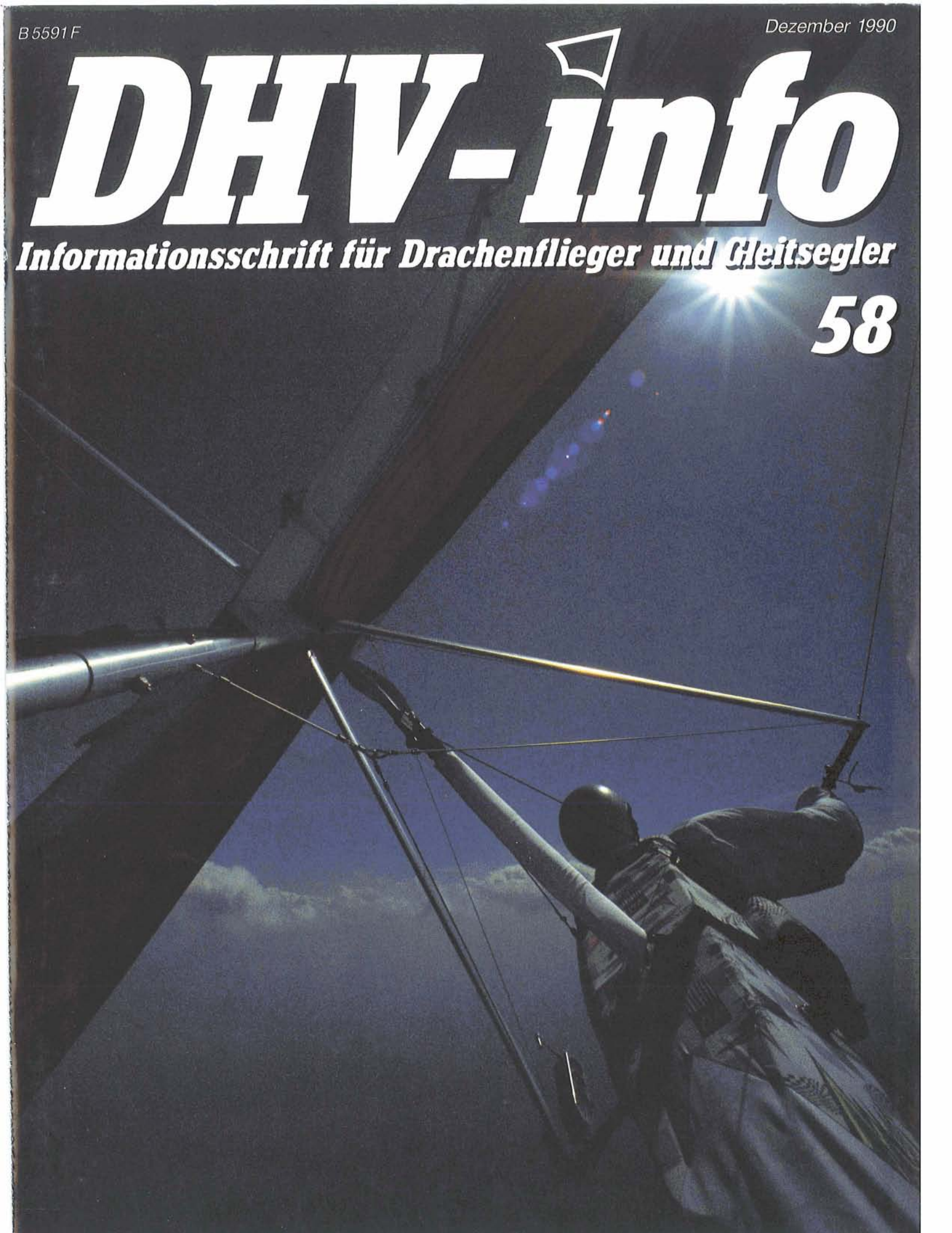


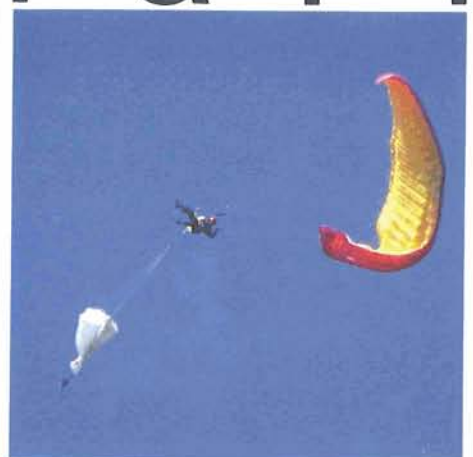
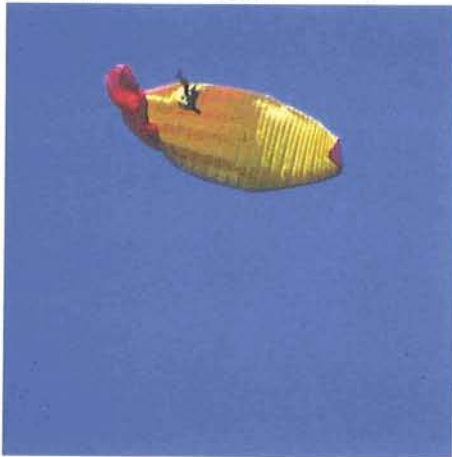
DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

58



F ü r d e n F a l l



d e s

F a l l e s



World Champion Robbie Whittall und Lucy MacSwinney



FIREBIRD[®]
SKY SPORT

Hitzlerieder Straße 15, 8959 Seeg Allgäu
Telefon: (08364) 1078, Telefax: (08364) 1294

FIREBIRD[®]
...the champions choice!

AUS DEM INHALT

4	Wichtig – Neu – Kurz
8	Interview: Robbie Whittall

Drachenflug-Weltmeister Robbie Whittall hat sich aus dem Schatten von John Pendry gelöst. Er will jetzt auf eigenen Beinen stehen und arbeitet, zur allgemeinen Überraschung, künftig für einen deutschen Hersteller. Er repräsentiert damit eine Entwicklung im Drachensport, die wie ein großes Tauziehen der Firmen um die besten Piloten erscheint. Michael Weingartner spricht mit Robbie Whittall über die Hintergründe.

Foto: Klaus Tänzler



14	Das fliegende Fahrrad: Bis die Fetzen fliegen
----	---

16	Landeanflug mit dem Drachen
23	Das Versicherungsprogramm

24	Sicherheitsjournal
26	Tätigkeitsbericht der DHV-Kommission
29	Protokoll der 11. DHV-Jahrestagung

30	Fluglehrerausbildung: Zu viel Streß beim Eingangstest
34	Vereinsnachrichten – Briefe

43	DHV bietet an
----	---------------

44	Strecke: Dreieck x 3
----	----------------------

46	Strecke: Fliegen wie Gott – in Frankreich?
----	--

50	Gebrauchtmärkte
----	-----------------

62	Deutscher Streckenflugpokal 1990: Endwertung
----	--

74	French Open 1990 in St. André
----	-------------------------------

78	Interview: Uli Wiesmeier
----	--------------------------

84	Lucky Strike Open in Verbier
----	------------------------------

88	Liga 90, Gleitsegeln
----	----------------------

90	Liga 90, Hängegleiten
----	-----------------------

IMPRESSUM

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiter-
verband e. V. (DHV) im DAeC
Fachverband der Drachen-
flieger und Gleitsegler in
der Bundesrepublik
Deutschland
Schaftacher Straße 23
8184 Gmund
Telefon 08021/81 81
Telefax 08021/80 47
Info-Phon 08021/81 50

Redaktion:
Wolfgang Gertheisen
(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.

Haltung:
Die Redaktion behält sich
die Kürzung von Leserbrief-
en und Beiträgen sowie
die redaktionelle Über-
arbeitung vor. Für unver-
langt eingesandte Mann-
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:
Spaceflight.

Foto:
Michael Weingartner



Fotos: Timan v. Mergershausen



Die Sieger: Sepp Singhammer (links), Drachenfliegen, und Uli Wiesmeier, Gleitschirm, sind die Gewinner des Deutschen Streckenflugpokals 1990. Die Siegerehrung fand während der DHV-Jahrestagung in Ruhpolding statt (siehe auch Seite 44 und 78).

Wechsel in der DHV-Kommission

Mit Dr. Reinhard Wolfer aus Nürtingen ist ein DHV-Gründungsmitglied aus dem Amt des stellvertretenden Vorsitzenden ausgeschieden; er kandidierte nicht mehr für die Wahl. Ein Jahrzehnt hatte er sein Amt mit Bravour ausgeführt. In seiner weiteren Funktion als Regionalbeirat für Baden-Württemberg bleibt er Mitglied in der DHV-Kommission.

Amtsnachfolger ist Stefan Eylert aus Oberammergau. Der 33jährige ist Vorsitzender des Ammergauer Clubs und Prüfer für Gleitschirm- und Drachenpiloten.

Packerlehrgänge

Am 16. und 17. 3. 1991 sowie am 6. und 7. 4. 1991 finden in Altenstadt bei Schongau vier Lehrgänge für Selbstpacker von Rettungsgeräten statt. Interessenten melden sich bitte direkt schriftlich bei der DHV-Geschäftsstelle an.

Die Ruhpoldinger trumpfen auf

Die Ruhpoldinger haben zusammen mit der DHV-Jahrestagung auch gleich ihr 15jähriges Bestehen gefeiert. In diesen eineinhalb Jahrzehnten sind die Ruhpoldinger fliegerisch fit geblieben und haben mit Jo Bathmann, Jürgen Tulzer und Malte Bernhardt die Mannschaftswertung beim Deutschen Streckenflugpokal 1990 gewonnen.

Internationale Normierung für Gleitsegel

Mit Blick auf das künftige Europa wird auf internationaler Ebene an einer einheitlichen Qualitäts- und Prüfnorm für Gleitsegel gearbeitet. Der nationale Bereich wird vom Deutschen Institut für Normung (DIN) koordiniert. Der DHV beteiligt sich.

Mehr Sicherheit durch Ausbildung

Die Unfallsituation 1990 vor allem beim Gleitsegeln und die hohe Zahl nichtbestandener Gleitsegel- und Hängegleiterprüfungen war Anlaß für verschiedene Änderungen bei der Ausbildungs- und Prüfungsordnung ab 1. 1. 1990, vgl. auch DHV-Info Nr. 56, Seite 5.

- ▷ Bei der Gleitsegelausbildung wird die Mindestzahl der A-Flüge von 30 auf 40 erhöht, davon 10 unter 300 m und 25 über 400 m.
 - ▷ Die praktische Lernausweisausbildung muß sich über mindestens 3 Tage erstrecken, wobei pro Tag nicht mehr als 10 Alleinflüge absolviert werden dürfen. In der praktischen A-Ausbildung dürfen pro Tag maximal 10 Flüge absolviert werden, bei mehr als 400 m Höhenunterschied maximal 5 Flüge pro Tag.
 - ▷ Gleitsegel- und Hängegleiterprüflinge, die ihre praktische A- oder B-Prüfung nicht bestehen, haben vor der nächsten Prüfung 10 Ausbildungsflüge mit einer Höhendifferenz von mindestens 100 m durchzuführen.
 - ▷ Der bei vielen Flugschulen schon übliche zweite Fluglehrer am Landeplatz wird bei Ausbildungsflügen ab 100 m Höhenunterschied zur Pflicht; bis 400 m kann der Landeplatzfluglehrer durch eine sichere Funkverbindung vom Lehrer am Startplatz zum Schüler ersetzt werden, wenn die gesamte Flugstrecke bis zur Landung vom Startplatz aus einzusehen ist.
- Die neuen Regeln sollen den Lern- und Prüfungserfolg verbessern, den Flugschüler vor Hetze und Überlastung schützen und Ausbildungsunfällen vorbeugen.

DHV-Geschäftsstelle informiert

Die DHV-Geschäftsstelle bleibt am 27. und 28. Dezember 1990 geschlossen.

Zum Gleitschirm gehört künftig der Rettungsschirm

Die rasante Zunahme der Kollisionen mit Gleitschirmen läßt zum Schutz der Piloten keine andere Wahl: Die bisherige Ausnahme für Gleitsegelpiloten von der Rettungsschirmpflicht ist guten Gewissens nicht mehr zu vertreten.

Es geht hauptsächlich um den gefährdeten Piloten selbst, daneben auch um die moralischen und rechtlichen Vorwürfe an den Kollisionsgegner, wenn wegen des fehlenden Rettungsgeräts ein Zusammenstoß schlimm endet.

Wie schon im DHV-Info Nr. 56, Seite 5 angekündigt, wird die Ausnahme ab 1.1.1991 aufgehoben. Das heißt, daß bei jedem Gleitschirmflug mit einem Bodenabstand von mehr als 50 m ein Rettungsgerät mitzuführen ist.



Foto: Randy Henry

Neue Kalender

In der Kalenderküche Windsport Wildbad von Uli Blumenthal sind auch für das Jahr 1991 neue Kalender zum Thema Gleitschirmfliegen und Drachenfliegen entstanden.

Neue Gold-Leistungen

Mit einem 114-km-Dreieck und 202 km Freie Strecke hat Volker Schlegel das goldene Leistungsabzeichen Nr. 6 des DHV erflogen. Frank Wittschorek erhielt bei der DHV-Jahrestagung das Leistungsabzeichen Nr. 7 für 214 km Freie Strecke und ein 121-km-FAI-Dreieck.

Neue Flugfunkfrequenz

Beim Flugfunk sind wir einen Schritt weiter. Wir haben die neue Frequenz 120.975 erhalten, freilich zusammen mit den Ultraleichtfliegern. Die Bemühungen des DHV um eine »freie« Frequenz werden fortgesetzt. Angestrebt wird eine auf das notwendige Maß reduzierte Funkausbildung im Rahmen des Theorieunterrichts.

300 km in Europa

Am 6. August 1990 wurde der 5 Jahre alte Europarekord von Gerard Thevenot gleich zweimal überboten. Die Franzosen Jean Souviron und Richard Walbec starteten gegen 11.30 Uhr im UL-Schlepp mit ihren Boomerangs von Couhe Veyrac. Die Nacht vor dem Flug hatte eine Front das Gebiet überquert. Der Wind blies aus Nordost mit 20 km/h.

Während Jean Souviron nach 287 km bei Crespin landete, flog Richard Walbec noch weiter und landete nach 302 km bei Pont de Salars. Damit wurde in Europa erstmals die 300-km-Barriere überflogen. Laut Richard Walbec sollten in diesem Fluggebiet bei einem Start nördlich von Poitiers auch 350 bis 400 km möglich sein.

Erleichterungen für Windenfahrer

Wer künftig eine Schleppstartberechtigung als Pilot für Hängegleiten oder Gleitsegeln erwirbt, kann sich künftig nach seiner Wahl als Windenfahrer für Hängegleiten oder Gleitsegeln ausbilden lassen. Er ist insoweit nicht an seine Luftfahrzeugart gebunden.

Gemäß dem Wunsch vieler Vereine sind in Zukunft auch »Fußgänger« zur Windenfahrerausbildung zugelassen. Um den gleichen Sicherheitsstandard zu gewährleisten, müssen sie allerdings mindestens 150 Windenfahrten unter Aufsicht und Anleitung eines Windenfachlehrers sowie eine zusätzliche Ausbildung und Prüfung in der A-Theorie absolvieren.

Neue Vereine im DHV

Als neue DHV-Mitgliedsvereine begrüßen wir herzlich:

Zittauer Flugsportverein

»Lusatia«

Am Dreiländereck 16
O-8800 Zittau

Erster Cottbuser Drachenfliegerclub

H.-Just-Allee 49
O-7500 Cottbus

Drachenflugclub Miltenberg

Bürgerstadter Straße 17
W-8760 Miltenberg

Himmelsstürmer Lahn

Jahnstraße 27
W-6336 Solms

1. Niederbayerische Gleitschirmwindengemeinschaft

Laweg 1
W-8353 Osterhofen

Skiclub Geretsried

Egerlandstraße 54
W-8192 Geretsried

Erster Gleitschirmclub

Donau-Altmühltal
Rieder Tal 5
W-8833 Dollnstein

Betriebssportgruppe der LH Wiesbaden, Abtl. Paragleiten

Neupforter Straße 65
W-5421 Weisel

Ostsächsischer Flieger Club

Karl Liebknecht-Straße 30
O-8090 Dresden

Drachenfliegerclub Kamenz

Neschwitzter Straße 7b
O-8290 Kamenz

Gleitschirmclub Senden

Münsterstraße 52
W-4403 Senden

Flugschule umgezogen

Die neue Adresse der Flugschule Reinhold Speidel lautet:
Wendelsteinstraße 8
8201 Neubeuern
Telefon 0 80 35/53 85.

American Paragliding Association informiert

Die American Paragliding Association wendet sich mit folgendem Aufruf an alle Piloten die in die USA reisen und dort Gleitschirmfliegen wollen:

»Die American Paragliding Association (APA) erwartet einen ständigen Zuwachs und geht davon aus, daß immer mehr Gelände für Piloten mit Befähigungsnachweis zugelassen werden. Alle verfügbaren Gelände sind einem entsprechenden Pilotenkönnen zugeordnet. Fremde Piloten sollten zuerst mit dem Geländehalter oder einem APA-geprüften Gleitschirmlehrer Kontakt aufnehmen und die Akzeptanz ihres Befähigungsnachweises und ihres Könnensstandes abchecken, bevor sie ein Gelände befliegen.

Zusätzlich erfordert das Fliegen auf amerikanischen Geländen die Zustimmung des Landeigentümers, der Behörden und der Parkrangers. Falls keine Zustimmung erteilt wird kann sich der Pilot strafbar machen. Der Grund hierfür liegt in den Restriktionen des amerikanischen Haftungsgesetzes.

Weitere Informationen erteilt die American Paragliding Association, 25 Goller Place, Staten Island NY 10314.«

Geländezulassung hat Zeit

Mit dem neuen Luftrecht wird die Genehmigungsfiktion in der heutigen Allgemeinverfügung wegfallen und die bisher gemäß dieser Fiktion genutzten Hängegleiter- und Gleitsegelgelände müssen nach § 25LuftVG zugelassen werden.

Grund zur Eile besteht für die Geländehalter nicht. Das neue Luftrecht soll nach Planung des Ministeriums etwa ab Mitte 1991 in Kraft treten. Darüber hinaus ist auf Vorschlag des DHV eine mehrjährige Übergangsfrist für die betroffenen Gelände vorgesehen. Eventuelle Fristen werden frühzeitig veröffentlicht.

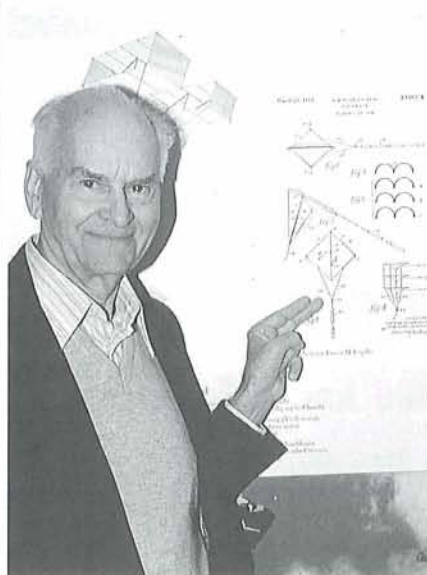


Foto: Charlie Jöst

»Der Traum des Francis Rogallo«, die Entwicklung der Idee flexibler Tragflächen bis hin zu den heutigen Sportgeräten, Drachen und Gleitschirm, ist das Thema von Charlie Jösts neuem Video.

Francis Rogallo auf Video

Charlie Jöst ist in die Entwicklungsarbeit und das persönliche Leben des Drachen- und Gleitschirmerfinders Francis M. Rogallo tief eingedrungen und präsentiert im Auftrag des DHV den neuen Video-Film »Der Traum des Francis Rogallo«.

Das Rückgrad bilden die alten amerikanischen Dokumentarstreifen der NASA und der militärischen Entwicklungsstellen über die Flugversuche mit den ersten Drachen und Gleitschirmen vor 30 Jahren. Da werden ganze Autos durch die Luft befördert, mit wahren Saurier-Gleitschirmen.

Gleichsam entwickelt ist der technische Teil in die persönlichen Erinnerungen von Francis Rogallo. Er berichtet vor der Kamera über die einzelnen Entwicklungsstufen der Drachen und Gleitschirme vom Kinderspielzeug zum Rückkehrsystem für Weltraumkapseln und schließlich heute zum weltweit geliebten Luftsportgerät.

Bei der DHV-Jahrestagung in Ruppolding wurde der Film uraufgeführt – brandneu. Erst 2 Stunden vorher hatte Charlie Jöst die Schneidearbeiten abgeschlossen.

Übergangsregelungen für Piloten aus der früheren DDR

Die deutsche Vereinigung hat auch den Zeitplan für die Vereinigung der deutschen Drachen- und Gleitschirmflieger überholt. Seit 3.10.1990 gilt auch für das Gebiet der früheren DDR das bundesdeutsche Luftrecht und damit die Zuständigkeit des DHV gemäß Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr.

Die Kommission des DHV hat unter Mitwirkung von Horst Düsterhöft, dem neuen Regionalbeirat für die ehemaligen DDR-Länder allgemeingültige Übergangsregelungen beschlossen:

- ▷ Bis zum 3.10.1990 wurden vom Flug- und Fallschirmsportverband der DDR (FFSV) Hängegleiter sichtgeprüft und registriert. Diese Geräte können von den in der Registrierung genannten Personen, wenn sie den Lernausweis besitzen, für eine Übergangszeit bis zum 31.12.1992 benutzt werden. Das gleiche gilt bei Vereinsgeräten für die Vereinsmitglieder mit Lernausweis. Die DHV-Geschäftsstelle erteilt für die registrierten Geräte die befristeten Betriebsberechtigungen.
- ▷ Die Ausbildung – gleich welche Ausbildungsstufe – darf nur mit Geräten durchgeführt werden, für die das Gütesiegel oder ein anerkanntes ausländisches Zertifikat erteilt ist. Die bis zum 3.10.1990 von den anerkannten Flugschulen des FFSV erteilten Lernausweise werden vom DHV umgeschrieben. Die Umschreibemöglichkeit besteht bis zum 31.12.1990.
- ▷ Von den ehemaligen FFSV-Flugschulen sind bis auf weiteres zur Lernausweis-Ausbildung folgende Flugschulen berechtigt:
Patrick Schindler, Cauerstraße 8, O-8020 Dresden
Frank Seide, Lasallestraße 62, O-5025 Erfurt
Peter Gommert, W.-Hensel-Straße 14a, O-1712 Trebbin
Alle Hängegleiter- und Gleitsegelvereine und -flugschulen, deren Anschriften dem DHV bekannt sind, wurden vorab unterrichtet.



Allen Freunden des freien Fliegens einen guten Start ins neue Jahr!

DHV-info

Ein Weltmeister geht fremd

John und Robbie, das war eine Liaison, so selbstverständlich wie Prinzessin Diana und Prinz Charles; ja mehr noch: Robbie gehörte zu Airwave so sicher, wie Queen Elizabeth zu Großbritannien; und dann sowas: Bruch mit dem »Königreich«, Umzug nach »Good old Germany«, Transfer zu Firebird. Die Profiszene kommt in Bewegung, die Firmen kaufen Spitzenpiloten ein. In seinem Interview mit Michael Weingartner zieht Robbie Whittall Bilanz.

Willkommen in Deutschland! Laß mich raten wie dieser Transfer zustande gekommen ist: Eines Abends klingelte in deinem Appartement auf der Isle of Wight das Telefon, du nahmst den Hörer ab und eine Stimme mit bayerischem Akzent fragte Dich: Hy, hast du Lust für Firebird zu fliegen, wir bezahlen was du willst? – War es so?

Nein, umgekehrt.

Wie? Hast du in Bayern angerufen?

Nicht angerufen, aber ich bin zu Fritz Schweiger gegangen und habe ihm gesagt: »Wenn du willst, fliege ich für Dich«.

Und er hat gesagt: Okay und hat dir eine riesige Gage offeriert?

It's funny, jeder glaubt ich wäre wegen Geld nach Bayern gegangen, das ist falsch, aber der Reihe nach. Zunächst hat sich Fritz Schweiger viel Zeit gelassen bis er mir ein Angebot gemacht hat. Das Angebot erschien mir akzeptabel und ich habe daraufhin Rory Carter, meinen Boss bei Airwave, informiert. Rory hat mir ein noch besseres Angebot gemacht und ich bin trotzdem nicht geblieben. Du siehst, wär's nur um's Geld gegangen, hätte ich nicht wechseln müssen.

Und aus welchem Grund hast du gewechselt?

Das ist schwierig zu sagen... Ich glaube ich bin gegangen, weil ich für eine Firma arbeiten wollte, die mir den Eindruck gibt: Du wirst gebraucht...



Wurdest du bei Airwave nicht gebraucht?

Nicht wirklich. Bei Airwave war das so: Da war Bruce Goldsmith, John Pendry und ich. Wir sind zu Wettbewerben gegangen und einer von uns hat dann schon gut abgeschnitten; das war irgendwie selbstverständlich und eine Woche nach dem Wettkampf war alles vergessen. Ganz egal, ob du gut oder schlecht warst; es wurde nicht mehr darüber gesprochen.

Hast du nicht im Schatten von John gestanden? War nicht das auch ein Grund zu gehen?

Auch; und ich würde das nicht einmal Schatten nennen, sondern Fahrwasser; Fahrwasser, ja der Ausdruck paßt besser, im guten wie im schlechten Sinn. Auf der einen Seite konnte ich von John sehr viel lernen. Ich glaube, er war über eine lange Periode seiner Zeit zwei, drei Jahre voraus. Er wußte viel über das Wetter und er hatte vor allem eine viel bessere Taktik als die anderen. Heute ist das nicht mehr so, heute gibt's eine Handvoll Piloten, die alle gleich gut sind. Das war die eine Seite, die andere war: Wo ich geflogen bin, was ich gewonnen habe, John war schon vorher einmal da, ist dort schon vor mir geflogen, hat dort schon vor mir gewonnen, irgendwann hat mich das genervt.

Und jetzt bist du zu einer Firma gegangen, bei der du die Nummer 1 bist?

Nicht die Nummer 1, aber ich bekomme ein Feedback wie noch nie zuvor. Ein Feedback, von der ganzen Firma und vor allem von Fritz Schweiger. Er ist der perfekte Boss, yes. I like that boss. Zum Beispiel in Verbier: Fritz ist den ganzen Tag rumgerannt und hat uns geholfen, wo er nur konnte. Er hat alles mögliche organisiert, hat uns abgeholt und er war sich nicht einmal zu schade, Gleitschirme für uns zusammenzupacken. Sowas hätte es bei Airwave nie gegeben.

Woher weißt du, daß er das nicht nur macht, weil Erfolge Bares für ihn bedeuten?

Maybe, aber was ist schlecht daran. Shure, er macht das wegen dem Profit, aber er weiß, woher der Profit kommt; von den Piloten die erfolgreich sind. Und Fritz will, daß seine Piloten gut sind und er macht dafür auch Drecksarbeit. Sowas habe ich noch nie gesehen.

Und das hat dich motiviert?

Exactly!



Foto: Klaus Tändler

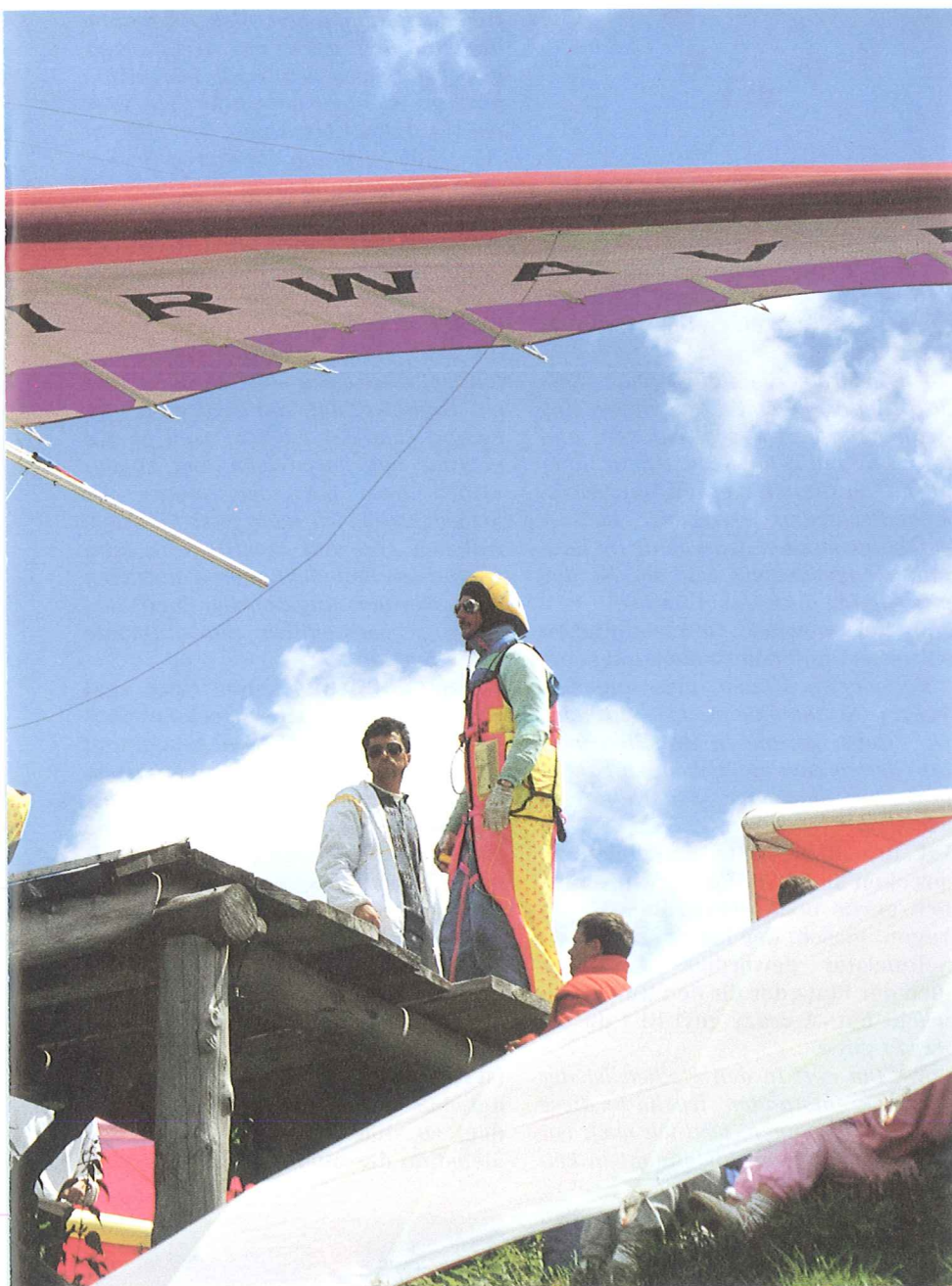
Gut, aber lohnt es sich für eine Firma, so viele Profis einzustellen?

Was heißt denn viele Profis? Im Bereich Drachenflug sind es die beiden deutschen Piloten Knut von Hentig, Christof Kratzner und im Gleitschirmbereich Uli Wiesmeier. Ich mach beides.

Viermal, sagen wir vierzig- bist fünfzigtausend pro Jahr...

...langsam, ich weiß nicht, wieviel der einzelne verdient, aber schau doch mal, wie die Realität aussieht. Profi sein heißt doch nicht, bei schlechtem

Wetter in den Cafés rumsitzen und den Mädchen hinterherzupfeifen. Profi sein heißt: einen stinknormalen Job machen, pro Tag acht Stunden, meistens noch mehr. Entwicklungsarbeit leisten, dann mal in der Produktion helfen und Testfliegen, Testfliegen und nochmal Testfliegen. Genaugenommen sind wir für die Firma wirtschaftlicher als jeder normale Angestellte. So sieht's aus; von wegen Traumjob. Sicher, wenn wir auf Wettbewerbe gehen, dann haben wir frei. Und was ist dein Aufgabengebiet?



Ich entwickle nicht, dafür fliege ich viel Test und helfe der Firma beim Aufbau ihres Händlernetzes in England. Hin- und herfahren zwischen England und Seeg das ist mein Alltag. Du hast gesagt, daß du nicht in der Entwicklung tätig bist. Heißt das: Kein Know-how-Transfer von Airwave zu Firebird?

Richtig! Ich habe bei Airwave ja auch nicht in der Entwicklung gearbeitet. Obendrein trenne ich das strikt: Airwave war Airwave und Firebird ist Firebird.

Du hast erzählt, daß du dich aus dem Fahrwasser von John befreien mußtest. Wie steht's mit der Konkurrenz bei Firebird?

Ich nehme an, du meinst das Verhältnis zu Uli Wiesmeier? Zum Beispiel.

Ich komme mit Uli sehr gut zurecht. Ich mag Menschen wie ihn. Er sagt, was der denkt, bei ihm weißt du immer, woran du bist.

Und wer kann von wem lernen?

Ich denke, wir können beide voneinander lernen. Ich habe sehr viel Flug-

»Wo immer ich auch geflogen bin, wo immer ich auch gewonnen habe, John war schon vor mir einmal da, hatte dort schon vor mir gewonnen, irgendwann hat mich das genervt«

erfahrung in den verschiedensten Gebieten der Welt, davon kann er profitieren, und ich kann von seiner total guten Einstellung zum Wettbewerbsfliegen lernen. Uli fliegt sowohl aggressiv als auch überlegt. Er hat das richtige Mittelmaß das mir noch fehlt und dann hat er auch eine schonungslose Art, wie er verpatzte Durchgänge analysiert. Das ist doch so: Wenn du dir Gedanken über einen verhauten Durchgang machst, geschieht das ja immer in einer Art, die dir angenehm erscheint; du siehst die Dinge so, wie du sie sehen willst, und da liegt die Stärke von Uli; er urteilt nüchterner; oft härter, pragmatischer. In St. André, während der Vor-WM im Gleitschirmfliegen, bin ich einmal fürchterlich abgesoffen und habe nach allen möglichen Erklärungen gesucht. Dann kam Uli und hat gesagt: »Du bist kopflos vorangeprescht, als wärst du mit dem Drachen unterwegs; du hast weder links noch rechts geschaut, nein, du bist mit Scheuklappen geflogen und hast gemeint, du könntest alle anderen ignorieren!«. Er hatte recht. Ihr seid beide ehrgeizig; wer ist der Ehrgeizigere?

(Schmunzelnd) Uli.

Wie würdest du dich charakterisieren?

In bezug auf das Wettbewerbsfliegen? Ziemlich aggressiv und noch viel zu ungeduldig.

Nochmal zur Konkurrenz in der Firma. Während der Europameisterschaft in Kranjska Gora ist ein deutscher Pilot weit nach vorne geflogen, Christof Kratzner. Ihr kennt euch inzwischen besser, wie schätzt du sein Können ein?

Christof liebt das Fliegen, das ist sein größtes Handicap.

Wieso Handicap?

Es gibt da einen Unterschied, ob du das Fliegen oder den Wettbewerb magst: Ich würde sogar behaupten, das ist »der« Unterschied. Wenn du eine WM gewinnen willst, dann mußt du den Wettbewerb mögen, das »Sich messen«, das »Besser sein wollen als



andere«, einfach: den Wettkampf; darum geht's und da kann's ein Nachteil sein, wenn du das Fliegen liebst. Mit anderen Worten: Robbie hat keine Freude am Fliegen.

No, das stimmt nicht. Wenn ich nächste Woche mit dem Fliegen Schluß machen müßte, dann wäre das für mich das Ende. Nein, Fliegen ist für mich alles, aber wenn ich in einem Wettbewerb bin, dann ist mir der Wettbewerb das Wichtigste und nicht das Fliegen.

Apropos Wettbewerb: Wenn ich als Otto Normalverbraucher einen Drachen kaufe, der in Wettbewerben erfolgreich war, kaufe ich dann das gleiche Gerät wie der Vollprofi?



»Profipiloten sind für die Firma wirtschaftlicher als jeder normale Angestellte«

Eine heikle Frage. Ich würde sagen ja und nein. Der Segelschnitt und die Abmessungen vom Gestell sind sicher die gleichen. Aber zur Zeit werden im Wettbewerb häufig Mylarsegel verwendet, einfach, weil sich dieses Segelmaterial viel stärker spannen läßt. Und um diese größere Spannung zu erzeugen, wird häufig das Flügelrohr verstärkt und die Spannung auf die Segellatten optimiert. Ich will diese Aussage trotzdem einschränken; diese Sachen sind häufig so, müssen aber nicht so sein.

Wenn Robbie an einem schönen Tag an der Höhenstraße, am Tegelberg oder auf dem Kühboden, einfach mal so und »just for fun« einen schönen Zielrück fliegen möchte und zwei Geräte zur Auswahl hätte, eine Rennkiste und ein Seriengerät, für welches würde er sich entscheiden?

Für den ganz normalen Flügel. Wieso? Weil ein bis ans äußerste Limit getrimmter Flügel nicht schön zu fliegen ist.

Was ist deiner Meinung nach das Wichtigste bei einer heißen Rennkiste: Gutes Steigen, gutes Gleiten, gutes Handling oder eine Mischung aus allem?

Ich vertrete die Philosophie: Auf's gute Gleiten kommt's an. Sicher, das Steigen darf nicht schlecht sein und das Handling keine Katastrophe, aber mit gutem Gleiten werden Wettbewerbe entschieden. Wieviele Wettbewerbstage werden denn heute im Endanflug entschieden? Und da ist das gute Gleiten doch das A und O.

Und bei welcher Geschwindigkeit sollte das Gleiten besonders gut sein?

Bei vierzig Meilen, also ungefähr sechzig Stundenkilometer. Übrigens, ich glaube, gerade in Brasilien wird das Gleiten zum maßgebenden Faktor, wird über Sieg oder Niederlage entschieden.

Auf Brasilien wollte ich gleich zu sprechen kommen. Vorher würde ich dich gerne noch etwas über Fiesch fragen. Fiesch, der Platz, an dem du Weltmeister geworden bist, aber auch der Platz der dir den Ruf eingebracht hat: A crazy guy! Bist du ein »crazy guy«.

No, I'm not! In den Medien ist der Eindruck entstanden, ich hätte diese WM nur gewonnen, weil ich mich vor nichts fürchte und das stimmt in keiner Weise.

Aber es ist doch wahr, daß es dich im letzten Durchgang überschlagen hat und du cool weitergeflogen und damit Weltmeister geworden bist.

Schön der Reihe nach: Ich weiß, nach einem Überschlag kann man natürlich schlecht argumentieren: das war alles okay! Und trotzdem, ich denke Fiesch war nicht so schlimm wie es später dargestellt wurde. Abgesehen vom letzten Tag waren das so ziemlich normale Wetterbedingungen für das Oberwallis; oder, vorsichtiger ausgedrückt: Tage mit ruhiger Thermik sind dort äußerst selten. Ich habe aber die WM doch nicht nur am letzten Tag gewonnen. Ich lag vom ersten bis zum letzten Tag in Führung; in der Vorrunde genauso wie in der Hauptrunde und die Vor-WM habe ich ge-

wonnen; übrigens bei ungewöhnlich ruhigen Bedingungen. Also, ich glaube der Ruf, ich wäre nur Weltmeister geworden, weil ich mich vor nichts fürchte, ist nicht gerechtfertigt. Noch ein Wort zum Überschlag. Das war so: Wir sind Richtung Westen geflogen, über mir einer und unter mir einer und nur mich hat's überschlagen; zwei-, drei-, viermal und just in dem Augenblick, indem ich den Fallschirm schmeißen wollte, hatte ich die Basis wieder in der Hand und der Kiss flog, als wäre nichts gewesen. Also wieso landen? Das wäre etwa so als würde ein Formel-1-Pilot, nur weil er in der Pampa gelandet ist oder weil es ihn gedreht hat, aussteigen und sagen: »Well, was ich hier mache ist Schwachsinn, ich habe jetzt die Nase voll, ich höre auf damit!« Wir sind, auch wenn das nicht jeder wahrhaben will, Hochleistungssportler und das verlangt gelegentlich das Äußerste von einem ab.

Fliegen auf Teufel komm raus, egal ob man dabei auf der Strecke bleibt?

Nein, das habe ich nicht gesagt und wenn wir im voraus gewußt hätten, wie schwierig das Wetter an diesem letzten Tag tatsächlich würde, hätten wir auch alles daran gesetzt, daß wir nicht fliegen müssen. Aber, wenn du in einem solchen Wettbewerb einmal in der Luft bist und vorne liegst, hast du keine große Wahl.

Ein Blick nach vorne – Brasilien. Larry Tudor hat kürzlich in einem DHV-Interview gesagt: In Brasilien ist Kreativität gefragt und er begründet das mit dem flachen Gebiet, in dem es viele Wege zum Ziel gäbe. Siehst du das auch so?



»Fliegen ist für mich alles; wenn ich nächste Woche damit Schluß machen müßte, dann wäre das für mich das Ende«

Nein, absolut nicht. Ich denke, das Gegenteil ist der Fall. In Fiesch wurde Kreativität belohnt, in Valadares wird sie bestraft; in Fiesch konntest du dich entscheiden: Fliege ich auf der einen oder auf der anderen Talseite, fliege ich weiter drinnen oder weiter draußen, in Valadares wird es nur eine Taktik geben: vom Start bis zur Landung zusammenkleben.

Du meinst Pulkfliegen?

Pulkfliegen, richtig, das hat schon die Vor-WM gezeigt. Das wird ungefähr so wie ein Formel-1-Rennen, bei dem die Fahrzeuge mit einem einhundert Meter langen Seil aneinandergebunden sind. Jeder Durchgang wird zu einer Dacronprozession mit dem Ziel: Am Abend die Prozession anzuführen; als erster ins Ziel zu gleiten.

Bei der Vor-WM hast du schlecht abgeschnitten, weil du ein hohes Risiko eingegangen bist und das Punktesystem Ausrutscher extrem hart bestraft hat. Das Reglement wurde inzwischen geändert; eine gute Flugzeit wird jetzt höher bewertet. Lohnt sich dann nicht auch der Alleingang?

Ich glaube nicht. Du wirst sehen, das wird so kommen wie ich vermute. Trotzdem, das wird eine extrem spannende WM werden. Bis zum Schluß, bis zum allerletzten Tag wird offen bleiben, wer Weltmeister wird und ich wäre nicht überrascht, wenn vor dem letzten Durchgang noch drei, vier, fünf Piloten Chancen auf den Sieg hätten.

»They never come back« ist eines der Gesetze in der Welt des Sports. Wird Robbie dieses Gesetz durchbrechen?

Wir werden sehen, aber da sind noch vier weitere Weltmeister, die alle für ihr Comeback kämpfen. John Pendry, Pepe Lopes, Rick Duncan, Steve Moyes und ich, wir wollen alle zum ersten Mal Doppelweltmeister werden. Aber vergessen wir nicht Paulo Coelho, Larry Tudor, Thomas Suchanek, Mark Newland und den Österreicher Manfred Rumer. Alles Anwärter auf den Titel.

In Fiesch warst du der Underdog, jetzt werden alle auf dich schauen und darauf, wie du mit dem neuen Gerät zurechtkommst. Wirst du dieser Belastung gewachsen sein?

»Ich habe die WM nicht gewonnen, weil ich mich vor nichts fürchte«

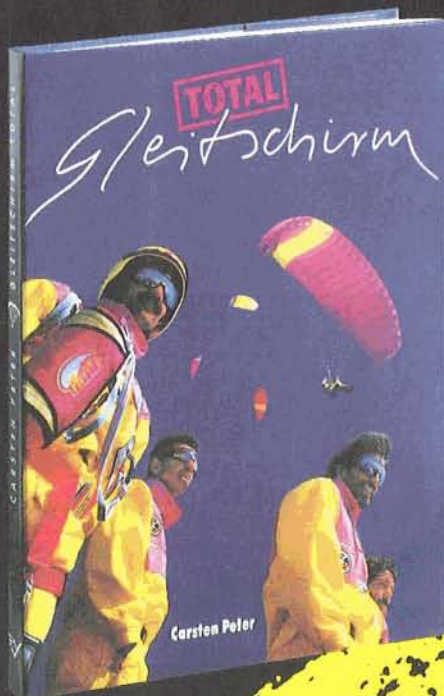


Fotos: Michael Weingartner

Mit dem Druck werde ich ganz gut fertig. Ich glaube sogar ich brauche diesen Druck. Trotzdem, ich mache mir nichts vor, das wird ein harter Kampf. Robbie, noch eine letzte Frage: Du wohnst jetzt die halbe Zeit in Bayern. Wie gefällt es dir?

Ich habe mich in meinem Leben noch nie so wohl gefühlt wie die letzten drei Monate im Allgäu: »I love Bayern«

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**

Bis die Fetzen fliegen



Fotos: Claus Bichelmeyer / Michael Weingartner

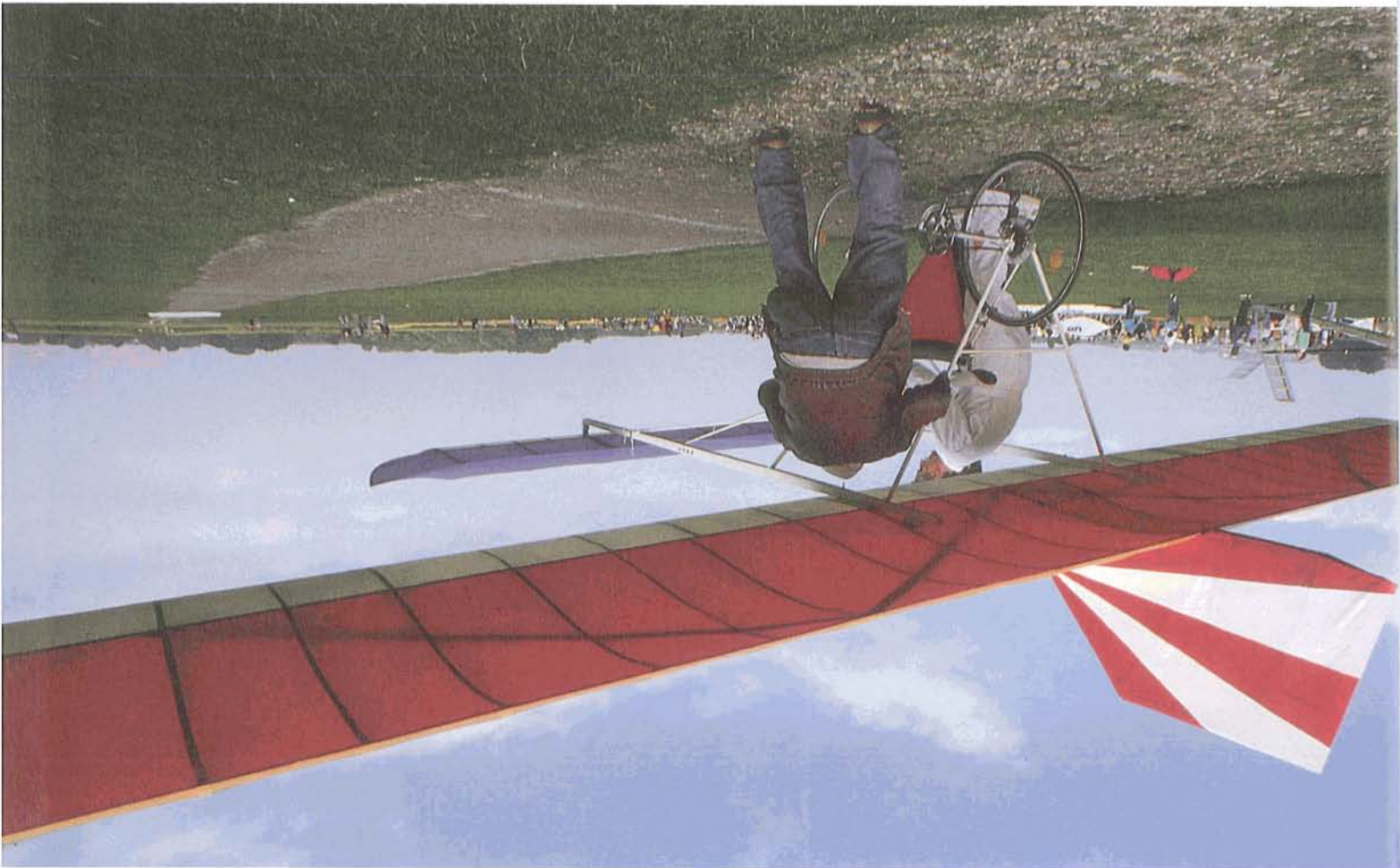
Alle hatten sie ihren Spaß: die Tüftler, Bastler und »Hasardeure«, die Aerodynamiker und natürlich die 3000 Zuschauer auf dem Flugplatz Ulm/Erbach. Wer würde mit seinem geflügelten Fahrrad nach Überfahren einer 20 cm hohen Rampe die weiteste Flugstrecke ohne Bodenberührung zurücklegen? Er heißt Ralf Helbig und gewann 10000 Mark für einen Flug von 20,3 Metern.



Startvorbereitungen:
80 m Anlaufstrecke
haben die Piloten bis
zur Rampe. Für viele
reicht es nur zu
einem kleinen Hüpfen



**Kleine Räder, aber
große Flügel heißt
die Devise für erfolg-
reiche Weihenäpfer**



**Der heimliche Sieger von Ulm war Helmut Werth (links nach
der Bruchlandung). Mit einem vollverkleideten »Styro-
por-Bomber« von 20 Metern Spannweite, flog er fast bis in
das Maisfeld jenseits des Flugplatzes. Das Heckrad hatte
kurz nach dem Abheben leider den Boden berührt.**



Landeanflug mit dem Drachen





**Ohne richtige Landeeinteilung keine sichere Landung.
Das DHV-Lehrteam hat unter Federführung von Peter Cröniger
aus den gesammelten Erfahrungen des Drachenfliegens und der
allgemeinen Fliegerei den optimalen Landeanflug entwickelt.**

Allgemeines

Beim Landeanflug hat der Pilot die Aufgabe, auf einem für alle Luftraumbenutzer deutlich erkennbaren Flugweg in einem vorher bestimmten Landefeld sicher aufzusetzen (Landeeinteilung).

Um auch in unbekannten Fluggelände, bei verschiedenen Windsituationen und mit beliebigen Fluggeräten den Landepunkt sicher zu erreichen, muß eine Technik erlernt werden, die nicht auf Geländemerkmale und Flughöhen beruht – die Winkelpeilmethode.

Peilen zum Peilpunkt

Die Fähigkeit des Menschen, Höhen senkrecht nach unten zu beurteilen, ist sehr schlecht ausgebildet. Mittelmäßig ausgebildet ist seine Fähigkeit, Entfernungen zu schätzen. Sie beruht auf dem Prinzip des Größenvergleichs; je kontrastärmer und unvertrauter ein Gelände ist, desto ungenauer das Ergebnis.

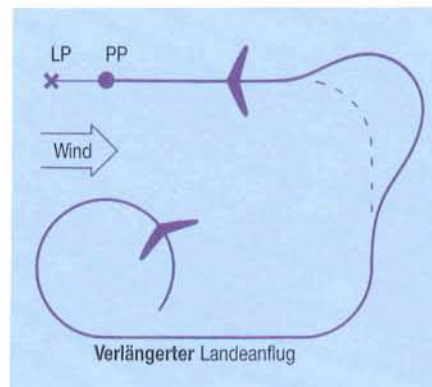
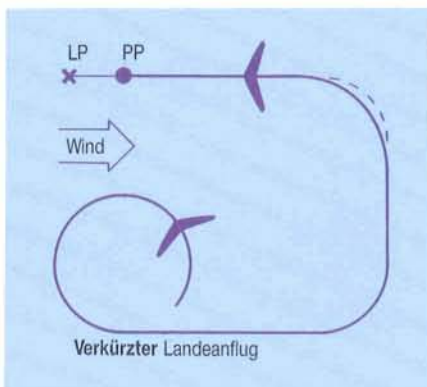
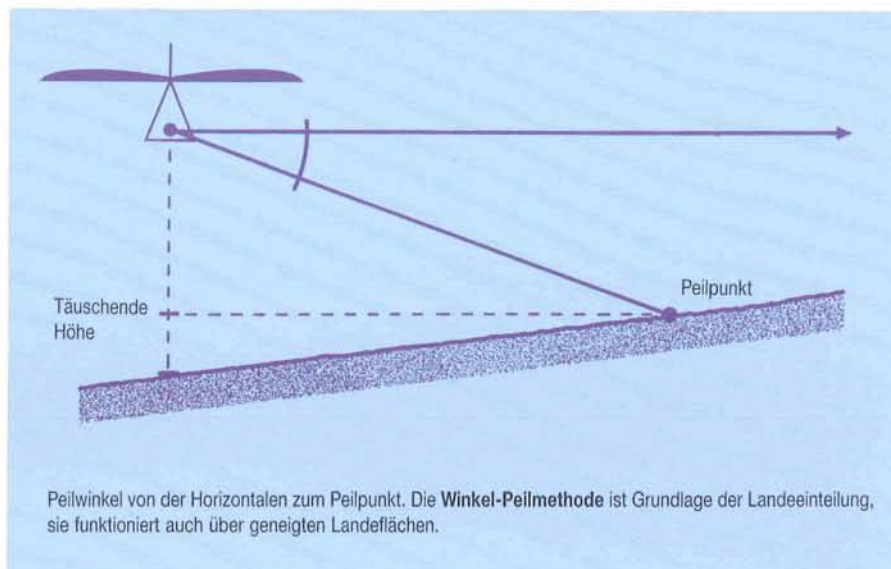
Die Fähigkeit des Menschen, Winkel zu schätzen, ist gut ausgebildet. Sehr gut ausgebildet ist seine Fähigkeit zum Peilen (Beispiel Schütze).

Beim Landeanflug soll das unsichere »Höhenschätzen« durch die exaktere Winkelpeilung ersetzt werden. Denn um einen Landepunkt zu erreichen, muß man nicht eine bestimmte Höhe haben, sondern maßgebend ist das Verhältnis der Höhe zur Entfernung, also ein bestimmter Winkel.

Dieser Winkel wird durch Peilung des Piloten ermittelt. Gebildet wird der Winkel von der Verbindungslinie Pilotenauge – Peilpunkt und der Horizontalen. Entspricht beim Endanflug der Peilwinkel dem Gleitwinkel, so wird der Peilpunkt erreicht. Weil die Bezugsebene für den Peilwinkel der Horizont und nicht der Boden ist, funktioniert die Winkelpeilmethode auch über geneigtem Gelände.

Der Peilpunkt ist nicht exakt der Landepunkt. Die Ausgleitstrecke kommt dazu. Sie ist abhängig von Anfluggeschwindigkeit, Windstärke, Hangneigung und Gerät. Bei Schulungsgeräten mit geringem Bodeneffekt beträgt die Ausgleitstrecke nur wenige Meter.

Heutige Intermediate- und Hochleistungsdrachen mit einer Gleitzahl zwischen 8 und 12 haben einen Gleitwinkel zwischen 7,5 und 5 Grad (Faustfor-



mel: 60 geteilt durch Gleitzahl = Gleitwinkel). Durch den Gegenwind beim Endanflug verschlechtert sich der Gleitwinkel. Nehmen wir 10 Grad Endanflug-Gleitwinkel für ein Intermediategerät bei mäßigem Gegenwind.

In der Praxis kommt es darauf an, daß der Pilot den Blick für seinen Gleitwinkel bei bestimmten Windverhältnissen schult (Fixpunktmethode). Kommt er bei der Landung zu weit oder zu kurz, sollte er den nächsten Anflug bei gleichen Windverhältnissen mit einem flacheren bzw. steileren Peilwinkel ansetzen.

Der Gesamtablauf

Zur Vermeidung von Kollisionen müssen sich alle Luftfahrzeuge für den gesamten Landevorgang einreihen. Die Einreihung erfolgt durch verzögerten oder beschleunigten Abstieg beim Anflug zur Position. In dieser Anflugphase wird der Gurtzeug-Reißverschluß geöffnet.

Die Landeeinteilung beginnt mit der Position. Es folgen Gegenanflug, Queranflug und Endanflug. In der Regel werden alle Kurven nach links geflogen – Linksplatzrunde –, wenn keine besonderen Gegebenheiten dagegen sprechen z. B. Hindernisse oder spezielle Regeln des Landeplatzhalters.

Je näher die Landung rückt, desto genauer muß die Flugwegplanung sein, da die Korrekturmöglichkeiten immer geringer werden. Die Flugmanöver erfolgen in Bodennähe und sind deshalb ruhig, stabilisiert und geschwindigkeitsbewußt zu fliegen. Beim Kurven wird nur mäßige Schräglage eingenommen.

Der Landeort wird hauptsächlich durch den Moment des Eindrehens in den Queranflug und dessen Länge bestimmt. Aus Sicherheitsgründen muß die Kurve in den Endanflug in mindestens 10 m über Grund beendet sein. Im Endanflug gibt es fast keine Korrekturmöglichkeit mehr. Ein geradliniger und ruhiger Endanflug ist wichtigste Voraussetzung für eine gute Landung.

Die einzelnen Phasen

Die Position liegt querab zum Peilpunkt mit einem Abstand von 100 bis 150 m. Ist die Abflughöhe noch nicht erreicht, wird die überschüssige Höhe in der Position durch Vollkreise mit gleicher Drehrichtung wie bei der Landevolte abgebaut. Dabei ist Blickkontakt zum Peilpunkt zu halten. Luft- und Windanzeiger sind zu beobachten. Der richtige Zeitpunkt zum Verlassen der Position ist gegeben, wenn der Peilpunkt unter einem Winkel von ungefähr $3 \times$ Gleitwinkel zu sehen ist. Bei Intermediate-Geräten und mäßigem Wind wären das knapp 30 Grad, was – je nach Größe der Landeeinteilung – einer Abflughöhe von 50 bis 75 m über Peilpunkt-Niveau entspricht.

Im Gegenanflug darf man den Peilpunkt nicht längere Zeit aus dem Blick

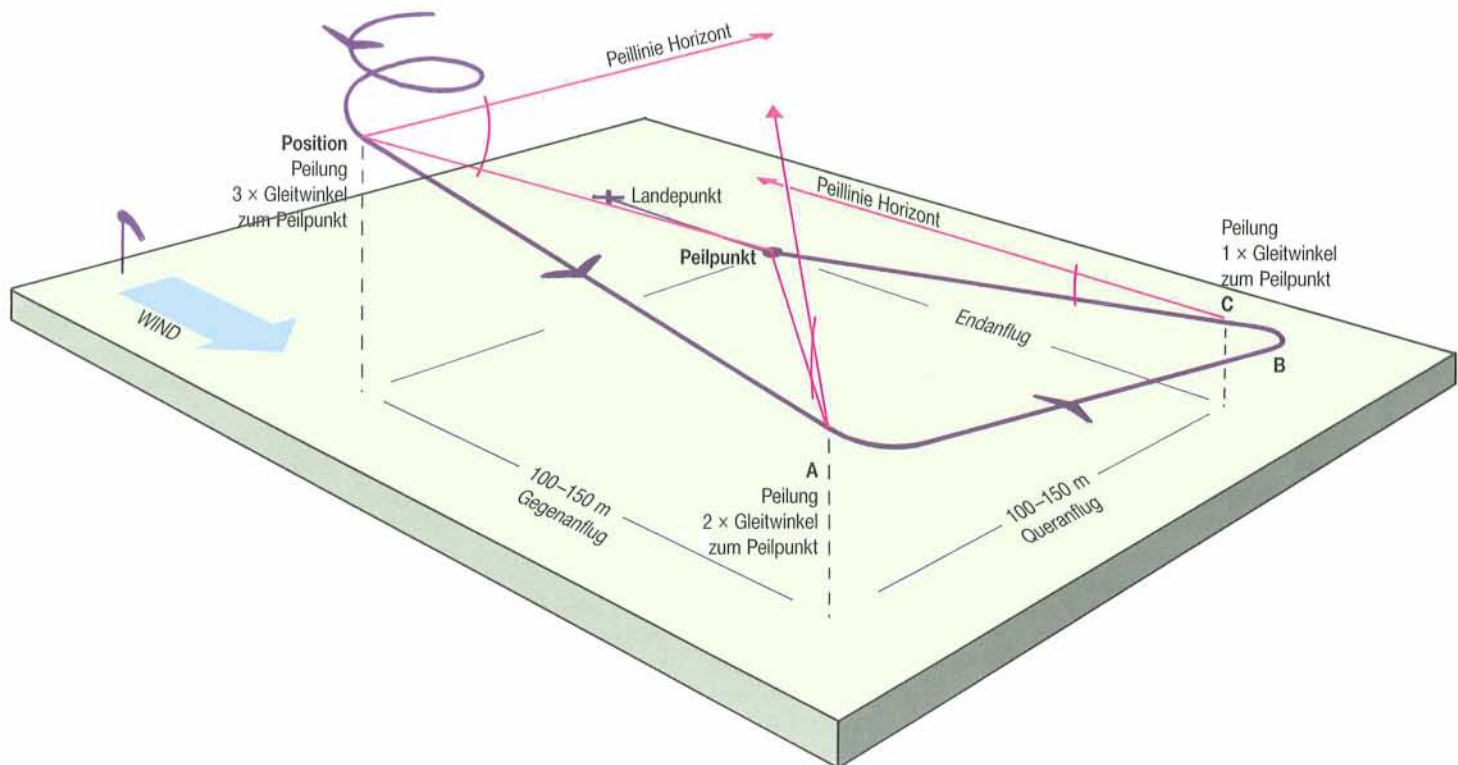
verlieren, da durch die schnelle Entfernung vom Punkt und das Gerätesinken die Peilung rasch flacher wird. Wenn man den Peilpunkt unter einem Winkel von ca. $2 \times$ Gleitwinkel sieht, ist der richtige Zeitpunkt gegeben, um in den Queranflug einzudrehen.

Der Queranflug ist der wichtigste Teil des Landeanflugs. Der Abstand zum PP ändert sich kaum; man kann also sehr gut die durch das Eigensinken langsam flacher werdende Peilung verfolgen. Ist der Peilwinkel nur noch geringfügig steiler als der Gleitwinkel für den Endanflug, erfolgt die Kurve in den Endanflug. Werden aber Abweichungen vom Sollwert registriert, hat man genügend Zeit und Platz, um den Flugweg anzupassen. Ist die Peilung zu flach, wird der Queranflug verkürzt. Ist sie zu steil, wird der Queranflug ausgeweitet.

Der Endanflug muß spätestens aus 10 m Höhe über Grund geradlinig auf den Peilpunkt zufliegen. Beim Endanflug stabilisiert der Pilot das Fluggerät um Quer- und Längsachse und konzentriert sich auf den Landevorgang. Er stellt sich auf die Windverhältnisse ein und gibt dem Gerät die richtige Geschwindigkeit – ruhig, nicht zu schnell, um das Aufrichten zu erleichtern; nicht zu langsam, um den Strömungsabriß durch Windgradient und Turbulenzen auszuschließen.

Empfohlene Geschwindigkeit im Endanflug:

$V_{\text{Endanflug}} = V_{\text{Trimm}} + \frac{1}{2} V_{\text{Wind}}$, bei Turbulenzen kommt ein Böenzuschlag dazu.



Landeeinteilung bei schwachem Wind.

Abflug aus der Position in den Gegenanflug wenn der Winkel vom Horizont zum Peilpunkt dem dreifachen Gleitwinkel entspricht, Eindrehen in den Queranflug (A) wenn der Peilwinkel dem doppelten Gleitwinkel entspricht. Ist der Peilwinkel nur noch geringfügig größer als der Gleitwinkel wird aus dem Quer- in den Endanflug gedreht (B).

GESCHENKIDEE!



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



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

AEROBATIC

Poster von
J. Heiney
78 x 58 cm

Welt verkehrt beim Looping

DM/SFR 14.-

Restkalender Delta 85 / 88 / 90

Para 90

solange Vorrat reicht — DM / SFR 5.-

Generalvertretung

CH: Flugcenter Taifun, Muelichweg 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

WISSEN & KÖNNEN

Großräumiger Landeanflug – Pro und Contra

Vorteile

Höhe bei Verlassen der Position weniger entscheidend.

Sicherheit durch großen Bodenabstand (besonders beim Eindrehen in den Endanflug).

Gute Korrekturmöglichkeiten.

Weniger Streß, da viel Zeit und Ruhe.

Nachteile

Oftmals wegen Hindernissen nicht möglich.

Störeinfluß durch Thermik größer.

Sonderformen der Landeeinteilung

Stärkerer Wind

Folgende Abweichungen sind bei stärkerem Wind zu berücksichtigen:

Der Endanflug wird steiler, je nach Stärke des Gegenwindes. Der Queranflug wird ebenfalls steiler, wegen des Vorhaltens gegen den Seitenwind. Der Gegenanflug wird deutlich flacher, sein Höhenverlust kann vernachlässigt werden.

Entscheidend für die gesamte Landeeinteilung ist der steilere Gegenwind-Gleitwinkel beim Endanflug. Den ermittelt der Pilot noch vor Erreichen der Position durch Anfliegen gegen den Wind und Anwendung der Fixpunktmethode.

Der Abflug aus der Position erfolgt bei dem zweifachen Gleitwinkel des Endanflugs. Der Gegenanflug führt sehr rasch vom Peilpunkt weg. Die Kurve zum Queranflug muß, weil der Drachen in der Kurve vom Peilpunkt wegversetzt wird, frühzeitig eingeleitet werden. Durch den geringen Höhenverlust verändert sich die Peilung im Gegenanflug nur um wenige Grade.

Starkwind

Ist die Windstärke so groß wie die Trimmgeschwindigkeit des Drachens – oder noch größer – entfällt der Gegenanflug und die Position liegt direkt am Beginn des Queranflugs. Die überschüssige Höhe wird nicht abgebaut, sondern durch Anfliegen gegen den Wind abgebaut. Der Queranflug erfolgt in einer Driftbewegung durch Variieren von Vorhaltewinkel und Eigengeschwindigkeit bis der richtige Peilwinkel für den Endanflug erreicht ist. Im Endanflug soll der Drachen so

beschleunigt werden, daß sich eine Vorwärtsbewegung gegenüber dem Boden ergibt, als Stabilitätsreserve für den Windgradient.

Außenlandung

Bei einer Landung auf einem unbekannten Landefeld müssen vor den Standardphasen weitere Punkte beachtet werden.

Auswahl eines Landefeldes und Festlegung der Position mit gesamtem Landeanflug nach folgenden Kriterien: Ausdehnung der Landefläche, Hindernisse, Vorgaben für Kurven- und Landerichtung. Gefälle, keine Bergablandungen und keine Endanflüge quer zur Hangneigung. Falls die Windrichtung nicht eindeutig ist, über markantem Punkt Vollkreis fliegen und Abdrift beobachten.

Häufige Fehler

▷ Der Pilot hat keinen Peilpunkt.

Folge: Der Anhalt für die Landeeinteilung fehlt.

▷ Der Pilot nimmt Geländemerkmale (Bäume, Hütten, Zäune) als Anhaltspunkte für das Eindrehen in den Quer- und Endanflug.

Folge: Da der Gleitwinkel nicht aktiv in die Flugwegplanung einbezogen ist, lassen sich wechselnde Windverhältnisse und unangepaßte Flughöhen nicht rechtzeitig erkennen und korrigieren. In einem unbekannten Gelände ist der Pilot stark verunsichert.

▷ Die Position liegt zu nahe am Peilpunkt.

Folge: Der Queranflug wird zu kurz oder verkümmert zu einer 180-Grad-Kurve. Die wichtigste Phase für Peilung und Korrektur des Anfluges fehlt.

▷ Der Pilot hält im Gegenanflug nicht genügend Blickkontakt zum Peilpunkt.

Folge: Der Pilot dreht zu früh oder zu spät in den Queranflug und verfehlt dadurch den vorgesehenen Landeort.

▷ Der Pilot will seine Fehler aus dem Gegen- oder Queranflug im Endanflug korrigieren.

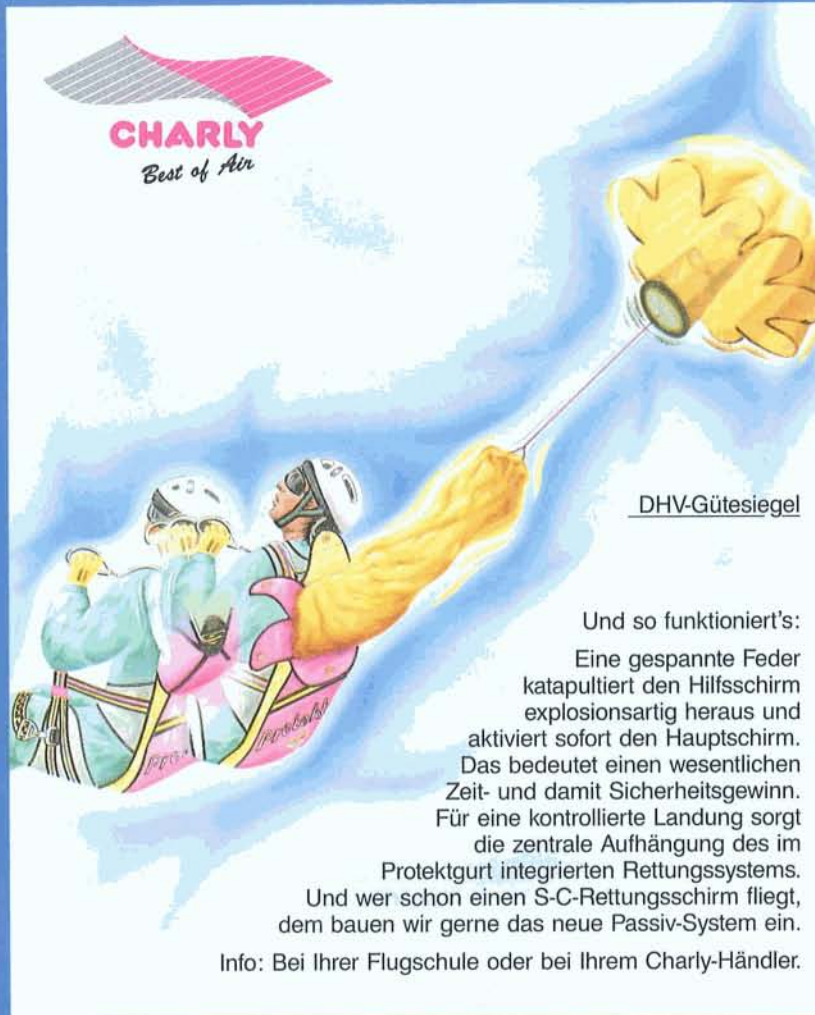
Folge: Instabiler und hektischer Endanflug mit hohem Verletzungsrisiko.

▷ Bei stärkerem Wind fehlt vor der Position das Erfliegen des Gegenwind-Gleitwinkels für den Endanflug.

Folge: Peilung beim Landeanflug ist nicht möglich.

Wünscht Euch zu Weihnachten doch einfach einen Schutzengel!

Second-Chance-Passiv



CHARLY
Best of Air

DHV-Gütesiegel

Und so funktioniert's:
Eine gespannte Feder
katapultiert den Hilfsschirm
explosionsartig heraus und
aktiviert sofort den Hauptschirm.
Das bedeutet einen wesentlichen
Zeit- und damit Sicherheitsgewinn.
Für eine kontrollierte Landung sorgt
die zentrale Aufhängung des im
Protektgurt integrierten Rettungssystems.
Und wer schon einen S-C-Rettungsschirm fliegt,
dem bauen wir gerne das neue Passiv-System ein.
Info: Bei Ihrer Flugschule oder bei Ihrem Charly-Händler.

FINSTERWALDER GMBH & CHARLY-PRODUKTE

wünschen Euch eine gute Saison und
Happy Landings 1991

Alles von Einem  rund ums Fliegen

BRAUNIGER FLUGELECTRONIC



**FASCINATION
IN PERFECTION**

- Funktionen:**
- Variometer $\pm 5/10$ m/s TEK zuschaltbar
 - Höhenmesser -
 - Fahrtmesser -
 - Staudruck proportional
 - Zeit 24 h Modus
 - Temperatur
 - Automatische Batterieüberwachung

- Maße und Gewichte:**
- 185x138x30 mm
 - 480 gr

Bräuniger GmbH,
Pütrichstraße 21,
D-8120 Weilheim/Ob.,
Telefon: 08 81/6 47 50,
Telefax: 08 81/45 61



X-S

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

6412 Gersfeld
DFS Wasserkuppe
H. Barthelmes
066 54/353

8435 Dietfurt
Drachenflugschule Jura
Reinhold Pöppel
084 64/8211

2100 Hamburg 90
Flugschule
Eva-Maria Preiss
040/3 57 35 05-8

3000 Hannover 91
Hängegleiter und
Zubehör
Wolfgang Linz
0511/411499

8240 Königsee
Franz Wenig
086 52/610 07

8172 Lenggries
DFS Sepp Singhammer
080 42/45 59

7178 Michelbach
Drachensport
Hermann Brodbeck
07 91/411 51

8402 Neutraubling
DFS Neutraubling
Andi Meissl
094 01/3812

8959 Rieden
am Forggensee
DFS Christa Vogel
Christa Vogel-Söder
083 62/5138

7844 Neuenburg
Cloudbase Delta
Sport
Josef Gomeringer
076 31/7 27 28

7530 Pforzheim
Lothar Wüst
072 31/748 66

8212 Übersee
DFS Chiemsee
Georg Steffl
086 42/383

7320 Göppingen
DFS Göppingen
Klaus Irschik
071 61/49119

7808 Waldkirch
Delta Service Süd-
schwarzwald
Rudi Wisser
076 81/16 96

5788 Winterberg
Westdeutsche
Drachenflugschule
Elmar Müller
029 81/66 40

4806 Werther
DFS Nordrhein-
Westfalen
Udo Wilhelm
052 03/14 75

MOYES GENERALVERTRIEB:

PARASAIL
S Y S T E M S

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

Das Versicherungsprogramm

Anzeige

Stand: 1. 1. 1989

Versicherer: Gerling-Konzern Köln

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

Versicherung	Deckungs- summe	Deckungs- bereich	Jahresprämie inkl. Vers.-St.	Umfang Anmerkungen
Halterhaftpflicht für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel (Hauptvertrag)	DM 1,5 Mio pauschal Personen- und Sachschäden maximal DM 500 000,- pro verletzte Person	weltweit	Hängegleiter + Gleitsegel DM 45,- bei DM 500,- SB DM 60,- ohne SB Nur Gleitsegel DM 40,- bei DM 500,- SB DM 50,- ohne SB	Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnete Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb; keine Geräteerkennung; Selbstbeteiligung vom Bun- desaufsichtsamt bestätigt; Gleitflugzeuge gleich- gestellt; Versicherungsausschlüsse auf Minimum reduziert, ebenso bei übrigen Versicherungen. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungsfällen in der Schweiz vorgeschrie- bene Deckung ohne Mehrprämie.
Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer				
Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler				
Halterhaftpflicht für Mitgliedsvereine				
Fluglehrerhaftpflicht	DM 1 Mio Personen- schäden	Europa	DM 50,-	Lehrtätigkeit der Fluglehrer und -anwärter
Schirmpackerhaftpflicht			Für alle Mitglieder kostenlos	Packen von Rettungsgeräten mit Fachkunde
Startwindenhaftpflicht			DM 65,-	Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug
Startleiterhaftpflicht	DM 100 000,- Sachschäden	Deutschland	für alle Mitglieder kostenlos	Zusätzlich: inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug
Geländehaftpflicht			für alle Mitglieder kostenlos	Startleiter mit Befähigungsnachweis
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine			für alle Mitgliedsvereine kostenlos	Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen
Veranstalterhaftpflicht				Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc.
Rechtsschutz für Mitgliedsvereine	DM 300 000,- Sachschäden	weltweit		Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr
Luftfahrzeug-Verkehrs- Rechtsschutz			DM 45,-	Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc.
Bergungskosten			für alle Mitglieder kostenlos	Wie Kfz-Rechtsschutz
Boden-Unfall für Mitgliedsvereine			DM 2,- pro Mitglied	Suche, Rettung, Krankenhaustransport, Rück- transport
Boden-Unfall für Startleiter	DM 5000,- bei Tod DM 10 000,- bei Invalidität	Deutschland	für alle Mitglieds- vereine kostenlos	Verfünffachung möglich
Flug-Unfall, Tod und Invalidität			DM 45,-	Tätigkeit als vom Verein beauftragter Startleiter
Flug-Unfall, nur Invalidität			DM 30,-	Verzehnfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden- Risiko gemäß AUB inkl. andere Sportarten, Straßen- verkehr, Arbeitsplatz
Boden-Unfall für Veranstalter			DM 100,-	Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleit- segelveranstaltungen im Versicherungsjahr. Verdoppelung möglich
Kapital-Lebensversicherung mit Berufsunfähigkeits- Zusatzversicherung	Vers.-Summe bis DM 200 000,-		Prämie nach Alter und Bedarf	Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit. Kein Risikozuschlag für nichtgewerbliche Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten

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

Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern.

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



Unfalltelefon

080 21/81 81

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

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

Rätselhafter Unfall

Münstertal – Am 9.8.1990 startete der Gleitschirmpilot Markus Meier am Weiherkopf.

Aus ungeklärten Ursachen wurde er abgetrieben und verfiel sich mit den Füßen in den Seilen des Weiherkopfliftes. Um freizukommen, sicherte er sich mit einem Karabinerhaken an einem der Stahlseile und löste sich von seinem Gleitsegel. Offensichtlich konnte sich der Pilot an dem Stahlseil nicht halten, rutschte mit dem Haken am Liftseil 150 m weit bergab und prallte gegen den nächsten Liftmasten. Dabei zog er sich tödliche Verletzungen zu.

Tödlicher Drachenflugunfall am Tegelberg

Tegelberg/Füssen – Am 6.9.1990 startete der A-Schüler Dirk Weber vom Tegelberg zu einem Schulungsflug. Der Pilot flog nach dem Start zu langsam, das Gerät geriet in den überzogenen Flugzustand und prallte in einer Linkskurve ca. 35 m unterhalb der Startrampe gegen einen Felsen. Beim Aufprall zog sich der Pilot tödliche Verletzungen zu.

Gütesiegel für Alpin Easy GS

Das Gleitsegel Alpin Easy GS 01–069–88 wurde im Jahr 1988 mit Polyesterleinen (Leinenfarbe Weiß, mit eingewebtem schwarzen Faden) ausgeliefert. Ab 1989 wurde die Version mit Kevlarleinen (Leinenfarbe Gelb und Pink mit eingewebtem blauen Faden) ausgeliefert.

Da diese Version eine deutliche Verbesserung bringt, bieten wir allen Kunden der Polyesterversion eine kostenlose Umrüstung auf Kevlarleinen an.

Gleichzeitig verzichten wir auf das Gütesiegel für die Polyesterversion.

Firma Flight Design

Sicherheitsmitteilung Rettungssystem R2

Beim Rettungssystem R2 – Gütesiegelnummer GS 02–013–90 – fordert der DHV aus sicherheitstechnischen Gründen die Entfernung der 2. Aufhängung.

Begründung: Das dem DHV zur Prüfung vorgelegte Muster hatte keine zweite Befestigung. Es besteht die Möglichkeit, daß der Pilot nur diese zweite, nicht geprüfte Aufhängung, die 90 Grad zur Hauptaufhängung angebracht ist (Farbe Grau), einhängt. Die zweite Aufhängung kann beim Entfaltungsstoß reißen.

Für Rettungsgeräte mit dieser zweiten Aufhängung am Haupttragegurt ruht daher das Gütesiegel.

Wir ersuchen unsere Kunden, ihr Rettungsgerät einzuschicken, damit wir diese zweite Aufhängung entfernen können; dies geschieht selbstverständlich kostenlos. Sie können diese zweite Aufhängung auch selber entfernen und die Schnittkante anschließend mit einem heißen Messer oder mit dem Feuerzeug verschweißen.

Vorsicht – Haupttragegurt nicht verletzen!

Firebird AG

Gütesiegelplaketten gelten weiter

Weil das neue Luftrecht mit neuem Zulassungsverfahren im Laufe des Jahres 1991 in Kraft treten soll, hat der DHV den Herstellern der in den letzten Jahren geprüften Gerätetypen den möglichen Widerruf der Gütesiegelzeugnisse angekündigt.

Ein solcher Widerruf hat keine Auswirkung auf die Geräte, die bis zum Inkrafttreten ausgeliefert sind und eine gültige Gütesiegelplakette tragen.

DHV-Technikreferat

Gütesiegeltests: DHV-Meßwagen

Der Weg stimmt!

In der Oktoberausgabe des Drachenflieger-Magazins hat Alan Lix die DHV-Flugmechaniktests für die Drachen unter dem Titel »Stimmt der Weg?« in Zweifel gezogen. Dies ist Anlaß für den DHV, Aufgaben und Funktion des Meßwagens zu erläutern und Änderungen vorzustellen.

Ansatzpunkt für die Kritik waren Fehlmessungen im Rahmen von Meßfahrten, die für Hersteller zur Geräteentwicklung (nicht Gütesiegelprüfung) durchgeführt wurden. Wegen eines Fehlers in der Elektronik erzielten die Geräte zu schlechte Meßergebnisse. Als Fehlerquelle stellte sich heraus, daß bei einer Reparaturmaßnahme ein Meßkanal dejustiert worden war.

Um künftig einer Wiederholung vorzubeugen, wird zu Beginn eines jeden Meßtages eine Kontrollmessung mit einem Eichflügel vorgeschaltet. Der Eichflügel stammt von der Technischen Universität Stuttgart.

Warum überhaupt Meßwagentests?

Auch der intensive Testflug läßt mögliche Flugsituationen unerforscht. Im späteren Flugbetrieb mit Thermik und Turbulenzen können sich schlagartig Anstellwinkel, Geschwindigkeit und Belastung ändern und zahllose neue Kombinationen bilden. Es entstehen dann unbekannte Strömungsverhältnisse und Flügeldeformationen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß sie zum Absturz führen können.

Der Meßwagen testet alle möglichen Anstellwinkel lückenlos durch und kombiniert sie mit verschiedenen Geschwindigkeiten und Belastungen. Störungen der Flugstabilität lassen sich im voraus erkennen. Meßwagentests haben entscheidend dazu beigetragen, daß der heimtückische Flattersturz heute überwunden ist.

Kritisiert wurden die hohen Grenzwerte für die Gütesiegelerteilung. Entscheidend für die Festlegung dieser Grenzwerte war das Bemühen, im Interesse der Piloten auf der »sicheren Seite« zu liegen. Wenn Erfahrungen und Erkenntnisse andere Grenzwerte rechtfertigen, werden sie nach unten oder oben verändert.



Foto: Wolfgang Gertsen

Der DHV-Meßwagen bei einer Testfahrt auf dem Flugplatz von Eggenfelden

Testflüge sind notwendig

Der Meßwagen liefert die grundsätzliche Sicherheitsaussage über den Geradeausflug. Insbesondere der gesamte Kurvenflugbereich und das Handling müssen durch Testflüge erforscht werden. Das Testflugprogramm des DHV entspricht dem internationalen Standard. Das Programm wird laufend fortentwickelt, um weitere Problemstellungen, die nicht durch den Testwagen untersucht werden können, zu erfassen.

Anerkennung ausländischer Zertifikate

Der DHV hat seit vielen Jahren die amerikanischen, britischen und schweizerischen Zertifikate anerkannt, sofern ein ergänzender Flugmechaniktest nach dem deutschen Standard absolviert wurde. Der eigene Sicherheitsstandard soll nicht unterschritten werden.

Prüfpersonal und Herstellerhearing

Der heutige Meßwagen wurde vor Inbetriebnahme von einer eigenständigen Fachkommission unter Leitung des Universitätsdozenten Dr. Wagner von der Technischen Universität München auf seine Tauglichkeit überprüft und wird seither von Bernd Schmidtler bedient.

Die Notwendigkeit eines weiteren qualifizierten Fachmanns für die Bedienung des Meßwagens wurde auch vom DHV gesehen. Nach öffentlicher Stellenausschreibung bereits im letzten Jahr, zeichnet sich jetzt eine Lösung ab.

Um die Erfahrungen und Vorschläge von Herstellerseite kennenzulernen und zu diskutieren, hat der DHV die Hersteller zu einem Hearing eingeladen.

DHV-Technikreferat

Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission

Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein 11jähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 22.10.1990 gehörten dem DHV 21 367 Mitglieder an.

Die Kommission

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

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

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

Die Geschäftsstelle

Wolfgang Gerteisen (Geschäftsführer), *Claudia Greiffenberg geb. Sträche*, *Caroline Fürst*, *Christina Leidgswendner*, *Gabi Schonner geb. Moissl*, *Iris Schonner* (Sekretärinnen).

Der Mitgliederzuwachs hielt 1990 an. Eine Anpassung der Mitarbeiterzahl war nötig. Neben der Neuaufnahme von 4540 Mitgliedern und der Bearbeitung einer ähnlichen Zahl an Versicherungsanträgen mußten 878 Pilotenprüftermine abgewickelt und die zugehörigen Befähigungsnachweise ausgestellt werden. Die Mitgliedsbeiträge blieben stabil.

Im einzelnen:

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

Wettbewerbssport

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

Gemäß Vereinbarung zwischen DHV und DAeC wurde der Wettbewerbssport 1990 vom Deutschen Hängegleiterverband betreut. *Klaus Tänzler* leitete 1990 die Deutsche Hängegleiter-Liga und Nationalmannschaft, *Reinhard Franke* die Gleitsegel-Liga und Nationalmannschaft. Der Deutsche Streckenflugpokal fand für Hängegleiten und Gleitsegeln statt. Für Gleitsegeln wurde ein Leistungsabzeichen eingeführt.

Im einzelnen:

- Mitorganisation der Landesmeisterschaften im Hängegleiten;
- Mitorganisation bei Deutscher Meisterschaft Drachenfliegen, Ausrichter Allgäuer Drachenflieger;
- Mitorganisation bei Deutscher Meisterschaft Gleitsegeln, Ausrichter Sillian;
- Mitorganisation bei Deutscher Meisterschaft der Damen im Drachenfliegen, Ausrichter DC Ruhpolding;
- Auswertung der Flugdokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal im Drachenfliegen und Gleitsegeln;
- Organisation und Durchführung der Junior-Challenge Drachenfliegen;
- Organisation und Durchführung der Junior-Challenge Gleitsegeln;
- Unterstützung der Deutschen Hängegleiter-Liga und der Nationalmannschaft;
- Unterstützung der Deutschen Gleitsegel-Liga und der Nationalmannschaft.

Technik

Hans-Peter Zepf (Referent), *Bernd Schmidtler* (Geschäftsleiter Technik), *Gerhard Bortz* (Prüfer), Testpiloten: *Michael Bethmann* (Gleitsegel), *Christoph Kirsch* (Gleitsegel und Hängegleiter), *Tilman v. Mengershausen* (Hängegleiter), *Kurt Weber* (Hängegleiter), *Thomas Zeller* (Gleitsegel).

Wesentliche Aufgabe der Flugsicherheit ist die Gerätetechnik, alleine schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitestgehend vermeidbar sind. Der im internationalen Vergleich sehr gute Sicherheitsstandard konnte durch Verfeinerung der Prüfverfahren weiter verbessert werden. Eine neue Flugmechanik-Meßvorrichtung wurde in Betrieb genommen.

Im einzelnen:

- Durchführung der technischen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungssysteme, Gurtzeuge, Schleppgeschirre, Startwinden;
- Mitwirkung an internationaler Normierung der technischen Gleitsegelprüfungen;
- 13 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter;
- 54 Gütesiegelverfahren für Gleitsegel;
- 6 Gütesiegelverfahren für Hängegleitergurtzeuge;
- 17 Gütesiegelverfahren für Gleitsegelgurtzeuge;
- 6 Gütesiegelverfahren für Gleitsegelrettungsgeräte;
- diverse Einzelstückprüfverfahren;
- diverse Gütesiegel-Änderungsverfahren;
- diverse Prototypen-Genehmigungen;
- diverse Anerkennungsverfahren für im Ausland geprüfte Hängegleiter.

Flugsicherheit

Peter Urban (Referent), alle Kommissionsmitglieder und Mitarbeiter.

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

Spezielle Tätigkeiten im Sicherheitsreferat:

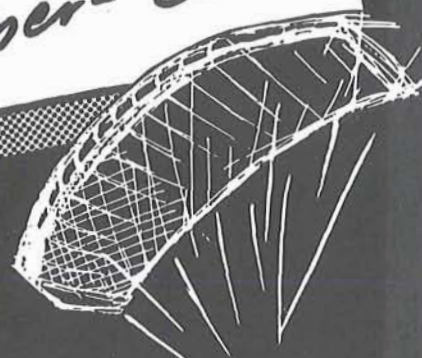
- Flugunfallgutachten für das Luftfahrt-Bundesamt und für andere Staatsbehörden;
- Geländegutachten für die Zulassungsverfahren der regionalen Luftämter;
- Erfassung der Unfälle;

FLASH

Top Performance

AT

on Top of Super-Class



ULTRALITE PRODUCTS

UP

PARAGLIDING EUROPE

UP

Am Bogen 34 · D-8012 Ottobrunn / München

Tel. 089 / 6090885 · Fax 089 / 6095453

- Untersuchung von Unfallgeräten, ohne behördlichen Auftrag,
- Veröffentlichung von Unfallberichten im Sicherheitsjournal des DHV-Info;
- Sicherheitsmitteilungen in Zusammenarbeit mit den Geräteherstellern;
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland, Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte;
- Forschungsarbeit über Alterungsschäden an Gleitsegeln.

Ausbildung

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

Neben der Technik bildet die Ausbildung einen weiteren Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit.

Um die Ausbildung den gestiegenen Piloten-Anforderungen anzupassen wurden die Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften geändert. Der Prüf Fragenkatalog für Hängegleiten A wurde neu erstellt.

Im einzelnen:

- Durchführung der Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr zur Erteilung aller Arten von Befähigungsnachweisen für Piloten und Fluglehrer;
- Überarbeitung der bestehenden Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Piloten und Lehrer sowie der Prüferanweisungen;
- Klassifizierung der Geräte nach fliegerischem Können;
- Betreuung, Anleitung und Überwachung von Fluglehrern und Ausbildungsstätten,
- 1 Fluglehrer-Assistentenlehrgang Hängegleiten;
- 1 Fluglehrer-Lehrgang Hängegleiten;
- 2 Fluglehrer-Lehrgänge Gleitsegeln;
- 2 Fluglehrer-Assistentenlehrgänge Gleitsegeln;
- 3 Fluglehrer-Fortbildungseminare Gleitsegeln;
- 3 Fluglehrer-Fortbildungseminare Hängegleiten;
- 1 Fachseminar für Gleitsegel-Doppelsitzerlehrer;

- 2 Prüferseminare;
- 20 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten Hängegleiten;
- 16 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten Gleitsegeln;
- 310 Pilotenprüftermine Hängegleiten;
- 568 Pilotenprüftermine Gleitsegeln;
- 3100 Befähigungsnachweise;
- 14 Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte.

Winden- und UL-Schlepp

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

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

Im einzelnen:

- Fachlehrer Ausbildung;
- Windenfahrer Ausbildung und -prüfung;
- Zahlreiche Schlepp-Prüftermine und Ausstellung der Befähigungsnachweise;
- Anerkennung von Schlepp-ausbildungsstätten / UL-Schlepp-ausbildungsstätten;

Kontakte zu Behörden

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

Im einzelnen:

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

Naturschutz

Beschränkungen des Drachen- und Gleitschirmfliegens dürfen nicht als Alibi für anderweitige Versäumnisse herhalten. Andererseits muß umweltgerechtes Verhalten für jeden Piloten

selbstverständlich sein. Sachlicher Dialog baut »Fronten« ab.

Im einzelnen:

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

Öffentlichkeitsarbeit

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

Im einzelnen:

- DHV-Info, bisher 57 Ausgaben;
- kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder;
- Verteilung des DHV-Info an die österreichischen, schweizerischen und deutschen Vereine, an die Luftämter und andere interessierte Behörden sowie im Austausch an zahlreiche in- und ausländische Luftfahrtzeitschriften;
- Verleih der DHV-Filme an Vereine, Schulen, Behörden und andere Interessierte;
- Vorführung der DHV-Filme bei Vereinen und anderen Interessierten;
- Mitwirkung an Informationsveranstaltungen;
- Fernseh- Rundfunk- und Pressebeiträge, Interviews, Erklärungen.

Zusammenfassung und Vorschau

Das erste Jahr des »vereinigten« Drachen- und Gleitschirmsports liegt hinter uns. Einigkeit gab es mit dem DAeC und dann mit den DDR-Luftsportlern. Vor uns liegt die neue Gesetzgebung mit weiteren Selbstverwaltungsaufgaben.

Protokoll der 11. DHV-Jahrestagung am 20. 10. 1990 in Ruhpolding

Beginn 15.45 Uhr

Ende 19.00 Uhr

Teilnehmer:

Gemäß Anwesenheitsliste sind 139 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. 104 Vollmachten wurden vorgelegt. Die Gesamtstimmenzahl beträgt 243.

Tagesordnung:

1. Peter Janssen begrüßt die anwesenden Mitglieder sowie Bürgermeister Ohl. Dem Delta Club Bavaria Ruhpolding als gastgebenden Verein dankt er für die Vorbereitung der Tagung. Bürgermeister Ohl spricht zur Versammlung. Bernhard Mayer, Vorsitzender des DCB Ruhpolding, spricht zur Versammlung.

2. Regularien

Protokollführung (Akklamation; einstimmig):
Wolfgang Gerteisen wird zum Protokollführer bestimmt.
Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Jahreshauptversammlung 1990 form- und fristgerecht durch Abdruck im DHV-Info 57 den Mitgliedern zugegangen ist. Die Versammlung ist beschlußfähig.
Beschuß (Akklamation; einstimmig):
Das Protokoll der Jahrestagung 1989 in Oberstdorf wird genehmigt.

3. Bericht der Hängegleiterkommission

Die Kommissionsmitglieder berichten über die Arbeit der Geschäftsstelle und der einzelnen Fachbereiche. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Tätigkeitsbericht 1990, der Bestandteil dieses Protokolls ist.

Peter Janssen: Durchführung des Vertrages mit dem DAeC, »fliegerische« Vereinigung mit der DDR, Tätigkeiten der Geschäftsstelle, Entwicklung des DHV, neues Luftverkehrsrecht.
Klaus Tänzler: Ausbildung.
Hans-Peter Zepf: Technik.
Peter Urban: Sicherheit.
Toni Bender: Wettkampfsport.
Charlie Jöst: Verleihung der goldenen Leistungsabzeichen an Volkher Schlegel und Frank Wittschorek und Siegerehrung Deutscher Streckenflugpokal 1990.

4. Bericht der Kassenprüfer

Adalbert Netzer trägt den Kassenprüfbericht vor.

5. Entlastung der Kommission

Adalbert Netzer stellt den Antrag, die Kommission zu entlasten.
Beschuß (Akklamation; 235 Ja-Stimmen, 7 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)
Die Kommission wird entlastet.

6. Neuwahl der Kommission

Wahlleiter
Kandidaten: Hans-Jörg Keller, Bernhard Mayer, Helmut Prieler.
Beschuß (Akklamation; einstimmig):
Hans-Jörg Keller, Bernhard Mayer und Helmut Prieler werden als Wahlleiter bestimmt.

Vorsitzender

Kandidat: Peter Janssen
Beschuß (Akklamation; 234 Ja-Stimmen, 9 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)

Peter Janssen wird zum Vorsitzenden gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Stellvertretender Vorsitzender

Kandidaten: Reinhard Franke, Stefan Eylert.
Beschuß: Geheime Abstimmung; Reinhard Franke 95 Stimmen, Stefan Eylert 133 Stimmen.

Stefan Eylert wird zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Finanzen

Kandidat: Lambert Stäpgens.
Beschuß: (Akklamation; einstimmig)
Lambert Stäpgens wird zum Finanzreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Ausbildung

Kandidat: Klaus Tänzler.
Beschuß: (Akklamation; 3 Enthaltungen, 1 Gegenstimme)
Klaus Tänzler wird zum Ausbildungsreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Technik

Kandidat: Hans-Peter Zepf.
Beschuß: (Akklamation; 15 Enthaltungen, 2 Gegenstimmen)
Hans-Peter Zepf wird zum Technikreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Sport

Kandidat: Toni Bender.
Beschuß: (Akklamation; einstimmig)
Toni Bender wird zum Sportreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Fachreferent für Sicherheit

Kandidat: Peter Urban.
Beschuß: (Akklamation; 1 Enthaltung)
Peter Urban wird zum Sicherheitsreferenten gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

Zwei Kassenprüfer

1. Wahl
Kandidaten: Benno Osowski, Rolf Rader.
Beschuß: (Akklamation; Benno Osowski 4 Gegenstimmen, 1 Enthaltung; Rolf Rader 75 Nein-Stimmen, 69 Ja-Stimmen, 39 Enthaltungen).

2. Wahl

Kandidat: Uli Fuschelberger.
Beschuß: (Akklamation; 1 Nein-Stimme, 1 Enthaltung).
Benno Osowski und Uli Fuschelberger werden zu Kassenprüfern gewählt. – Sie nehmen die Wahl an.

7. Anträge

liegen nicht vor.

8. Ort der Hängegleitertagung 1991

Vorschläge: Elztal, Magdeburg
Beschuß: (Akklamation; mehrheitlich)
Die Jahrestagung 1991 findet beim Drachenfliegerclub Elztal statt.

9. Anregungen

und Wünsche werden nicht vorgebracht.

Gmund, den 22. Oktober 1990

Peter Janssen Wolfgang Gerteisen
Vorsitzender Geschäftsführer

Prüfer bei der Abnahme der Fluglehrerprüfung. Unbestechlich hält die Videokamera jeden Fehler des Prüflings fest



Zu großer Streß beim Eingangstest?

von Klaus Tänzler

Beim diesjährigen Eingangstest für die Gleitschirm-Fluglehrerausbildung in Westendorf fielen bei der Flugprüfung von 30 Prüflingen 20 durch. Da es sich dabei um Pilotinnen und Piloten handelte, die von Fluglehrern die flugsportliche Eignung bescheinigt bekommen hatten, muß das Prüfungsergebnis beunruhigen und zu folgenden Fragen führen:

Wurden zu schwierige Prüfungsanforderungen gestellt?

Den Bewerbern für die Fluglehrerlaufbahn wurde abverlangt, eine weitere B-Schein-Prüfung zu fliegen. Es wurden also keine höheren Anforderungen gestellt, als bei einer normalen Pilotenprüfung. Allerdings mußte bei einem der zwei Prüfungsflüge mit einem Gerät der Kategorie 3 geflogen werden. Hintergrund: Fluglehrer sind für die Kaufberatung der Flugausrüstung zuständig, sie verkaufen auch Geräte der Kategorie 3, eigene Flugerausrüstung mit Geräten dieser Kategorie

ist dafür erforderlich. Da jedoch der Trend in der Gerätekonstruktion von den anspruchsvollen Kategorie-3-Geräten wegführt, wird künftig die Forderung nach einem Prüfungsflug mit einem Gerät der Kategorie 3 fallengelassen. Bei künftigen Eingangstests wird ein Prüfungsflug mit einem Hochleistungsgerät mindestens Kategorie 2 verlangt.

Haben die Prüfer zu streng entschieden?

Beim Eingangstest in Westendorf waren als Prüfer am Startplatz Chri-

stoph Kirsch und Karl Slezak, Knut von Hentig zeichnete die Starts auf Video auf. Am Landeplatz prüften Sepp Gschwendtner und Daniela Anke, Ausbildungsreferent Klaus Tänzler übernahm die Videoaufzeichnung. Individuelle Prüferlaunen haben bei diesem Prüfergebnis keine Rolle gespielt. Die DHV-Prüferanweisung wurde vor dem Flug den Piloten vorgelesen und von den Prüfern korrekt beachtet. In dieser Anweisung ist den Prüfern vorgegeben, welche Fehler sie mit welcher Note zu bewerten haben. Vgl. nachfolgenden Auszug aus der Prüferanweisung für Gleitsegeln.

Die Prüfer haben diese Anweisung befolgt und sogar sehr weitgehend zugunsten der Prüflinge ausgelegt.

Stellte das Wetter unangemessen hohe Anforderungen?

Immer wieder auffrischender, böiger Wind am Start erhöhte die Anforderungen.



Die Landefalltechnik sollte von jedem angehenden Gleitsegellehrer routiniert demonstriert und gelehrt werden können

Assistenten demonstrieren, daß Flugtechnik und Luftrecht (Ausweichregeln) lebendig vermittelt werden können

Auch Baumrettung ist Bestandteil des Gleitsegellehrer-Lehrganges

Angewandte Aerodynamik: Der chinesische Schraubenflieger



Fotos: Charlie Jöst

derungen an die Prüflinge, die Prüfung wurde mehrfach unterbrochen, um eine Überforderung der Piloten auszuschließen. Am Landeplatz herrschte nahezu Windstille, die Landeeinteilung wurde durch keinerlei Böen oder Thermik erschwert.

Ist der Prüfungsstreß zu hoch?

Erfahrene Prüfer sehen in den meisten Fällen, ob im Umgang mit dem Gleitschirm die geforderte Übung und Geschicklichkeit vorhanden ist und ob Fehler deshalb auftreten, weil der Prüfungsstreß groß ist. Auch diesmal wiesen Anzeichen darauf hin, daß sich bei den zwei Prüfungsflügen auch Fehler einschlichen, weil für den Prüfling mehr als bei einer B-Prüfung auf dem Spiel steht. Wird der Eingangstest nicht bestanden, ist die nächste Chance an der Fluglehrausbildung teilnehmen zu können, erst wieder ein Jahr später gegeben. Entsprechend

hoch ist der Prüfungsdruck. Um ihn zu reduzieren, wird künftig die Möglichkeit geschaffen, zwei Monate nach einem nichtbestandenem Eingangstest ein weiteres Mal zur Flugprüfung anzutreten.

War das flugtechnische Wissen und Können der Aspiranten mangelhaft?

Die gezeigten fliegerischen Leistungen waren bei 50% der Teilnehmer beunruhigend mangelhaft, in einigen Fällen derartig, daß sich die Frage stellte, ob der Bewerber überhaupt den A-Schein zu Recht besitzt. Außenlandungen mit 100 bis 200 m sind vorgekommen. Statt der Spirale wurden Vollkreise geboten, in einem Fall eine Negativspirale mit mehreren Umdrehungen. In direkter Bodennähe wurde statt der aufrechten Körperhaltung die verletzungsträchtige Rücklage eingenommen, usw. Die hohe Un-

fallrate im Gleitschirmsport hat offensichtlich nicht nur mit fehlendem theoretischen Wissen z. B. in der Meteorologie zu tun, sondern vor allem auch mit mangelndem flugtechnischen Können. Ein gewaltiger Nachholbedarf besteht bei der Weiterbildung der Piloten.

Das DHV-Ausbildungsreferat setzt bei den Flugschulen an. Bei der jährlichen Pflicht-Fortbildung für Fluglehrer und Prüfer steht Flugtechnik auf dem Stundenplan. Die Fluglehrer und Prüfer fliegen, anschließend findet die Fehlerkorrektur durch das Lehrteam anhand von Video-Zeitlupenaufnahmen statt. Dem Lehrteam gehören u. a. Toni Bender, Christoph Kirsch und Peter Cröniger an. Darüber hinaus unterziehen sich derzeit die Gleitschirm-Fluglehrer und Prüfer dem Sicherheitstraining des Ail-de-K-Teams.



Prüferanweisung für Gleitsegellehrer – Auszug –

V. Bewertung der praktischen Prüfung

Die Bewertung erfolgt nach den Schulnoten 1 bis 6.

Note 1 = sehr gute Leistung

Note 2 = gute Leistung

Note 3 = befriedigende Leistung

Note 4 = ausreichende Leistung

Note 5 = mangelhafte Leistung

Note 6 = ungenügende Leistung

Erhält ein Prüfling in einem Prüfungsteil die Note 5, so kann er – falls es die Umstände zulassen – einen Wiederholungsflug durchführen, der wiederum vollständig zu bewerten ist.

Die Prüfung ist bestanden, wenn der Prüfling bei Prüfungsabschluß – also gegebenenfalls nach dem Wiederholungsflug – in allen Prüfungsteilen mindestens die Note 4 erhält.

Jede Flugaufgabe von Start bis einschließlich Landung ist vom Piloten »flüssig und gewandt« zu absolvieren. Fehlen diese Merkmale bei einer Aufgabe, so ist dieser Prüfungsteil mit 5 oder 6 zu bewerten. Die Note 4 ist also nicht bereits dann zu vergeben, wenn ein Prüfungsteil lediglich »vorhanden« war.

Prüfteil Flugplanung

Geprüft werden:

- Beurteilung des Windes und der Wetterlage,
- Hindernisse und Gefahrenstellen,
- Not- und Außenlandeplätze,
- Beschreibung der geplanten Flugroute einschließlich Position der Flugfiguren.

Prüfteil Vorflugkontrolle

Die Prüfung umfaßt alle notwendigen Kontrollen am Gleitsegel, am Gurtzeug und bei Schlepp am Schleppgeschirr sowie deren Ansprache durch den Prüfling. Wird ein wichtiger Bestandteil übersehen, z. B. verdrehte Tragegurte, offene Beinschlaufen, deutlich zugeklappte Eintrittskante, so ist die Note 6 zu vergeben und der Prüfling vom weiteren Prüfungsverlauf auszuschließen. Keine Großzügigkeit! In der Vergangenheit hat sich mangelhafte Vorflugkontrolle als häufige Unfallursache herausgestellt.

Stelle keine zusätzlichen Fragen, die über die oben genannten Punkte hinausgehen.

Prüfteil Start

Geprüft werden:

- Beurteilung der augenblicklichen Wind- und Wettersituation;
- das kontrollierte Aufziehen, das Füllen des Gleitsegels, Kontrollblick, evtl.

Korrektur, Anlauf, Abhebegeschwindigkeit;

- Abflug kontrolliert, mit aufrechter Körperhaltung;
- bei Schlepp zusätzlich Kommandos an den Flug- bzw. Startleiter, Zeichengebung an den Windenfahrer und Flugverhalten bis einschließlich Ausklinken.

Zu bewerten ist:

- das Überschießen des Schirms mit Note 5,
- fehlender oder ungenügender Kontrollblick mit Note 6,
- fehlende Korrektur mit Note 4, 5 oder 6, je nach Gefährungsgrad,
- Abheben durch Pumpen mit Note 6,
- zu frühes Reinsetzen mit Note 5,
- zu frühes Reinsetzen mit Bodenannäherung (Durchsacken) mit Note 6,
- Kontakt mit Hindernissen mit Note 6,
- Fehlstart mit Note 6,
- Loslassen einer Steuerleine innerhalb von 100 m Bodenabstand mit Note 6,
- Zurechtrücken des Gurtzeuges nach dem Start mit den Steuerleinen in den Händen mit Note 6.

Prüfteil Flugfiguren A

Beurteilt wird, ob die Flugfigur Acht

- vollständig ist;
- sauber ausgefliegen wird, nicht nur angedeutet;
- harmonisch verläuft, ohne Ecken und Unterbrechungen;
- geringe räumliche Ausdehnung hat;
- zügig mit der passenden Geschwindigkeit geflogen wird.

Prüfteil Flugfiguren B

Beurteilt werden, die Flugfiguren Steilschleife und enge Acht mit je einer Note. Beurteilt wird ob die Flugfiguren

- vollständig sind;
- sauber ausgefliegen werden, nicht nur angedeutet;
- harmonisch verlaufen, ohne Ecken und Unterbrechungen;
- höchstens 60 Grad Querneigung aufweisen, die Spirale mindestens 45 Grad;
- zügig mit der passenden Geschwindigkeit geflogen werden;
- und die Mindestsicherheitshöhe von 100 m GND gewahrt wird.

Zu bewerten ist:

- das Fehlen einer Flugfigur mit Note 6,
- kurzzeitiges Negativdrehen mit sofortiger Korrektur hat keinen Einfluß auf die Benotung,
- Negativspirale mit Note 6,
- zu flache Spirale oder nicht mindestens 2 Umdrehungen mit Note 5,
- zu flache oder unvollständige Acht mit Note 5,

- starkes Einklappen des Segels während der Acht mit Note 5.

Prüfteil Landeeinteilung

Beurteilt werden:

- Position,
- Gegenanflug,
- Queranflug und
- Endanflug,
- Landeort

Zu bewerten ist:

- Nichtanfliegen der Position oder falsche Wahl der Position mit Note 5,
- das Fehlen von Gegen-, Quer- oder Endanflug mit Note 5,
- das Fehlen von zwei Elementen der Landeeinteilung mit Note 6,
- vollständig 2mal geflogener Queranflug ohne meteorologische Störung mit Note 5,
- Verletzung der Vorflugregeln mit Note 6,
- falsche Berücksichtigung der Windsituation mit Note 5,
- eine Außenlandung je nach Entfernung mit Note 5 oder 6,
- erfolgt die Landung auf Grund meteorologischer Störung im Endanflug bis zu 10 m außerhalb des Zielkreises (Durchmesser für A-Prüfung 30 m, für B-Prüfung 20 m), ist die Landeeinteilung nicht mit Note 5 oder 6 zu bewerten.

Prüfteil Landung

Zur Beurteilung kommen:

- stabilisierter Endanflug, richtige Höhe, Anflugrichtung, Geschwindigkeit, Geradlinigkeit, Korrekturen, rechtzeitiges Aufrichten, Armstellung beim Durchbremsen, sturzfreie Landung.

Zu bewerten ist:

- Instabiler Endanflug Note 5 oder 6, je nach Gefährungsgrad (Sackfluglandung Note 6),
- zu spätes Aufrichten (Bodenabstand weniger als 5 m) mit Note 6,
- falsche Armhaltung Note 4 oder 5, je nach Gefährungsgrad,
- Sturz des Piloten mit Note 5 oder 6, je nach Gefährungsgrad.

Bei extremen Flugmanövern in Bodennähe (z. B. Ausbremsen, Steilkurven), bei Gefährdung Dritter oder bei Verletzung des Piloten ist die Prüfung nicht bestanden, Note 6.

Prüfteil Flugleitung (Schlepp)

Zu bewerten sind:

- Kontrolle der Schleppklinke und des Schleppseils;
- Kommunikation mit dem Piloten;
- Durchsagen und Kommandos an den Windenfahrer.

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 29. 10. 1990

Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/ Musterbetreuer	Klasse
01-197-90	Epsilon	Skytrek	2-3

Klassifizierung

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

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

Neue Gleitsegel-Gurtzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 29. 10. 1990

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/ Musterbetreuer
03-071-90	Samba	Swing/Wörl

Neue Gleitsegel mit DHV-Gütesiegel

Stand: 29. 10. 1990

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/ Musterbetreuer	Klasse
01-167-90	Hot Dream 25.2 Trimmer	Flight Design	3E
01-168-90	Comet CXA 24	Steger/Werner Wagner	2E
01-169-90	Black Magic 27	Bausenwein	1
01-170-90	Brizair 25	AilesdeK/Krimmer	1-2
01-171-90	Dream 90/24	Flight Design	1-2
01-172-90*	Solution 35 Doppelsitzer	Gregorini/North Sails, Stefan Mast	1
01-173-90	CXA 22	Steger/Werner Wagner	2-3E
01-174-90*	Athlete Neo 11,5	Falhawk/Peter Mages	1-2
01-175-90*	Athlete Neo 10,5	Falhawk/Peter Mages	1-2
01-176-90*	Athlete Neo 9,5	Falhawk/Peter Mages	1-2

Klassifizierung:

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

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



enn 5 Meter
ziemlich stark sind.

Wenn die Basis nicht das
Tiefste, sondern das Höchste ist.
Wenn Du bei Aufdrehen nicht an
Wasserhahn, sondern ans Fliegen
denkst. Dann hat Dir UP gerade
noch gefehlt. UP!
T-Shirts von WAVE.

Übrigens: Die bekannten
Evolution-Shirts gibts nur
von uns!

Frag Deinen Fachhändler,
oder schreib uns.

BRD
WAVE
GRABEN 7
D-8098 PFAFFING
TEL: 0 80 39/38 37
FAX: 0 80 39/35 54

SCHWEIZ
RON HURST
JOSTENSTR. 21
CH-8854 GALGENEN
TEL: 0 55/64 52 29
FAX: 0 55/64 52 23



vereinsnachrichten

Fluggebiet Donnersberg in Gefahr

In letzter Zeit haben sich mehrere Einwohner von Dannenfels darüber beschwert, daß Drachenflieger bei der Fahrt zum Landeplatz im Ort und auf den landwirtschaftlichen Wegen zu schnell fahren. Die Gemeinde hat uns aus diesem Grund sogar angedroht, die Landerechte zu entziehen.

Deshalb wurde mit der Gemeindeverwaltung eine neue Regelung getroffen, die eine Zufahrt zur Landewiese außerhalb des Ortsbereiches vorsieht, die ausgeschildert wird.

Da dieser Weg sich derzeit in einem schlechten Zustand befindet, wird dieser in Kürze auf Vereinskosten instandgesetzt. Während dieser Übergangszeit bitten wir alle Mitglieder und Gäste sehr langsam und vorsichtig im gesamten Ortsbereich und auf den Zufahrten zum Landeplatz zu fahren.

Um das attraktive Fluggebiet zu erhalten, sehen wir uns bei Verstößen, die uns durch Anwohner gemeldet werden, gezwungen, Mitglieder und Gäste mit Startverbot zu belegen.

Mit fliegerischem Gruß
1. Pfälzer Drachenfliegerclub

Südwürttemberg- Hohenzollern e.V.

November 1990

Donnerstag bis Sonntag 1. 11.–4. 11.
Italien, Südtirol, Rodeneck/Nauders,
»Orterhof« bei Edwin. Anmeldung
direkt bei »Ede«, ☎ 04 44 72/4 40 68.
Donnerstag bis Sonntag 21. 11.–25. 11.
Italien, Südtirol, Vintschgau, ÜF 18.–,
Leitung: Klaus. Anmeldung ☎ 0 71 21/
27 07 55.

Dezember 1990

Dienstag – Dienstag 25. 12. 1990 –
1. 1. 1991 Monaco, Leitung: Carsten
Dehner. ☎ 0 74 76/71 02.

Januar 1991

Freitag bis Sonntag 18. 1.–20. 1.
Österreich, Schnifis, Drachen und
Gleitschirm, Hödifferenz 700 m,
ÜF DM 25.–, Leitung Karl Clement.

Februar 1991

1. 2. 1991 Jahreshauptversammlung

Hamburger Drachenflieger in Neustadt-Glewe

Am Dienstag, den 28. August fuhren Willi Petersen, Siggis Rogoll und Peter Urban nach Neustadt-Glewe um über einen Beitritt des HDF in den Verein Neustadt-Glewe zu verhandeln.

Ergebnis: Ab Samstag, den 1. 9. 1990 ist der HDF Mitglied in Neustadt-Glewe.

Der Verein besteht aus vier eigenständigen Clubs: Segelflieger, Fallschirmspringer, Motorflieger und dem HDF, der für die Belange Drachenfliegen, Gleitsegeln und UL-Fliegen zuständig ist. Aus jedem der vier Clubs sind zwei Mitglieder im sogenannten Vereinsbeirat oder Vereinsvorstand. Für den HDF e.V. wurde auf der Vorstandssitzung am Donnerstag, den 23. 8. 1990 beschlossen, daß diese Willi Petersen und Peter Urban sein sollen.

Da die Eigentumsverhältnisse in der DDR in diesen Tagen nicht so recht geklärt sind, gibt es noch viele offene Fragen, die erst im Laufe der nächsten Monate im Zuge der Wiedervereinigung geklärt werden.

Bisher wurden die großen Rechnungen von einer Nachfolgeorganisation der GST bezahlt (wenn die Vereine einen Teil ihrer Einnahmen abführten). Dieses ist in Neustadt-Glewe geschehen. Es gibt aber keine verlässlichen Zahlen über die Größe der Gesamtkosten. Für 1990 zahlen die Segelflieger und Fallschirmspringer als Club je DM 1000.–, die Motorflieger und wir je DM 500.–. Die Aufteilung erfolgt nach einem Schlüssel der an die Nutzung der Anlagen angelehnt wird.

Für Übernachtungen stehen (Jugendherbergsstil) 50 Betten zur Verfügung. Ferner gibt es auch einen großen Grillplatz, Zeltmöglichkeiten und natürlich Platz für Wohnwagen und Wohnmobile. Für die, die noch nicht dort waren, der Platz mißt etwa 1,6 km mal 1,2 km. Schleppen ist in alle Richtungen möglich.

Hamburger Drachenflieger e.V.

DIE GLEITSCHIRM-INSTRUMENTIERUNG!

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

DELTA
INSTRUMENTS

wasmers



Foto: Helmut Wernicke

Helmut Wernicke mit seinem Nachbau des Lilienthal-Gleiters

Flugsalat

Man nehme eine halbe Hundertschaft individueller, fluggeiler Gleitschirmpiloten und verteile sie auf ausreichend großem Startplatz.

Nach sorgfältigem Auslegen werden diese nach und nach in einen mehr oder minder großen Topf starken Windes gegeben. Wenn wir alles gut durchgemischt haben, sollten wir uns den Gewürzen widmen: Einklappen, Negativkurve und Steilspirale werden direkt in das Gemenge aus Leidenschaft geworfen.

Ein gerüttelt Maß an stabilem Dauersackflug wird am Topfrand aufgeschlagen und endet mit Fullstall im Kunterbunt.

Sollten sich zwei Zutaten etwas zu nahe kommen, so wird dies brüllend und stark gestikulierend geregelt.

Auf keinen Fall dürfen wir vergessen, den Bart zu zentrieren und bis über die Wolkenbasis auszukreisen.

Das Gemisch aus Ziehen an den Vordergurten, gefolgt von Frontstall und Negativrosette ergibt ein aufregendes Dressing für unser Durcheinander.

Zum Schluß werden Links- und Rechtslandevolten miteinander vermischt und der ganze Flugsalat nach Belieben mit Gegen- oder Rückenwindlandungen serviert.

Norbert Palme

»Flitterabend«

Haben Sie Spaß am Spiel? Wollen Sie nochmals »flittern«? Sie haben die Möglichkeit, dabei zu sein. Wir suchen Brautpaare für die ARD-Sendung »FLITTERABEND« mit Michael Schanze.

Sie sollten eher extrovertiert als introvertiert sein und eine der drei Voraussetzungen erfüllen:

- Außergewöhnliche Hochzeit, wie Hochzeit unter Wasser, per Fallschirm oder eine exotische Hochzeitsfeier usw.
- oder Sie haben sich auf ungewöhnliche Weise kennengelernt, z. B. in einem brennenden Hochhaus oder beim Streit um einen Fallschirm während eines Flugzeugabsturzes etc.

- oder Sie haben ein Hobby, welches, wie Sie sicher bemerkt haben, auch aus dem Rahmen fallen sollte.

Foto- und Filmmaterial von der Hochzeit wären in der Sendung gut einsetzbar.

Der 1. Preis besteht aus einer Weltreise im Wert von DM 10 000,– oder »Bargeld«.

Bewerbungen und nähere Informationen über

Team Medienplanung
022 63/40 27
Märkische Straße 1
5250 Engelskirchen

Flugsportverein »Otto Lilienthal«

Auf dem ältesten Fluggelände der Welt, Stölln/Rhinow, wo der Flugpionier »Otto Lilienthal« mit seinem Hängegleiter seine größten Flugweiten erreicht hat, war erstmals wieder ein rekonstruierter Hängegleiter beim Lilienthalfest am 5. August 1990 zu bewundern.

In sehr mühevoller Arbeit, über 500 Baustunden, versetzte der Drachenflug-Clubleiter Helmut Wernicke aus Rathenow diesem Hängegleiter ein neues Antlitz. Im August 1991 feiern wir in Stölln den 100. Jahrestag des ersten Menschenfluges mit Hängegleiter. Hierzu wird es dann noch eine große Flugveranstaltung geben und dieser Lilienthal-Hängegleiter wird dann wieder zu sehen sein.

Helmut Wernicke



Zeichnung: Martin Söyer

Zweiter Geburtstag

Es ist der 10. 9. 90 in St. André, Südfrankreich. Der Wetterbericht am Landeplatz verspricht recht gutes Flugwetter; bei mäßigem Nordwestwind in 30 m mit 10–15 Knoten.

Zuversichtlich fahre ich mit zwei Fliegerkameraden auf den Berg. Johannes Kupfer aus der Schweiz fühlt sich nicht wohl und möchte lieber nicht fliegen. Er erklärt sich aber bereit uns zurückzuholen, falls wir auf Strecke gehen und irgendwo außenlanden müssen. Martin Röver und ich sind gegen 13.00 Uhr startbereit. Am Startplatz herrscht inzwischen, wie fast an jedem Tag, ein recht kräftiger Wind. Gegen 14.00 Uhr sind Martin und ich in der Luft. Nachdem ich das Startfoto vom Tunnel c. d. Robines geschossen habe, merke ich, daß der Wind aus Nordwesten immer mehr zunimmt. Richtung Cheval Blanc geht es nur recht langsam vorwärts. Über Funk sage ich noch zu Martin, daß es heute schwer sein wird den Cheval Blanc anzufliegen. Minuten später stehe ich am Fuß vom Cheval Blanc und bin froh in dem engen Tal unverseht gelandet zu sein. Die Lee-Turbulenzen waren so extrem, daß ich Angst vor der Landung hatte. Ich warne Martin vor den Turbulenzen und er zieht es vor den Cheval nicht anzufliegen. Einige Drachenflieger wagen es später noch, drehen aber sofort wieder ab als sie in die Turbulenzen geraten. Martin verständigt Johannes über meine Landeposition und ich fange an meinen Drachen abzubauen.

Einige Zeit später erschrecke ich, nachdem ich einen Blick zum Himmel geworfen hatte: Plötzlich hatte sich eine Lenticularis-Wolke am sonst blauen Himmel gebildet. Ich warne Martin, der noch in der Luft ist, doch er hat die Wolke schon gesehen. Er beschließt möglichst lange zu fliegen, um erst abends zu landen, wenn der Wind schwächer wird. Der Landeplatz von St. André ist dafür bekannt, besonders bei starkem Nordwestwind gefährlich zu sein, da er dann im Lee einer Bergkette und einer großen Baumgruppe liegt.

Inzwischen hat mich Johannes gefunden und wir fahren zurück nach St. André. Am Landeplatz angekommen

sehen wir, daß sich die Lenticularis-Wolke aufgelöst hat. Es ist 17.00 Uhr; der Wind am Landeplatz bläst immer noch kräftig und böig aus Nordwest. Martin hat gesehen, daß wir am Landeplatz stehen und beschließt nun zu landen. Über Funk warne ich ihn über den starken und böigen Wind und rate



Foto: Wolfgang Gerbesen

Der Landeplatz am Seeufer von St. André (li. u. im Bild) ist wegen seiner extrem turbulenten Windverhältnisse berüchtigt

ihm die Landeeinteilung so zu gestalten, daß er möglichst nicht in die Lee der vorgelagerten Baumreihe gerät.

In etwa 50 bis 60 m Höhe sehe ich wie Martin einen Wing-Over fliegt und sage noch laut: »Spinnt der, bei den Turbulenzen...«. Plötzlich geht alles sehr schnell. Der Drachen rollt um die Längsachse und Martin fällt in das Segel. Anschließend tuckt der Drachen zweimal blitzschnell und dann sehe ich wie er den Fallschirm zieht. Mir läuft es eiskalt über den Rücken; hoffentlich geht der Schirm noch auf. Kurz bevor Martin aufzuschlagen droht ist die Kappe voll entfaltet und Martin fällt in der Pendelbewegung in den nahegelegenen Stausee. Sofort laufe ich an das Ufer und schreie zu ihm rüber; nichts rührt sich; der Drache liegt kopfüber im See. Ich springe ins Wasser und schwimme, oder besser gesagt wate durch den Schlamm in dem flachen Wasser. Endlich am Dra-

chen angekommen steht Martin im brusttiefen Wasser und lächelt mich an. Mir fällt ein Stein vom Herzen: Zum Glück ist er unverletzt! Kaum zu glauben, nachdem was ich gesehen hatte!

Ich frage ihn sofort, was los gewesen sei und er antwortet: »Du, keine Ahnung.« Plötzlich hätte es ihm den Drachen gedreht, obwohl er schnell geflogen sei. Das erste Mal konnte er ihn gerade noch abfangen. Der Wing-Over war also nicht freiwillig geflogen.

Das zweite Mal hätte er dann im Segel gelegen und nur noch gedacht: der Schirm muß raus; du bist schon verdammt tief...

Die von mehreren Leuten beobachteten Tucks hat er bewußt gar nicht mehr registriert. Die Ursache für den Unfall war wohl eine riesige Leewalze über dem Landeplatz. Nachdem wir den Drachen aus dem Schlamm gezogen haben stellen wir fest, daß Martins Select, bis auf eine ausgerissene Pitch-Up-Leine, unbeschädigt ist; ebenso der 7 Jahre alte Parasailschirm, der sich so erstaunlich schnell geöffnet hatte. Sogar das Vario funktionierte nach einem Tag Trocknen wieder.

Martin, ein erfahrener und guter Pilot, hatte viel, sehr viel Glück im Unglück. Zum einen weil der Schirm sich so schnell geöffnet hatte, zum anderen war er ins Wasser gefallen, wo er gerade noch stehen konnte; links und rechts von ihm waren große Steinbänke im Wasser. Zu guter Letzt hat der Drachen nach den zwei Tucks wieder abgefangen, so daß der Fallschirm gezogen werden konnte.

Abends gingen Johannes, Martin und ich noch gut Essen. Es war die Einladung zu Martins zweitem Geburtstag.

1. Man sollte sich nie auf den Wetterbericht verlassen, sondern immer genau das Wetter beobachten und gegebenenfalls Konsequenzen ziehen.
2. Leeturbulenzen können so extrem stark sein, daß man jegliche Kontrolle über sein Gerät verliert.
3. St. André sollte wegen der starken Thermik und der genannten Gefahren von Anfängern gemieden werden.

Rainer Bürger

Selektion eines Fliegers

Ich habe die traurige Pflicht Ihnen mitzuteilen, daß sich wieder ein Erdmensch aus der Zunft der fliegenden Piloten verabschieden muß. Die natürliche Evolution zwischen Mensch und Vogelmensch hatte für mich am 5.5.90 am Brauneck ein abruptes Ende. Obwohl 2 1/2 Jahre Flugerfahrung, zeigte sich mir der Gott der Winde und der Thermik nicht mehr wohlgesonnen und warf mich in einen Baum mit ca. 20 m Höhe und ließ mich erst wieder in ca. 4 m im freien Fall am Boden aufkommen. Dann konnte ich meine Beine bewegen, denn man hört ja so einiges über Wirbelverletzungen und Querschnittslähmungen. Selbst das Aufstehen bereitete mir unter Schmerzen keine Schwierigkeiten und ich wurde 250 km nach Regensburg chauffiert. Dort wollte ich zur Vorsicht ein Röntgenbild meiner Flugwirbel machen lassen und siehe da, die Ärzte stellten einen LWS-2-Lendenwirbelbruch fest, der mit Schrauben und Platten gut versorgt wurde.

Inzwischen kann der Erdmensch Robert Listl wieder ordentlich gehen, sitzen und liegen, aber fliegen wird er wohl nie wieder.

Mir liegt es am Herzen einige Anmerkungen zu meinem Unfall ernster Natur zu geben, damit vielleicht einer unter den 10000 Piloten dieses schmerzhaftes Schicksal nicht mit mir teilen muß.

1. Flüge mit neuen Schirmen immer in Gebieten, wo keine Bäume den Landeplatz einengen, denn diese ziehen den Gleitschirm und Piloten magisch an.
2. Bei einer Baumlandung nicht in Panik geraten und versuchen möglichst vor dem Baum die Landung anzusetzen, da die Gefahr sehr groß ist, daß man durchfällt wenn man über die Baumwipfel kommt (so bei mir).
3. Wenn man auf dem Boden aufkommt immer versuchen auf die Füße und nicht auf den Arsch zu fallen (mein Glück, sonst könnte ich im Rollstuhl diesen Brief schreiben).
4. Wenn man sich am Rücken wehgetan hat (man merkt es ja) sollte immer der Doktor kommen, denn ein stabiler Bruch muß nicht zur

Bewegungsunfähigkeit führen. Der Pilot sollte flach liegen bleiben und so wenig wie möglich bewegt werden.

Auch wenn für mich einige Erkenntnisse zu spät kommen, vielleicht wären sie sinnvoll von kompetenterer Seite (Christoph Kirsch) aufgegriffen zu werden.

Für's DHV-Info möchte ich Euch danken, denn diese Artikel sind informativ, sachlich und glaubwürdig, nur erscheint die Zeitung in zu großen Abständen. Besonders im Frühjahr bzw. Herbst wäre ein Heft mehr eine Überlegung wert, aber die Arbeit...

Der Austritt aus dem Verein fällt mir schwer, aber ich würde immer wieder an das Fliegen erinnert und wie sang Wolfgang Ambross »und dann überkummts mi«.

Robert Listl

Aerofoils

Ich habe mir an Pfingsten in Südf Frankreich für meinen Kiss 2 Ersatztrapezrohre von einem englischen Hersteller (»Aerofoils«) gekauft. Statt des Aluprofils verwendet Aerofoils Plastik mit einem stärkeren Innenrohr aus Alu. Es werden Originalbeschlüge zur Verbindung verwendet. Die Trapezrohre haben noch kein deutsches Gütesiegel, aber angeblich eine englische Überprüfung.

Nach 4 Flügen, mit ausschließlich weichen Landungen in den Stand, brach mir ein Trapezrohr beim sanften Umlagern des zusammengepackten Drachens. Die seitliche Belastung durch den ca. 30 kg schweren Drachen hatte genügt, um die Plastikverbindung zu brechen. Nach dem Bruch konnte ich einen Blick in die Konstruktion werfen. Meiner Meinung nach kann die Art der Verbindung nicht halten. Während beim Originalteil die Verbindung durch Aluummantelung und Rohr bewerkstelligt wird, arbeitet Airfoils nur mit der Verbindung Rohr-Plastik(= Nylon)-Beschlag.

Meiner Meinung nach müßten Besitzer und potentielle Käufer vor diesen Rohren gewarnt werden.

Immo Engelhardt



Ihr Fachgeschäft im Rhein-Main-Gebiet

wir vertreten:

 **BRAUNIGER**
FLUGELECTRONIC

Zephyr cx
bautek - hanglider


CHARLY
Best of Air


Finsterwalder Drachenflug

LIBRE



THALHOFER

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

Pech in Arcachon

Voller Euphorie starteten wir am 6. Juli 1990 von München in Richtung Frankreich – nach Arcachon an der Atlantikküste bei Bordeaux. Ich hatte schon sehr viel gehört über die guten Flugbedingungen und überhaupt tollen Flüge an der angeblich größten Sanddüne der Welt, welche 110 m hoch ist.

Einige Drachenflieger kamen uns auf der Fahrt entgegen oder überholten uns. Am Sonntag nach stundenlanger Suche nach einem Campingplatz endlich angekommen, sahen wir auch schon einige Drachen und Gleitschirme in der Luft. Die Flugbedingungen schienen sehr gut zu sein. Angeblich sind die Flugbedingungen hier täglich gut, solange der Wind aus westlicher Richtung – also aus Richtung Atlantik – bläst.

Nach zwei Tagen Ruhepause wollte ich nun auch endlich einen Flug machen. Mit dem Drachen auf dem Auto fuhren wir die 100 Meter bis zum Startplatz direkt unter dem Campingplatz. Der Flug dauerte gut 1 Stunde, aber man hätte auch sehr viel länger in der Luft bleiben können. Immer hin und her über der Düne, meist so ca. 100 m darüber.

An meinem dritten Flugtag passierte es dann: Das Wetter war gut, der Wind blies mit ca. 25–30 km/h aus Nordwesten, eigentlich alles sehr gute Bedingungen. Ich wollte endlich eine Landung auf der Düne machen und nicht wie üblich am Strand – 35 Kilo 110 Meter im Sand nach oben zu tragen ist ziemlich anstrengend und zermürbend. Die klappte auch gut und ich nahm mir vor, in Zukunft immer zu versuchen oben zu landen.

An diesem Tag, es war der 16. Juli, startete ich ein zweites Mal so gegen 17.00 Uhr. Nach einer guten Stunde Flug setzte ich zur Landung an. Den ersten Landeanflug mußte ich wegen zu vieler Menschen abbrechen. Beim zweiten Anflug erfaßte mich eine derart kräftige Windböe, riß mir die linke Flügelseite senkrecht nach oben und drehte mich in Richtung Lee. Alles Gegensteuern half nichts mehr, so daß ich in den Leerotor kam – das Gerät ging sofort in den Sturzflug über – ich konnte es jedoch noch einmal kurz vor



Foto: Timan v. Mengershausen

Dünensoaring in Arcachon: Gefährlicher Leerotor bei Toplandungen?

dem Boden abfangen. Danach stieg der Hängegleiter nochmals auf ca. 60 m an, doch dann tuckte es und ich überschlug mich einige Male – der Griff zum Fallschirm – 1000mal geübt – klappte erst nach Sekunden – leider zu spät. Aus dieser Höhe hätte er sich aber ohnehin nicht mehr geöffnet – wie auch!

Der Aufprall war fürchterlich – die nach Bruchteilen von Sekunden einsetzenden Schmerzen auch. Drei französische Drachenflieger kamen sofort und holten Hilfe – und »retteten« mich auch vor völlig falscher »erster Hilfe« durch ein paar Leute, die mich einen Sandhügel hochschleifen wollten.

Den Rest der Geschichte erspare ich euch – vom einwöchigen Krankenhausaufenthalt in Arcachon, den sich nicht zu helfen wissenden Ärzten, dem Rücktransport nach München, der Diagnose: 1. Lendenwirbel total zertrümmert, der Operation, der ständigen Angst, den Rest meines Lebens im Rollstuhl verbringen zu müssen und der mühseligen wochenlangen Arbeit, wieder gehen zu lernen.

Nach fast 15 Jahren Flugerfahrung ist und bleibt mir der ganze Absturz zum Teil ein Rätsel. Denn einheimische Drachenflieger erzählten mir im Krankenhaus, daß sich die Sanddüne in den letzten drei Jahren so stark verändert hat, daß manchmal sehr kräftige Querströmungen auftreten – auch wenn es optimal von vorne bläst.

Trotzdem habe ich nun endlich –

zur Freude meiner Frau – daraus gelernt: Die Witterungsverhältnisse und das Wetter sind immer unberechenbarer geworden. Die ganze Flugerfahrung nützt da nichts mehr – ich habe jetzt endlich genug!

Reiner Dirschl

Mir kann das nicht passieren!

Als ich (Jahrgang 1930) im Mai 1988 mit dem Gleitschirmfliegen angefangen habe, erklärten mich meine Freunde für verrückt. Aber nach dem ersten »Abheber« und 30-m-Flug war ich der Faszination des Gleitschirmfliegens »verfallen.«

Kurs und Ausbildung in Unterwössen, Österreich-Pilotenschein, dann den DHV-Pilotenschein im August 88, die ersten 60 Höhenflüge mit dem guten alten Maxi. Einstieg in die (damals) etwas anspruchsvollere Klasse Master 10 (Stöllinger). Im Oktober 89 ein weiterer Kurs und Prüfung Sonderpilotenschein in Kössen.

Ganz bewußt bin ich mit dem festen Vorsatz an das Gleitschirmfliegen herangegangen, keinerlei Risiko einzugehen, immer vorsichtig zu fliegen und Wind, Wetter, Flugbedingungen, Gerät usw. peinlich genau abzuchecken.

Nach dem 180sten Höhenflug probierte ich einige andere Schirme

(Comet CX, Jaguar, SP 11 usw.) aus und ging dann unter der Voraussetzung, ganz vorsichtig und als reiner Genußflieger ausschließlich nur bei idealen Flugbedingungen zu fliegen, an den Hochleister Nova CXC 21 heran. Meine Begeisterung war grenzenlos, ich machte über 75 Höhenflüge und hatte – außer 4mal »Einklappen« (keine Probleme, richtig reagiert) – überhaupt keine Schwierigkeiten; weder beim Start, noch bei der Landung. Nach dem ersten 60-Minuten-Flug an der Kampenwand bei gleichmäßigem Hangaufwind wollte ich dann einen Thermikkurs und ein Sicherheitstraining incl. Werfen des Rettungsschirms belegen, wagte mich aber auch schon vorher ein »bißchen« an die Thermik heran, es gelang mir auch immer öfter, mich »hinaufzuschrauben«, ich hatte also plötzlich »Blut geleckt« und dann ist es auch schon passiert (jetzt kann ich meine »Wunden lecken«):

Es sollte ein normaler Genußflug werden. Ich startete um 17.00 Uhr an der Kampenwand ganz oben unterm Felsmassiv, Wind Nordwest, direkt von vorn, Start problemlos. Bis zur Gori-Alm hatte ich 2 bis 3 m/s Sinken, kam unterhalb des offiziellen Startplatzes heraus und richtete mich schon auf einen gemütlichen Flug hinunter nach Aschau ein. Plötzlich bekam ich im Hausbart »Steigen«, ich schraubte mich über Startplatzhöhe hinauf (wo die anderen Gleitschirme lagen), wobei ich teilweise – was mich eigentlich stutzig hätte machen müssen – über 4 m/s Steigen hatte. Plötzlich flog ich wie gegen eine Wand, mir riß es den Schirm nach hinten weg, die Kappe schlug sowohl von links und rechts als auch von vorne und hinten zusammen. Schnell versuchte ich mit den Bremsleinen, durch dosiertes »Pumpen« die Kappe auf zu bekommen, sie sprang auch mit einem lauten Knall auf, aber ebenso plötzlich ging es mit einem Affenzahn abwärts. Ich hatte anscheinend einen totalen Strömungsabriß mit anschließendem Fullstall. Trotz einer Höhe von ca. 800 m über Tal war ich zum Felsabhang nur etwa 50 bis 75 m hoch. Die Bäume kamen rasch auf mich zu, ich wollte noch den Rettungsschirm werfen, aber da knallte ich mit einer Steilspirale rückwärts an die Felswand, es ging

weiter bergab und dann (ich muß einen Schutzengel gehabt haben) verfiel sich mein Schirm in einer Latsche an der überhängenden Felswand und der Absturz endete für mich – kurz vor dem Aufprall – knapp 2 m über dem Boden. Da hing ich also. Selbstbefreiung war nicht möglich, weil ich wegen der Zugbelastung die Gurte und Karabiner nicht aufbrachte.

Die Gleitschirmfreunde vom Startplatz haben mich dann »geborgen«, mit dabei (Ironie des Schicksals) Gleitschirmlehrer Karl Bechtold aus meinen ersten Aufziehtagen und Heiner Geissler aus Bonn, der ebenfalls jetzt mit 60 mit dem Fliegen angefangen hat. Außer Prellungen und einer stark blutenden Ellbogenwunde (die man gleich versorgt hat) schien alles »ganz« zu sein. Man half mir den Steilabhang hinauf und ich ging zur Gipfelstation, um mit der Bahn abzufahren. Später stellte sich dann heraus, daß ich außer schweren Prellungen an der Hüfte, Schulter, Arm und Knie auch noch 3 Rippen gebrochen hatte.

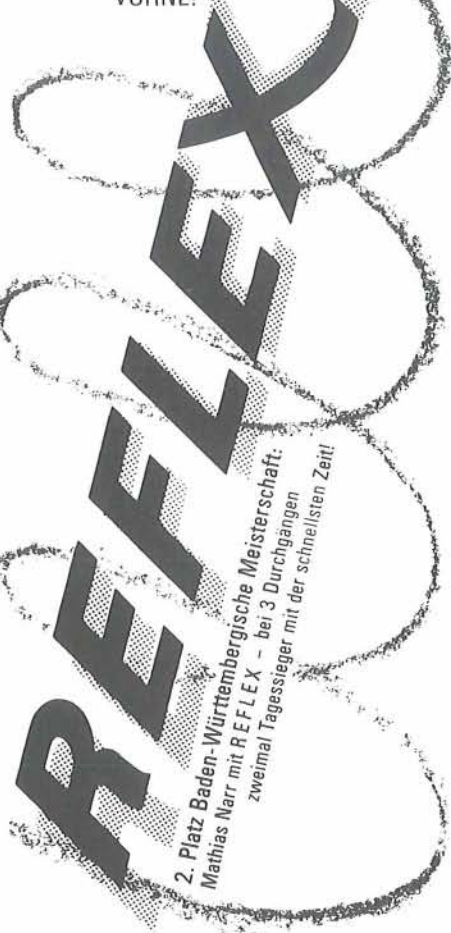
Fazit: Man hat mir gesagt, ich wäre zu sehr in das Lee des Hausbartes geflogen, außerdem zu nahe an die Felswand (da war ich dann allerdings schon mit 20–30 m darüber!), und beim Zusammenkrachen des Schirms bzw. Wiederaufgehen hätte ich zu stark gebremst, so daß der Schirm keine Fahrt mehr aufnehmen konnte. Ich glaube, ich hatte in dieser Situation einfach zu wenig Höhe.

Was mich am meisten erschüttert hat, ist, daß ich mein Leben nicht meinem fliegerischen Können, sondern nur einem glücklichen Zufall zu verdanken habe. Jedenfalls bin ich zu der Erkenntnis gekommen, daß ich zu hoch gegriffen habe und einem Schirm der Klasse in Extremsituationen einfach nicht gewachsen bin. Ich werde deshalb – falls ich weiterfliegen sollte (was zu befürchten ist), aus dieser Gerätekategorie 2–3 aussteigen und mich mit der Kategorie 1 begnügen sowie weitere intensive Ausbildung betreiben.

Vielleicht sollte sich mancher, der mit einem Hochleister liebäugelt, an mein Erlebnis erinnern.

J. Günther Czermak

UNSER NEUER –
JETZT SCHON GANZ WEIT
VORNE!



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, Magasinsgatan 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

Todesmutig oder flugscharf

Annecy, 10. 9. 1990: Heute ist er da, der Tag der Tage. Nach der gestrigen Einstimmung mit einem 60 km Ziel/Rück auf das Gebiet, soll es heute ein 90 km Ziel/Rück nach Chamonix werden. Die Ausgangslage ist günstig. Der Thermikbeginn setzt eher wie tags zuvor ein. Es bilden sich sogar Kumuli aus. Startzeit 14.00 Uhr steht auf meiner Startmeldung; Startplatz Col de la Foclaz. Um 13.55 Uhr stehe ich auf der Rampe, nehme meinen Zephir CX auf die Schulter und... Was ist denn das? Ein, zwei, drei Gleitschirme direkt vor der Rampe. Einer hinter dem anderen zuckeln sie wie an einer Schnur den Berg entlang. Na ja, was soll's. Die wollen halt nur am Hang fliegen. Aber was macht denn jetzt der? Dreht der doch tatsächlich genau vor der Rampe ein. 14.05 Uhr, jetzt reißt selbst mir der Geduldsfaden. Sieht der Blindgänger nicht, daß hier das Drachenstartfenster ist? Ein Pfiff mit anschließendem Urschrei vertreibt die 3 Gleitschirme. Gut, letzte Kontrolle, Start.

Wo der Gleitschirm vorhin eingekreist ist, habe ich leichtes Steigen, fliege aber Richtung Annecy, um den anderen den Startplatz freizumachen. Hier will ich im Hangaufwind an den Gipfel und von dort an eine der Kumuli. Was ich aber trotz Hammerthermik an diesem Tag nicht schaffe. Gleich auf den ersten 100 Höhenmetern krieg ich trotz meinen erst 24 Jahren fast einen Herzinfarkt. Fliegen da doch 2 Schirme frontal auf mich zu. Mein rechter Flügel ist ja am Berg. Ich habe Vorflugrecht, denke ich mir. Na, na, jetzt ist aber Zeit zum Ausweichen.

Wo sitzt der Rettungsschirm? Ist mein letzter Gedanke, Drachen beschleunigen und unter den beiden lebensmüden durchfliegen. 5 m links von mir zischt der eine, 5 m rechts zieht der andere seinen Schirm an mir vorbei.

Tja, zum Glück bin ich bald über dem Gipfel. In aller Ruhe will ich ein paar Kreise in der Thermik drehen. Zum Ausruhen soll ich heute jedoch keine Zeit bekommen. Die fliegen wie die Teufel. Nein, nicht so gut, aber so todesmutig. Einer kreist links rum, der andere rechts rum. Plötzlich taucht

entgegen meiner Flugrichtung ein Schirm aus dem..., wo er herkommt, weiß der Kuckuck. Ich muß mein Gerät voll rausdrücken, um ihn nicht mit dem Nasensporn aufzuspießen. Von den beiden Flugregeln – der erste zeigt die Flugrichtung im Bart an – und ist nicht mehr festzustellen, wer der erste war; richtet sich alles nach dem untersten Fluggerät haben die Gleitschirmflieger anscheinend noch nie etwas gehört.

Was macht denn der Chaot vor mir? Ein Schirm mit Ballast fliegt auf mich zu. Aber, um die Steigwerte besser ausnutzen zu können, fliegt der Pilot seinen Schirm so langsam, daß dieser rückwärts fliegt und er mich nicht sehen kann.

Das wird mir dann doch zu bunt. Nach 45 Minuten setze ich zur Lan-

dung an. Wieder am Boden kommen mir so einige Gedanken. Vor einer Woche bin ich mit über 60 Drachen in einem Bart gekreist. Keiner bedrängte den anderen. Im Gegenteil, es gesellten sich sogar noch 3 Segelflugzeuge dazu. Alles verlief harmonisch. – Und heute?

30 Gleitschirme und 5 Drachen. Alle Drachenpiloten landen entnervt nach 40 – 50 Minuten. Warum...? Weil unverantwortliche deutsche, ich betone deutsche Gleitschirmpiloten in Frankreich fliegen, wie sie wollen. So geht das nicht. Wollt ihr wirklich alle Drachenflieger vergraulen, die noch auf eurer Seite sind? Ich war es bis gestern!

Stephan V. Spall



kostenlose Info

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

BALL Fluginstrumente

Generalvertretung

robust

1 Jahr Garantie

präzise

		professionell	zuverlässig
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	BALL-Cockpit 651, DM 1098,- Vario (± 5 m/s), Höhenmesser (digital 0-7000 m), Steigton, Steig-/Sinkton, Lautstärkeregelung, umschaltbar auf zweite Batterie		BALL-Variometer M 30, DM 570,- Variometer (± 5 m/s), wieder- aufladbarer Ni-Cad-Akku, Steigton (abschaltbar), Ladekabel für Autobatterie

Peter Mages
HANGGLIDING
sports

Peter Mages
Hanggliding Sports
Wenk 2a
8201 Samerberg
Tel. 08032/8199
Fax 08032/8801

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) 82039



svt **Comet**

Gewinner aller
internationalen
Wettbewerbe 89

NEU

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

CX
19/21/23

NEU

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

Händler nachweis:
Libre Fluggeräte - Am Fässlesgrund 8
7790 VS-Schwenningen - 07720/33964
Zubehörprogramm: Rettungsschirme,
Fluginstrumente usw.
CX 19 DHV-Klasse 2
CX 21 DHV-Klasse 2-3

VEREINSMEIER

von Alois Laumer

Gin Vereinsmeier bin ich nicht, eigentlich eher das Gegenteil. Doch wenn man heutzutage Sport betreiben möchte, ist man gezwungen, einem Verein beizutreten. Einen privaten Tennisplatz kann ich mir nicht leisten, also bin ich bei den Lilablaßblauen, und im Winter mache ich zur Konditionsstärkung Skigymnastik. Folglich bin ich Mitglied beim Skiclub. Aus Tradition stehe ich beim hiesigen Fußballverein in der Mitgliederliste, ebenso bei den Schützen. Der Feuerwehr bin ich nur deswegen beigetreten, um die bei uns recht hohe Feuerschutzabgabe an die Gemeinde zu umgehen. Nun, seitdem mich vor ein paar Jahren das Flugfieber gepackt hat, zahle ich auch noch an den Drachenfliegerverein meinen Beitrag, nicht zu knapp, muß ich sagen.

Ich darf also zu Recht behaupten, daß ich mich im Vereinsleben auskenne. Darum bin ich auch über die Drachenflieger so erbittert. Für mich ist das ein Haufen von Egoisten und Eigenbrötlern. Wenn ich da meinen Sportverein als Vergleich heranziehe: Da ist immer was los. Wenn ich auf den Court komme, ist der stets pico-bello gekehrt, das Netz gespannt. Ich brauche nur noch zu spielen. Genauso ist es beim Krafttraining. Immer hat der Übungsleiter die Geräte aufgebaut; es hat alles seinen Platz und seine Ordnung. Und dann gibt es noch Wanderungen, Fahrten und gesellige Veranstaltungen für die ganze Familie.

Bei den Drachenfliegern ist da tote Hose

Gut, ich sehe ein, daß ich meinen Hängegleiter selbst aufbauen muß, aber wie oft bin ich schon am Landeplatz gesessen und keine Menschenseele hat mich abgeholt, obwohl noch ein Start möglich gewesen wäre. Von meinen Außenlandungen ganz zu schweigen. Da vergeht einem die Lust auf Cross Country, wenn man per Anhalter zum Startplatz zurück muß. Und da macht mir neulich so ein junger Möchtegern-Überlandflieger den Vorschlag, ich solle für ihn und seinen

Freund Rückholer machen. Dem hab ich doch glatt ins Gesicht gelacht. Bei den Wetterverhältnissen! »Mann«, hab ich gesagt »ich bin selbst seit 14 Tagen nicht mehr geflogen und ganz scharf auf 1 000 Meter Startüberhöhung. Außerdem hat mich von euch auch noch keiner geholt. Sollen die sich am Skiclub ein Beispiel nehmen. Neulich sind wir so 10 bis 20 km gelaufen, zugegeben, eher schnell gewandert. Am Ziel stand der Übungsleiter mit seinen Helfern und hat Getränke und Wurstsemmeln verteilt. Und zum Ausgangspunkt sind wir anschließend auch wieder zurückgebracht worden. Das nenn' ich Service. Einen Übungsleiter oder sowas kennen die Drachenflieger gar nicht. Will man eine Einweisung, hält so ein Fluglehrer gleich die Hand auf. Da könnt' ich viel erzählen, von Scheinen, pardon, Befähigungsnachweisen und so.

Oder: so Ende Juni mag es gewesen sein. Ein sonniges, windstilles Wochenende mit guter Blauthermik, laut Segelflugwetterbericht. Ich sitz' zu Hause rum und hab gewartet, daß jemand von der Windengemeinschaft anruft. Schließlich hab ich für die Anschaffung der Winde noch zusätzlich geblecht. Erraten – niemand hat sich gerührt. Das hat mir schon gehörig gestunken, zumal ich dann hören mußte, daß einige doch geschleppt haben und sogar auf Strecke gehen konnten.

Ich bin beruflich stark eingespannt und hin und wieder muß ich auch mit meiner Familie etwas unternehmen. Ist es mir da zu verdenken, wenn ich mich weigere, am Sonntagnachmittag mit dem Klappermotorrad das Seil auszulegen oder Startleiter zu machen, nur damit die Cracks zur besten Thermik hochgezogen werden können. Für mich blieben später die berühmten Minutenflüge. Wenn ich mir schon die Zeit zum Fliegen nehme, dann möcht' ich auch tatsächlich fliegen. Im Winter muß ich beim Skifahren ja auch nicht die Schleppbügel für den Lift den anderen unter den Hintern schieben. Ich habe mir schon ernsthaft überlegt, ob ich mir nicht ein Ultraleicht zulege. Da komm ich wenigstens zum Fliegen, beinahe unabhängig von Sonne und Wind.

Es wäre Sache des Vorstandes, bei denen mal richtig auf den Tisch zu

hauen. So wie die vom Tennis. Die haben ihre Halle bekommen. Ein paar Gespräche mit dem Bürgermeister, der ist sogar im Vorstand, dem Abgeordneten, von der richtigen Partei versteht sich, und flugs gab's Zuschüsse in Millionenhöhe. Von den zu fällenden Eichenbäumen hat am Schluß kein Mensch mehr geredet, zumal die Leute im hintersten Eck des Geländes ein sogenanntes Feuchtbiotop angelegt haben.

So muß man das machen! Mich würde es nicht stören, wenn am Startplatz ein Froschtümpel wäre, natürlich nicht gerade in der Anlaufspur!

Aber da schläft die Vorstandschaft

Überhaupt der Vorstand: der tut doch rein gar nichts. Die Büsche neben der Rampe auf unserem Hausberg sind bereits so hoch, daß ich sie mit der Unterverspannung streife. Aber keiner kommt auf die Idee, sie zurückzuschneiden. Ich hab's denen neulich wieder am Telefon gesagt. Der Landeplatz ist eine Katastrophe. Er grenzt nämlich an ein Weidegebiet. Fast wäre ich vor ein paar Wochen in den Stacheldraht gecrasht. Wer ersetzt mir in so einem Fall mein Segel? Sollen die dem Bauern ein paar Scheinchen mehr geben. Dann dürfte der sich auch nicht mehr so aufführen, wenn ich einmal mit dem Auto in der Wiese umkehre. Bitteschön, wie soll ich meinen Drachen sonst abtransportieren? Bis zur Straße sind es gut 100 Meter. Vierzig Kilo, also ich bin Drachenflieger und kein Kuli. Da gehört sich eine Zufahrt und ein Parkplatz hin, geteert oder zumindest geschottert, so wie der Skiclub es am Schlepplift als selbstverständlich gemacht hat.

Eigentlich sollte ich das nächste Mal auf die Jahreshauptversammlung gehen und denen mal richtig die Meinung sagen. Doch ich werde das tunlichst bleiben lassen. Ich habe so hintenherum gehört, daß man dort, wenn man das Maul aufmacht, gleich einen Posten aufgedrängt bekommt. Geländewart, Beisitzer oder gar noch höheres. Also, bei aller Liebe und Begeisterung für das Drachenfliegen, für diese Art der Vereinsmeierei ist mir meine Freizeit zu schade.

DHV bietet an

Drachenfliegen

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

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

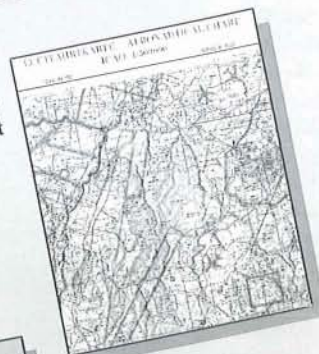
Gleitschirmsegeln

Gleitschirmsegeln

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

ICAO-Karten

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



Gleitschirmsegeln für Meister

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



Prüfungsfragen (ohne Abbildung)

für Befähigungsnachweis A Hängegleiten; Eigendruck,
Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-
für Befähigungsnachweis B Hängegleiten; Eigendruck,
Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-
für Befähigungsnachweis A Gleitschirmsegeln; Eigendruck,
Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-
für Befähigungsnachweis B Gleitschirmsegeln; Eigendruck,
Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-

T-Shirt für Drachenflieger

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

Flugbücher für Drachenflieger und Gleitschirmer

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

FLUGBUCH
FÜR GLEITSCHIRMER

DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND e.V.

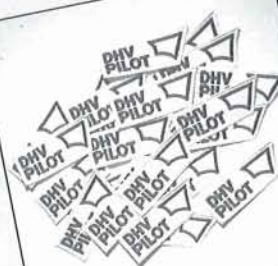
FLUGBUCH
FÜR DRACHENFLIEGER

DEUTSCHER HÄNGEGLEITERVERBAND e.V.

Rettungsschnur-Set

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

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



DHV-Aufnäher

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

Sepp Singhammer vor dem Start zum Weltrekordflug in St. André. Er schaffte ein 168-km-FAI-Dreieck, gemeinsam mit Uli Blumenthal und Markus Hanfstängl, und sicherte sich den Sieg im Deutschen Streckenflugpokal

Foto: Klaus Tandler



DREIECK x3

von Sepp Singhammer

In keinem anderen Fluggebiet ist mir bisher ein so intensives Auf und Ab meines Gemütszustandes widerfahren wie in der südfranzösischen Haute Provence. Für mich war das Fliegen nirgendwo sonst so spielerisch leicht und im nächsten Augenblick voller Kampf und Gefahr.

Dabei fing es ganz beschaulich – ja fast langweilig – an. Die Tage Anfang August waren nachmittags thermisch überentwickelt und ließen deshalb keine großen Strecken zu.

Alles mit Rang und Namen war versammelt, man hatte fast den Eindruck beim Liga-Wettbewerb zu flie-

gen. Wir verbrachten die Zeit mit kleineren Flügen, Baden, Surfen, also Warten auf den Hammertag.

Besonders kurzweilig – auch ab und zu besonders schrecklich – war es, am Hauptlandeplatz von St. André beim Landen zuzusehen. Er liegt am Kreuzungspunkt dreier Täler; so dreht der Wind des öfteren, manchmal von kräftigen Ablösungen durchsetzt.

Am 6.8. war der Durchzug einer Kaltfront angesagt. Wir waren der Meinung, daß es ein sehr guter Tag werden würde, sollte die Front erst abends oder in der Nacht durchziehen. So schrieben wir große Strecken

aus. Kurz nach dem Start wars aber allen klar, daß wir gegen den kräftigen Nordwestwind nur schwer Richtung Dormillouse kommen würden. Die Steigwerte wurden schon unheimlich, im Norden zog ein frontartiger Cirrenschirm auf. Der Bodenwind wurde stärker; jetzt ging es nur noch um das sichere Runterkommen.

Wolfgang erwischte im Endanflug eine starke Ablösung, die ihm den Drachen in nur 10 Metern Höhe in den Messerflug hebelte. Etliche Hauptgestängerohre mußten dran glauben, Wolfgang blieb unverletzt. Sogleich wurden wir von ihm über Funk über

die »feinen« Landeverhältnisse informiert. Meinen eigenen Endanflug setzte ich zu hoch Richtung Seeufer an. Kurz davor war ich immer noch 5 Meter hoch. Mit Seitenwind landete ich zwischen den Pappeln ins seichte Wasser. Als mein Funkgerät eintauchte ertönte auf unserer Frequenz ein letztes Krachen und Rauschen.

Die allgemeine Stimmung war jetzt am Tiefpunkt, unsere Strecken-Motivation trotzdem ungebrochen.

Der große Tag

Nach der Frontpassage war die Wetteroptik am 9.8. morgens recht brauchbar. Nach fast minutiösem Ablauf der Vorbereitungen fuhren wir guter Dinge zum Startplatz.

Frech entschied ich mich gleich für das 168er Dreieck, das Markus Hanfstängl schon im August 89 – damals jedoch ohne Barograph – geflogen hatte. Er schrieb selbstverständlich die gleiche Aufgabe aus, Uli Blumenthal war der Dritte im Bunde.

Markus startete als erster, hatte flott den Startpunkt im Kasten und entschwand unserem Blickfeld.

Uli und ich flogen bei guten Steigwerten in flüssigem Auf und Ab Richtung Norden. An der Dormillouse blieben wir zu lange an der vermeintlich guten Abrißkante und hatten dort einen Tiefpunkt. Über St. Jean stiegen wir wieder zur Basis, bei der nächsten Wolke nochmal. Als wir zur Wende, dem Straßentunnel westlich von La Breole flogen, kam uns Markus schon entgegen. Wir umrundeten um 15.15 Uhr, nach gut 2½ Stunden Flug.

Wieder bei St. Jean konnten wir aus geringer Höhe Anschluß finden. Dann ging zurück über die Dormillouse, von dort aus querten wir auf kurzem Weg das Tal zur schönen Kette nördlich von Barcelonnette. Hier kreisten wir nur in starkem Steigen, sonst flogen wir zügig geradeaus zur Tête de Siguret. Dort stand der Talwind voll an, von der Basis in ca. 3500 m flogen wir zur zweiten Wende der Ruine de la Meyna bei Larch!

Um genau 17.00 Uhr waren die Fotos im Kasten. Jetzt wollten wir an der Basis bleiben, um über den Grat de Siguret zu kommen. Leider zogen aber die Wolken nicht mehr, so gerieten wir ins Lee und mußten bei starkem Sinken – 1600 m Höhenverlust

in 7 Minuten – das ganze Massiv umfliegen.

Uli blieb dabei noch näher am Hang und kam deshalb 300–400 m höher an der Luvseite der Siguret an, fand gleich den Bart und verschwand, während ich noch mühsam aufsoarte. Zu allem Überfluß war es mir nicht mehr vergönnt, zur Basis zu steigen, so flog ich übers Tal Richtung Skigebiet. Dort mußte ich niedrig gegen den Talwind bis zum nächsten Eck Boden gewinnen, um von da aus wieder bis Grathöhe aufsoaren zu können.

Am westlichen Ende desselben Grates, Richtung Allosstraße, stand an einer Felswand endlich wieder ein guter Bart bis zur Basis – 15 m über der Kante war ich eingestiegen. 5 km weiter südlich ging ein letztes Mal bis an die Wolke. Die Uhr zeigte 18.30 Uhr, 45 km lagen zwischen mir und dem Ziel, ich dachte immer wieder: Ich will durchhalten. Am Laupon angekommen sah ich Uli wieder, die Stimmung besserte sich zusehends. Nach mickrigem Höhengewinn flogen wir über die Hochebene zum Soaringfelsen bei Thorame-Haute. Dort waren gerade Helmut Denz und ein österreichischer MX-Flieger am Kämpfen um jeden Meter, auf dem Rückweg des 121er Dreiecks. Mit letzter Konzentration konnten wir 2 m/s zentrieren.

Zur Crête de Sér flogen wir mit vermindertem Sinken, hier mit Nullschieber knapp unter Grathöhe. Das Ziel – der Kreisverkehr in St. André – war nun in Sicht. Als ich vom Grat wegflog erwischte mich starkes Fallen, zwei lange Minuten lang wurde die Peilung zum Ziel schlechter. Aber der Zeiger des Varios ging auf 1 m Sinken zurück, aufatmend überflog ich das Ziel in 200 m Höhe.

Zu dritt im Ziel

Uli war gerade im Landeanflug, Markus' Drachen stand anscheinend schon länger am Landeplatz. Nach 7 Stunden 40 Minuten setzte ich zur Landung an. Sehr erschöpft und glücklich hängte ich mich aus, die herbeieilenden Gratulanten bereiteten uns einen großen Empfang.

Markus war schon eine Stunde da, er segelte über den Grat den Siguret von der zweiten Wende zurück, ohne ins Lee zu geraten.

Zu dritt hatten wir uns das Weltrekord-Dreieck erflogen. An dieser Stelle möchte ich Markus für die umfangreiche und detailgenaue Information über die Streckenführung sowie Uli für das hilfreiche und schöne Zusammenfliegen danken.

Die Fehlentscheidung

Zwei Tage später berieten wir beim Frühstück am Seeufer die Qualität der Wetterlage, es war dunstig und wir dachten: heute ist es eher stabil. Markus hatte für diesen Tag Termine zum Doppelsitzerfliegen, ich packte den Gleitschirm aus. Das sollte sich als kapitale Fehlentscheidung herausstellen. Uli war schlauer und schrieb ein 175er Dreieck aus. Ein wenig später als an den anderen Tagen bildeten sich Cumuli, allerdings mit irrsinnig hoher Basis. Schon um halb sieben war Uli wieder zu Hause. Markus, Martin und ich fuhren gerade zum Landeplatz, als er uns seine Hand mit dem Victory-Zeichen entgegenstreckte. Kurz darauf sagte er: »Ich muß doch noch einmal die erste Wende in der Karte anschauen«. Es stellte sich heraus, daß er einen falschen Punkt fotografiert hatte, mit dem es ein 172-km-Dreieck und immer noch Weltrekord gewesen wäre. So ärgerten wir uns alle an diesem Abend: Uli, Helmut Denz (weil er nur das 121er Dreieck ausgeschrieben hatte), Markus, Martin und ich.

Die Wetterlage verschlechterte sich nun, so reiste ich am 13. August ab. In der Folgeweche gab es dann doch noch ein paar gute Tage: der Schweizer Lucien Malacarne vollendete auch das 168er.

Im August des kommenden Jahres werden sich die Streckenflieger wieder in St. André versammeln, ich möchte auch wieder dabei sein.

Von den fliegerischen Möglichkeiten ist St. André absolut faszinierend. Sehr plötzlich kann aber der Traum vom großen Dreieck zum Alptraum werden: Große Streckenabschnitte weisen nur dürftige Landemöglichkeiten auf, die Talwinde sind recht kräftig und verursachen starke Leegebiete.

So ist es wohl kaum ein geeignetes Gebiet für Streckenflugneulinge!



Südfrankreich:
Enge Täler, we-
nige Landeplätze,
starke Thermik,
noch stärkere
Lees. Was für
manchen Könner
ein herrliches
Streckenerlebnis
bedeutet, kann
für den Drachen-
flug-Normalver-
braucher zum
Alptraum
werden.



Foto: Andreas Becker

FLIEGEN WIE GOTT – IN FRANKREICH?

Von Raimund Rud

Meine Aufnahmefähigkeit für die äußere Welt schrumpft allmählich. Grenzstationen, Mautstationen, Benzinstationen, Kaffeestationen, Pißstationen. Selbst eine Zumutung von einer Stadt wie Mailand weckt nur mehr ein dumpfes Ekelgefühl. Worauf habe ich mich da überhaupt eingelassen und warum? Sogar freiwillig. Wirklich freiwillig?

Wir passieren fragwürdige Brücken und Schluchten und nun ragt drohend auf der rechten Seite des Weges ein bizarrer Sandsteinturm bis hoch in den fahlen Himmel. Von der Fahrerseite versuche ich einen Blick aus dem Seitenfenster zu werfen, lasse es aber schnell wieder bleiben, denn er fällt ins Bodenlose, ich konzentriere mich auf den schmalen Weg. Im Hintergrund steht der Mond genau über der

wuchtigen Silhouette des Cheval Blanc.

Endlich, da vorne ein paar Lichter im dunklen Hang, das muß es sein, Saume-Long, ca. 1800 m hoch gelegen. Die Bilder des Tages und seiner Ereignisse steigen nun noch einmal in mir auf.

Ich mußte in Moriez »notlanden« weil ich mein Gerät wegen eines Auf-

baufehlers nicht mehr entspannen konnte.

Dann der Unfall am Landeplatz. Die junge Frau eines Piloten mußte ins Krankenhaus, wahrscheinlich der Arm gebrochen, der Rückholer war damit ausgefallen. Ihr Mann, der vom Unfall zum Zeitpunkt seiner Landung noch nichts wußte, landete ca. 10 km neben dem Krankenhaus in dem seine Frau nun lag. Ich holte ihn ab und er beschrieb mir, wo ich seinen Freund auflesen soll. Er sei hier im Gebirge gelandet, hier wo sich vermutlich selbst Fuchs und Hase nicht mehr gute Nacht sagten, aus Angst sie könnten damit einen Steinschlag auslösen.

Ich habe ein eigenartiges Gefühl, liegt aber wohl an der dramatischen Kulisse.

Die einzigen Lebewesen die wir dort, in drei oder vier im Zerfall befindlichen Häusern finden, sind zwei unermüdlich bellende Hunde. Außer der Platzbeleuchtung – kein Licht an. Wir rufen, klopfen, nichts. Ich versuche ein Letztes und mache mich auf den Weg in die Düsternis eines Heustadels, da höre ich einen harten bellenden Knall, wie der Schuß aus einem Kleinkalibergewehr. Das gibt meiner bereits lebhaft arbeitenden Phantasie den letzten Kick, es wird mir schlicht mulmig. Wir beschließen wieder hinunter zu fahren, dahin wo die Menschen noch mit der Fernbedienung des Fernsehers spielen, in die letzte Siedlung um zu telefonieren.

Hier sucht der Gesuchte nun seinerseits nach uns. Er hat gedacht... Ja was denkt man in einer gespenstischen Vollmondnacht bei einem Einsiedler im Hochgebirge? Der hat ihn sehr freundlich aufgenommen und bewirtet, aber kein Französisch hier und kein Deutsch oder Englisch da...

Dunkle Wolken stehen in meinem Weg, da muß ich durch. Als ich mittendrin bin, fängt es an zu tröpfeln. Alle Geschichten über Mylarvögel im Regen fallen mir ein, ich muß umdrehen, komme aber gegen den Wind nicht an. Noch mitten in den Bergen zieht mich ein kleiner Ort am Hang wie mit tonnenschweren Gewichten an. Die winzige Wiese ist mir zu klein, aber eine Staude sorgte für eine weiche Landung. 15 km geflogen, 60 km Autostopp um nach Hause zu kommen. Der letzte Fahrer bringt mich direkt zum Landeplatz.

Ich sehe eine Gruppe von Leuten zusammenstehen und habe das Gefühl, da ist etwas passiert. Eine junge Frau liegt am Boden. Obwohl ich gar nicht so nahe hin möchte, machen mir die Umstehenden Platz. Ihre Beine sind in eine Decke eingehüllt, an den Kopf hält man ihr ein feuchtes Handtuch zur Kühlung. Von der Stirn, mitten zwischen den Augenbrauen läuft eine eingetrocknete schmale Blutspur zu ihrem linken Augenwinkel. Ich höre wie sie mit leiser Stimme fragt: »Was ist geschehen, warum bin ich hier?« Jemand sagt: »Du hast ein FAI-Dreieck geflogen und bist gerade hier gelandet«. Ihre Augen hetzen von einem Gesicht zum anderen: »Bin ich wirklich geflogen? Ja warum liege ich jetzt hier?« »Du hattest beim Landen Schwierigkeiten« sagt jemand. »Bin

ich denn gelandet? Warum bin ich denn geflogen?« Ihre Augen drücken Angst und Verwirrung aus. »Habe ich mein Gerät geschrottet?« Ich beuge mich zu ihr und berühre leicht ihre Schulter. »Dein Gerät ist völlig o.k.« »Bin ich denn geflogen, wo bin ich denn überhaupt, warum bin ich geflogen, ja warum denn?« Sie schaut mich mit großen, verständnislosen Augen an. »Du bist zum Fliegen nach St. André gekommen«, sage ich. Und plötzlich lacht sie ganz hell: »Ist das wahr, das ist ja irre, Raimund sag mir, ist das die Wahrheit oder ein Traum?« Dann, ebenso plötzlich fällt sie zurück in dumpfe Angst und Verzweiflung: »Habe ich mein Gerät geschrottet? Warum bin ich schuld?« »Du bist nicht schuld...« Sie schließt traurig, müde, die Augen. Man hebt sie auf eine Trage und schiebt sie in den Sanitätswagen.

Und nun ist wieder Nacht. Ich liege ein paar Meter von der Straße entfernt unter einem Baum. Mit den Beinen bin ich in den Gurtsack geschlüpft und darauf habe ich nochmals Föhrenzweige gelegt. Ich bin hundemüde, aber nicht müde genug, um unter diesen Umständen schlafen zu können.

Wie Windmühlen drehen sich die Gedanken in meinem Kopf. Der zweite Wendepunkt war zu weit im Osten. Hätte den NW-Wind einkalkulieren müssen. Viermal ins Lee. Und da hilflos, Angst, Wut auf die Hilflosigkeit. Hätte ich das gewußt...

Um 5 Uhr morgens bin ich dann wieder unterwegs. Durchschreite zu Fuß die Gorges de Daluis, weltberühmt, aber meine Augen sind müde. Um 8 Uhr bin ich dann wieder am Campingplatz.

Für 28 km (Luftlinie) 70 km (Straße) 8 Stunden Autostopp plus 7 Stunden Straßengraben. Jetzt brauche ich nur mehr ein Auto, um mein Gerät zu holen.

SPOTLIGHTS, aber lange nicht alle HIGHLIGHTS aus 2½ Wochen St. André, Südfrankreich.

3.8.90

Im Bus zum Startplatz sind fast nur deutsche Piloten. Hier lerne ich auch Frank Wittschorek kennen, er hat das Dreieck schon am 20.7. geflogen. »Ganz easy«, sagt er, »wirklich kein Problem«. Ich fliege nun schon beinahe so lange wie Frank alt ist, kann also für mich wirklich »kein Problem« werden.

Von der Stirn, mitten zwischen den Augenbrauen, läuft eine eingetrocknete schmale Blutspur zu ihrem linken Augenwinkel.

»Einfach den Kamm entlang, da wo der Sender steht und wenn du am Sender bist, dann siehst du schon den Cheval Blanc und dann eben weiter«. So weist mich ein erfahrener St. André-Pilot ins Gelände ein.

Ich benötige bis zum Sender (ca. 5 km) zwei Stunden. Dahinter tut sich ein ziemlich breites Tal auf, durch das der NW-Wind, nach meiner Einschätzung, nur so durchpfeifen muß. Wie soll ich mit dieser Höhe zur anderen Talseite kommen? Ich habe nicht genügend Zeit mir die Geschichte richtig anzuschauen, denn hier am Sender sagt die Thermik: »One minute«. Bevor ich mich richtig umgesehen habe, taumle ich wie ein welkes Blatt wieder hinaus Richtung Startplatz. Bin ich für einen 10 km ZR 1000 km angereist? Nach weiteren zwei Stunden bin ich dann, einige Vorfleger voraus, endlich am Fuße des Cheval Blanc.

»Am Cheval Blanc mußt du dann eben schauen wie du im Lee hochkommst«. Also »schau'n« wir einmal. Zuerst habe ich einfach Schiß. Irgendwann bin ich dann doch oben, gerade auf Grathöhe. Ich werfe einen Blick auf die andere Seite und bin mehr erschrocken als fasziniert. Ein Ausspruch von Steve Moyes in Australien fällt mir ein: »It is so much nothing there, you can't believe«. Und auch der Bart ist zu Ende. Ich muß schnell entscheiden: Die Luvseite des Berges und »so viel Nichts«, oder ein Hauch von Zivilisation und Lee. Ich entscheide mich für Zivilisation. Die nächsten paar Minuten habe ich Gleitzahl 1:1 und verliere 700 m. Eine Gewitterwolke steht genau über dem Fuß des Berges. Verdammt warum zieht die nicht, denke ich mir, während ich den Hang entlang hinunterschmiere. Als sie dann endlich anzieht, fasse ich mit grenzenloser Erleichterung den Entschluß, nur weg von hier.

Eine Stunde nachdem ich gelandet bin, bricht ein Gewitter los.

4.8.90

Fliege westlich am Cheval vorbei um das Gelände dahinter zu erkun-



Foto: Sepp Singhammer

Ich sinke mit über 2 m/s. Keine Chance, mit diesem Sinken komme ich nicht hinaus – da eine Lichtung... und ich bin am Boden. Das äußere Flügelrohr und ein Trapezrohr sind ab.

den. Direkt unter mir ist ein breites Flußbett, gelegentlich auch kleine Wiesen – müssen landbar sein. Von La Javie aus fliege ich wieder heim, keinen Nerv weiterzufliegen.

5.8.90

Wieder Turnstunden am Chev. Viel Kraft für wenig Ausbeute. Drehe wieder um und fliege heim.

6.8.90

Das Wetter sieht nicht schlecht aus. Zum ersten Mal montiere ich die Karte an die Basis und das Vario an die Seitenstange. Nachdem ich die VG einmal gespannt habe, läßt sie sich nicht mehr lösen. Ich mache eine »Notlandung« in Moriez – mit den Kletts vom Vario hatte ich das Spannseil der VG in den Gummis der Aerosaferohre eingeklemmt. Zum Ausgleich für den ent-

gangenen Flug darf ich bei Mondschein ins Gebirge fahren.

7.8.90

Mistral ist angesagt, kein Mensch fliegt. Wir suchen eine Sonnenbrille und dazu fahren wir mit dem Auto in die Täler hinterm Cheval Blanc. War ich aus der Luft noch optimistisch was die Landemöglichkeiten betrifft, jetzt da ich mit dem Auto durch die schmalen Täler fahre, läuft mir immer wieder eine Gänsehaut über den Rücken, beim Gedanken hier eine Landung zu versuchen.

Langsam wird mir das kleine zu einem übergroßen Dreieck.

9.8.90

Der Wetterbericht ist gut, die Basis hoch. Am Start werden Barographen und Startmeldungen von Sportzeugen

geprüft und unterschrieben, es herrscht eine gedämpft-gespannte Atmosphäre, es wird nicht einmal mehr laut gesprochen, oder gelacht.

Es ist alles leicht, easy. Nehme vom Cheval die direkte Route zur Tete. Dort schaue ich auf die Häuser hinunter wo wir nächstens zu Besuch waren, während mich ein 3-m-Bart zum Gipfel hinaufzieht. Ich höre im Funk, daß Markus Hanfstängl bereits ein schönes Stück voraus und weiter westlich (auf der Ideallinie) dem Wendepunkt zufliegt.

Aus 3500 m Höhe mache ich mein Wendefoto und sehe wie die Weltrekordler weiter Richtung Westen fliegen. Die Wolken auch im Flachland gut und hoch. Es ist 14.30 Uhr, was hat Frank gesagt? »Keine Probleme«. Die gibt es für mich auch bis zurück zur Tete nicht, aber dann... Wo ist der Allos-See? Muß da irgendwo jenseits des Tales sein. Nach drei Stunden habe ich die 7 km der Talquerung geschafft, bin aber noch 150 m über Grund. Wo ist der...? Hoch über mir, fast nur mehr ein Punkt, ist Markus bereits auf dem Heimflug. Ich habe meinen Wendepunkt noch gar nicht gesehen. Als ich endlich wieder oben bin sehe ich einen See. Aber es ist nicht der Allos-See, ich bin bereits zu weit südlich. Meine Höhe reicht nicht mehr um nach Westen aus diesem Hochplateau herauszufliegen. Ich müßte am See landen, aber nicht einmal ein Weg führt dahin. Ich entschlief mich für das Tal im Osten. Noch bin ich auf 2600 m. Endlos weit zieht sich das Tal hinaus, nur Bäume und Felsen. Ich sinke mit z. T. über 2 m/s. keine Chance, mit diesem Sinken komme ich nicht hinaus. Dann sehe ich einen Weg im Wald und Autos. Wenn irgendwo, dann muß ich da hinunter. Ich bin bereits dicht über den Bäumen – da eine Lichtung... und bin am Boden. Das äußere Flügelrohr und ein Trapezrohr sind ab, ich habe gerade einen Kratzer.

Während der folgenden zwei Stunden, zu Fuß, auf dem Weg zur nächsten menschlichen Behausung, frage ich mich, was ich hier eigentlich tue.

Als ich kurz vor Mitternacht im Campingplatz ankomme, feiert man dort noch. Markus Hanfstängl, Uli Blumenthal, Sepp Singhammer sind zusammen Weltbestleistung geflogen. Das 168-km-FAI-Dreieck.

Von den mehr als 20 Piloten die das »kleine« Dreieck versucht haben, ist kein einziger heimgekommen. Karsten Gaebert schafft den ZR zur Dormillouse.

10.8.90

Andreas Becker fliegt das »kleine« Dreieck. Lothar Wüst tritt mir sein Ersatzseitenrohr ab, ich kann meinen Vogel reparieren.

11.8.90

Es gab schon Tage, die wesentlich vielversprechender aussahen. Wird mein Vogel geradeausfliegen?

Und dann ist alles ganz »easy«. Es scheint, als würde ich getragen von einer Welle der Verzauberung, aus der nun diese karstige, wilde Landschaft für mich lebt.

Frank Wittschorek fliegt das Kleine zum zweiten Mal, Andreas Becker und Helmut Denz ist dabei, Karl Josef Bosold und bestimmt auch einige die nicht dokumentiert haben.

Thomas Viesel und Michael Kiefer fliegen den ZR zur Dormillouse. Uli Blumenthal setzt mit 173 km eine neue Weltbestmarke für ein FAI-Dreieck, fotografiert aber den falschen Ort als ersten Wendepunkt.

Es steckt keine sexistische Absicht dahinter, daß ich von den Unfällen der Frauen erzählte. Ich hätte auch den Piloten erwähnen können, der bis zu den Brustwarzen im Wasser stand. Vielleicht wollte er die Instrumente spülen oder den Fallschirm waschen? Ich könnte von Piloten (männlichen) erzählen, die alle möglichen Extremitäten bandagiert hatten. Von bunt

eloxiertem, hochwertigem Alu im Abfall.

In diesem Jahr waren gelegentlich unerträglich viele Piloten am Start, den größten Anteil machten deutschsprachige Piloten aus. Nächstes Jahr werden immer unerträglich viele Piloten da sein.

Ob Tegelberg, Rauschberg, Zillertal, Wasserkuppe, es sind immer nur eine handvoll Piloten, die für Leistungen sorgen »über die man redet«. Sie ziehen viele Piloten an, die es »auch einmal probieren wollen«. Das ist »menschlich«, es wäre anmaßend, daran etwas auszusetzen.

St. André wird die gleiche Phase durchlaufen wie z. B. der Pinzgau. Nach ein paar Jahren des Booms, ist es jetzt dort wieder gemütlich.

St. André aber bildet eine Ausnahme im Vergleich zu den anderen genannten Orten. Sobald man die drei Schritte Start hinter sich hat, gilt wie überall: »Es ist noch keiner oben geblieben«. Und das Zurückkommen auf die Erde ist das Besondere dort. Und das gilt mehr oder weniger in einem Gebiet von vielen Quadratkilometern, da wo die Leistungen eben geflogen werden.



Es ist noch keiner oben-geblieben. Und das Zurückkommen auf die Erde ist das Besondere hier.

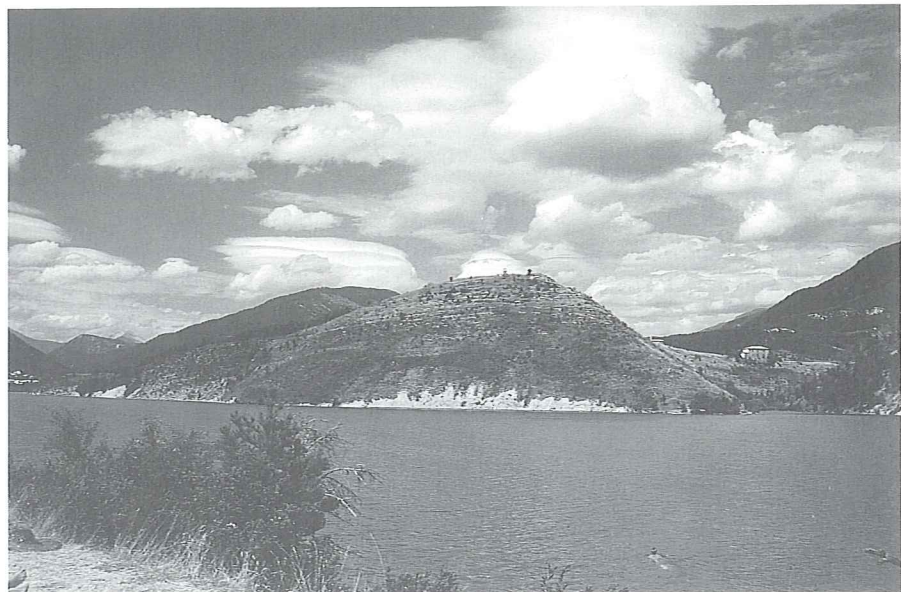


Foto: Wolfgang Gentzen

gebrauchtmarkt

Hängegleiter

GT, Bj. 90, Farbe flüder-pink, crashfrei, VB DM 4500,-. ☎ 073 89/531.

Impuls 17, Bj. 88, blau-multicolor, guter Zustand, garantiert crashfrei, VB DM 2900,-. ☎ 08071/1829.

Profil 17, Bj. 84, Mylarkante, OS weiß, US Regenbogenfarben, guter Zustand, DM 700,-. ☎ 0721/557754.

Quattro S, Bj. 87, PRS Schirm, Schlafsack, Bräuniger Vario Alto P, Helm, zusammen DM 3800,-. ☎ 02129/7552.

Zephir, Bj. 88, beim Hersteller sightgeprüft, Ersatztrapez, Räder, Farbe weiß, lila, neon-gelb, DM 3000,-. ☎ 08458/5861.

Moyes XS, Bj. 2/90, gepflegter Zustand, crashfrei, VB DM 5600,-. ☎ 09181/8663.

Saphir 17, Bj. 86, weiß, blau, 40 Flüge, DM 2200,-. ☎ 07544/4124.

Saphir 17, Bj. 85, guter Zustand, OS gelb, US grün, Kante rot, neue Unterverspannung, DM 2300,-. ☎ 02651/73454 ab 17.00 Uhr.

Saphir 17, Bj. 85, 5-Jahres-Check, sehr guter Zustand, wenig geflogen, blau/rot/gelb-längsgestreift, VB DM 2700,-. Liegeschürze **Ali Schmid**, Fußstrecker, Bj. 3/81, zusammen mit Fallschirm **Brüggemann und Brand**, Bj. 5/78, gültige Nachprüfung, keine Rettungsöffnung, VB DM 400,-. Vario, Höhenmesser, Fahrtmesser und Stoppuhr in selbstgebautem Cockpit, VB DM 350,-. ☎ 0211/493023 Privat oder 0211/4559139 Büro.

Uno, Bj. 88, schwarz-orange, Speedbar, Radstopper, erst ab Mitte 89 geflogen, crashfrei, VB DM 2900,-. ☎ 0511/805521.

Zephir, Bj. 5/88, sehr guter Zustand, Anströmkante blau, OS weiß, US multicolor, DM 3100,-. ☎ 08331/74220.

Magic III 166, guter Zustand, Check bis Ende 91, weiß/violett, DM 899,-. ☎ 07404/2470.

Atlas 16, Bj. 84, mit Check, guter Zustand, Regenbogenfarben, **Kniehänger**, Uvex Helm Größe M 57/58, DM 1500,-. ☎ 0721/33831.

Uno, Bj. 1/88, guter Zustand, weiß-rot, VB DM 2500,-. ☎ 08363/5009.

Delta 16, Bj. 86, kein Crash, VB DM 1200,-. ☎ 05121/66128.

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

GT, 1 Jahr alt, guter Zustand, OS weiß, Anströmkante blau, US orange/weiß, VB DM 4500,-. ☎ 06849/6783.

Impuls 17, Bj. 4/88, 1 A-Zustand, crashfrei, blau/multicolor, DM 2700,-. ☎ 08071/1829.

Bullet C 15, Bj. 3/88, Topzustand, wenig geflogen, pink-weiß, mit Aero-Soft-Bügel, VB DM 3333,-. ☎ 07195/73399.

Magic IV 177, Bj. 85, DM 3000,-. Steinbach **Karpfengurt**, sehr gepflegt, blau/weiß, DM 350,-. ☎ 09371/80063.

Magic IV 166, Bj. 9/87, kein Crash, blau/weiß, Mylarkante, VG, Speedb. Profiltrapez, 3,8 m Kurzpack, DM 2300,-. ☎ 0711/8214313 tagsüber, 07143/24222.

HP II, Bj. 4/89, weiß, incl. Ersatzbügel, VB DM 4700,-. ☎ 07026/2898.

Sport 150, Bj. 3/89, VB DM 4500,-. ☎ 0821/606697.

Sport 167, Bj. 88, guter Zustand, weiß, Klappgelenk, VB DM 4000,-. ☎ 08821/52148.

Saphir 17, Bj. 4/88, rot/orange, Räder, Wetterschutzhülle, VB DM 2700,-. **Charly Pinguin**, Bj. 5/90, Sonderdesign, Packsack, VB DM 800,-. Rettungsschirm **Metamorfosi**, Bj. 11/87, VB DM 700,-. ☎ 089/6376277.

Saphir 17, Bj. 86, Check neu, Multicolor, DM 2800,-. **Kniehänger Steffi**, Bj. 89, DM 200,-. ☎ 08034/8204.

Impuls 17, Bj. 2/88, wenig Flüge, Superzustand, crashfrei, neuer 2-Jahres-Check, Farbe pink, blau, gelb, Trapezrohr, Steuerbügel usw. VB DM 3100,-. ☎ 07191/63927 ab 19.00 Uhr.

Zephir CX, Bj. 8/90, 5 Flüge, Anströmkante neongelb, Segel silbergrau, DM 6000,-.

Saphir 17, Bj. 4/88, Anströmkante pink, Untersegel multiblau, 2-Jahres-Check bei Bautek, DM 3100,-. ☎ 05072/697.

HP II, Bj. 88, blau-weiß, Zubehör, gegen Gebot. ☎ 07344/4867.

HP 2, 1 Jahr alt, 1 A-Zustand, wenig geflogen, sehr schöne Farben, DM 4900,-. ☎ 089/6098939 oder 09173/619.

Uno Jumbo, Bj. 6/88, 1 A-Zustand, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 2500,-. ☎ 05261/5674.

Nimbus 62, Bj. 87, 15,5 m², ca. 50 Flüge, Speedbar, Ersatzrohre, VB DM 1700,-, evtl. mit **Integralgurt**. ☎ 07452/4651.

Quattro, Bj. 85, guter Zustand, wenig geflogen, Parasail **Kniehänger** und Schirm, Instrumente, wegen Aufgabe, VB DM 2800,-. ☎ 05303/5711.

Saphir 17, Bj. 87, sehr gepflegter Zustand, wenig geflogen, rot, DM 2500,-. ☎ 08662/7238.

Magic III 177, DM 700,-. **Kellergurt**, bis 175 cm, DM 350,-. **Klafskygurt**, bis 185 cm, DM 600,-. ☎ 05715/2641.

Swing, Bj. 4/87, 1 A, crashfrei, weiß, Anströmkante orange, VB DM 2500,-. Parasail **Liegegurt**, VB DM 200,-. ☎ 0711/7353479 oder 07461/77664.

Uno, Bj. 85, VB DM 1500,-. **Charly Pinguin**, einmal benutzt, mit passendem **Charly Mittelleinschirm**, 170 - 175, VB DM 1500,-. ☎ 040/5360267.

Saphir 17, Bj. 4/88, rot/orange, Räder, Wetterschutzhülle, VB DM 2900,-. **Charly Pinguin-Gurt**, Bj. 5/90, 180 cm, metallic-Multicolor, Packsack, VB DM 800,-. **Metamorfosi Rettungsschirm**, Bj. 11/87, Container, VB DM 700,-. Afro Geschwindigkeitsmesser, VB DM 50,-. ☎ 089/6376277.

Vega MX II, pink-gelb, DM 4500,-. **Rumor 14,5**, neuwertig, DM 5700,-. **Prieler Racer Competition**, DM 700,-. ☎ 07081/8172.

Liga-Zephir CX, Bj. 89, sehr guter Zustand, weiß mit pink, VB DM 4700,-. ☎ 0711/7853555, privat 07054/7110.

Minifex M2, wie neu, Multicolor, DM 3000,-. Nehme evtl. gut erhaltenen Top Fex oder Fun Fex in Zahlung. ☎ 08322/8332 ab 18.00 Uhr.

Impuls 14, Bj. 7/89, sehr guter Zustand, stets lang gepackt, crashfrei, Farben: Anströmkante rot, Spektralfarben (hellrot, orange, hellgrün), Segelhinterkante weiß, ausstehender 2-Jahres-Check kostenlos, Räder, Ersatzrohr, **Madreiter Kniehänger**, VB DM 3600,-. ☎ 0711/6857170 tagsüber, Claus verlangen, 07152/49564 abends.

Windfex, Bj. 80, nur 60 Flüge, GS bis 12/89, DM 1500,-. ☎ 069/651675.

Saphir 17, Bj. 87, sehr gepflegt, weiß-blau, Ersatzrohr, DM 2400,-. ☎ 089/6124862.

Saphir 17, Bj. 4/88, rot/orange, Räder, Wetterschutzhülle, VB DM 2700,-. **Charly Pinguin**, Bj. 5/90, Sonderdesign und Packrucksack, VB DM 800,-. **Kniehänger**, Bj. 87, 180 cm, blau, VB DM 150,-. Vario Wasmer, VB DM 100,-. ☎ 089/6376277.

Atlas, Bj. 12/88, 18 m², **Gurtzeug** und Fallschirm, VB DM 2900,-. ☎ 09187/7779.

Polaris Delta 16, Bj. 84, in gutem Zustand, mit Rädern und Ersatzsteuerbügel, DM 1200,-. **Kniehänger und Kosteletzky Fallschirm**, DM 300,-. ☎ 0821/434556 oder 522301.

Profil 15, Bj. 86, nur 30 Flüge, multicolor, komplett mit **Liegeschürze**, Fallschirm und Vario, VB DM 1800,-. ☎ 07531/78265.

Bergfalke, Bj. 85, wenig geflogen, sehr guter Zustand, Ersatzbügel, DM 1400,-. **Kniehänger Parasail**, DM 120,-. ☎ 07124/627.

Minifex, Bj. 85, Check 89, guter Zustand, Speedbar, Quicksafe-Räder, DM 1400,-. **Prieler Integral** mit **Kosteletzky Rettungsschirm**, DM 600,-, Wasmer Vario DM 180,-. ☎ 0221/241187.

Bullet C 15, Bj. 88, guter Zustand, weiß, Anströmkante und Achterliek mit Mylar, VG, Turmaufhängung, profilierte Ersatztrapezrohre und Ersatzbasis, VB DM 3000,-. ☎ 0208/803410.

Magic 177, Bj. 83, ca. 50 Flüge, Speedbar, Räder, Vario-Höhenmesser, **Gurtzeug** (Schlafsack) und Fallschirm, komplett VB DM 4500,-. ☎ 07329/217.

Club 15, Bj. 88, DM 2400,-. ☎ 09122/16061.

Bullet C 16, Bj. 87, guter Zustand, Segel gelb-weiß-gelb, DM 1800,-. ☎ 08822/1222, 7095, 4289.

Easy II, 10 Monate alt, gelb/violett, mit **Hängegurtzeug**, VB DM 2300,-. ☎ 071 81/2 10 61 ab 19.00 Uhr.

Brizair 9, Bj. 88, nicht geflogen, incl. **Packsack, Gurtzeug** und Helm, DM 2000,-. ☎ 089/609 12 74.

Swift Easy 22, Bj. 1/90, 1 A-Zustand, mit **Gurtzeug** und **Packsack**, VB DM 2800,-. ☎ 086 51/47 61.

Ex Tase 27 C, Bj. 6/88, wenig geflogen, mit **Gurtzeug** und **Packsack**, DM 1900,-. ☎ 07 11/79 56 73 8.00 bis 17.00 Uhr.

Nova 10, Bj. 10/88, mit **Packsack**, VB DM 2000,-. ☎ 099 38/14 09.

ITV Asterion 1026, neuwertig, ca. 10 Flüge, mit **Salewa Sitzgurt** und **Packsack** sowie **Rettungsschirm** Rademacher, neu, günstig. ☎ 070 31/80 97 84.

Asterion 923, wie neu, 11 Flüge, incl. **Sitzbrett** und **Packsack**, VB DM 2650,-. ☎ 060 71/28 64 13 oder 089/71 35 46.

Aero 27, Bj. 89, ca. 40 Flüge, silber-schwarz-pink, mit **Flip Gurtzeug**, VB DM 3150,-. ☎ 07 11/52 66 27.

Swift Easy 22, Bj. 4/90, neongrün mit Rot, DM 2750,-. ☎ 061 96/2 83 38 abends.

Asterion 1026, Bj. 6/88, Topzustand, incl. **Komfort Sitzgurt** und **Rettungssystem** Sigma Minitex 110, Bj. 5/90, komplett DM 2200,-. ☎ 075 04/71 57 abends.

Ex Tase 24, Bj. 88, wenig geflogen, pink, incl. **Sitzgurt**, DM 1600,-. ☎ 089/470 68 23 abends.

Cobra 27, Bj. 9/89, pink, weiß, mit **Sitzgurt**, VB DM 2900,-. ☎ 075 52/51 55.

ITV Asterion 927, neuwertig, ca. 35 Flüge, VB DM 1800,-. ☎ 02 41/60 26 90 abends.

F 1, Bj. 7/90, ca. 20 Höhenflüge, Design-Linie, komplett, VB DM 3600,-. **EQ 26 Sport**, Bj. 90, 10 Höhenflüge, Probeflug möglich, komplett VB DM 3500,-. ☎ 071 23/3 16 56.

Alpin Dream Easy II, Bj. 7/89, neuwertig, gelb/rot mit **Gurtzeug** und **Rucksack**, 5 Flüge, DM 2600,-. ☎ 074 42/66 58.

Genair 26, Bj. 90, sehr gepflegt, ca. 50 Flüge, mit **AillesdeK Beschleunigungssitzgurt**, VB DM 4500,-. ☎ 051 39/22 19.

Big X, Bj. 88, pink mit gelben Streifen, ca. 20 Flüge, incl. **Packsack, Gurtzeug** und Helm, VB DM 2000,-. ☎ 07 51/4 12 59.

Genair 314, neu, komplett DM 1500,-. ☎ 089/30 58 74 ab 17.30 Uhr.

Genair 510 Dyn., sehr guter Zustand, incl. **Packsack**, DM 1900,-. ☎ 089/55 87 70 oder 081 78/72 98.

HP 9, Bj. 10/88, VB DM 900,-. **Brizair 8**, Bj. 89, VB DM 1000,-. ☎ 083 25/7 28.

Genair 510 Dyn., Bj. 4/89, VB DM 2000,-. ☎ 083 1/1 28 66.

CXC 21, Bj. 10/89, VB DM 4300,-. ☎ 08 31/7 18 73.

F 1, Bj. 7/89, VB DM 2800,-. **Bräuniger Vario HV** mit Höhenanzeige, Bj. 12/88, VB DM 350,-. ☎ 083 23/31 10.

Condor SP 10, Bj. 89, VB DM 2000,-. ☎ 083 27/13 89.

Genair 26, Bj. 90, 20 Flüge, wie neu, komplett, DM 4500,-. ☎ 081 42/6 01 66 ab 20.00 Uhr.

Duck 10, 1 A-Zustand, komplett, DM 2300,-. **2 Maxi** für Deko o. ä., je DM 300,-. ☎ 081 41/75 30 ab 18.00 Uhr.

Kestrel 248, DM 2300,-. **Bräuniger Alto Vario** mit Höhenmesser, DM 450,-. ☎ 089/48 21 36 ab 20.00 Uhr.

Comet CX 19, Bj. 7/90, wenig Flüge, sehr guter Zustand, mit **Liegegurtzeug** und **Packsack**, NP DM 5500,-, DM 3990,-. ☎ 07 51/49 62 tagsüber.

Kestrel 248, Bj. 88, hell-pink, komplett, DM 1500,-. **Alnair 24**, Sitzgurtsteuerung, komplett, DM 900,-. **Ex Tase 24**, wenig Flüge, komplett DM 700,-. Probeflug möglich. ☎ 062 37/55 67.

Ex Tase 30 C, Neuzustand, 6 Flüge, **Salewa Komfort Sitzgurt**, Helm 56 – 58, **Packsack**, VB DM 1900,-. ☎ 080 46/2 80.

Big X, Bj. 11/88, pink, wenig geflogen, komplett mit **Rucksack** und **Supine Gurt**, VB DM 1999,-. ☎ 089/60 67 71 oder 086 51/81 43.

Gemischt

Metamorphosi-Rettungsschirm (Drachen), GS 89, wie neu, für Integral oder Kniehänger, absolut günstig. ☎ 025 05/20 98 abends.

Pinguinurt und **Fallschirm**, von Charly, 1 Jahr alt, DM 1500,-. ☎ 075 62/18 96.

Kniehänger Steffl, sw, Gr. 185 cm, Zustand absolut neuwertig, Gütesiegel 87, VB DM 280,-. ☎ 061 39/69 91 ab 17.00 Uhr.

Lehrbücher: **Drachenfliegen** DM 6,-, **Drachenfliegen für Meister** DM 6,-, **Prüfungsfragen für Hängegleiterpiloten A** DM 5,-, **Der Drachtenflieger von H. Penner** DM 15,- oder alle zusammen DM 30,-. ☎ 062 1/47 92 94.

Integral Gurt Prieler Racer, Farbe Druck Design 88, Größe 1,70 – 1,75 (70 kg), VB DM 450,-. ☎ 086 69/68 42 ab 18.00 Uhr.

Steinbach Karpfengurt, Farbe blau-weiß, DM 350,-. ☎ 060 22/3 16 08.

Fronteinstieggurt Charly Känguruh, 170 bis 175 cm, türkis/schwarz, 1/2 Jahr alt, absolut sauber und neuwertig, VB. ☎ 062 57/62 31 51 oder tagsüber 069/63 32 49.

Wasmer Variometer mit analogem Höhenmesser, DM 230,-. ☎ 070 25/72 50.

Gibt es eine Winden- oder UL-Schleppgemeinschaft im Raum Köln/Düsseldorf, die noch einen Piloten aufnehmen würde? Bitte melden unter ☎ 021 73/75 627 abends.

2 Jet-Helme, weiß, Größe S + M, kaum benutzt, je DM 50,- FP. ☎ 061 21/50 98 16 ab 21.00 Uhr.

Pritzel Cockpit 800, Analogvario, Speedmesser und Höhenmesser, DM 370,-. **Langpacksack Superfex**, gebraucht, DM 15,-, kleine Trapez-Räder (Nylon), DM 10,-. ☎ 081 78/40 00.

Vario LCD von Bräuniger mit Garantie, DM 300,-. ☎ 083 34/5 52.

Sitzgurtzeug AillesdeK, 1 Jahr alt, neuwertig, NP DM 340,-, DM 200,-. ☎ 068 56/5 63 ab 19.00 Uhr.

Wasmer Vario, Bj. 84, DM 160,-. **Fallschirm Rademacher RFH I**, Bj. 82, DM 150,- und zwei Steuerbügelrohre für Magic IV/177, DM 150,-, Seitenrohre für Magic IV/177. ☎ 07 61/80 04 40.

Römer Integralhelm, weiß, Größe 57/58, neuwertig, DM 90,-. ☎ 057 43/88 89.

Berg- und Gleitschirmstiefel, Marke han wag, Größe 8 1/2 (42), neuwertig, NP DM 250,- VB DM 175,-. ☎ 074 57/84 03.

Bräuniger Alto Vario LCD III, Vario mit Höhenmesser, DM 700,-. ☎ 022 41/40 93 72.

Parasail Kniehänger, Bj. 88, Größe L (bis 1,90 m), VB DM 170,-. ☎ 040/52 34 15.

Charly Second Chance 96, Gleitschirmrettungsgerät, für schwere Piloten geeignet, Zweipunktaufhängung, neu, DM 600,-. ☎ 082 31/59 11.

Parasail Kniehänger und Rettungsschirm mit Gütesiegel 81, **Fahrtmesser**, **Höhenmesser**, DM 450,-. ☎ 082 21/7 25 00.

Parasail IV Rettungsschirm, Gütesiegel 87, neuwertiger Zustand, regelmäßig gepackt, **Kniehänger La Mouette**, Gütesiegel 87, sehr gepflegt, zusammen VB DM 600,-. ☎ 063 48/74 56.

2 Wochen Lanzarote, ca. DM 1000,-. Termin Januar 91, wer fliegt mit? ☎ 055 04/71 72.

Liegeschürze (Schlafsack) mit Innencontainer, **Rettungsschirm Parasail IV**, Körpergröße 180 – 185 cm, **Speedbar Firebird**, neu, Räder. ☎ 07 11/3 16 89 80 abends.

Rettungsgerät Charly, neuwertig, DM 500,-. ☎ 074 41/8 43 47.

Kellergurt, Bj. 86, blau, DM 350,-. **Parasail Rettungsschirm V**, Bj. 89, neuwertig, DM 550,-. **Vario Pritzel FDG 4 S**, viele Extras, DM 450,-. **Quick Save Räder** und **Uvex Integralhelm** DM 100,-. ☎ 063 71/1 43 34.

Rademacher Karpfengurt, Größe 170 – 190, mit Schirm (Speedy) und Schleppkline. ☎ 083 31/8 86 81.

Rettungsschirm Charly Second Chance 96, Bj. 5/89, neu gepackt, unbenutzt, DM 550,-. ☎ 068 06/32 49.

Integralgurt Steinbach Karpfen, Bj. 84, rot, 175 – 190 cm, VB DM 150,-. **Hand-Funkgerät 40-Kanal CB »Team BSG 1140«**, 1 Jahr alt, NP DM 220,-, jetzt DM 80,-. ☎ 055 02/37 64.

Rettungsfallschirm für Drachen incl. Innencontainer, VB DM 650,-. ☎ 082 23/43 58 oder 082 23/44 48.

Keller Integralgurt, blau/weiß, Größe 170 – 190 cm, guter Zustand, DM 550,-. **Rettungsschirm Parasail IV**, Bj. 5/85 mit Gütesiegel, nicht gezogen, DM 500,-. ☎ 081 42/76 23 ab 18.00 Uhr.

Kosteletzky Rettungsfallschirm für Hängegleiter, Bj. 84, VB DM 550,-. ☎ 064 77/13 23.

Wer kann mir etwas über Drachenfliegen in Ostafrika erzählen? ☎ 089/26 30 32 11.

Parasail Kniehänger, Farbe schwarz, 1 A Zustand, DM 100,-. ☎ 052 54/1 30 95 ab 18.00 Uhr.

gebrauchtmarkt

Gesucht

Variometer Bräuniger HV oder LCD III oder LCD V. Bitte Angebot an ☎ 07071/760157 ab 17.00 Uhr.

Topfex, ☎ 05 11/58 72 75.

Concord II-Segel und Magic. ☎ 06346/3375.

Guterhaltenen Profil 17 und OK Fischgut mit Schirm, 195 cm. ☎ 0961/61356 ab 19.00 Uhr.

Gutmütigen Hochleister, z. B. Magic IV, WW-Sport, Pilotengewicht 70 kg, bis max. DM 2500,-. ☎ 06158/71347.

Bräuniger Alto Vario P 2, gebraucht. ☎ 0771/2703.

Gleitschirm der Superklasse und Rettungsgerät (90 kg), möglichst preiswert. ☎ 05504/7172.

Alto Vario, gebraucht. ☎ 0931/709538.

Rumor oder Foil, HP AT sowie Flugfunk. ☎ 06244/231.

Abrollwinde, z. B. Schuhwerk. ☎ 04486/8677.

Gleitschirmflieger im Raum Penzberg für Mitfahrergemeinschaft gesucht. ☎ 08856/9872.

Vario mit Höhenmesser in gutem Zustand, möglichst günstig. ☎ 05307/5606 ab 18.00 Uhr.

Engagierte Gleitschirm- und Drachenflieger/-innen, die Interesse an der Bildung einer Windengemeinschaft haben, gesucht. Meldet Euch bei Regina oder Kuddel, ☎ 0561/497376 abends.

Gestohlen

Am 15.8.1990 wurde im Eurocamp in Kösen ein Foil 150 B Racer, Nummer RW 129, Farben gelb/pink mit der Aufschrift Skyline gestohlen. Informationen bitte an Rene Weil, Margaretenanger 3a, 8044 Unterschleißheim.

Am 25.07.1990 in Spittal/Trau am Landeplatz Goldeck, Sensor 510 CS; US neon-gelb, AK und Heckflosse blau, OS weiß. Norbert Dröse, Peterstraße 71, 8500 Nürnberg, ☎ 0911/492175.

Comet CX 25, pink, Seriennummer 5638; CXC 21, OS grün, US gelb, Seriennummer 283; Black Magic, einfarbig gelb, Stabilo schwarz, Seriennummer 2630; Twist 28, gelb, 2 asymmetrisch orange Streifen, Seriennummer 244-90-28; Gurtzeuge Air Bulle und Skyline Distance; Rettungsschirme Parasail Esprit Light und Second Chance 96 flach. Hinweise an Herbert Lehner, Garmischer Straße 205, 8000 München 70, ☎ 089/7605907.

Am 4.9.90 in der Provence/Südfrankreich, Nähe Fluggebiet: ITV 927, gelb mit violetten Außenrändern, (weißes Firmenschild »Salewa ITV« mit blauer Schrift auf beiden Seiten), Gurtzeug Flight Design, Typ Alpin Safe, Kevlar-Integralhelm, schwarz mit violettem Innenfutter, Kombi-Vario »Flytec AV 2015« mit digitaler Höhenanzeige (Steuerbügel-Halterung abmontiert, dafür selbstgebastelte Klettbandhalterung aus schwarzem Kunstleder rund um das Gehäuse). Wer etwas über den Verbleib dieser Sachen weiß bitte melden unter ☎ 05502/3764.

Am Samstag, den 28. Juli 1990 wurde auf dem Parkplatz vor der Roßhütten-Bahn ein Duck 10 mit Sitzgurt und Helm entwendet. Der gelbe Schirm mit zwei rosa Streifen war zusammen mit einem gelben Helm und einem Sitzbrett der Firma Parasail (gekennzeichnet durch die Aufschrift »Peter«) in einem rosaroten Packsack verstaut. Für die Wiederbeschaffung ist eine Belohnung von DM 500,- ausgesetzt. Wer etwas über den Verbleib des Gleitschirmes weiß wendet sich bitte direkt an Dr. Peter Wiorowski, Grüneckerstraße 4, 8055 Hallbergmoos.

Unser Computer hat vielleicht schon den richtigen Käufer für Ihren Gebrauchten gespeichert!

☎ 08022/7213

Wenn Sie verkaufen wollen:

Um Ihren Drachen/Gleitschirm oder Zubehör schnellstens anbieten zu können geben Sie uns folgende Angaben: Adresse, Telefon, Gerätehersteller und Typ, Baujahr mit Monat, Farben, Extras, und Verkaufspreis auf Verhandlungsbasis.

Was kostet es Sie?

Die Auftragsgebühr für 3 Monate von DM 30,- oder eventuell auch nur ein Telefongespräch!

Wenn Sie kaufen wollen:

Erhalten Sie kostenlos unsere aktuelle Angebotsliste für den gewünschten Gerätetyp!

Darum rufen Sie uns heute noch an, wenn Sie schneller und rentabler kaufen oder verkaufen wollen.

Wir sind immer gerne für Sie da

Vermittlungs - Schnell - Service
für gebrauchte Drachen, Gleitschirme und Zubehör

W. Feschtschenko - Schlierseer Straße 61 a - 8184 Gmund - Fax 08022/74995

Die neue „Bibel“ für Nurflügel-Fans



1990. 616 Seiten. Gebunden
SFr. 68,-/DM 78,-
ISBN 3-7643-2502-X

Karl Michael
Michael Wohlfahrt

Schwanzlose Flugzeuge

Ihre Auslegung und ihre Eigenschaften



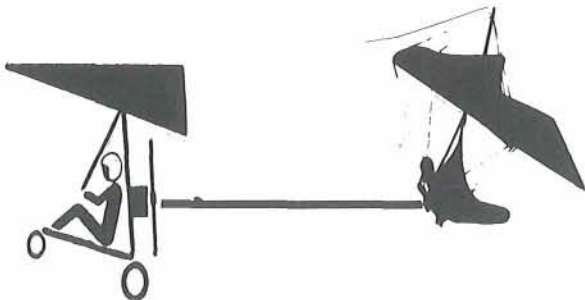
Birkhäuser

Birkhäuser



Birkhäuser Verlag AG
Basel · Boston · Berlin

Die Autoren, beide seit langem mit Theorie und Praxis des Nurflügels vertraut und für ihre Untersuchungen zum „optimalen“ schwanzlosen Drachen 1988 mit dem *Berblinger-Preis* der Stadt Ulm ausgezeichnet, veröffentlichen mit diesem Werk eine einzigartige Kombination von anschaulich gemachter Theorie und erlebter Praxis. Angefangen bei den aerodynamischen Grundlagen über die Flugstabilität, die Steuerung und die typischen Flugeigenschaften bis hin zu konkreten Konstruktionshinweisen werden alle Themen rund um den Nurflügel behandelt. Der Band vereinigt eine Fülle von Erfahrungen mit Schwanzlosen, Flugberichte erfahrener Piloten, die Beschreibung der speziellen Probleme, anschauliche Erklärungen und ausführliche Lösungsvorschläge bezogen auf alle Typen vom Hängegleiter bis zum Überschallflugzeug.



UL-Schlepp in der DFS-Solling

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

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-SICHERHEITSEMINARE
WINDENSCHLEPPKURSE
WINDENFAHRERKURSE
DOPPELSITZERFLÜGE
SKYTREKKING-TOUREN
GLEITSEGELAUSRÜSTUNGEN 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!

Deutscher Streckenflugpokal 1990

Hängegleiten

Stand: 20.7.90

Pilot Verein Gerät	Datum	Aufgabe geplant	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
		gewertet	Startpunkt	Ziel				
Michael Kiefer Trier HP AT	29.5.	ZF	D Neumagen	Brücke Pont A Moussons	Ehleringen (Esch)	4 h 15'	78	78
		FS	Rampe					
Johann Klier — WW Sport	30.5.	FAI △	D Brauneck	1. Nördlinger Hütte 2. St. Georgenberg	Ahornau	5 h 40'	113	113
		FS a.g.B.	Streidlhanglift Talstation					
Stefan Eylert Ammergauer Moyes XS	30.5.	ZR	D Laber	Zerne Straßenkreuzung B27/B28	Sils-Baseiglia	7 h 05'	161	161
		FS	Bergstation					
Jo Bathmann Ruhpolding Zephyr CX	30.5.	Flaches △	Emberger Alm	1. Antenne Goldeck 2. Antenne Dobratsch 3. Golzentipp-Lift, Bergstation	Greifenburg	7 h	171	290
		Flaches △	Greifenburg, Brücke B100					
Jürgen Weichselgartner Hochries-Samerberg Kiss	30.5.	ZR	D Hochfeln	Schmittenhöhe	Ruhpolding Fischerwirt	3 h 45'	92	156
		ZR	Unternbergbahn, Talstation					
Karl Völkl Isartal Dream 90	30.5.	FAI △	D Brauneck	1. Nördlinger Hütte 2. Schloß Tratzberg	Jenbach	1 h 50'	88	88
		FS a.g.B.	Landeplatz Jägerstüberl					
Alv Kintscher — New Wave	30.5.	FAI △	D Laber	1. Bergstation Grubigstein 2. Bergstation Tegelberg	Laber Landeplatz	4 h 30'	70	140
		FAI △	Straßenkreuzung Ettal/Linderhof					
Andi Kanior Kufstein Kiss	30.5.	FAI △	Aschenbrenner Kufstein	1. Kanzelkehre 2. Wallberg Bergstation	Kufstein	4 h	93	93
		FS a.g.B.	Kufsteiner Burg					
Sepp Singhammer Isartal Moyes XS	30.5.	FAI △	D Brauneck	1. Scharlehner Hütte 2. Schloß Tratzberg	LP Brauneck	5 h 40'	121	242
		FAI △	Talstation Streidlhanglift					
Thomas Becher Achtental Falhawk Excel	30.5.	ZR	D Hochfeln	Schmittenhöhe	Hochfilzen	3 h 45'	69	69
		FS a.g.B.	Talstation Unternberg					
Peter Mages Achtental Excel 151	30.5.	ZR	D Hochfeln	Schmittenhöhe	Viehofen	1 h 40'	56	56
		FS a.g.B.	Talstation Unternberg					
Ingo Westerboer Riedenburg Rumour	30.5.	FAI △	D Flugplatz Weiden UL	1. BBAB-Abfahrt Pfreimd 2. Burgstall (Gegenbach)	Flugplatz Weiden	6 h 40'	68	136
		FAI △	Tower					
Albert Scharl Loffenau Vega 16	30.5.	ZR	Höhenstraße Zillertal	Schmittenhöhe	Ramsau	4 h 55'	132	224
		ZR	Schwimmbad Zell a. Ziller					

Pilot Verein Gerät	Datum	Aufgabe geplant	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
		gewertet	Startpunkt	Ziel				
Rainer Bürger Odenwälder Moyes XS	30. 5.	Flaches △	Emberger Alm	1. Antenne Goldeck 2. Antenne Dobratsch 3. Kloster Lavant	Greifenburg	5 h 30'	138	235
		Flaches △	Brücke Greifenburg					
Norbert Tohermes – Foil Racer	30. 5.	Flaches △	Emberger Alm	1. Emberger Alm 2. Radlberger Alm 3. Mittelstation Rotenkogel	Abfalterbach	4 h	73	73
		FS a. g. B.	Straßenkreuzung A100/A87 Greifenburg					
Raimund Rud – Rumour	31. 5.	FAI △	D Hochries	1. Kirche St. Jakob im Haus 2. Rauschberg, Talstation	LP Hochries	5 h	96	192
		FAI △	Mittelstation					
Guido Chudoba Elztal HPZ	31. 5.	Flaches △	D Kaudel	1. Bahnviadukt Hornberg 2. Sender Brandenkopf	LP Heimeck	3 h 50'	69	117
		Flaches △	Hotel Altersbach					
Wolfgang Gerteisen Bayrischzell Moyes XS	31. 5.	ZF a. g. B.	D Hochries	WP: Schmittenhöhe ZP: Schwimmbad Zell a. Ziller	Gröbming	4 h 35'	147	147
		FS a. g. B.	Bergstation					
Reinhard Pöppl Riedenburg Moyes XS	31. 5.	ZR	Höhenstraße Zillertal	Schmittenhöhe	Ostrand Gerlossee	5 h 50'	117	117
		FS a. g. B.	Schwimmbad Zell a. Ziller					
Paul Raggl Ammergau Moyes TR	31. 5.	ZR	D Laber	AB-Ausfahrt Zams (Landeck)	LP Osterfelder (Garmisch)	5 h 07'	114	114
		FS a. g. B.	Straßenkreuzung Abzweigung Linderhof					
Rich Liebig Isartal Dream 90	31. 5.	FAI △	D Brauneck	1. Scharflehner Hütte 2. Schloß Tratzberg	LP Jägerstüberl	4 h	121	242
		FAI △	LP Jägerstüberl					
Sepp Singhammer Isartal Moyes XS	31. 5.	FAI △	D Brauneck	1. Scharflehner Hütte 2. Schloß Tratzberg	LP Jägerstüberl	4 h 27'	121	242
		FAI △	LP Jägerstüberl					
Günter Friebe – Bullet C15	31. 5.	ZR	Höhenstraße Zillertal	Schmittenhöhe	Stuhlfelden	3 h 15'	87	87
		FS a. g. B.	Schwimmbad Zell a. Ziller					
Til Matschoss Regental Lotus 16	31. 5.	FS	D Flugplatz Weiden UL	–	Weiding	2 h 35'	66	66
		FS	Tower					
Roland Wöhrle Südschwarzwald Kiss	31. 5.	Flaches △	D Kandel	1. Bahnviadukt Hornberg 2. Sender Brandenkopf	LP Heimeck	3 h 10'	69	117
		Flaches △	Hotel Altersbach					
Norbert Tohermes – Foil Racer	1. 6.	Flaches △	Emberger Alm	1. Radlberger Alm 2. Anna-Schutzhaus	LP Emberger Alm	4 h 15'	66	112
		Flaches △	Straßenkreuzung A100/A87 Greifenburg					
Michael Schmidt Riedenburg Moyes XS	1. 6.	ZR	Höhenstraße Zillertal	Schmittenhöhe	LP Mayrhofen	6 h	132	224
		ZR	Schwimmbad Zell a. Ziller					
Guido Chudoba Elztal HPZ	1. 6.	ZR	D Kandel	Sendemast Hornsgrinde	Gültstein (Herrenberg)	4 h 50'	85	85
		FS	Hotel Altersbach					

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

Hängegleiten

Stand: 20. 7. 90

Pilot Verein Gerät	Datum	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt(e) Ziel	Landung	Flugzeit	km	Pkt.
Volkher Schlegel Ammergauer Kiss	1. 6.	FAI △	D Laber	1. Tschirgant-Gipfel 2. Sefenspitze-Lift-Bergstation	LP Oberammergau	5 h 05'	114	228
		FAI △	Straßenkreuzung Ettal/Linderhof					
Stefan Senger — Zephir CX	1. 6.	△	Emberger Alm	1. Goldeck-Antenne 2. Hochsteinhaus	Oberpirkach	4 h	63	63
		FS a.g.B.	Sattlegger-Haus					
Walter L. Rackl Achentel Kiss	2. 6.	ZF a.g.B.	D Hochries	WP Hochstauen Reichenhaller Haus ZP: AB-Ausfahrt Kuchl	Lindenthal	2 h 45'	90	90
		FS a.g.B.	Seitenalm					
Wolfgang Weinmann Bergsträßler Hermes	5. 6.	FAI △	D Schriesheim	1. Antenne Melibokus 2. BAB-Kreuz Frankenthal	LP Schriesheim	4 h	86	172
		FAI △	Strahlenburg					
Helmut Lutz Condor Wehr Moyes XS	16. 6.	△	D Blauen	1. Rümmlingen, Tennisplätze 2. Kloster St. Trutbert	Oberrüti	4 h 20'	86	86
		FS	Turm Blauen					
Rainer Bürger Odenwälder Moyes XS	17. 6.	FS	D Neumagen	—	Rübenach (Koblenz)	3 h	70	70
		FS	Rampe					
Holger Bolz — UP Axis	17. 6.	ZR	Pfalzen	Hochsteinhaus Lienz	LP Bruneck	5 h 30'	113	192
		ZR	Brücke Gais					
Sascha Hotz — Moyes GTR	17. 6.	ZF	D Blauen	BAB-Kreuz Bad Dürkheim	Stockfeld	4 h 15'	114	114
		FS	Turm Blauen					
Helmut Denz — Foil	17. 6.	Flaches △	Fiesch Kuhboden	1. Kirche Obergesteln 2. Kirche Albinen	LP Fiesch	6 h	115	196
		Flaches △	LP Fiesch					

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

Gleitschirm-Camps Vogesen

Campen, Fliegen und Zusammensein

Camps: In den Vogesen im Elsaß.

Preiswert durch Selbstanreise, Selbstverpflegung und Unterkunft im eigenen Zelt, Wohnmobil, Wohnwagen. Gemeinschaftszelt für: Besprechungen, Mahlzeiten, Spiele, (Flieger-)Bibliothek, Flugvideos, die "langen" Nächte. Aktivitäten: wandern, joggen, schwimmen, Mountain Biking, Drachen fliegen lassen, usw.

Fliegen: Gebiet mit vielfältigen Startmöglichkeiten, für alle Könnensstufen geeignet, Thermikfliegen, Streckenfliegen, Leitung durch erfahrenen Gebietskenner, Videoanalyse, Punk, ständiger Fahrdienst zu den Startplätzen

Zusammensein: mit Fliegerinnen und Fliegern, mitreisenden Partnern und Familien. Nichtflieger zahlen nur den preiswerten Campertarif.

Prospekt anfordern tel 07668-7213 fax 07668-9391 Rebschnecke Camps und Reisen, Riedengartenstr.35, 7817 Ihringen



Deutscher Streckenflugpokal 1990

Hängegleiten Endwertung

Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Sepp Singhammer	Isartal	820
2	Jo Bathmann	Bavaria Ruhpolding	775
3	Helmut Denz	–	764
4	Frank Wittschorek	Wasserkuppe	698
5	Raimund Rud	–	658
6	Karl-Josef Bosold	Wasserkuppe	636
7	Jürgen Tulzer	Bavaria Ruhpolding	606
8	Volkher Schlegel	Ammergauer	603
9	Roland Wöhrle	Südschwarzwald	565
10	Michael Black	Bergsträßler	549
11	Karsten Gaebert	Südschwarzwald	523
12	Wolfgang Weinmann	Bergsträßler	500
13	Michael Schmidt	Riedenburg	495
14	Andreas Becker	Phönix Berlin	484
14	Rich Liebig	Isartal	484
16	Franz Braun	Oberes Elztal	483
17	Olaf Barthodzie	Hamburger	478
18	Kai Ehrenfried	Althofdrachen	461
19	Malte Bernhardt	Bavaria Ruhpolding	459
20	Helmut Wilms	Hamburger	459
21	Stefan Eylert	Ammergauer	443
22	Rainer Bürger	Odenwälder	411
23	Henning Kettler	Odenwälder	401
24	Jürgen Huith	Ammergauer	395
25	Til Matschoss	Regental	391
26	Stefan Köstlin	Bavaria Ruhpolding	385
27	Walter L. Rackl	Achental	376
28	Karl-Heinz Vogel	Nordbayrische	360
29	Lorenz Fritz	Riedenburg	347
30	Gerd Langwald	Lohaus	346
31	Wolfgang Walter	Achental	332
32	Uli Calmbach	–	328
33	Paul Raggl	Ammergauer	324
34	Karlheinz Scheil	Odenwälder	310
35	Sascha Hotz	–	306
36	Rainhard Pöpl	Riedenburg	300
37	Karl Schuhmann	Achental	299
38	Werner Pongratz	Bayerwald	296
39	Oltman Hinrichs	Lohaus	295
40	Albert Scharl	Loffenau	276
41	Rainer Stanger	Loffenau	272
42	Guido Chudoba	Oberes Elztal	260
43	Ingo Westerboer	Riedenburg	252

Rang	Pilot	Verein	Punkte
44	Bernd Otterpohl	Wiehengebirge	250
45	Thomas Becher	Achental	249
46	Marcus Hoffmann-Guben	Stuttgart	249
47	Andi Kanior	Kufstein	249
48	Michael Kiefer	Trier	248
49	Günter Friebe	–	247
50	Johann Klier	–	246
51	Lothar Schmidt	Nordbayrische	238
52	Josef Baltes	Trier	234
53	Stefan Senger	–	233
54	Peter Wolter	Odenwälder	213
55	Wolfgang Gerteisen	Bayrischzell	210
56	Ralph Schmidt	Hamburger	206
57	Udo Dressler	Wiehengebirge	205
58	Michael Braunstein	Südschwarzwald	202
59	Ralf Giering	Hamburger	200
60	Erich Ferstl	Riedenburg	199
61	Harald Noller	Seissen	197
62	Holger Bolz	–	192
62	Sven Oertel	Regental	192
62	Martin Scheible	Seissen	192
65	Norbert Tohermes	–	185
66	Helmut Lutz	Condor Wehr	180
66	Harald Zimmer	Trier	180
68	Joachim Cuolt	Südschwarzwald	178
69	Rainer Rössler	Einkorn	175
70	Thomas Viesel	Südschwarzwald	170
70	Jens Wischhöfer	–	170
72	Bernd Weber	Stuttgart	162
73	Erich Gelz	Trier	161
74	Jürgen Weichselgartner	Hochries Samerberg	156
75	Michael Braun	Althofdrachen	155
76	Christof Haustein	–	147
77	Alv Kintscher	–	140
78	Marie-France Blaevoet	Tegernseer Tal	138
79	Christoph Engelmann	Ingolstadt	137
80	Heinz Koch	Trier	125
81	Tilman Hoss	–	109
82	Conny Eylert	Ammergauer	108
83	Udo Dreher	Trier	104
84	Rudolf Fischer	Bavaria Ruhpolding	102
85	Karl Völkl	Isartal	88
86	Arno Gröbner	Ederbergland	87

Hängegleiten Endwertung

Rang	Pilot	Verein	Punkte
87	Thomas Scherlinzky	Stuttgart	86
88	Peter Sebralla	Allgäuer	83
89	Eva-Maria Preiss	Hamburger	81
90	Thomas Schwalenberg	Hamburger	77
91	Rainer Maack	Bavaria Ruhpolding	74
92	Hugo Rameil	Olpe	73
93	Horst Effnige	–	71
94	Jan Richter	–	69
95	Wolfgang Neuhofer	Bavaria Ruhpolding	68
96	Horst Manfred	Ingolstadt	66
97	Michael Furrer	Südschwarzwald	65
98	Barbara Auer	Bavaria Ruhpolding	58
99	Lutz Strobel	Aalen	58
100	Bernhard Mayer	Bavaria Ruhpolding	56
101	Peter Mages	Achtental	56
102	Peter Stephan	Bergsträbler	56
103	Horst Kletti	–	56
104	Wolfgang Linz	Hannover	55
105	Anja Kohlrausch	Goslar	54
106	Josef Martin	Seeadler	52

Damen Endwertung

Rang	Pilotin	Verein	Punkte
1	Marie-France Blaevoet	Tegernseer Tal	161
2	Conny Eylert	Ammergauer	108
3	Eva-Maria Preiss	Hamburger	81
4	Barbara Auer	Bavaria Ruhpolding	58
5	Anja Kohlrausch	Goslar	54

Junioren Endwertung

Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Frank Wittschorek	Wasserkuppe	698
2	Jürgen Tulzer	Bavaria Ruhpolding	606
3	Karsten Gaebert	Südschwarzwald	523
4	Marcus Hoffmann-Guben	Stuttgart	249
4	Andi Kanior	Kufstein	249
6	Stefan Senger	–	233
7	Christoph Engelmann	Ingolstadt	137
8	Tilman Hoss	–	109
9	Rainer Maack	Bavaria Ruhpolding	74
10	Lutz Strobel	Aalen	58
11	Anja Kohlrausch	Goslar	54

Mannschaft Endwertung

Rang	Verein	Piloten	Punkte	Gesamt
1	DFC Bavaria Ruhpolding I	Jo Bathmann	775	1840
		Jürgen Tulzer	606	
		Malte Bernhardt	459	
2	Ammergauer DFC I	Volkher Schlegel	603	1453
		Stefan Eylert	455	
		Jürgen Huith	395	
3	DFC Isartal	Sepp Singhammer	820	1392
		Rich Liebig	484	
		Karl Völkl	88	
4	DFC Südschwarzwald	Roland Wöhrle	565	1290
		Carsten Gaebert	523	
		Michael Braunstein	202	
5	Hamburger DF I	Olaf Barthodzie	478	1143
		Helmut Wilms	336	
		Ralph Schmidt	206	
6	1. ODFC Riedenburg	Michael Schmidt	495	1142
		Lorenz Fritz	347	
		Reinhard Pöpl	300	
7	1. Odenwälder DFC	Rainer Bürger	411	1122
		Henning Kettler	401	
		Karlheinz Scheil	310	
8	1. Bergsträbler DF	Michael Black	549	1105
		Wolfgang Weinmann	500	
		Peter Stephan	56	
9	DFC Achtental	Walter L. Rackl	376	1007
		Wolfgang Walter	332	
		Karl Schuhmann	299	
10	DFC Trier I	Michael Kiefer	248	662
		Josef Baltes	234	
		Harald Zimmer	180	
11	DFC Bavaria Ruhpolding II	Stefan Köstlin	385	499
		Barbara Auer	58	
		Bernhard Mayer	56	
12	DDC Stuttgart	M. Hoffman-Guben	249	497
		Bernd Weber	162	
		Thomas Scherlinzky	86	
13	DFC Südschwarzwald II	Joachim Cuolt	178	413
		Thomas Viesel	170	
		Michael Furrer	65	
14	DFC Trier II	Erich Gelz	161	390
		Heinz Koch	125	
		Udo Dreher	104	
15	Hamburger DF II	Ralf Giering	200	358
		Eva-Maria Preiß	81	
		Thomas Schwalenberg	77	
16	DFC Bavaria Ruhpolding III	Rudolf Fischer	102	244
		Rainer Maack	74	
		Wolfgang Neuhofer	68	

Deutscher Streckenflugpokal 1990

Gleitsegeln Endwertung

Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Uli Wiesmeier	Werdenfels	302
2	Willi Schierle	–	202
3	Torsten Hahne	Tegernseer Tal	187
4	Christian Schilling	–	140
5	Sepp Gschwendtner	Werdenfels	107
6	Richard Brandl	Tegernseer Tal	102
7	Stefan Mast	Tegernseer Tal	101
8	Michael Bethmann	–	93
9	Harald Buntz	–	92
9	Christoph Kirsch	Tegernseer Tal	92
11	Claus-Peter Reisch	–	75
12	Thomas Hummels	–	58
12	Peter Michel	Stuttgart	58
14	Michi Hange	–	45
15	Josef Reiser	–	42
16	Martin Cornel	–	37
17	Bernhard Sager	–	28

Rang	Pilot	Verein	Punkte
18	Klaus-Gunter Eberle	–	22
18	Peter Rummel	Tegernseer Tal	22
20	Franz Messmer	Tegernseer Tal	21
21	Gabi Messmer	Tegernseer Tal	15

Junioren Endwertung

Rang	Pilot	Verein	Punkte
1	Torsten Hahne	Tegernseer Tal	187
2	Michael Bethmann	–	93

Mannschaft Endwertung

Rang	Verein	Piloten	Punkte	Gesamt
1	Tegernseer Tal I	Torsten Hahne Stefan Mast Richard Brandl	187 177 134	498
2	Tegernseer Tal II	Christoph Kirsch Peter Rummel Franz Messmer	92 22 21	135



SNUPPER-
L-SCHN-
WINDSCHLEPP-
KURSE auch
in der DDR!
DRESDEN,
OBERWIESENTHAL!



**DEUTSCHE
GLEITSEGELSCHULE**

Martin Cornel · Erzgießereistraße 48 · D-8000 München 2 · Tel.: 089/52 27 29
schrittlich · Exklusiv · Martin · Cornel

Schnupperkurse
• Grundsulung
en • Erfolgsgarantie
• Fortbildungskurse
• Sicherheitstraining
• Erfahrungsvermittlung
• Streckenfluglager
• Wettkampfvorbereitung
• Videokontrolle
• Thermikseminar
• Leihschirme
• Funkbetreuung
• B-C-Schein
• Tandem
• Gehirngymnastik
• Segelmarkt
• Windschlepp
• S.A.R.E.
• Sicher
• Aufgeschlossenen
• Fortschrittlich
• Exklusiv
• Martin
• Cornel

FLY THE WILD WEST

Gleitschirmurlaub im
sonnigen Westen der U.S.A.

14- bzw. 18tägige Rundreise

Bishop (Owens Valley) – San Francisco

Salt Lake City – Reno •

Grand Canyon – Yosemite

Death Valley – Reno

Bryce Canyon u.v.m.

Termin von Anfang Mai bis Ende

Oktober. Reiseleitung durch

erfahrene ortskundige,

deutschsprachige Piloten.

Flug, Motel, Transport im Allrad-Jeep.

ab DM **2777,-**

Prospekt + Information bei PARA U.S.

Will Reisen GmbH · 8000 München 19

Nymphenburger Str. 134

Tel. 089/123 40 14 · Fax 089/123 40 13

Die besten Flüge nach Punkten

Hängegleiten

Pkt.	km	Pilot Verein Gerät	Datum 1990	Aufgabe geplant	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit
				gewertet	Startpunkt	Ziel		
336	168	Sepp Singhammer Isartal XS	9. 8.	EAI △	Chalvet	1. Westseite Straßentunnel La Breole 2. Ruine de la Meyna	LP St. André	7 h 40'
				EAI △	Kreisverkehr St. André			
290	171	Jo Bathmann Ruhpolding Zephyr CX	30. 5.	Flaches △	Emberger Alm	1. Antenne Goldeck 2. Antenne Dobratsch 3. Golzentipp-Lift, Bergstation	Greifenburg	7 h
				Flaches △	Greifenburg, Brücke B100			
262	131	Jo Bathmann Ruhpolding Zephyr CX	5. 5.	EAI △	D Hochfeln	1. Breiteckalm 2. Gasthaus Rechtegg	Kössen	5 h 45'
				EAI △	Kössen Achebrücke			
250	147	Bernd Otterpohl DCW Magic Kiss	17. 4.	Flaches △	Emberger Alm	1. Mittelstation Matrei 2. Bergstation Goldeck	Landeplatz Greifenburg	5 h 10'
				Flaches △	Greifenburg Kreuzung B100/87			
250	250	Helmut Denz — Foil	26. 5.	ZF	D Mosbach	Neufchateau Rouseux	Colombuy les Belles	7 h 25'
				FS	Rampe			
242	121	Rich Liebig Ingolstadt Dream 90	30. 5.	EAI △	D Brauneck	1. Scharlechner Hütte 2. Schloß Tratzberg	Lenggries	4 h 45'
				EAI △	Gasthof Jägerstüberl			
242	121	Sepp Singhammer Isartal Moyes XS	30. 5.	EAI △	D Brauneck	1. Scharlechner Hütte 2. Schloß Tratzberg	LP Brauneck	5 h 40'
				EAI △	Talstation Streidlhanglift			
242	121	Rich Liebig Isartal Dream 90	31. 5.	EAI △	D Brauneck	1. Scharlechner Hütte 2. Schloß Tratzberg	LP Jägerstüberl	4 h
				EAI △	LP Jägerstüberl			
242	121	Sepp Singhammer Isartal Moyes XS	31. 5.	EAI △	D Brauneck	1. Scharlechner Hütte 2. Schloß Tratzberg	LP Jägerstüberl	4 h 27'
				EAI △	LP Jägerstüberl			
242	121	Frank Wittschorek — HP II	20. 7.	EAI △	Chalvet	1. Straßenkreuzung St. Jean D900/D200 2. Südostufer Lac d'Allos	LP St. André	7 h 45'
				EAI △	Osteinfahrt Col de Robins			
242	121	Karl Josef Bosold — Sensor	21. 7.	EAI △	Chalvet	1. Straßenkreuzung S. Jean 2. Südostufer Lac d'Allos	LP St. André	6 h 40'
				EAI △	Osteinfahrt Col de Robins			

Pkt.	km	Pilot Verein Gerät	Datum 1990	Aufgabe geplant	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit
				gewertet	Startpunkt	Ziel		
242	121	Andreas Becker Berlin Zephir CX	10. 8.	FAI △	Le Chalvet	1. Straßenkreuzung St. Jean	St. André	6 h
				FAI △	Kreisverkehr St. André	2. Südostufer Lac d'Allos		
242	121	Helmut Denz – Foil	11. 8.	FAI △	St. André	1. Straßenkreuzung St. Jean	St. André	5 h 50'
				FAI △	Tunnel Col de Robins	2. Südostufer Lac d'Allos		
242	121	Karl Josef Basold Wasserkuppe Sensor	11. 8.	FAI △	Chalvet	1. Straßenkreuzung St. Jean	St. André	7 h 25'
				FAI △	Eisenbahntunnel Col de Robins	2. Südostufer Lac d'Allos		
242	121	Raimund Rud – Rumour	11. 8.	FAI △	Chalvet	1. Straßenkreuzung St. Jean	St. André	5 h 05'
				FAI △	Eisenbahntunnel Col de Robins	2. Südostufer Lac d'Allos		
242	121	Frank Wittschorek Wasserkuppe HP	11. 8.	FAI △	Chalvet	1. Straßenkreuzung St. Jean	St. André	6 h 35'
				FAI △	Eisenbahntunnel Col de Robins	2. Südostufer Lac d'Allos		
242	121	Frank Wittschorek Wasserkuppe KP AT	12. 8.	FAI △	Chalvet	1. Straßenkreuzung St. Jean	St. André	6 h 50'
				FAI △	Col de Robins	2. Südostufer Lac d'Allos		
242	121	Andreas Becker Berlin Zephir	15. 8.	FAI △	Chalvet	1. St. Jean	LP At. André	5 h 50'
				FAI △	Eisenbahntunnel Col de Robins	2. Südostufer Lac d'Allos		
242	121	Karsten Gaebert Südschwarzwald Kiss	19. 8.	FAI △	St. André	1. Straßenkreuzung St. Jean	St. André	5 h 10'
				FAI △	Eisenbahntunnel Col de Robins	2. Südostufer Lac d'Allos		
239	184	Michael Black Bergsträßler HP II AT	5. 5.	ZF	D Schriesheim	Metz	Metz AB-Dreieck Maizières	4 h 35'
				ZF	Duscholux	AB-Dreieck Maizières		
235	138	Rainer Bürger Odenwälder Moyes XS	30. 5.	Flaches △	Emberger Alm	1. Antenne Goldeck	Greifenburg	5 h 30'
				Flaches △	Brücke Greifenburg	2. Antenne Dobratsch 3. Kloster Lavant		
226	113	Michael Black Bergsträßler HP	8. 8.	FAI △	DW Flugplatz Weinheim	1. Segelflugplatz Malsch	Segelflugplatz Weinheim	4 h
				FAI △	Startplatz	2. Segelflugplatz Bad Dürkheim		
226	113	Karl Heinz Scheil Odenwälder –	8. 8.	FAI △	D W Flugplatz Weinheim	1. Segelflugplatz Malsch	Segelflugplatz Weinheim	6 h
				FAI △	Startplatz	2. Segelflugplatz Bad Dürkheim		
226	113	Wolfgang Weinmann Bergsträßler Hermes	8. 8.	FAI △	D W Segelflugplatz Weinheim	1. Segelflugplatz Malsch	Bauernhof am Segelflugplatz Weinheim	6 h
				FAI △	Startplatz	2. Segelflugplatz Bad Dürkheim		

Gleitsegeln

Pkt.	km	Pilot Verein Gerät	Datum 1990	Aufgabe geplant	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit
				gewertet	Startpunkt	Ziel		
179	105	Uli Wiesmeier Werdenfels F1 »Ninja«	3. 8.	Flaches △ Flaches △	Kühboden Fiesch Mittelstation	1. Uerlichergäbe Alm (Obertal) 2. Torrentalp Hotel	LP Fiesch	5 h 30'
102	50	Willi Schierle – Hot Dream	2. 8.	Flaches △ Flaches △	Kühboden Fiesch Startplatz	1. Trützisee 2. Foggenhorn	LP Fiesch	4 h 20'
100	59	Willi Schierle – Hot Dream	3. 8.	Flaches △ Flaches △	Kühboden Fiesch Startplatz	1. Trützisee 2. Nessel	LP Fiesch	4 h 30'
92	46	Christoph Kirsch Tegernseer Tal North Exception	22. 7.	FAI △ FAI △	Laragne Chabre Pomet Meouge	1. Col St. Jean 2. Noyers s. Jabrons	Centre Lilenthal	3 h 30'
76	76	Stefan Mast Tegernsee Expection 28	9. 8.	ZF FS	Verbier Fontanie Les Ruinettes	Fiesch Talstation	Fiesch	3 h 45'
75	58	Torsten Hahne Tegernseer Tal North C-28	22. 7.	ZF ZF	Hollersbach Vilehen	Bahnhof Schwarzach St. Veit	Campingplatz Wieshof	4 h 40'
70	70	Christian Schilling Werdenfels Etoile 27	26. 6.	ZF FS	Gerlosberg Bergstation Wiesenalmliift	Taxenbach Straßenkreuzung Rauriser Tal	Gries im Pinzgau	3 h 45'

Deutscher Streckenflugpokal 1990

Die weitesten Strecken

Hängegleiten

km	Pkt.	Pilot Verein Gerät	Datum 1990	Aufgabe geplant	Startplatz	Wendepunkt(e)	Landung	Flugzeit
				gewertet	Startpunkt	Ziel		
250	250	Helmut Denz – Foil	26. 5.	ZF FS	D Mosbach Rampe	Neufchateau Rouseux	Colombay les Belles	7 h 25'
214	214	Frank Wittschorek Wasserkuppe HPAT	26. 5.	FS FS	D Wasserkuppe Abstroda	–	Flugplatz Schweighofen	7 h 30'
213	213	Peter Wolter Odenwälder Zephir CX	5. 5.	△ FAI FS	D Neumagen Rampe	–	Etroeungt (Avesnes)	6 h
202	202	Volkher Schlegel Ammergauer Kiss	1. 5.	ZF FS	D Laber Bergstation	Scuol	Nova Olonio	6 h 55'
184	239	Michael Black Bergsträßler HPAT	5. 5.	ZF ZF	D Schriesheim Duscholux	Metz	Metz	4 h 35'

km	Pkt.	Pilot Verein Gerät	Datum 1990	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt(e) Ziel	Landung	Flugzeit
180	180	Harald Zimmer Trier Zephyr CX	5. 5.	FS FS	D Neumagen	–	Maubert Fontaine	4 h 40'
177	177	Helmut Wilms Hamburger DFC XS	8. 4.	ZF FS	Mörpel Startplatz	Flugplatz Melle-Gröneggen	Lienen	3 h 35'
171	290	Jo Bathmann Ruhpolding Zephyr CX	30. 5.	Flaches △ Flaches △	Emberger Alm Greifenburg	1. Antenne Goldeck 2. Antenne Dobratsch 3. Golzentipp-Lift	Greifenburg	7 h
168	364	Sepp Singhammer Isartal XS	9. 8.	△ FAI △ FAI	Chalvet Kreisverkehr S. André	1. Straßentunnel La Breole 2. Ruine de la Meyna	LP S. André	7 h 40'
161	161	Stefan Eylert Ammergau XS	30. 5.	ZR FS	D Laber Bergstation	Zernez	Sils-Bazeigla	7 h 05'
158	158	Josef Baltes Trier Zephyr CX	12. 8.	FS FS	Serrig	–	Rene	5 h 45'

Gleitsegeln

km	Pkt.	Pilot Verein Gerät	Datum 1989	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt(e) Ziel	Landung	Flugzeit
105	179	Uli Wiesmeier Werdenfels F1 »Ninja«	3. 8.	Flaches △ Flaches △	Kühboden Fiesch Mittelstation	1. Uerlicher-Gabe Alm (Obertal) 2. Torrentalp Hotel	LP Fiesch	5 h 30'
76	76	Stefan Mast Tegernsee Expection 28	9. 8.	ZF FS	Verbier Fontanie Les Ruinettes	Fiesch Talstation	Fiesch	3 h 45'
70	70	Christian Schilling Werdenfels Etoile 27	26. 6.	ZF FS	Gerlosberg Bergstation Wiesenalmflift	Taxenbach Straßenkreuzung Rauriser Tal	Gries im Pinzgau	3 h 45'
63	63	Uli Wiesmeier Werdenfels F1 Proto	26. 6.	ZF FS	Gerlosberg Bergstation Wiesenalmflift	Taxenbach Straßenkreuzung Rauriser Tal	Zeller Moos (Zell a. See)	3 h 45'
60	102	Willi Schierle – Hot Dream	2. 8.	Flaches △ Flaches △	Kühboden Fiesch Startplatz	1. Trützi-See 2. Foggenhorn	LP Fiesch	4 h 20'
59	100	Willi Schierle – Hot Dream	3. 8.	Flaches △ Flaches △	Kühboden Fiesch Startplatz	1. Trützi-See 2. Nessel	LP Fiesch	4 h 30'
58	75	Torsten Hahne Tegernseer Tal North C-28	22. 7.	ZF ZF	Hollersbach Vitlehen	Bahnhof Schwarzach St. Veit	Campingplatz Wieshof	4 h 40'
51	51	Torsten Hahne Tegernseer Tal North C-28	31. 5.	ZF a. g. B. FS a. g. B.	D Wallberg Wallberg-Alm	Gipfel Seeberg Nordkreuz Kiefersfelden	Oberndorf (Paß Thurn)	7 h



Ein Wochenende im Herbst, großes Hallo am Startplatz. Otto Sonntagflug, der nahezu jedes Wochenende hier seine Kreise zieht, begrüßt begeistert den Wettbewerbsflieger Franz Hobbysail, den er lange nicht mehr gesehen hat. »Hey Franz, wie war's denn heuer bei den Wettbewerben?« »Vergiß es Otto, sei froh daß du sowas nicht machst. Die Liga ist total in die Hose gegangen, die haben uns immer dahin geschickt, wo garantiert schlechtes Wetter war und wenn, dann haben sie Startplätze ausgewählt, wo kaum einer in die Luft kam. Geflogen bin ich super, aber bei so blöden Durchgängen ... Dann war ich in Fiesch, das war der dickste Hund. Der Veranstalter hat eine Menge Startgeld kassiert und es sich dann ganz einfach gemacht, jeder mußte sich seine Aufgabe selber stellen, da hatten nur die Einheimischen eine Chance. Geflogen bin ich super, aber ... Und dann das Lucky Strike in Verbier. Einfach Zielflug Richtung Disentis ausschreiben; da waren 180 Piloten im selben Bart, das war kriminell, sag ich dir, besonders wenn du im Hochgebirge bei bis zu 50 km/h Talwind nach einer Talquerung tief gekommen bist. Und da Luv und Lee beide mit »L« anfangen und der Unterschied bei Schirmfliegern auch sonst kaum bekannt ist, ist so viel passiert, daß, wenn noch so ein Durchgang gewesen wäre, kein Cut mehr nötig gewesen wäre, da kaum genug fürs Finale übriggeblieben wären. Dafür haben sie dann einen Touch-and-Go-Durchgang bei Hammerthermik gemacht, mit genauso vielen Punkten wie vorher bei 80-km-Flügen. Ich bin super geflogen, aber bei solchen Durchgängen ... Das Schlimmste war die Pre World in St. André. Immer so viel Wind, daß du keine Kreise machen konntest, sonst warst sofort im Lee, einfach Aufgaben über ganz enge Täler ohne Landemöglichkeit. Geflogen bin ich super, aber bei solchen Verhältnissen ...«

Otto ist beeindruckt und froh, seinen Hausberg zu haben. Ein paar Dinge interessieren ihn aber doch noch. »Hey Franz, ist das wahr, daß bei Wettbewerben immer in die Wolken geflogen wird?« »Ja leider, Otto, nach dem Start oder vor Talquerungen wird in die Wolken gebohrt, obwohl's verboten und total unsportlich ist, sich so Vorteile einer größeren Abflughöhe zu



»Wie war's?«

verschaffen. Man bräuchte bloß die Kompass verbieten, dann würde die ganze Wolkenfliegerei keinen Vorteil bringen, aber das wird sicher erst gemacht, wenn's die ersten Toten durch Zusammenstöße gegeben hat.« »Noch was, Franz, wie ist's mit den Schirmen gewesen heuer, es ist so viel passiert, waren die Schirme so gefährlich?« »Meiner nicht, Otto, meiner ist total sicher, aber die anderen ...«

Otto ist froh, als er in der Luft ist. Ein schöner ruhiger Herbstflug; und toll, am Landeplatz der berühmte Charly Immerhoch, der angeblich zum

Putzen seiner ganzen Pokale extra eine Putzfrau hat. »Hallo Herr Charly, wie war's denn heuer so bei den Wettbewerben?« »Super Otto, hab total zugeschlagen. In der Liga starke Durchgänge, starten muß halt können bei ein bißchen 20er Rückenwind – und übergut Fiesch in der Schweiz. Habe 14 Tage vorher dort trainiert, ein Klacks für mich die richtige Aufgabe rauszusuchen, und dann bin ich rumgebrannt.« »Aber Herr Charly, man hätte doch einen Zielrück auch alleine fliegen können; und dann das viele Nenngeld?« »Mensch Otto, total dösig, das Solofliegen, 17 Minuten 36 habe ich den Pennern abgenommen; und das mit dem Nenngeld ist schon o.k., sonst könnte ja der Veranstalter keine Preisgelder zahlen. Aber richtig gut war's erst in Verbier. Tolle Action, Touch and Go bei Hammerthermik, das zeigt den Meister, bin gut drauf gewesen.« »Aber Herr Charly, die vielen Unfälle?« »Mensch Otto, hast wohl noch nie ein Motorradrennen gesehen, sowas gehört einfach dazu, muß halt immer schauen, daß du schön hoch bist. Das Beste war aber auf jeden Fall St. André. Superwind, du konntest mit 6 m/sec Steigen rückwärtsfliegend hochsoaren, jeden Tag an die 50 km geflogen, denen hab ich's gezeigt.« »Aber Herr Charly, es soll doch einen Toten und viele Unfälle gegeben haben?« »Mensch Otto, wohl noch nie ein Motorradrennen gesehen, übrigens hat ja der Veranstalter eine Gedenkminute bei der Siegerehrung eingelegt. Alles klaro, Otto?« »Noch eins, Herr Charly, ist das wahr mit dem Wolkenflug und den gefährlichen Schirmen?« »Mensch Otto, so ein bißchen in die Wolke, wenn's keiner sieht, das muß du sehen wie beim Fußball, nur wenn der Schiedsrichter pfeift, ist's Elfmeter. Mein Hersteller baut nur supersichere Schirme, aber die anderen ... Jetzt hab ich aber keine Zeit mehr, muß nochmal rauf, den B-Stall trainieren, Servus Otto!«

Otto setzt sich still ins Gras. Jetzt weiß er gar nicht mehr, was er von den Wettbewerben 1990 halten soll. Als dann auch noch am Rand des Landeplatzes fast eine Schlägerei zwischen Herbert Hin und Her und Franz Drachinsky ausbricht, die völlig verschiedener Ansicht sind, wer wen behindert hat, nimmt Otto sich für 1991 fest vor, nur mehr zu glauben, was er selbst gesehen hat.



DER BERG RUFT!

An den Startplätzen auf den Gipfeln ist die Skybox das Gesprächsthema. Die Skybox hat den Praxistest bestanden. Informieren Sie sich über die Spitzentechnologie, die Spaß macht.



- Jede Flugsekunde wird gespeichert und aufgezeichnet
- Digitale Signalverarbeitung
- Höhenberechnung nach internationaler Höhenformel
- Gleichzeitige Anzeige von Höhe und Vario
- Flugspeicher von max. 99 Flügen mit Datum/Uhrzeit/Flugnummer/Geräte-nummer
- Umfangreiches Zubehör
- Qualität „made in Germany“

DIE SKYBOX Die Weltneuheit für den Flugsport.

Die Skybox.

Per Knopfdruck dokumentieren Sie Ihr fliegerisches Können.

ATW GmbH
Skybox
Erlenbrunnenstraße 20
7454 Bodelshausen



GRATIS-INFO ANFORDERN!

Anrufen 0 74 71/7 20 33
Faxen 0 74 71/7 17 47
oder Karte an
ATW GmbH, Skybox
Erlenbrunnenstraße 20
7454 Bodelshausen



DH

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

NYMPHENBURGER STRASSE 49
8000 MÜNCHEN 2 - TEL. 089/1 29 85 95

French Open 1990



Es waren hohe, teilweise zu hohe Anforderungen denen die Teilnehmer der »Vor-WM« in Saint André ausgesetzt wurden. Ein Toter und viele Notlandungen bei starkem Mistral müssen nachdenklich stimmen. Teamchef Zico Franke berichtet.

STURM TAUFE

Für das deutsche Team beginnt der Wettbewerb wie gewohnt: Mistral am ersten Trainingstag verlegt die sportlichen Aktivitäten auf den Mini-golfplatz – auch zwischen Loch Eins und Achtzehn ist Uli Wiesmeier der Beste – ein gutes Omen für den Wettbewerb?

»Wir konnten an 21 Ligatagen nur 2 Durchgänge fliegen. Zu wenig, um die stark in den Vordergrund drängenden Nachwuchspiloten bereits international einzusetzen. Ich war deshalb gezwungen, auf die bekannten Namen der bewährten Piloten Toni Bender, Peter Geg, Sepp Gschwendtner, Stefan Mast, Christoph Kirsch und Uli Wiesmeier zurückzugreifen«, erläutert Teamchef Zico sein Dilemma.

Durch die auf 103 Piloten begrenzte Teilnehmerzahl wird in einer Gruppe, ohne Cut, geflogen. Eine Regelung, die sich bestens bewährt und bei der WM 91 beibehalten wird.

Mit Ausnahme von Gerald Maret, der verletzungsbedingt fehlt, sind alle internationalen Toppiloten am Start: die starken Schweizer um »Rambo« Bourquin und Andy Hedinger, UK mit Andy Napolitan und Robby Whittal, dem amtierenden Drachenflugweltmeister; Italien mit dem Kössen-Winner Carlo de la Rossa und Luigi Felicetti und natürlich die gebenden

Franzosen mit Remond, Barbou, Baudet, Gallon und Werli an der Spitze.

Nach dem Abgang von A. Bucher reisen die Österreicher mit einem sehr jungen Team an, diszipliniert geführt von Sigi Joast und Günter Mimm. Das Team sollte die große Überraschung des Wettbewerbs werden. Befreit von der vermeintlichen Dominanz Buchers trumpfen die Youngster um Toni Mitteregger auf, daß manchem Routinier Hören und Sehen vergeht.

Auftakt nach Maß

Bereits der erste Wettkampfdurchgang hat es in sich. Tasksetter Francois entscheidet sich für einen 55-km-Bojenflug, wobei zwei 10-km-Schenkel gegen den starken Nordwestwind zu fliegen sind.

Stark als Team die deutsche Mannschaft; die Kommunikation der Piloten

klappt in der Luft sehr gut. Unterstützt von Christoph Kratzner und Knut von Hentig, die sich bereiterklärt hatten, aus der Luft und vom Boden zu coachen, bot Toni als 2., Uli als 3. und alle anderen unter den ersten 18 platziert – eine starke Mannschaftsleistung. Dabei stellt insbesondere Toni Bender einmal mehr seinen kreativen Flugstil unter Beweis. Als einziger Pilot verzichtet er beim Rückflug von Boje 2, St. Lions, zur dritten Wendemarke am Pic Chamatte, auf die thermiksicheren Starthänge und quert das Tal in einem 17-km-Direktflug. Über dem Lac de St. André erwischt er eine sich bildende Cumulus, dreht zur Basis auf und sichert sich wertvolle Zeitvorteile!

Noch stärker allerdings trumpften die Österreicher auf, die 3 Piloten ins Ziel bringen und mit Toni Mitteregger den Tagessieger stellen.

Drei Österreicher und zwei deutsche Piloten unter den insgesamt sieben Piloten, die die Ziellinie des ersten





Vom Mistral fast verweht wurden die Piloten bei den French Open teilweise bereits am Start. Bei Windstärken von 40 km/h und gewaltigen Lee-Rotoren mußte ein Durchgang abgebrochen werden. Drachen-Weltmeister Robbie Whittall wird hier den Starthelfern gerade entrissen

Foto: René Coulon/Mel Libre

Durchgangs überfliegen – es gibt nachdenkliche Gesichter bei den ausländischen Kollegen.

Den Abwind des starken Auftaktbarts bekommt das deutsche Team gleich am nächsten Tag zu spüren. Ein 43,3 km Bojenflug, in die Nord-Süd-Achse gelegt, erweist sich bei dem anstehenden Nordwestwind als richtig und verhindert gefährliche Talquerungen. An der Crete des Serres/Crete de Chamatte spielen sich, vom Landeplatz bestens zu beobachten, spannende Verfolgungsjagden ab. Leider ohne Toni, Christoph und Stefan, die nach der zum Teil brillanten Vorstellung vom Vortag bereits nach halber Distanz landen müssen.

Pech wie am Vortag hat der stets zuverlässig fliegende Peter Geg. Wiederum fehlen ihm lediglich 400 m um die Ziellinie zu überqueren. Noch genauer will es Sepp Gschwendtner machen. Er kämpft verbissen um jeden Meter, um dann 30 m vor der Ziel-

Zeitlinie zwischen den Autos einzuparken.

Beeindruckend wie in der ganzen Saison fliegt Uli Wiesmeier. Er erreicht als einziger Deutscher das Ziel, jagt den führenden Mitteregger und festigt seinen 2. Platz in der Gesamtwertung.

Fünf (!) Österreicher von insgesamt 17 Piloten erreichen das Ziel und stellen eine erneut außergewöhnlich starke Teamleistung unter Beweis.

Tragischer Unfall

Die Windstärke am Startplatz nimmt am dritten Tag zu. Starts sind nur mit 2 Starthelfern möglich. In den bis zu 0,4 mm dünnen Kevlarleinen der Wettkampfgeräte verheddern sich Ästchen, bleiben Wurzeln hängen, Leinen reißen. Die Starthelfer scheinen unerfahren, lassen die Piloten zu früh oder zu spät ungleich los. Es kommt zu Startabbrüchen, von denen auch

Stefan und Christoph betroffen sind. Zum Glück gibt es keine Verletzten.

Christoph Kirsch entscheidet, an diesem Tag auf einen Start zu verzichten. Die Windverhältnisse erscheinen ihm kritisch; bei einer Zunahme der Windstärke könnte es gefährlich werden. Seine Entscheidung wird vom Teamchef respektiert.

Christoph stellt sich sofort in den Dienst der Mannschaft, begleitet das Team vom Boden und leistet wertvolle Hilfe.

Die Aufgabe, ein Zielflug nach Allos, 31,4 km nördlich von St. André, erweist sich weniger kritisch als befürchtet.

Dennoch kommt es zu einem tragischen Zwischenfall. Der Franzose Silvio Bertoni fliegt in niedriger Höhe über einen Bergrücken in einen Lee-Rotor. Ohne Rettungsgerät ist er chancenlos, stürzt 300 m ab und stirbt.

Der Durchgang wird dominiert von den erfahrenen Drachepiloten Whittall, Bender, Schachur.

Erstmals zeigt Robbie Whittall seine außergewöhnliche Klasse. Souverän gewinnt er den Durchgang, Toni wird Dritter und Schachur Vierter. Insgesamt kommen 41 Piloten, knapp 50 % der Gestarteten, ins Ziel. Darunter auch Stefan Mast, Peter Geg, Uli Wiesmeier. Leider verliert Uli 200 Punkte auf den weiterhin führenden Toni Mitteregger. Da noch 4 Wettkampftage anstehen, sind wir dennoch zuversichtlich, daß er auch diesmal ganz vorne landen wird.

Mistral und Abbruch

Zwei Tage Mistral machen unseren taktischen Überlegungen einen Strich durch die Rechnung.

Als am 6.9. wieder geflogen wird, stehen die Zeichen allerdings immer noch auf Sturm.

38 km südlich von St. André liegt Plan de Peyon, Ziel des 4. Durchgangs.

Bei zunehmend stärker werdenden Nord-Nordwestwinden sind vier von Westen nach Osten verlaufende Täler zu überfliegen, teilweise über unlandbare Geländeformationen. Zudem erweisen sich die Talwindssysteme als unberechenbar; mal herrschen 40 km Westwind, mal kommt er in gleicher Stärke aus Osten. Der Durchgang wird schließlich abgebrochen, zu einem Zeitpunkt, als nur noch 6 Piloten – darunter Toni Bender und Peter Geg – in der Luft sind. Die meisten Piloten fallen dem gewaltigen Lee-Rotor südlich des Pic Chamatte zum Opfer. Die

Vielzahl der Notlandungen in Bäumen und Felsen verlaufen glimpflich.

Durch den Abbruch am Vortag muß der letzte Wettbewerbstag die Entscheidung bringen. Toni Mitteregger fliegt rund 250 Punkte vor Uli Wiesmeier. Ein nahezu uneinholbarer Vorsprung angesichts der gestellten Aufgabe, ein Bojenflug über 35,7 km. Dennoch gibt Uli nochmals eine eindrucksvolle Vorstellung seines Könnens und seiner derzeit dominierenden Form. Mitteregger, der ihm wie ein Schatten hinterherfliegt, wird dies beinahe zum Verhängnis. Nur mit viel Glück kann er sich knapp über Grund nochmals retten, aus einer nahezu aussichtslosen Lage leeseitig nochmals hocharbeiten. Dennoch nimmt Uli ihm mehr als 10 Minuten ab.

Christoph Kirsch, der sich voll in den Dienst der Mannschaft stellt, wird als 8. bester Deutscher in der Tageswertung. Stefan Mast und Peter Geg kommen ebenfalls ins Ziel und bestätigen damit ihre Zuverlässigkeit.

Die Österreicher unterstreichen ihre Dominanz und bringen alle sechs Piloten über die Ziellinie.

Resümee

Wir sind Teilnehmer eines sehr harten und anspruchsvollen Wettbewerbs gewesen, bei dem ein Mensch ums Leben kam. Wir haben hervorragende Leistungen der Piloten erlebt, ebenso jedoch auch der Organisatoren. Es gab so gut wie keine Proteste; Piloten und Veranstalter harmonisierten, unter den Piloten herrschte gute Stimmung.

Die internationale Spitze von 15, vielleicht 20 Toppiloten ist eng zusammengedrückt. Fast jeder kann gewinnen. Es wird um jeden Punkt, um Sekunden gekämpft.

Aus deutscher Sicht lief nicht alles wunschgemäß. Zwar hatten wir mit Knut von Hentig und Christoph Kratzner eine optimale Boden-/Luftunterstützung, jedoch machte sich die fehlende Wettkampfhärte durch die ausgefallenen Ligadurchgänge bemerkbar. Zudem befanden sich einige Piloten in einem Leistungstief und konnten nicht ihre Bestform bringen.

Glücklicherweise verfügen wir über ein gutes Dutzend starker Piloten, die »ante portas« stehen. Auf eine spannende Qualifikation 1991 können wir uns freuen. 

Ergebnis

Rang	Name	Punkte
1	Anton Mitteregger	3831
2	Uli Wiesmeier	3624
3	Paul Möller	3603
4	Xavier Remond	3593
5	Andy Napolitan	3541
6	Thierry Barboux	3426
7	Pascal Baudet	3425
8	Richard Gallon	3311
9	Urs Haari	3232
10	Michael Kräftner	3196
11	Pierre Bouilloux	3177
12	Michel Werli	3106
13	Peter Geg	3057
14	Patrick Berod	2991
15	Stephan Stiegler	2975
16	Jean-François Kerckhove	2953
17	Claude Gourin	2948
18	Eric Morel	2932
19	Bruno Coulon	2929
20	Norbert Barboux	2913

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.

INTERVIEW

WEGE ZUM SIEG

Er will Weltmeister werden und die Liste seiner Siege läßt keinen Zweifel daran, daß er auch weiß warum. Zico Franke fragt Uli Wiesmeier nach seinem Erfolgsrezept.

Uli Wiesmeier



Worin siehst Du den Hauptgrund für Deine enorme Leistungssteigerung vom letzten zu diesem Jahr?

Eigentlich war ich mit der Wettbewerbsaison 89 schon recht zufrieden, allerdings haben sich immer wieder kleine Fehler eingeschlichen, die absolute Spitzenplätze, das heißt Siege, verhinderten. Eine genaue Analyse der Wettkämpfe hat mir diese Fehler jedoch aufgezeigt und ich habe in der Vorbereitung zur Saison 90 gezielt daran gearbeitet, daß keine Wiederholungsfehler daraus werden. Wichtig für mich war jedoch, daß ich bereits 1989 die Überzeugung hatte, gewinnen zu können. Ich habe gesehen, konstant an der Spitze mitfliegen zu können. Dies hat mein Selbstvertrauen für die diesjährige Saison stark beeinflusst.

Du sprichst das Thema Wettkampfanalyse an. Wie hast Du die Wettbewerbsaison 89 überarbeitet?

Durch meine Krankheit im Herbst 89, hatte ich im Krankenhaus leider sehr viel Zeit, über die abgelaufene Saison nachzudenken. So habe ich anhand der Ergebnislisten der wichtigsten Wettbewerbe, einzelne Durchgänge mehrmals gedanklich nachgeflogen. Ich habe mich dabei an kleine Fehler erinnert, die sich summierend im Punktestand deutlich bemerkbar gemacht haben.

Auf welche Fehler bist Du bei Deiner Analyse gestoßen?

Hier muß man unterscheiden zwischen fliegerischen Fehlern, taktischen Fehlern, aber auch groben Unzulänglichkeiten in der Ausrüstung sowie Vorbereitung. Fotofehler und Mängel in der Dokumentationsausrüstung (Barograph, Fotoapparat) dürfen bei einem guten Piloten ganz einfach kein Thema mehr sein. Die fliegerischen und taktischen Fehler waren, gemessen an meinem letztjährigen Erfahrungsstand eigentlich nicht überzubewerten. Entscheidend für mich jedoch war, diese Fehler überhaupt zu erkennen und dadurch meinen Erfahrungsstand weiter zu erhöhen. Den Hauptgrund für die Leistungssteigerung sehe ich jedoch in einer wesentlichen Verbesserung meiner mentalen Vorbereitung.

Wie hast Du Dich gezielt mental vorbereitet?

In erster Linie habe ich wesentlich an der Verbesserung meiner Konzentrationsfähigkeit gearbeitet, gezielt durch autogenes Training und durch



Foto: Florian Werner

Verbesserung meiner körperlichen Kondition. Ich habe dadurch erreicht, meine Nervosität vor dem Start in den Griff zu bekommen und konnte dadurch Fehlentscheidungen, z. B. über den besten Startzeitpunkt, reduzieren. Ebenfalls habe ich bei meiner Analyse festgestellt, daß nach einer Flugdauer von etwa 3 Stunden meine Leistungsfähigkeit durch Konzentrationsabfall erheblich nachließ und sich dadurch Flugfehler, die auch manchmal zu Lasten der Sicherheit gehen können, häuften. Hierfür trainiere ich nach der altbewährten Formel: Kondition bringt Konzentration.

Wie ist Deine Meinung über die allgemeine Wettbewerbsentwicklung im Jahr 1990?

Das Leistungsniveau der Piloten ist generell gestiegen. Leider haben einige Veranstalter mit dieser Entwicklung nicht Schritt halten können. Es sollte für jeden Veranstalter eine Selbstverständlichkeit sein, sportlich faire und selektive Wettbewerbe durchzuführen, um die besten Piloten ermitteln zu können. Wie so etwas aussehen muß, sollte sich mittlerweile selbst bis in den Pinzgau und entlegene Dolomitentäler herumgesprochen haben. Es kann nicht angehen, daß



eine gute Flugleistung punktemäßig einem Luftballontouch zum Opfer fällt. Bei Aufgabenstellung und Bewertungsmodus sollten sich die Veranstalter endlich darüber im klaren sein, daß es zuallererst um den sportlichen Wert gehen muß und nicht um »Mikymaus-Einlagen« mit Ballons und Holzklötzchen. Für die Zuschauer ist dies vielleicht ganz amüsant, nur rückt es das Bild unseres Sports in ein völlig falsches Licht.

Mir geht es in erster Linie darum, daß endlich unter den großen Wettkämpfen ein einheitlicher Bewertungsmodus eingeführt werden muß. Nur so

sind internationale Vergleiche darstellbar, nur so kann die längst überfällige offizielle Weltrangliste ins Leben gerufen werden.

Wie kann auch in Zukunft der notwendige Kommerz mit sportlich hochwertigen Wettbewerben kombiniert werden?

Es hängt ausschließlich vom Geschick des Veranstalters ab, beides in idealer Form zu verbinden, ohne dadurch den sportlichen Wert des Wettkampfes zu mindern. Als bestes Beispiel, wie dies ausschauen kann, ist Verbier anzuführen. Meines Erachtens hat man hier eine ideale Mischung aus

»Wie sportlich faire Wettbewerbe aussehen, sollte sich mittlerweile selbst bis in den Pinzgau und entlegene Dolomitentäler herumgesprochen haben.«

publikumswirksamen Aktionen und wertvollem Sport gefunden. Sicherlich begünstigt durch die einmalige Geländeform, aber auch durch das besondere Geschick des Veranstalters. Allerdings gibt es auch hier Verbesserungen zu überlegen. So halte ich die Bewertungsmodalität, z. B. für einen ordnungsgemäßen Touch and Go 300 oder 400 Punkte zu vergeben, gegenüber einer überzeugenden Streckenflugleistung von 80 km und 1000 Punkten, bei weitem überzogen. Diese Punkteaufteilung steht in keiner Relation. Nichts gegen Geschicklichkeitsprüfungen wie Touch and Go oder Punktlandung; die Punktevergabe hierfür muß jedoch wesentlich niedriger angesetzt werden.

Die Entwicklung bei einigen namhaften Veranstaltungen wie Chamonix, Feltre, Fiesch, St. Andre oder Verbier muß man außerordentlich positiv sehen. Diese Veranstalter sind auf alle Fälle auf dem richtigen Weg.

Nächstes Jahr im März findet in Taiwan ein Wettbewerb statt, bei welchem es 50 000 US \$ Siebprämie, insgesamt für die ersten 10 Placierten 110 000 \$ Prämie geben wird. Was sagst Du zu dieser Entwicklung?

Ja wenn ich das Geld bloß schon hätte! Nein im Ernst; an anderen Sportarten orientiert, ist selbst eine solche Siebprämie verhältnismäßig bescheiden. Berücksichtigt man allerdings, daß erst seit 1987 in unserer jungen Sportart Wettbewerbe geflogen werden und bedenkt man außerdem die Mißachtung der Medien für unseren Sport und unsere Leistungen, so glaube ich, daß dies ein sehr bedeutender Schritt hin zur professionellen Entwicklung sein kann. Bleibt nur zu hoffen, daß bei solchen Summen der sportliche Wert keine untergeordnete Rolle spielen wird, sondern den gro-



ßen Batzen Siegprämie der tatsächlich beste Pilot und nicht der glücklichste und vom Zufall begünstigte Pilot gewinnen wird. Dies hängt natürlich auch sehr von den meteorologischen Verhältnissen auf der Insel ab, wovon ich bisher keinerlei Information besitze. Grundsätzlich ist jedoch eine solche Entwicklung im Wettkampfsport zu begrüßen.

Nur lebt der Gleitschirmprofi Uli nicht nur von den Siegprämien, sondern in erster Linie von den Geldern seines Herstellers bzw. seiner Sponsoren.

Weil wir gerade bei international qualifizierten Wettbewerben und Sponsoring sind: Mit dem Gleitschirmwettkampfsport auf deutschem Boden ging ja wohl in diesem Jahr so ziemlich alles in die Hose. Warum gibt es in Deutschland keine ordentlichen Wettbewerbe?

Ich bin absolut enttäuscht über die deutsche Wettbewerbssituation 90, in der kein deutscher Verein bzw. Veranstalter bereit war, einen Wettbewerb zu organisieren. Selbst für die deutsche Meisterschaft, die dann auch noch ins Wasser fiel, waren wir gezwungen, ins Ausland auszuweichen. Offensichtlich haben die Ferienorte in Frankreich, Italien, Österreich oder der Schweiz die Attraktivität solcher Wettbewerbe besser erkannt. Das Grundübel sehe ich allerdings in der deutschen Mentalität und ihren behördlichen Scheuklappen, die selbst den wenigen veranstaltungswilligen Vereinen Schwierigkeiten bereiten und Riegel vorschieben wo es nur geht. Dies gilt gleichermaßen für Pseudonaturwahrer als auch für großen-wahnsinnige Grundstücksbesitzer, die sich einbilden, selbst ein Überfliegen ihrer Grundstücke verbieten zu können. Insgesamt betrachtet muß ich sagen, daß Deutschland als außerordentlich gleitschirmfeindlich im Vergleich zu unseren Nachbarländern einzustufen ist.

Zu den deutschen Veranstaltungen zählt auch die Deutsche Liga. Was sagst Du zur Ligasaison 1990?

Leider kein erfreuliches Thema. Sicherlich hatten wir sehr viel Pech mit dem Wetter, dennoch haben wir einige grobe Fehler in der Planung gemacht. So war es völlig falsch, einen großen Wettbewerbsblock von neun Tagen im April nach Südfrankreich, Laragne zu legen, da mit Mistral und unbeständigen Wetterverhältnissen hätte gerech-

»Insgesamt betrachtet muß ich sagen, daß Deutschland als außerordentlich gleitschirmfeindlich im Vergleich zu unseren Nachbarländern einzustufen ist.«

net werden müssen. Außerdem haben wir unsere Austragungsorte zu langfristig festgelegt, d. h. wir waren nicht kurzfristig flexibel in unserer Entscheidung, ob und wo geflogen wird. Es hätten jedenfalls in diesem Jahr sehr viele Liter Benzin durch die Ligapiloten gespart werden können. Nach dem Reinfall der Ligasaison 90 gilt es jetzt vor allem für den Ligaausschuß und auch den Teamchef, besonders die jungen talentierten Piloten und Pilotinnen weiterhin für die Liga zu begeistern und durch bessere Organisation die Chance auf eine erfolgreiche Ligasaison 91 zu erhöhen. Ich hoffe jedenfalls sehr, daß wir alle aus den Fehlern der vergangenen Saison gelernt haben und sich dieses letztlich auch in den internationalen Ergebnissen im nächsten Jahr wieder positiv niederschlagen wird.

Wie siehst Du die Entwicklung bei der internationalen Konkurrenz?

Die internationale Spitze ist nach meiner Überzeugung noch enger zusammengedrückt. Ich glaube, daß momentan etwa 10 Piloten das Zeug zum Siegen haben, sofern alles unter sportlich realen Bedingungen abläuft. Ich persönlich teile die favorisierten Piloten in drei Gruppen ein: Zum einen sehe ich die Streckenflugerfahrenen, zum großen Teil aus dem Drachennest stammenden Leute, die sehr schnell sind und äußerst risikobereit fliegen, allerdings auch keine »Bremsen« kennen und deshalb schnell mal bei dem einen oder anderen Durchgang vorzeitig am Boden hocken.

Die Gruppe zwei setzt sich ebenfalls aus sehr erfahrenen Wettbewerbspilo-

ten zusammen, die jedoch scheinbar mehr Gefühl dafür haben, wann es gilt lieber doch »einen Gang zurückzuschalten« und nicht auf Biegen und Brechen versuchen jeden Durchgang zu gewinnen sondern sich mehr am Gesamtsieg orientieren. Immer wieder für eine Überraschung gut und insofern nicht zu unterschätzen sind auch die Piloten, die ich in Gruppe drei einordnen würde. Nach meiner Einschätzung folgen diese Piloten im wesentlichen ohne große taktischen Hintergründe ihrem Instinkt, setzen oft alles auf eine Karte und kommen auch manchmal damit durch. Bei einem großen Wettbewerb wird es für solche Piloten allerdings schwierig, über eine Vielzahl von Durchgängen hinweg konstante Spitzenleistungen zu bringen.

Uli, die WM Saison 91 steht vor der Tür. Ich gehe davon aus, daß Du Weltmeister werden willst.

Wer will das nicht. Selbstverständlich bin auch ich einer von vielen, die diesen ersten offiziellen WM-Titel gerne hätten. Ich weiß jedoch genauso gut, daß derjenige Anwärter die größten Erfolgsaussichten haben wird, der es versteht, sich weitestgehend frei von dem zusätzlichen Druck des WM-Titels zu halten und locker und unbeschwert, wie in jedem anderen Wettbewerb, in die Konkurrenz einsteigt. Deshalb ist es für mich idiotisch, sich jetzt schon Gedanken über Sieg oder Niederlage zu machen. Weltmeisterschaften haben ihre eigenen Gesetze, wie wir das ja von anderen Sportarten bestens kennen. Überraschungen sind da jederzeit drin.

Allerdings sehe ich neben einer Weltmeisterschaft durchaus noch andere Möglichkeiten die Kreativität unseres Sports individuell auszuschöpfen. Ich denke dabei auch an Kleinexpeditionen in ferne Länder, in denen es auch während des europäischen Winters möglich ist, große Streckenflüge zu machen und die persönlichen Leistungsgrenzen auszuloten.

Selbstverständlich suche ich als Profi den organisierten Wettbewerb, um mich mit den besten Piloten messen zu können und mein Geld zu verdienen. Ich kann mir aber jederzeit vorstellen, damit von heute auf morgen aufzuhören, was ich von der freien Fliegerei ganz sicher nicht behaupten kann. Solange jedenfalls meine Gesundheit mitspielt, werde ich mich von dieser Sucht niemals heilen lassen. ▽



Atelier T. Richter, Bern

High-Tech im Aufwind.

Aircotec
Service und Vertrieb
Deutschland
Hofnerweg 13
D-8901 Welden
Telefon 08293 568
Fax 08293 7227

Aircotec
Service und Vertrieb
Austria
Herrengasse 28
A-6822 Satteins
Telefon 05524/8439
Fax 05524/2410



AIRCOTEC

Aircotec AG
Ebenastrasse 10
CH-6048 Horw
Telefon 041-48 58 87

Schweizer Flugmessgeräte der Spitzenklasse.



Die vier Tage des diesjährigen Topwettbewerbes »Lucky Strike Open«, vom 9. bis 12. August in Verbier/Schweiz, verlangten den Piloten und ihren Bodencrews das Letzte ab. So hatten nicht nur die Produkte des Hauptsponsors, sondern auch Teile des Wettbewerbs gesundheitsschädlichen Charakter. Am Ende stand die Erkenntnis, daß sich Freizeit- und Wettbewerbsfliegen endgültig getrennt haben.

Von Sigi Rohrmoser

Das alljährlich in Verbier stattfindende Gleitschirmspektakel ist der zur Zeit renommierteste Wettbewerb überhaupt und wird in der Szene allgemein als inoffizielle Weltmeisterschaft angesehen.

Die Veranstalter hatten aus der Vielzahl der Anmeldungen 180 Piloten selektiert, die nach geraden und ungeraden Nummern auf zwei Startplätze verteilt wurden und von denen nach zwei Qualifikationsdurchgängen die besten 30 pro Gruppe das Finale erreichen würden.

Die Flugaufgaben in Verbier sind immer dem aktuellen Entwicklungsstand des Gleitschirmfliegens angepaßt und so ist am ersten Tag ein Streckenflug entlang der Achse Verbier – Disentis in ost-südöstlicher Richtung ausgeschrieben.

Bei einer Basishöhe um 3 500 m scheint die Aufgabe easy, einfach aufdrehen, weiterfliegen, wieder aufdrehen und das Ganze bis zum Thermikende durchstehen.

Hier in hochalpinem Gebiet und Gipfelhöhen weit über 3 000 m, ausgedehnten Schuttfeldern mit Gletschern, bis zu 50 km/h starken Talwindsystemen und entsprechenden Leeturbulenzen wird der Flug jedoch zu einer Bewährungsprobe für jeden Piloten.

Nach Talquerungen kommst du drüben tief an, gerätest in Leethermik, die Kappe schießt vor und zurück, es schlägt dir die Seiten ein, du wirst mit Varioanschlag nach oben gerissen, nur um unmittelbar danach wieder ins Bodenlose durchzusacken.

Dein Verstand befiehlt dir, sofort zu landen, aber du willst ja weiter, die

Sonne steht noch hoch und jeder Kilometer bringt Dich dem Finale näher, also kämpfst du so lange, bis du schließlich auf Grathöhe wieder in normale Thermik kommst.

An diesem Tag hängen nicht nur Christoph Kirsch, Stefan Mast und Peter Geg im Baum, Toni Bender und Christof Kratzner kommen in der Nähe des Matterhorns am Rettungsgerät auf den Boden zurück. Sepp Gschwendtner landet mit anderen bei einem abgestürzten Piloten und leistet erste Hilfe, bis nach drei Stunden der Hubschrauber eintrifft, am Abend liegen einige Piloten im Krankenhaus, aber Uli Wiesmeier und Michi Kobler fliegen mit über 83 km Tagesrekord. Die Grenze des Machbaren wird für Piloten wie Veranstalter erreicht und teilweise überschritten, deshalb wer-



Strahlende Sieger und »große« Schecks: v. l. Andi Hediger, Uli Wiesmeier und Xavier Rémond gewinnen einen Wettbewerb bei dem die Grenzen des für Piloten und Veranstalter Machbaren erreicht und teilweise überschritten wurden. Die Tatsache, daß es bei großen Wettbewerben immer häufiger zu Unfällen kommt, kann auch das witzigste Rahmenprogramm nicht verdecken. Ob die vielbeschworene Imageverbesserung des Gleitschirmsports so zu erreichen ist bleibt fraglich.

Foto: Sigi Rohmeyer

den anschließend etwas kleinere Brötchen gebacken und die Flüge wieder im näheren Umkreis durchgeführt.

Am zweiten und letzten Tag der Qualifikationsrunde ist ein Minimalzeitflug mit vier Bojen angesagt, den eine große Zahl der Teilnehmer ohne Probleme bewältigt, so daß in diesem Durchgang letztlich die relativ wenigen Zeitpunkte über die vorderen Plazierungen entscheiden.

Zum Cut am Samstag werden erfreulicherweise zusätzlich zu den 60 automatisch Qualifizierten noch jene Piloten zugelassen, die am ersten Tag gelandet waren und den Verletzten versorgt hatten. Der erste Durchgang im Cut ist eine Minimalzeit-Touch-and-Go-Aufgabe mit drei Touchfeldern und sofort nach der Landung geht's zum zweiten Run des Tages nach oben.

Bis zum frühen Nachmittag sind die Cirren vom Morgen verschwunden und der Himmel wieder strahlend blau, so wird dieser Durchgang als Minimalzeitflug mit 4 Bojen festgelegt und auf Anregung der Piloten die Zahl der maximalen Zeitpunkte deutlich erhöht.

Das am Abend stattfindende Pilotenmeeting mit kaltem Buffet läuft wegen zerlegbarer Plastiksektgläser und einiger infantiler Teilnehmer zeitweise etwas aus dem Ruder, ist insgesamt gesehen jedoch durchaus gemächlich.

Als letzter Durchgang wird am Sonntag ein Minimalzeitflug mit drei Bojen plus Touch und Extrawertung geflogen, er ist Jean-Marc Boivin gewidmet, einem diesen Februar tödlich verunglückten Pionier des Gleitschirmfliegens.

Den danach zusätzlich durchgeführten Nikon-Cup mit spannenden Speed-Runs entscheidet der Österreicher Walter Holzmüller für sich.

Das Rahmenprogramm mit Popmusik, geglückten und mißlungenen Punktlandungen auf einem überdimensionalen Champagnerkorken, Showflügen und Elastic-Jumps sorgt am Landeplatz für Volksfeststimmung bei Zuschauern wie Aktiven und geht am Abend nahtlos in die Siegerehrung über.

Zwölf deutsche Piloten erreichen den Cut, Uli Wiesmeier siegt in der Gesamtwertung und beim Jean-Marc-Boivin-Sonderpreis, die Oberstdorfer

Dominik Müller und Peter Geg werden Gesamtsiebter bzw. -elfter und die Ligapilotin Barbara Lacrouts gewinnt bei den Damen.

Ergebnis

Rang	Nation	Name
1.	D	Uli Wiesmeier
2.	CH	André Hediger
3.	F	Xavier Rémond
4.	F	Claude Gourin
5.	F	Richard Gallon
6.	CH	Hans Bollinger
7.	D	Dominik Müller
8.	F	Dominique Pellet
9.	CH	Gérald Maret
10.	A	Markus Noichl
11.	D	Peter Geg
12.	CH	Martin Scheel
13.	F	Patrick Berod
14.	A	Anton Mitteregger
15.	CH	Kurt Fischer
16.	A	Armin Eder
17.	A	Walter Holzmüller
18.	F	Patrice Bonnefond
19.	D	Christian Schilling
20.	D	Harald Buntz

IHRE HÄNDLER ERWARTEN SIE ZUM PROBEFLUG

8435 Dietfurt
Gleitschirmschule Jura
Reinhard Pöppel
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 Marktoberdorf
Ostallgäuer
Fliegerschule
Hans Hoschka
08342/4450

7178 Michelbach
Drachensport
Hermann Brodbeck
0791/41151

8000 München 70
Gleitschirmschule
Herbert Lehner
089/7605907

8000 München 80
Münchner
Gleitschirmschule
089/482572

8959 Rieden
am Förggensee
Christa Vogel
08362/5138

*Hochleistung
hat einen neuen
Namen*



XS

Zebra

PARASAIL
SYSTEMS

8011 Siegersbrunn
Gleitschirmvertrieb
Sybille Fischer
08102/4857

7000 Stuttgart 50
Luftikus Eugen Köni
0711/537928

7419 Sonnenbühl
Drachenflugschule
Albatros
Jürgen Klose
07128/463

8972 Sonthofen
Flugschule
Martin Mergenthale
08321/9970

8218 Unterwössen
Süddeutsche
Gleitschirmschule
W. Kumpfmüller
08641/7575

5276 Wiehl
Arno Gröbner
02262/92430

3542 Willingen
Veljo Strucl
05632/69830

5788 Winterberg
Westdeutsche DFS
Elmar Müller
02981/6640

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

A-6370 Kitzbühel
Steinbach
Delta Flugschule
Jochen Steinbach
0043/5356/71205

A-4564 Klaus
Hans Poscher
0043/7585/462

PARASAIL
Systems GmbH
Nymphenburger
Straße 49
8000 München 2
Telefon 089/129851
FAX 089/1297510

Pamir

(asiatisches Gebirge, auch "Dach der Welt")
heißt unser neues Hochleistungsgerät
im bewährten Nasenspornkonzept.

- nur noch einfache Seilabspannungen, dadurch 3-4% Widerstandsersparnis schon im Normalflug
- vergrößertes Trapez, mehr Bewegungsspielraum
- Kielende aus konischem Alurohr
- neue Trapezecke mit Gelenkbügeln
- Länge der Kielspitze einstellbar
- Segelschnitt modifiziert, Achterliek 260gr. Polyestertuch
- verbreiterte Anströmkannte, vorne mit Reißverschluß
- Packmaß 2,95 / 4,30 ! / 6,20
- Fläche 15 m², Gewicht 29 kg, Pilot 60-125 kg
- Top-Verarbeitung

Pamir, Ihre Wahl für die Saison 1991!

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



ROSS COUNTRY 8000

DM 1 398,-

Itifunktionales Cockpit für den Top-Piloten:

Variometer mit programmierbarer Verzögerungszeit, Höhenmesser mit zwei Höhenspeichern, Barometer, Fahrtmesser, 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, Totalenergiekompensation. 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,-

al für den ambitionierten Gleitschirmpiloten:

Analoges Variometer, 4stelliger digitaler Höhenmesser (-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

Tragödie in drei Aufzügen

von Christoph Kirsch 

Das erste Ligajahr im Gleitschirmsport 1989, war allgemein als gelungener Auftakt angesehen worden, lediglich die Zahl der Durchgänge und die Veranstaltungsorte, sprich die meteorologischen Bedingungen, sollten dieses Jahr auf ein höheres Niveau gebracht werden. Daraus resultierte, daß man sich auf längere Liga-Blocktermine und gewaltige Reisen nach Südfrankreich und Osttirol einigte. Die Termine wurden mit der Drachenliga im Wechsel abgestimmt und jeder startete hochmotiviert in die Wettkampfsaison 90.

Erster Aufzug

Ostern, Zielpunkt: Laragne, Südfrankreich

Laragne entwickelte sich neben St. André, Austragungsort der ersten offiziellen WM 1991, in den letzten Jahren zu einer der europäischen Thermikhochburgen für Drachen- und Gleitschirmflieger. Die Tatsache, daß hier die eigentliche Saison im Hochsommer liegt war zwar bekannt, wurde aber leider in ihrer witterungsmäßigen Tragweite unterschätzt: Von den Erfahrungen der Junior-Challenge-Piloten vorgewarnt, die schon eine Woche vor Ort waren und immerhin drei Durchgänge hatten fliegen können, aber andererseits auch genügend Gelegenheit bekamen, die Tücken des Mistrals kennenzulernen, traf sich Karfreitag die gesamte Liga 1000 km und weiter weg von daheim im Schneeregen.

Die nächsten drei Tage bestanden aus einem frustrierenden Gemisch von Kaltfronten, Mistral und Briefing mit dem Tenor: »Warten aufs nächste Briefing«. Die telefonischen Hilferufe an die meteorologischen Kapazitäten zu Hause bestätigten die trostlose Lage: Ganz Europa schien unter den Niederschlagsfeldern atlantischer Tiefausläufer zu versinken. Ein Ausflug ins Mistralausweichgelände Ceillac bei

Guillestre brachte zwar einen Tag Freifliegen aber vermochte kaum noch die Stimmung zu heben. So entschied die Resignation, den ersten Versuch vorzeitig abubrechen und die Frühjahrsstreckenkilometer weiterhin mit dem Auto zurückzulegen.

Zweiter Aufzug

Mai, Österreich – Zielrück:

Viel zu frühzeitig wurde der erste Tag des zweiten Ligablocks auf Silian/Osttirol festgelegt, so daß die morgendliche Meteobeschauung den später und deshalb unsolidarischerweise gar nicht anreisenden Ligaausschuß-Mitgliedern eindeutig zeigt: Die wesentlich größere Chance für diesen und die darauffolgenden Tage zu fliegen, bot sich an der Alpennordseite, namentlich in Kössen. So wurden die weitgereisten Ligakämpfer in Silian nur mit der Anweisung zur Kehrtwende nach Kössen empfangen, wo die meisten zu frühmorgendlicher Stunde bereits vorbeigekommen waren.

Als dann endlich alle wieder in Kössen eintrafen, war die Möglichkeit eines Durchgangs durch die Überentwicklung schon wieder dahin. Diese Gewaltaktion, aus der Sorge heraus geboren, nun jede Chance auf Ligadurchgänge nutzen zu müssen, stand damit in schlechtem Licht da, die Motivation der Teilnehmer blieb weiterhin im Abwärtstrend.

Den Rest der Woche wollte man in Abrußbereitschaft daheim verbringen. Freitag wars dann soweit. Das Startfenster zur Liga 90 konnte in Kössen zum ersten Mal geöffnet werden, zu einem Zielflug nach Walchsee mit Knick bei der Vorderkaiserfeldenhütte.

Abschirmende Bewölkung ließ die gute Hoffnung sinken, daß die Aufgabe erfliegbar sei. Letztendlich blieb ein taktisch mehr oder weniger verlängerter Gleitflug Richtung Wende und für einige, die noch stundenlang im Hang-

aufwind auf der Ostseite des Unterberghorns vergeblich auf ein Wolkenloch warteten, eingefrorene Finger.

Damit hatte die Liga die erste Wertung erfliegen, aber so recht froh war niemand mit dem Ergebnis: Auf einen Durchgang mit selektiver Aussagekraft mußte weiterhin gewartet werden. Dafür versprach der nächste Tag endlich die geeigneten Rahmenbedingungen zu liefern und so wurde ein Zielflug nach Maishofen bei Zell am See ausgeschrieben, immerhin fast 40 km. Die mutig Voranfliegenden blieben schon bald in Erpfendorf hängen und mußten mit ansehen, wie der Rest pulkweise hoch über ihrem verzweifelten Kampf gegen das Absaufen, zielstrebig Strecke machte.

Als Uli Wiesmeier ins Ziel kam, den Rest des Feldes tröpfchenweise am Boden über die ganze Strecke verteilt sah, war er recht siegessicher und nicht gering verduzt, plötzlich den Junior-Challenge-Piloten Michael Bethmann heranfliegen zu sehen. Spät gestartet, war Michael sogar noch schneller geflogen. Er konnte mit seinem Tagessieg allerdings nicht die offizielle Ligawertung des Durchgangs beeinflussen, nach der Uli den Durchgang vor Toni Bender gewann, dem Dritten im Bunde derer, die das Ziel erreichten. Er hatte sich nach endloser Geduldssprobe in Erpfendorf aus 50 m über Grund heraus wieder hocharbeiten können und dann mit großer Verspätung noch das Ziel erreicht. Damit war die Ausbeute des zweiten Ligadurchgangs zwar noch nicht befriedigend aber leider bereits erschöpft.

Dritter Aufzug

Juni, Internationale Deutsche Meisterschaft: Versuchsgelände: Silian/Osttirol

Es ist schon äußerst traurig und bezeichnend, daß eine deutsche Meisterschaft nicht in Deutschland stattfinden konnte. Wenn man dann in ein Gelände auswich, von dem der über seinen Osttiroler Herrschaftsbereich hinaus bekannte Pepi Gasteiger stolz verkündet, das Wetter sei generell schöner und nicht einmal dort die Meisterschaft durchziehen konnte, weil der Nordwind am Südstart die letzte Hoffnung verblies, hatte man jegliche Motivation verbraucht.

Lediglich von einigen verzweifelten Leethermikstartversuchen im freien Fliegen, kann berichtet werden, bei denen, außer Toni Bender der über

NEU!

50 km weit kam, niemand der Gewalt des Leerrotors entfliehen konnte. Wiederum wurde das endlose Warten vorzeitig für beendet erklärt und damit war die Ligasaison 1990 nach 2 Durchgängen bei 23 angesetzten Wettbewerbstagen eigentlich beendet.

Nachspiel

Das wollte aber kaum jemand wahrhaben. Um den Trainingseffekt der Liga noch weiterhin nutzen zu können, vielleicht auch die eine oder andere Verschiebung der Rangliste noch nachholen zu können, entschied sich die Mehrheit des Ligaausschusses dazu, nachträglich im August, September und Oktober noch 3 Wochenendtermine anzusetzen. Wie weit die Begeisterung bei den Teilnehmern 1990 gesunken war, konnte schon beim ersten Termin festgestellt werden, als nur noch 28 Piloten am Start waren. Es wurde am Wank ein etwa 20 km großes Dreieck ausgesetzt, das bei besten thermischen Verhältnissen relativ leicht zu fliegen war. Vorausgesetzt allerdings, daß man die Zeichen am Start richtig deutete und sich frühzeitig in die Luft begab. Die überwiegende Mehrzahl der Piloten aber wartete zu lange und mußte bei starkem Rückenwind vom Boden zuschauen, wie 5 Piloten die Aufgabe vollendeten, darunter der Junior-Challenge-Pilot Harry Buntz.

Durch eine taktisch kluge Abkürzung gewann abermals Uli Wiesmeier den Durchgang. Dies war nun endgültig der letzte Versuch, die Liga 90 noch etwas zu beleben. Die Stimmung aber war noch weiter gesunken, wie die nur noch 14 angereisten Piloten beim darauffolgenden abermals gescheiterten Wochenendtermin belegten.

Trotz zweier Durchgangssiege mußte sich Uli Wiesmeier knapp durch Sepp Gschwendtner geschlagen geben. Toni Bender rutschte durch den nicht gestarteten dritten Durchgang auf Platz 3 ab. Beim Herbsttreffen der Liga am 28.10. in Oberstdorf herrschte dann entsprechend auch die Stimmung eines Neuanfangs: Möglichst schnell die diesjährige Misere vergessen und mit voller Kraft und neuem Mut in die neue, die Weltmeisterschaftssaison 1991 starten. Bleibt nur noch, die Daten mit der Drachenliga besser abzusprechen, damit das Wetterglück mal den Gleitschglern hold ist: Die Drachenliga hatte es nämlich zwischen den Gleitschirmterminen dieses Jahr immerhin auf 13 Durchgänge gebracht!

IKARUS LEBT



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 genüßvolle 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.

HEITER BIS WOLKIG

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

ANZEIGE



DRACHENFLIEGEN



HARMONIE & TECHNIK

Eine Dokumentation von
Charlie Jöst

Teil 1 Teil 2

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 wolkig«.

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

Jede Filmrolle kostet DM 50,- Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,-, die 3. Rolle DM 30,-, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,-. 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 711 525 70), Kto.-Nr. 79657 oder Postgiroamt München (BLZ 700 100 80), Kto.-Nr. 96105-807.

Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!



Foto: Alan Liv/Drachengleiter

Liga-Winner 1990: Robbie Whittall überreicht Toni Bender den Siegerpokal. Im Hintergrund v. l. Teamchef Klaus Tänzler, Knut v. Hentig 3. und Christoph Kratzner 2.

Liga-Herbsttagung

von Klaus Tänzler

Siegerehrung der Drachenflugliga

Nach Abschluß einer Ligasaison trifft sich jedes Jahr die Drachenflugliga zur Herbsttagung, um die Siegerehrung vorzunehmen. Änderungen in der Sportordnung zu diskutieren und die Neueinschreibung für die nächste Liga abzuwickeln. Die Liga-Herbsttagung fand im Rahmen der Drachengleiter-Herbstmesse statt – 600 Zuschauer applaudierten bei der Liga-Siegerehrung den Erstplatzierten und dem Ligawinner Toni Bender. Weltmeister Robbie Whittall überreichte die Pokale im Anschluß an den neuen Film von Henry Hauck »Thermik«, in dem er und Toni Bender in Action zu sehen waren.

Aufstieg/Abstieg

Die Letztplatzierten der Liga steigen ab, um den 3 Besten des Streckenpokals Platz zu machen oder denjenigen, die sich im direkten Vergleich bei der deutschen Meisterschaft gegen Ligapiloten durchsetzen konnten. Diesmal

sind über den Streckenpokal in die Liga gekommen: Karl-Heinz Bosold, Volkher Schlegel, Frank Wittschorek und über die deutsche Meisterschaft: Franz Braun, Walter Rackl, Helmut Wilms, Roland Wöhrle.

Bisher konnten sich neue Piloten gegenüber den Ligapiloten bei der DM nur dann einen Ligaplatz erkämpfen, wenn sie zugleich beim Deutschen Streckenpokal gut abgeschnitten haben. Künftig sollen die Bestplatzierten der DM sofern sie nicht Ligapiloten sind, auch ohne gute Streckenpokalwertung in die Liga aufsteigen können.

Bisher wurden Junioren von Ligapiloten und Vereinsvorständen vorgeschlagen und vom Teamchef berufen. Eigentlich sollte bereits 1990 die neugeschaffene Junior-Challenge über den Aufstieg in die Liga entscheiden. Zu diesem Nachwuchswettbewerb werden talentierte Nachwuchspiloten mit Wettkampfabitionen eingeladen. Da 1990 jedoch nur ein gültiger Durchgang geflogen werden konnte,

berief der Teamchef nochmals nach altem Muster die Junioren in die Liga, wobei die Platzierung im Junior-Challenge, bei Landesmeisterschaften und der DM, sowie dem Deutschen Streckenpokal herangezogen wurde.

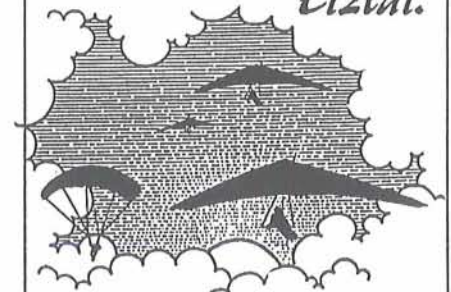
Last but not least wurden drei Damen, Rosi Brams, Anja Kohlrausch und Manuela Schneider berufen, um ihnen ein effektives Training für die WM zu ermöglichen.

Somit tritt 1991 wieder eine Gruppe hochkarätiger Leistungsflieger an, um an dieser Mischung aus Wettkampf und Kameradschaft, Leistungsstreckenflug und Selektionsfliegen zur Ermittlung der Nationalmannschaft teilzuhaben. Die Stimmung ist gut, kein Wunder. Nach der erfolgreichen Saison 90, in der großartige Leistungen erfliegen werden konnten, freut sich natürlich alles auf die kommenden spannenden Streckenflugkämpfe. Hoffentlich spielt das Wetter wieder mit.

Ergebnisliste im DHV-info 57, S. 23

Die Adresse im Schwarzwald !

*Drachenflug- und
Gleitschirmzentrum
Elztal.*



Ausbildungszentrum - Beratung - Fachhandel
Verkauf - Check - Reparaturen - Halle und Büro

in der Gumm 3 - 7807 Elzäch

Telefon: 07682-8279 und 7710 oder 7062
Telefax: 07682-6192

**Winterzeit-Die beste
Zeit für einen
Gerätecheck**

**B-Theorie Kurse für
Drachen- u. Gleit-
schirmflieger**
25.01.-27.01.91
08.03.-10.03.91

**3. Elztäler
Frühjahrsmeeting**
02. und 03.03.91

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; Keltaschenlos; 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

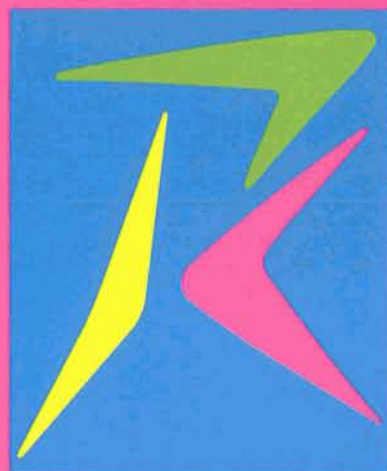
Lothar Wust Tel:07231/74866

Norbert Schwarze Tel:05203/7281

Gebhard Holzner jun. Tel: 08663-2729

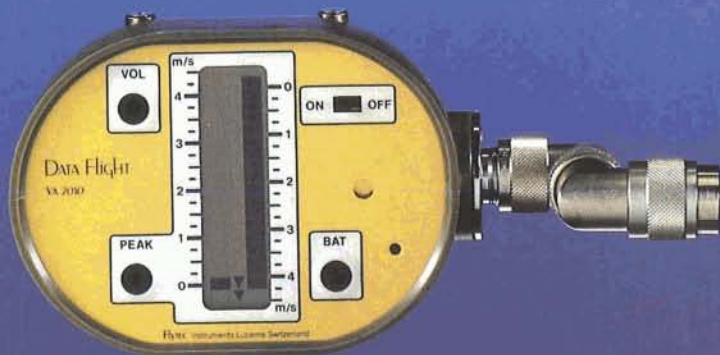
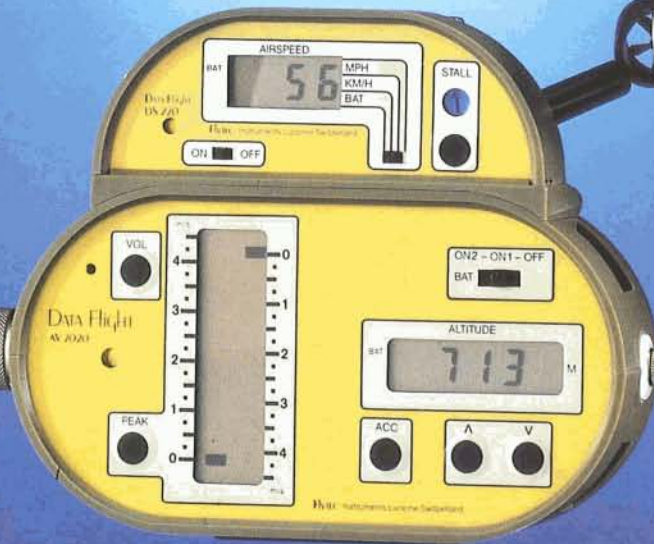
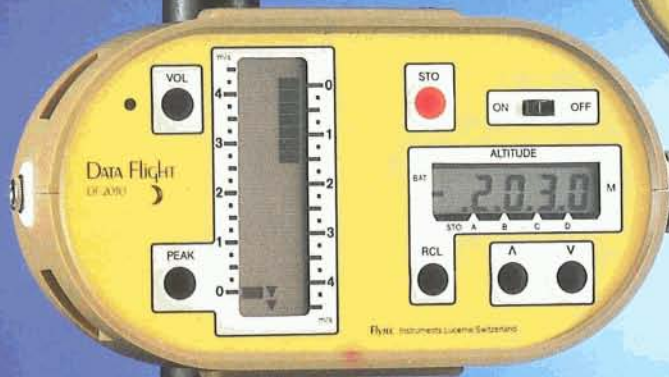
Richard Stürzer Tel: 0043 0662-22452

Drachenflug-Zentrum Elztal Tel: 0782-8279



RUMOUR

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



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

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

FlyTEC