.10.90	T+P	Breitenberg	Skycenter	3./4.11.90	T+P	Breitenberg	Skycenter
16.10.90	TP S		GSS »Wasserkuppe«, Obernhäusen 35 6412 Gersfeld 06654/7548	4.11.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel
17.10.90	P	Tegelberg	GSS Christa Vogel	10.11.90	T+P	Salmas	Westallgäuer GSS, Allmannsried 181 8999 Scheidegg 08381/6265
(Theorie möglich nach Voranmeldung)				14.11.90	T	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar
17.10.90	T+P	Ruhpolding	GSS Ruhpolding	15.11.90	T	Göppingen	Flugschule Göppingen
				16.11.90	T	Backnang	GSS Frank
				17./18.11.90	T+P	Münstertal	GSS Walter Wagner
				2.12.90	T B	Winterberg	Westdeutsche GSS
				7.12.90	T	Backnang	GSS Frank
				9.12.90	T B	Wasserkuppe	GSS »Wasserkuppe«

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



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

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

FlyTEC

RUMOUR

Solar Wings

LIMITED

Rumour fakten:

Schön, schnell, klein, leistungsstark und leicht!!!

Das sind die Fakten des neuen Rumour von SOLAR WINGS. Ein effizienter und sehr sauberer Segelschnitt machen aus ihm "die" Leistungsmaschine für leistungsorientierte Piloten, die gerne zu den Siegern gehören.

Rumour-Daten; Flächengröße/Gewicht ohne Packsack: 13.5 m²/29.3 kg, 14.5 m²/30.00 kg; Nasenwinkel 128°; Streckung 7:1; 100% – Doppelsegel am Flügel aussen; optimal abgestimmtes, leichtes Gestell; integrierte Swiveltips; im Doppelsegel integriertes Kielrohr; aerodynamisch geschlossener Turmausschnitt; Kieltaschenlos; technisch hochwertige, aerodynamisch gestaltete Steuerbügel-Anschlußstücke mit integriertem Flaschenzug; Pro-Foil-Steuerbügelseitenrohre.

Diese "Hardware" setzt einen neuen Standard im Hängegleiter-Bau.



Betreffend Leistungspotential und Handling stellt der RUMOUR das vielleicht beste Gerät dar, daß Sie zur Zeit kaufen können, denn er ist das absolut Beste, das SOLAR WINGS je gebaut hat . .

Sie sollten den RUMOUR Probe-Fliegen, ehe Sie sich für "Ihren Neuen" entscheiden, denn dann werden auch Sie überzeugt sein.

Hermann Brodbeck Tel:0791/41151

Thomas Matula Tel:07162/23978

Alois Adlhart Tel:08022/5579

Norbert Mundorf Tel:05732/4819

Lothar Wust Tel:07231/74866

Norbert Schwarze Tel:05203/7281

Gebhard Holzner jun. Tel: 08663-2729

Richard Stürzer Tel: 0043 0662-22452

Drachensflug-Zentrum Elztal Tel: 0782-8279



RUMOUR

Solar Wings Ltd, 56 George Lane, Marlborough, Wilts, SN8 4BY. Telephone: 0672-515066 Fax: 0672-514492