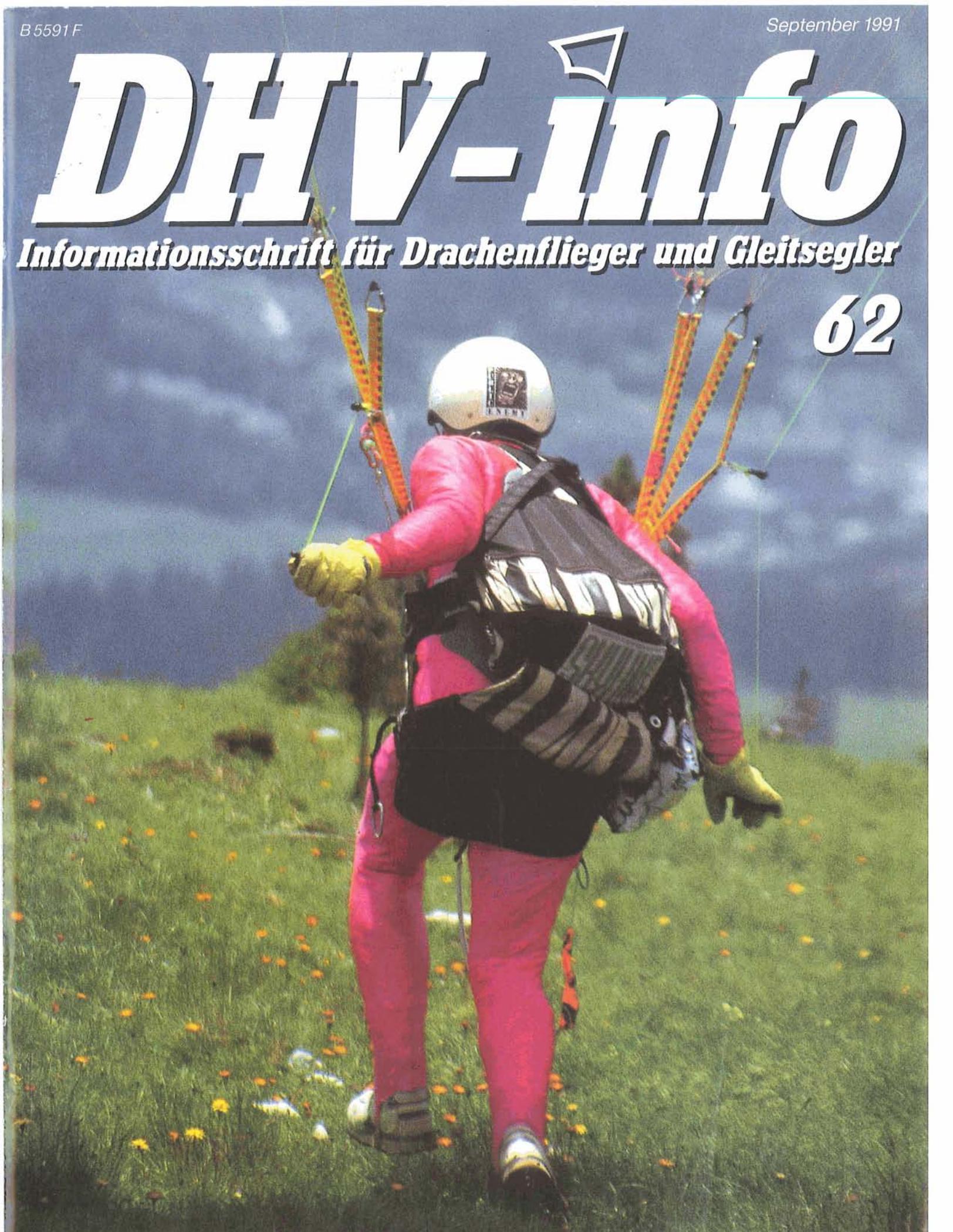


DHV-info

Informationsschrift für Drachenflieger und Gleitsegler

62





Aerial: T. Richter, Bern

High-Tech im Aufwind.



Aircotec
Service und Vertrieb
Deutschland
Hafnerweg 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
Ebenaustrasse 10
CH-6048 Horw
Telefon 041-48 58 87

Schweizer Flugmessgeräte der Spitzenklasse.

IMPRESSUM

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiterverband e. V.
(DHV) im DAeC, Fachverband der
Drachenflieger und Gleitsegler in
der Bundesrepublik Deutschland
Miesbacher Straße 2
8184 Gmund am Tegernsee
Telefon 08022/7031 (Sammelnr.)
Telefax 08022/7996

Redaktion:
Wolfgang Gerteisen
(verantwortlich)
Peter Janssen
Christoph Kirsch
Klaus Tänzler

Layout:
Tilman v. Mengershausen

Erscheinungsweise:
5 Ausgaben pro Jahr

Preis:
Im Mitgliedsbeitrag des
DHV enthalten.

Anzeigen:
Bedingungen und
Anzeigenpreise bei der
DHV-Geschäftsstelle

Haftung:
Die Redaktion behält sich
die Kürzung von Leserbriefen und
Beiträgen sowie die Redaktionelle
Überarbeitung vor. Für unverlangt
eingesandte Manuskripte und Bilder
übernehmen Redaktion und Verlag
keine Haftung.

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

Papier:
Biomatt chlorfrei

Auflage:
28500

Titelbild:
Pink Panther.
German-Open-Sieger und Deutscher
Vizemeister Christoph Kirsch startet
am Wank
Foto: Christine Pfeifer

AUS DEM INHALT

**Kaiserwetter in Kärnten
und Liga-Termin für die
52 besten deutschen
Wettkampfpiloten.
Die Aufgabe: Ein 152 km
Dreieck. Am Abend ste-
hen 33 Piloten im Ziel;
der schnellste, Karsten
Gaeber, mit einer
Durchschnittsgeschwin-
digkeit von 40 km/h!**

Bericht Seite 76



Foto: Michael Weingartner

4 Wichtig-Neu-Kurz

6 Einladung zur DHV-Jahrestagung

25 Das Versicherungsprogramm

26 Sicherheitsjournal

34 Entwurf zur Änderung der Satzung

37 Neue DHV-Gütesiegel

38 Vereinsnachrichten / Briefe

42 Gebrauchtmarkt

84 Prüfungskalender

8 FLÜGEL: Kunst mit profilierten Tragflächen von Christoph Bergmann. Seine Objekte huldigen den Pionieren der Luftfahrt

10 TEMPO-RAUSCH: Klaus Tänzler berichtet von der Internationalen Deutschen Meisterschaft im Drachenfliegen aus Ruhpolding

16 DIE HANGLANDUNG: Peter Cröniger und das DHV-Lehrteam haben eine Technik zur Reduzierung des Risikos erarbeitet

20 FLIC-FLAC: Ein Bericht von der Weltmeisterschaft der Damen im Drachenfliegen von Charlie Jöst

30 FLIEGEN MIT LILIENTHAL-GLEITERN: Ein Praxis-Bericht von Stefan Nitsch, der die Original-Gleiter rekonstruierte

64 ALLES IM GRIFF: Gedanken über die Bremsleinen und deren sinnvolle und richtige Anwendung von Christoph Kirsch

68 PUNK AM WANK: Die German Open mit Deutscher Meisterschaft, oder umgekehrt, oder wie oder was? Von Christine Pfeifer

76 KAISERWETTER IN KÄRNTEN: Über den Ausgang der Drachen-Liga 91 ein zusammenfassender Bericht von Klaus Tänzler

80 HIMAL PRADESH: Wo der Palast des Dalai Lama zum Wendepunkt erklärt wird. Die Superleague in Indien

Gleitsegel mit Kennzeichen »G«

Verschiedene Gleitsegeltypen erfüllen die Gütesiegelanforderungen bzw. die Anforderungen ihrer Gerätekategorie nur, wenn sie mit speziellen Gurtzeugen geflogen werden. Mit anderen Gurtzeugen können diese Gleitsegel gefährlich sein und es besteht kein Betriebstüchtigkeitsnachweis.

Zur Erleichterung für Käufer und Benutzer werden künftig die Gleitsegeltypen, für die ein spezielles Gurtzeug erforderlich ist, mit »G« zusätzlich zur Kategorie-Ziffer gekennzeichnet.

Welche speziellen Gurtzeugtypen benutzt werden können, steht in der Betriebsanleitung der Gleitsegel und kann notfalls nachgefragt werden.

(G = spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht kein Betriebstüchtigkeitsnachweis. Stand 2.8.1991)

GS-Nummer	Gleitsegel	Zusatz
01-018-87	Salewa Wing 927	G
01-019-87	Speedmax	G
01-024-87	Speed Line	G
01-025-87	Storm Line	G
01-051-88	Condor 26	G
01-054-88	Parafun 31	G
01-118-89	North C 25	G
01-119-89	North C 22c	G
01-121-89	C 28	G
01-125-89	Fun Air 29	G
01-154-90	Trilair 26	G
01-155-90	Saphir 103	G
01-170-90	Brizair 25	G
01-181-90	P 20/25	G
01-184-91	P 2/24	G
01-185-91	Brizair 20	G
01-186-91	Brizair 28	G
01-187-91	Up Flash 47	G
01-192-91	Exception 28 Model 91	G
01-194-91	Ninja 24	G
01-195-91	Ninja 27	G
01-198-91	Ninja 30	G
01-201-91	Pantair 26	G
01-202-91	Genair 226	G
01-203-91	Genair 224	G
01-207-91	UP Flash 51	G
01-212-91	Meteor Gold 28	G



Vom Sprung zum Flug

Viel wurde über Otto Lilienthal geschrieben, das 100er-Jubiläum hat ganze Papierwolken zum Fliegen gebracht. Die Aufmachung ist perfekt, manche Texte haben große Ähnlichkeit.

Da fällt ein schlichter schwarz-weiß-Band nicht auf. Erst beim Anlesen steigt die technische Biographie von Stefan Nitsch aus dem Literatur-Geschwader empor und entpuppt sich als Lilienthal'sches Lebenswerk. Denn Stefan Nitsch hat nicht nur geforscht und geschrieben, sondern die wichtigen Flugkonstruktionen nachgebaut und selbst geflogen!

Tief eingestiegen ist Stefan Nitsch in die Gedankengänge von Otto Lilienthal, in seine theoretischen und konstruktiven Überlegungen, die praktische Umsetzung und in sein Lebensumfeld. Wer selbst sein Leben an die Lilienthal-Gleiter hängt, der überspringt keine Unklarheiten. Weil Stefan Nitsch so viel weiß, kann er das Unwichtige weglassen und den Leser auf einem konzentrierten Weg durch die damalige Fliegerwelt führen.

Stefan Nitsch, Vom Sprung zum Flug, Brandenburgisches Verlagshaus, Berlin 1991, Preis 24,80 DM Bestellanschrift: Maximilian-Verlagsgruppe, Steintorwall 17, W-4900 Herford.

Buchbesprechung von Peter Janssen

Kasko-Versicherung für Fluggeräte

Die ALBINGIA Versicherung bietet Kasko-Versicherungsschutz für Drachen, Gleitschirme und Zubehör an. Jahresprämie 3 % des angegebenen Zeitwertes für den privaten und 5 % für den gewerblichen Bereich. Selbstbeteiligung 10 % des Schadens, mindestens 50 DM, höchstens 250 DM.

Berichte im dra-ma Position des DHV

Die Pressefreiheit muß respektiert werden. Dies gilt für das DHV-Info ebenso wie für die kommerziellen Fachzeitschriften. Der Respekt endet, wenn die Berichterstattung sich über die Grundregeln der Flugsicherheit hinwegsetzt. Das gefährdet die Nachahmer und bringt unseren Sport generell in Mißkredit.

Stellungnahme zu »Eine neue Erfahrung« von Wolfgang Zett/al dra-ma 7/91:

Wolfgang Zett beschreibt mit redaktioneller Mithilfe von Alan Lix eine einzigartige Ansammlung von Gefährlichkeiten und Luftrechtsverstößen. Eine Warnung für Nachahmer fehlt.

Wolfgang Zett wurde vom DHV von seiner Aufgabe als Pilotenprüfer entbunden. Bei der jüngsten Verhandlungsrunde in Bonn um die Erhaltung und Erweiterung unseres Luftraumes hat der für die gesamte Flugsicherung zuständige Ministerialbeamte dem DHV den Bericht vorgehalten.

Stellungnahme zu »Kunstflug« von Alan Lix in dra-ma 8/91:

Ein 7-seitiger Farbbericht zeigt den Looping in Phasen-Bildern und mit Flug-Anleitung. Zwar ist eine Warnung zu finden, aber kein klarer Hinweis auf das Kunstflug-Verbot in Deutschland. Den Abschluß bildet die Ankündigung für eine vom dra-ma organisierte Kunstflug-Demonstration in Lenggries.

Der DHV lehnt Kunstflug-Shows und Kunstflug-Animation ab.

Neuer Regionalbeirat Berlin-Brandenburg

Helge Krause-Lindner wurde zum neuen DHV-Regionalbeirat für Berlin und Brandenburg ernannt. Der 36-jährige Diplom-Pädagoge ist aktiver Drachenflieger und Leiter eines Berliner Jugend-Freizeitheims. Vordringliche Aufgabe ist die Erhaltung bzw. Neuerschließung von Fluggeländen. Seine Anschrift: Belziger Straße 46, 1000 Berlin 62.



Neue Technik: Textiluhr prüft Gleitsegel-Tücher auf Luftdurchlässigkeit

Vorrichtung zur Prüfung der Luftdurchlässigkeit

Von der Firma Hoppe & Schneider wurde eine Luftdurchlässigkeits-Prüfmaschine entwickelt, die sich besonders für die Prüfung von Gleitsegel-Tüchern eignet. Der DHV hat eine solche Maschine erworben und läßt zur Zeit mit dem Gerät eine Diplomarbeit über Alterungserscheinungen an Gleitsegeln durchführen.

Erleichterung bei A-Theorie

Die A-Prüffragen für Drachenflieger waren zum Frühjahr dieses Jahres erschwert worden. Statt 3 Antwort-Alternativen je Frage gibt es künftig 4, und von denen können mehrere richtig sein. Statt Auswendiglernen ist Verständnis gefordert. Seit August ist die verbesserte Neuauflage des Kataloges erhältlich.

Erleichtert wird den Prüflingen die Sucharbeit. Sie müssen nicht mehr in den Katalogen die einzelnen Fragen herauspicken, sondern erhalten, wie bei der Führerscheinprüfung, ein dünnes Fragenheft mit Auszug aus dem Katalog.

Für den Gleitschirmbereich und die B-Prüfungen soll das neue Luftrecht abgewartet werden.

Kündigungsfrist beachten

Am 31.10.1991 läuft die in der DHV-Satzung festgelegte zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende ab. Diese Kündigungsfrist gilt auch für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, insbesondere also auch für die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer beim DHV Mitglied bleiben, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, kann dies auch getrennt tun, umgekehrt erlischt jedoch bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch die Versicherung zum Jahresende.

Kündigungen sollten per Einschreiben geschickt werden. Erfolgt binnen 2 Wochen nach Kündigung keine Rückbestätigung von seiten der DHV-Geschäftsstelle, empfiehlt sich eine Rückfrage bei der Geschäftsstelle.

Kündigungen, Abmeldungen und Austritte, die verspätet eingehen, werden erst zum Jahresende 1992 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungsprämien für das Jahr 1992 in voller Höhe zu bezahlen sind; dabei bleiben auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten. Die Kündigungsfrist gilt auch für alle DHV-Mitgliedsvereine.

Neue Vereine im DHV

Als neue DHV-Mitgliedsvereine begrüßen wir herzlich:

SG Stern Gleitschirmfliegen
Postfach 2 26
7032 Sindelfingen

Flugsportverein Schwartenberg
Neuwernsdorfer Weg 11 (18-07)
0-9336 Neuhausen/Erzgeb.

**Drachen- und Gleitsegelverein
Trebur**
Mozartstraße 4
6097 Trebur

**Flugsportfreunde »Ourewäller
Iwweflieger«**
Zeller Straße 75
6126 Brombachtal

**Gothaer Drachen- und
Gleitschirmclub**
Am Schwarzbach 16
0-5804 Friedrichroda

Techniker gesucht

Der DHV sucht für sein Technikreferat einen weiteren Techniker. Hauptaufgabe ist die Prüfung von Drachen, Gleitschirmen, Gurtzeugen und Rettungsgeräten.

Bewerber sollen Hängegleiter- oder Gleitsegelpiloten sein, über eine fachspezifische Ausbildung oder Berufspraxis verfügen.

Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen bis 26. 9. 91 an die DHV-Geschäftsstelle schicken.

Firmenänderungen

Die frühere Drachenflugschule »Jura Airlines Albatros« heißt jetzt »Drachenflugschule Mittelfranken«. Die Adresse ist die alte geblieben.

Petra und Hans Bader geben die Deutschlandvertretung von Wills Wing in die Hände von Martin Brinck, Manuela und Ernst Schneider. Die neue Anschrift: Wildberger Straße 43, 7277 Wildberg, Telefon 07054/7110.

EINLADUNG

SAMSTAG, 12. OKTOBER 1991
HAUS DES GASTES, 7807 ELZACH

DHV-Jahrestagung 91

Stimmkartenausgabe von 14.30 Uhr bis 15.30 Uhr, Tagungsbeginn 15.30 Uhr

VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Genehmigung des Protokolls der Jahrestagung 1990
(veröffentlicht im DHV-Info Nr. 58)
4. Bericht der Kommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung der Kommission
7. Neuwahl der Kassenprüfer
8. Satzungsänderung
9. Anträge
10. Ort und Termin der Jahrestagung 1992

RAHMENPROGRAMM

Vormittag:

10 Uhr
Gemeinsame Sitzung der DHV-Vereinsvorsitzen-
den und der Kommission im Haus des Gastes
10 Uhr
Pilotinnen-Treff, Haus des Gastes

Nachmittag:

Siegerehrung Deutscher Streckenflugpokal 1991
Dia-Multivision Sky & Rock

Abend:

Pilots Evening mit Tanz-Band

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

Peter Janssen
Vorsitzender



Hier abtrennen und einsenden an DHV, Miesbacher Straße 2, 8184 Gmund

V O L L M A C H T



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

Name des Vollmachtgebers

Anschrift

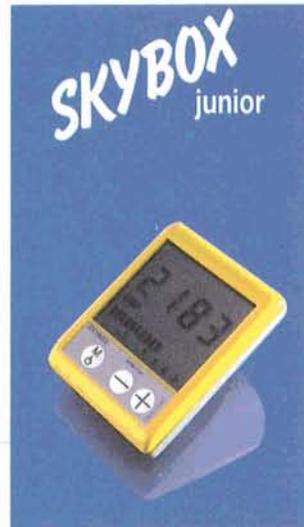
Ich übertrage mein Stimmrecht bei der DHV-Jahrestagung 1991 auf den dort anwesenden

(Name des Bevollmächtigten)

Ort, Datum

Unterschrift des Vollmachtgebers

Sie sind da. Die Neuen. Von ATW.



ATW

Präzisions-
Fluginstrumente

& Becker Design

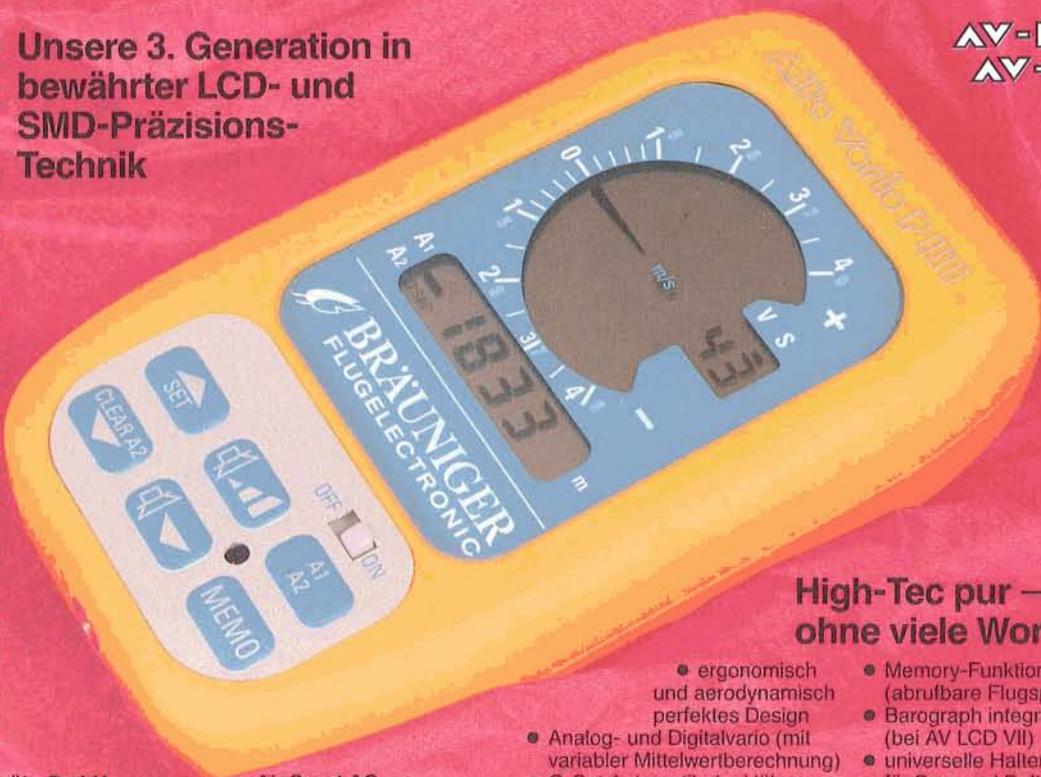
ATW GmbH
Erlenbrunnenstr. 20
7454 Bodelshausen
Tel. (07471) 72033
Fax (07471) 71747

BRAUNIGER

FLUGELECTRONIC

Pütnichstraße 21 · D-8120 Weilheim · Tel. 0881/64750 · Fax 0881/4561

Unsere 3. Generation in
bewährter LCD- und
SMD-Präzisions-
Technik



AV-LCD VII
AV-LCD VI

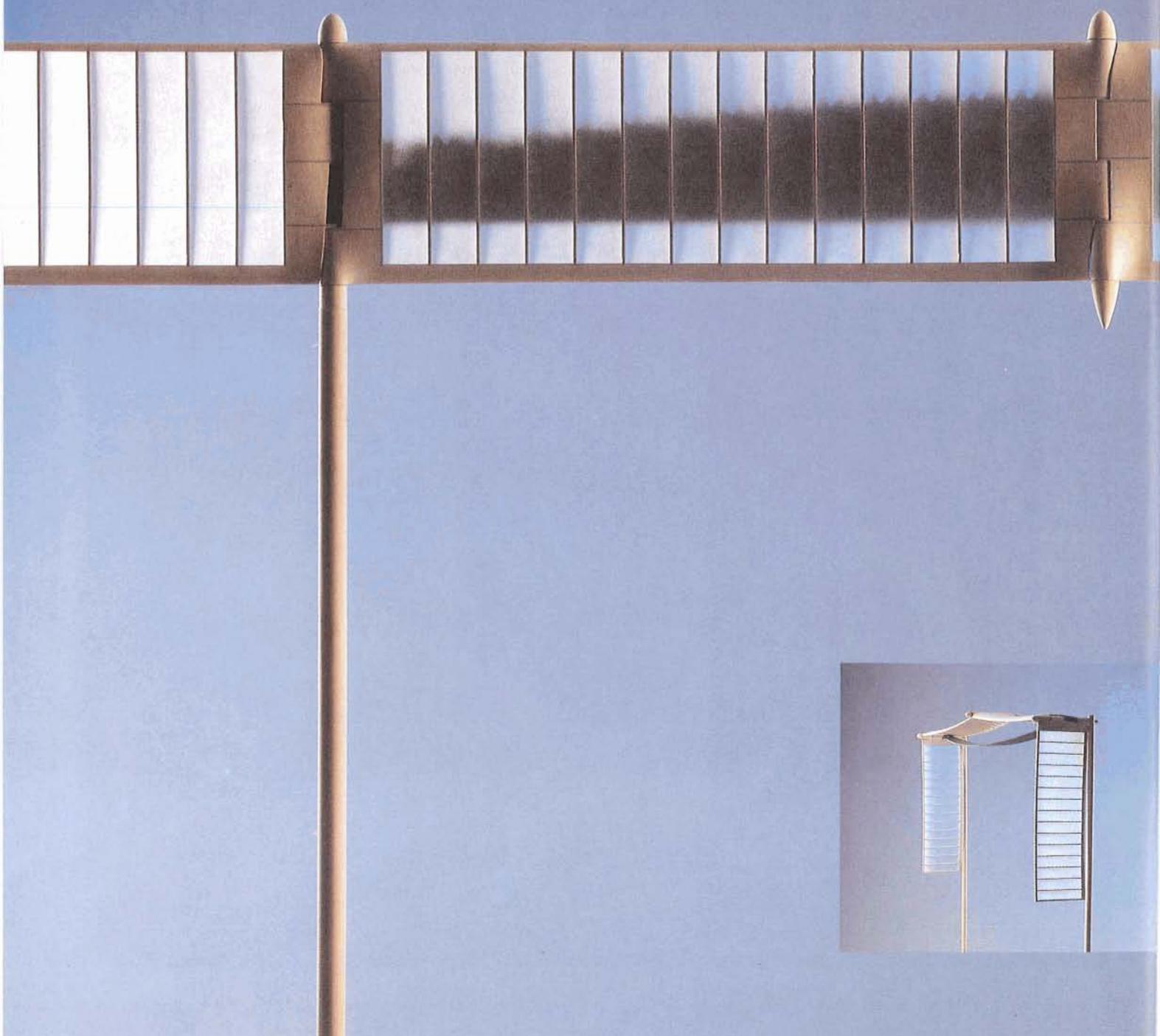
Fluggeräte GmbH
Pepi Gasteiger
A-9920 Sillian 172

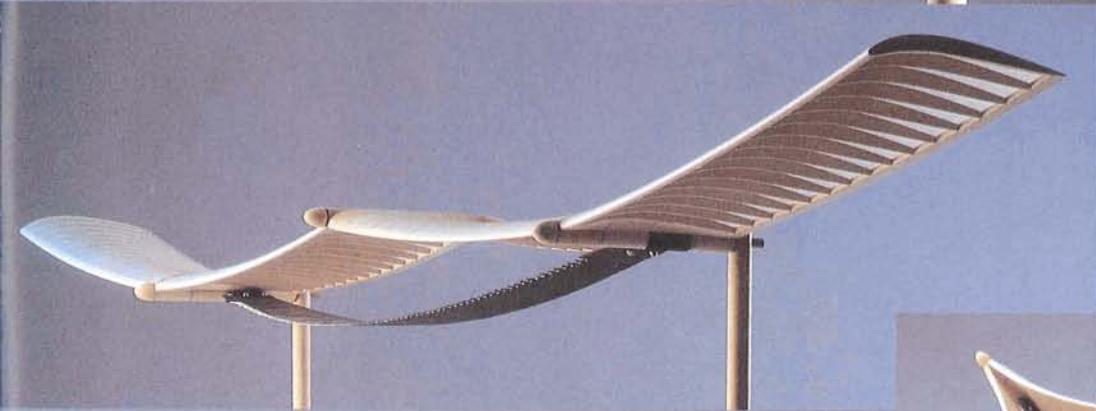
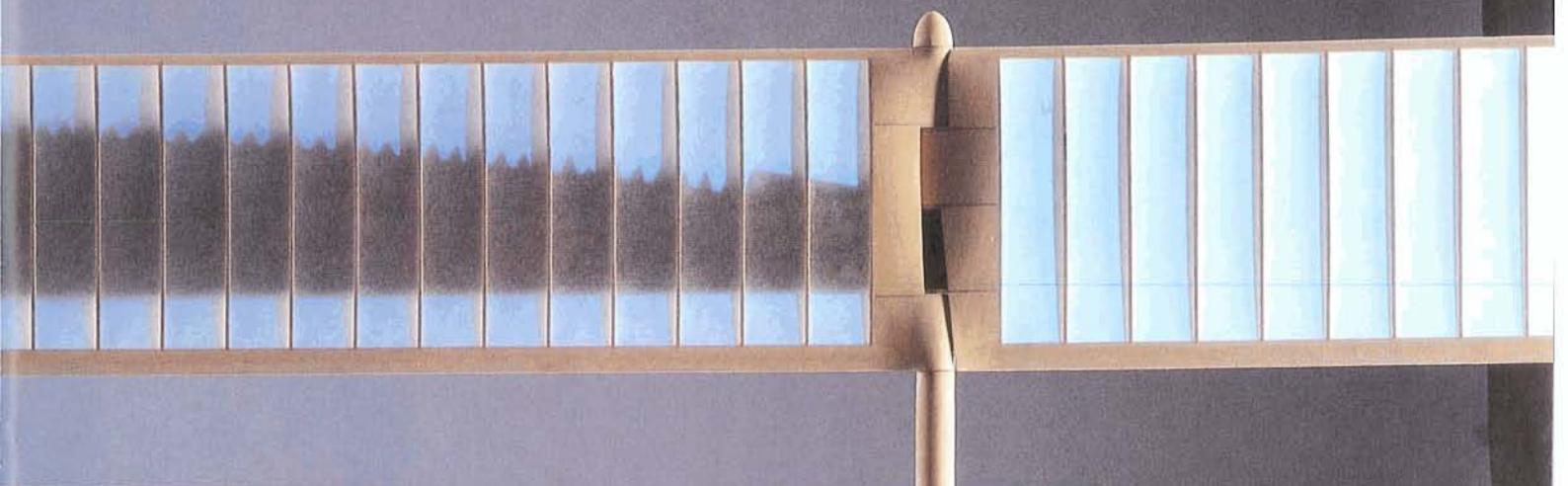
Air Sport AG
Postfach 2150
CH-8612 Uster

High-Tec pur —
ohne viele Worte!

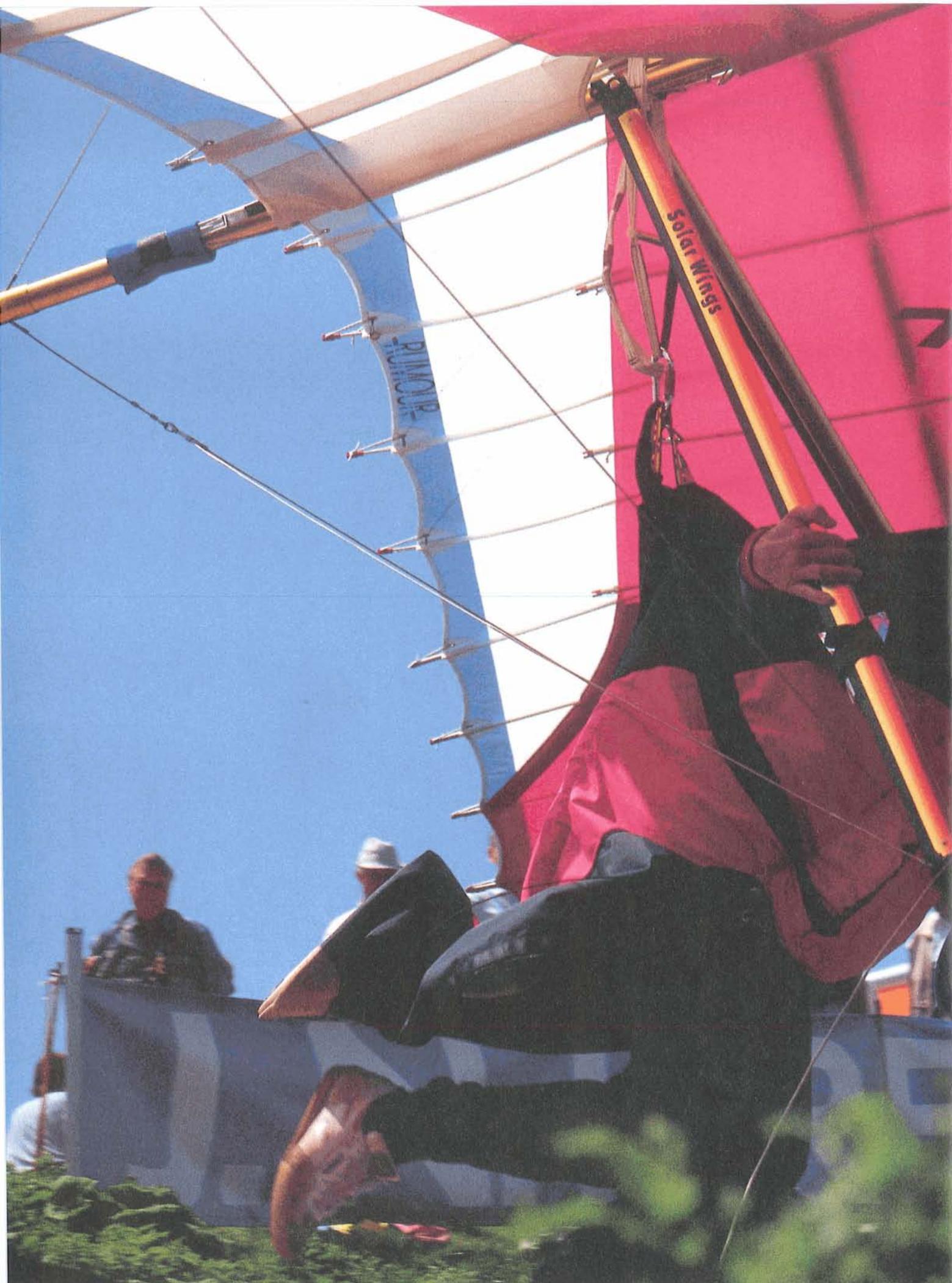
- ergonomisch und aerodynamisch perfektes Design
 - Analog- und Digitalvario (mit variabler Mittelwertberechnung)
 - O-Set Automatik der Höhenmessung
 - Fahrtmesser integriert
 - neue Doppelton-ASI-Akustik
 - Memory-Funktion (abrufbare Flugspitzenwerte)
 - Barograph integriert (bei AV LCD VII)
 - universelle Halterungen für Para und Delta
 - Uhr mit Stoppuhr integriert (bei LCD VI, VII)
- Made in Germany

Flügel





Wandelbares
Kunstobjekt von
Christoph Bergmann,
den Ideen von Otto
Lilienthal
nachempfunden



TEMPORAUSSCH

So sollte die Deutsche immer laufen: bestens organisiert, mit hochkarätigem Teilnehmerfeld, gelungener Aufgabenstellung und vor allem — bei gutem Streckenflugwetter. Eine Woche währte die Meisterschaft, eine Woche lang blieb das Wetter schön, und das in Ruhpolding! Dort, wo vor 2 Jahren die DM total verregnet war. Glücklicherweise hatte sich der Delta Club Bavaria Ruhpolding von dem Wetterfrust nicht abhalten lassen, erneut das Risiko einer Meisterschaftsausrichtung einzugehen. Denn was dieser Club unter Leitung seines Vorstandes Bernhard Mayer an Organisationsstärke und good will aufbringt, ist phänomenal.

Ein Bericht von Klaus Tändler

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT



Foto: Klaus Tänzler

Siesta: Für Toni Bender blieben alle Hoffnungen auf den Titel in den Bäumen an der Kampenwand hängen

Wird es reichen zum Sieg? Wer Deutscher Meister 91 werden wollte, der mußte den Weltmeister Tomas Suchanek und die gesamte nationale- und internationale Prominenz ausstechen. Knut von Hentig konnte das.

Spannung bei Teamchef Klaus Tänzler an der Ziel- line: Wer wird als Erster am Horizont auftauchen, wer macht das Rennen



Mit dem Rauschberg hatte die DM einen früh anspringenden Thermikofen, der 90 km Rückkehrflüge weit in die österreichische Alpenwelt hinein ermöglichte. Dankenswerterweise hatten die Salzburger und Tiroler Landesregierungen die luftige Grenzüberschreitung genehmigt.

Am 1.7.91 ging's los. In vorgeschriebener Reihenfolge starteten 110 Teilnehmer! Mit den Ligapiloten starteten die 40 Besten der Landesmeisterschaften und 16 ausländische Gastpiloten, darunter etliche Werkspiloten, die ihre Firmen auf dem hartumkämpften deutschen Markt groß herausbringen sollten. Am stärksten war das Moyes-Team vertreten, mit Weltmeister Suchanek, Ex-Weltmeister Steve Moyes und Drew Cooper. Der Konkurrent in der australischen Heimat, Carl Braden, hatte Mark Newland und den Österreicher Herbert Kühr im Foil-Team. Und noch ein australischer Hersteller, Ricky Duncan, sandte seinen Werkspiloten, Ron Hibberd, um den neuen Blitz vorzuführen. Manfred Ruhmer stand Pawel Wierzbowski für Vega MX zur Seite. Solar Wing entsandte seinen Darren Arkwright aus England zusammen mit Ex-Europameister Tony Hughes und der französische Hersteller La Mouette sandte den Engländer Jes Flynn, um seinen Cobra ins Rennen zu schicken. Zwei Teilnehmer aus der Schweiz, je einer aus Japan, Neuseeland und Puerto Rico kamen hinzu, dann war der Aufbauplatz auf dem Rauschberg bis zum letzten Quadratmeter voll, alle weiteren Meldungen aus dem Ausland mußten leider abgelehnt werden.

Es dauerte nur 50 Minuten nach der ersten Startfreigabe, dann war auch schon der Pilot in der Luft, dem das Los die letzte Startnummer zugeteilt hatte. Man brauchte ihn wegen seines späteren Startzeitpunktes nicht zu bedauern, denn auch ihm bot der 92 km Rückkehrflug nach Zell am See eine faire Chance auf eine gute Platzierung. Die Wolkenbasis stieg am frühen Nachmittag immer höher, so wurden die weiten Talsprünge um einiges erleichtert, zuerst am Sonntagshorn, dann weiter zu den schaurig schönen Felsen der Loferer und Leoganger Steinberge, schließlich der große Sprung hinein ins Pinzgau. 96 Piloten kehrten an diesem Nachmittag ins Ziel zurück, beeindruckt von dem Flugergebnis, begeistert, einen so schwierigen Flug zum krönenden Abschluß gebracht zu haben. »Es war schön, in

diese Arena heimzukehren.«

Volksfeststimmung herrschte am Fischerwirt, die Zuschauer vor dem Bierzelt applaudierten freudig, wenn die fern am Horizont als winzige Pünktchen erschienen Heimkehrer schließlich nach spannenden Endanflügen über die Ziellinie jagten.

Scharfe Zeitwertung

Die scharfe Zeitwertung, sie setzt immer dann ein, wenn sehr viele der Teilnehmer ins Ziel fliegen, ernüchterte dann ein wenig. Wer mit einer Flugzeit von 3 1/2 Stunden im Ziel stand, wurde 89. und erhielt nur 250 Punkte, während Knut von Hentig den Tausender kassierte, dafür, daß er eine ganze Stunde schneller geflogen war als der 89., übrigens auch 4 Minuten schneller als Weltmeister Tomas Suchanek und Vize-Europameister Manfred Ruhmer, 7 Minuten schneller als Ex-Weltmeister Steve Moyes und Carl Braden, der im Jahr zuvor am Tegelberg noch unangefochten die Internationale Deutsche Meisterschaft gewinnen konnte. Auf den vorderen Rängen standen neben den großen internationalen Namen wie Drew Cooper, Mark Newland und Herbert Kühr auch Bob Baier und Karsten Gaebert, beide mit genau gleicher Flugzeit. Sie lieferten sich auch in den nun folgenden Durchgängen ein ganz knappes Kopf-an-Kopf-Rennen um den Liga-Sieg.

92 km bei Blauthermik

Tags darauf hatten diejenigen Piloten ein Handicap, die wegen der schlechten Platzierung eine hohe Startnummer erhalten hatten, denn der Himmel trocknete zusehends ab. Und bei Blauthermik war die Tagesaufgabe Pengelestein bei Kitzbühel und zurück, 92 km, ungeheuer schwer. Zumal ein zusehends auffrischender Ostwind den Heimkehrern ins Gesicht blies. Einen Weltmeister kann dies nicht beirren, Tomas Suchanek stand als erster im Ziel, aber es dauerte keine 5 Minuten, da war auch Knut von Hentig schon da. Zeit spielte diesmal nur eine untergeordnete Rolle, denn nur 9 Piloten kamen überhaupt nach Hause, Mark Newland als Drittschnellster gefolgt von Bob Aumer und Wolfgang Genghammer, der sich vor Manfred Ruhmer und Drew Cooper platzieren konnte.

Am nächsten Vormittag musterten die von den Teilnehmern gewählten Pilotensprecher Knut von Hentig, Bob Baier und Bob Aumer kritisch die Wol-



Drew Cooper, Australien schafft nach einem endlos langen Anflug noch die Ziellinie

kenbildung rund um den Rauschberg. Ihre Aufgabe war es, den Wettbewerbsleiter Klaus Tänzler bei der Festlegung der Tagesaufgabe zu beraten. Weil die Wolkenbasis absank und aus Südosten ein Cirrenschleier aufzog, einigte man sich auf ein 60 km-Dreieck im Alpenvorland. Kampenwand, Kössen Mittelstation und zurück. »Sollte sich über einem Wendepunkt oder über dem Ziel ein Gewitter bilden, wird der Tag annulliert«, wurde im Briefing sicherheitshalber bekanntgegeben. »Wann ist ein Gewitter ein Gewitter?« lautete eine scherzhafte Rückfrage. »Wenn es blitzt und donnert!«, die lakonische Antwort. Diese Klarstellung erwies sich als nötig. Denn nachmittags, als ein Teil der Piloten bereits am störrischen Hochfeln gescheitert war, verfinsterte sich der Himmel, die Gipfel verschwanden in den Wolken und der Ostwind schwoll stark an und so mancher Pilot fragte sich, ob dieser Durchgang abgebrochen wird. Telefonate mit Flugschulen an der Wettkampfroute brachten dem Wettbewerbsleiter die Gewißheit, nirgends akute Gewittergefahr, der Durchgang muß gewertet werden. Die Piloten mußten sich bei niedriger Basis und starkem Ostwind an der Kampenwand herumknüppeln lassen, um die Seilbahn-Bergstation in den Kasten zu kriegen. Toni Bender, der knapp über das Stationsdach hinweg schoß, kompromißlos auf direkter Linie Richtung Kössen weitersegelte, hing bald darauf in den Bäumen. Hans Olschewski, der Tonis Segel im Wald entdeckte, kurbelte seine Höhe ab, um in der Nähe zu landen und nach dem Rechten zu sehen. Toni schien zunächst unversehrt, er kletterte an diesem Tag noch viermal die 40 m hohe Fichte empor, um seine Ausrüstung zu bergen. Aber beim nächsten Durchgang wurde ihm gleich nach dem Start übel, er mußte sofort landen, um erst mal die Folgen einer Gehirnerschütterung auszukurieren.

Hans Olschewski brachte sich durch seine kameradschaftliche Haltung um



Grübeln über die optimale Routenwahl: Liga Newcomer Karsten Gaebert, links und Bob Baier

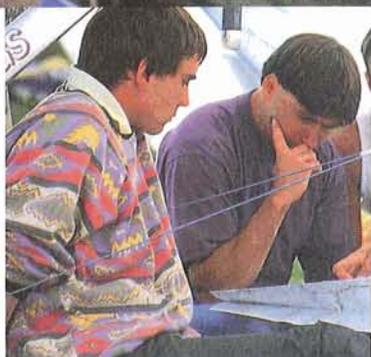


Foto: Klaus Timmer

Karsten Gaebert fliegt in die "Arena" in Ruhpolding ein



Über dem Wendepunkt an der Schmitenhöhe

seine gute Platzierung bei dieser DM und damit auch um die im Ligawettbewerb. Der Konflikt zwischen Hilfsbereitschaft und sportlichem Abschneiden wurde dann aber entschärft durch einen Entscheid des Wettbewerbsleiters, der in Absprache mit dem Vorsitzenden der Jury Gebhard Holzner und den Pilotensprechern zustandekam. Hans Olschewski erhielt zusätzlich zu den erfolgten Tagespunkten die Hälfte des Punktabstandes zum Tagessieger gutgeschrieben. Tagessieger war diesmal der Schwarzwälder Franz Braun, dem nach Umrundung des zweiten Wendepunktes nur 5 km bis zum Ziel fehlten. Der gänzlich bedeckte Himmel und der anhaltend starke Gegenwind ließ jedoch ein Weiterkommen nicht zu.

Knut von Hentig und Tomas Suchanek versuchten auf unterschiedlichen Routen nach Ruhpolding vorzudringen und kamen dabei genau gleich weit, nach 51,5 km mußten sie außenlanden. Knut behielt also die Führung und nun hieß es für ihn, Nerven bewahren.

Es folgten zwei Tage mit feuchter Luftmasse, die im sommerlichen Sonnenschein zur Überentwicklung neigte. An beiden Tagen wurden zur großen Freude der Zuschauer Punktlandewettbewerbe vom Unternberg gestartet. Es ging dabei nicht um Punkte für die DM sondern um DM 100,— für jeden, der souverän auf dem 1 m Punkt stand.

Am späten Nachmittag des zweiten Punktlande-Tages besserte sich plötz-

lich die Fernsicht, die Wolkenbasis stieg an und die aufgetürmten Kohlkopfgebilde am Himmel fielen in sich zusammen. Kein Zweifel, eine trockenere Luftmasse kam herein, der nächste Tag würde gut werden und er würde den letzten vorgesehenen Durchgang und damit die Entscheidung bringen.

Die Entscheidung

Der Zierrückkehrflug zur Schmitenhöhe wurde erneut ausgeschrieben. Diesmal stand kein komfortabler Flug bevor, der Wind schien stärker und die Basis niedriger zu sein, als beim 1. Durchgang. Neben überragendem fliegerischen Können war kluges, taktisches Kalkül gefordert, die vielen Routen ins Pinzgau offerierten eine

Menge Fehlermöglichkeiten. Würde Knut dem Druck standhalten, mit dem Weltmeister und mehreren weltbesten Piloten im Kreuz? Knut hatte vor einem Monat bei der Ladies Challenge den Damen einen stark beachteten Vortrag über mentales Training gehalten. Nun stand die Bewährungsprobe in der Praxis bevor. Solche Tage gewinnt man im Kopf.

»Ich habe mich überhaupt nicht angetrieben«, sagte Knut hinterher. »Ich hab mir nicht gesagt, ich muß jetzt unbedingt gut fliegen, sondern: es ist einmalig schön, daß du führst. Ich hab die Zuspitzung der Situation auf diesen einen entscheidenden Flug voll ausgekostet, so wie ich mich über vieles in Ruhpolding gefreut habe, wie gut alles organisiert war, die Atmosphäre am Landeplatz und im Camp. Bei diesem letzten Durchgang konnte ich mich immer wieder entspannen, klaren Kopf behalten, im Fluß bleiben, obwohl ich im ersten Teil des Fluges zurücklag und aufholen mußte. Dadurch hatte ich Ruhe und Zeit, die richtigen Entscheidungen zu treffen und alles lief wie von selbst, bis ins Ziel. Während des Wettkampfes habe ich mich immer auf den Augenblick konzentriert, jetzt, danach, kommen noch andere Sachen hinzu. Unter anderem die Freude darüber, daß ich ein Gerät auf den ersten Platz fliegen konnte, das ja zum Teil auch ein »Kind« von mir ist und mir gefällt wie kein anderes.«

500 m vor dem Ziel am Boden

Die Zeitnehmer an der Ziellinie hatten kurz vor Knut den Australier Mark Newland herannahen sehen, kompromißlos schnell und tief, nach dem Motto alles oder nichts. Uli Blumenthal zog hinter ihm her, obwohl der Gleitwinkel für seinen Endanflug haarsträubend aussah. Weiter zurück, aber höher, flog Drew Cooper einen ebenso lang angesetzten Endanflug. Was wird in Drew vorgegangen sein, als er seine Kontrahenten 500 m vor dem Ziel landen sah? Vielleicht Verzweiflung, weil jetzt ihn ein Abwind zu Boden drückt? Nervtötende Anspannung, weil er es vielleicht doch noch schafft? Ja, es hebt ihn wieder etwas hoch, befreiendes Glück wie er die Ziellinie unter den Beifallsrufen gequert hat. Tomas Suchanek kam nicht. Lange Zeit hieß es im Lager der Heimgekommenen, Tomas habe sich auf dem Rückweg verrannt, sei so tief gewesen, daß er bestimmt außengelandet sei. »Never give up Tomas!« rief da

plötzlich um halb sieben Drew, als aus einer völlig unvermuteten Richtung Tomas Suchanek ins Ziel geflogen kam. Er hatte einen einsamen, zähen Kampf endlose Talschlünde entlang gekämpft, solange, bis er völlig abseits der Route wieder einen abendlichen Aufwind fand, der ihn nochmal ganz nach oben trug. Das sicherte ihm den zweiten Platz vor Drew Cooper. Knut von Hentig aber ist Internationaler Deutscher Meister. Welch ein Sieg. Welch eine Meisterschaft!

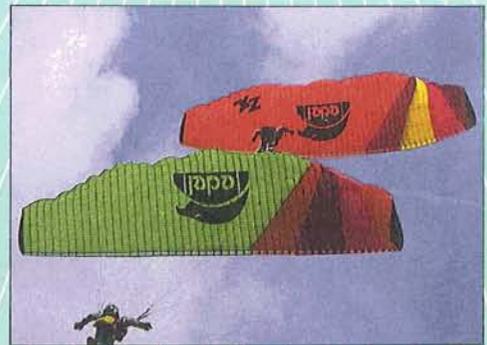
Zweimal Nr. 1

Mit dem Ende der DM ging auch die Ligasaison 91 zu Ende. Karsten Gaebert flog zwar im letzten DM-Durchgang 4 1/2 Minuten schneller als Bob Baier, aber dessen Punktewolke reichte dennoch zum Liga-Sieg. Knapp aber verdient konnte Bob an die Liga-Siege früherer Jahre wieder anschließen, damals hatte er als das Ausnahmetalent in der deutschen Wettkampf-Szene gegolten. Seitdem hat ihm der Nachwuchs tüchtig eingeheizt. Um so größer die Freude von Bob, wieder die Nr. 1 zu sein.

Rein rechnerisch gibt es mit Knut einen weiteren Ligasiieger, wegen der Punktgleichheit, die er für die drei Durchgänge erhält, an denen er nicht teilnehmen konnte. Daher wird Knut von Hentig ebenfalls im nächsten Jahr die begehrte Liga-Nr. 1 auf dem Segel haben. ▽

Ergebnis

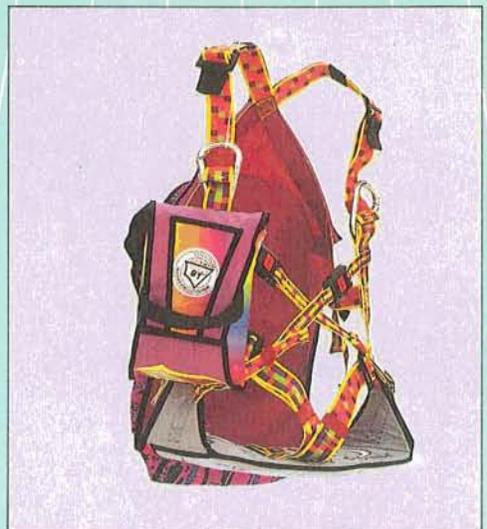
Rang	Pilot	Gerät	Punkte
1	Knut von Hentig	Laser	3.792,30
2	Tomas Suchanek	XS	3.602,00
3	Drew Cooper	XS	3.587,80
4	Manfred Ruhmer	MX	3.586,20
5	Bob Baier	Foil	3.212,90
6	Mark Newland	Foil	3.109,60
7	Karsten Gaebert	Foil	3.081,90
8	Jürgen Tulzer	Foil	3.030,90
9	Wolfgang Genghammer	Foil	2.881,20
10	Darren Arkwright	Rumor	2.877,60
11	Martin Einsiedler	Foil	2.854,60
12	Markus Hanfstängl	Laser	2.851,10
13	Hans Olschewski	AT	2.761,40
14	Franz Schüller	AT	2.748,70
15	Thomas Englerth	AT	2.707,40
16	Bob Aumer	Kiss	2.691,10
17	Carl Braden	Foil	2.686,50
18	Martin Brinek	Rumor 2	2.684,90
19	Ralf Striewski	AT	2.671,70
20	Detlev Ziege	Foil	2.607,20
22	Ludwig Rauch	Laser	2.565,00
23	Martin Storz	AT	2.563,80
24	Peter Müller	AT	2.561,90
25	Uli Blumenthal	Rumor	2.419,20



CHARLY-SAFETY NACH MASS
NEU – DESIGN FLACHCONTAINER



NEU – CHARLY KOMFORTSUPINE
RODEO
MIT INTEGRIERTER V-LEINE



INFO:
FINSTERWALDER GMBH
CHARLY PRODUKTE
AM OSTERÖSCH 3
8959 SEEG-HITZELRIED
TEL 08364/1286 · FAX 08364/8426

Wissen & Können

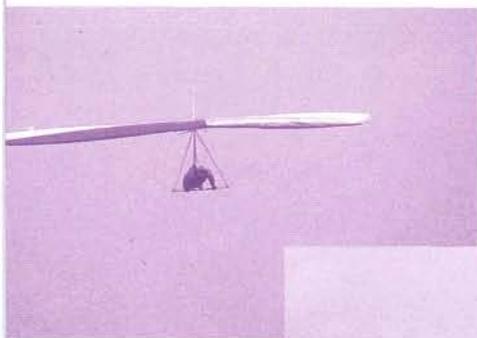




Die Hanglandung

Überlandflug, starkes Sinken, freie Talwiesen unerreikbaar, Außenlandung am Hang. Ohne richtige Hanglandetechnik wird der Überlandflug in der Bergregion zum Roulette. Die von Peter Cröniger mit dem DHV-Lehrteam erarbeitete Technik reduziert das Risiko

1 Anflug mit Überfahrt



Fotos: Klaus Tänzler Pilot: Robert Blum



2 Beginn des Abfangens



3 Ausgleiten bergauf

Grundlage ist die Standardlandung, DHV-Info Nr. 59, dort Seite 18 – 23. Hier sind nur die Punkte erwähnt, die von der Standardlandung abweichen.

Anflug

Der Landepunkt ist ganz bewußt anzupeilen, weil die Höhenschätzung wegen des abfallenden Geländes stark erschwert ist. Die Anflugrichtung ist senkrecht zum Hang.

Der Anflug erfolgt gerade und stabilisiert mit ca. 10 bis 20 km/h Überfahrt, die bis zum Abfangen gehalten

werden muß; je steiler der Hang, desto höher die Geschwindigkeit.

Abfangen, Ausgleiten, Ausstoßen

Hier liegt der wesentliche Unterschied zur Standardlandung.

Das Abfangen ist deutlich ausgeprägt. Das Ausgleiten erfolgt nicht horizontal, sondern ansteigend parallel zur Hangfläche. Die Ausgleitstrecke ist stark verkürzt. Das Ausstoßen erfolgt frühzeitig und weit nach vorne oben.

Bei Annäherung an den Hang (ca. 5 m) wird der Steuerbügel so nach vorne geführt, daß der Drachen parallel zum Hang nach oben steigt. Je steiler der Hang, desto früher muß abgefän-

gen werden. Der Höhengewinn verbraucht die Fahrtenergie. Beim abschließenden Ausstoßen werden Drachennase und Steuerbügel so weit wie möglich oben gehalten. Wichtig: Arme gestreckt lassen, bis die Beine stehen.

Windeinfluß bei der Hanglandung

Bei Rückenwind (Hangaufwind) erscheint die Annäherungsgeschwindigkeit sehr hoch (Erhöhung der ground speed durch die Rückenwindkomponente). Deshalb muß die Eigengeschwindigkeit durch Bügeldruck und Fahrtmesser überwacht werden.

Bei Annäherung an den Hang nimmt die Rückenwindkomponente ab (Windgradient). Nachlassender Rückenwind bewirkt eine Zunahme der Eigengeschwindigkeit. Dadurch



5

...weit nach vorne oben...



6

...bis Gerät und Pilot stehen.

Frühzeitiges Ausstoßen...

läßt sich das Gerät bereitwillig abfangen. Zusätzlich entsteht am Hang eine Aufwindkomponente, die diesen Effekt verstärkt.

Bei Gegenwind (Hangabwind) ist der Anflug meist steil (sinkende Luft und hohe Anfluggeschwindigkeit). Trotzdem muß die Überfahrt konsequent bis zum Abfangen beibehalten und kontrolliert werden.

Die Annäherung an den Hang bringt einen Verlust an Eigengeschwindigkeit. Das Gerät läßt sich schwerer abfangen. Es besteht die Gefahr des Durchsackens mit Landecrash. Der Hangabwind verstärkt diesen Effekt. Damit das Gerät parallel zum Hang steigt, ist sichere Überfahrt wichtig und das Abfangen muß früher einsetzen als bei Windstille.

Eine Hanglandung bleibt stets ein riskantes Manöver und soll auf den Notfall beschränkt bleiben. Je deutlicher der Hangabwind und je steiler der Hang, desto größer ist das Risiko.

Zur Auffrischung:

Die Standardlandung

Landetechnik

1. Anflug: Der Endanflug wird mit möglichst konstanter Geschwindigkeit (Trimmgeschwindigkeit plus $\frac{1}{2}$ Windgeschwindigkeit plus erforderlichenfalls Böenzuschlag) durchgeführt. Der Drachen wird um die Querachse und Längsachse stabilisiert.

2. Aufrichten: Nach dem Stabilisieren greifen die Hände an die Trapezseitenstangen. Dann wird der Körper in die senkrechte Position ganz aufgerichtet, wobei die Hände bis Schulterhöhe an den Trapezseitenstangen nach oben rutschen. Der Körper ist gestreckt, die Beine sind in den Knien nach hinten gebeugt. Die Geschwindigkeit darf sich durch das Aufrichten nicht verringern.

3. Abfangen: Durch leichtes Drücken wird der Drachen so abgefangen, daß die Trapezbasis ca. einen Meter vom Boden entfernt ist.

4. Ausgleiten: Durch weiteres dosiertes Drücken läßt der Pilot den Drachen in konstantem Bodenabstand ausgleiten. Wenn die Ausgleithöhe nicht mehr gehalten werden kann, hat man die richtige Geschwindigkeit zum Ausstoßen erflogen.

5. Ausstoßen: Der Steuerbügel wird kräftig nach vorne oben ausgestoßen. Der Körper und besonders die Arme müssen nun gestreckt bleiben (Körperschwerpunkt hinten), bis Drachen und Pilot stehen.

Begründung

Zu 1. Leicht erhöhte Fahrt, um eventuellen Geschwindigkeitsverlust in Bodennähe ausgleichen zu können (Windgradient). Vorbereitung für die schwierige und ungewohnte Flugphase in aufgerichteter Position.

Zu 2. Wichtige Vorbedingung für effektives Ausstoßen. Hände in Schulterhöhe ermöglichen maximale Ausstoßlänge. Der Körperschwerpunkt muß weit nach hinten gebracht werden, ohne die Arme strecken zu müssen.

Zu 3. Die Abfanghöhe erlaubt sofortiges Mitlaufen bei eventuellem Durchsacken.

Zu 4. Durch Anstellwinkelerhöhung wird der Auftriebsverlust kompensiert und Widerstand aufgebaut. Die Fahrt wird bis kurz vor den Strömungsabriss reduziert.

Zu 5. Der Widerstand muß sich schlagartig so vergrößern, daß die Restenergie plötzlich verzehrt wird. Der Körperschwerpunkt bleibt dann hinter dem Druckpunkt des Drachens; die Drachennase bleibt oben.



Freudensprünge:
Rosi Brams gibt
eine artistische
Einlage am
Startplatz

FLIC-FLAC



60 Pilotinnen aus 18 Nationen kamen nach Kössen zur Weltmeisterschaft der Damen. Am Start auch die Titelverteidigerin Judy Leden aus Großbritannien. Das deutsche Team erkämpfte die Bronzemedaille.



Fotos: Margarete Kette

Mit Kössen und dessen bewährtem Ausrichter von bereits 4 Weltmeisterschaften, Sepp Himberger, schien eine reibungslose Veranstaltung garantiert zu sein. Das schriftliche Programm konnte sich sehen lassen, so daß der Unmut über das sehr hohe Startgeld zunächst nur verhalten laut wurde.

Schnell waren die Erwartungen jedoch gedämpft. Der stellvertretende Fremdenverkehrsdirektor brachte es auf den Punkt, als er die Weltmeisterschaft als fremdenverkehrswirksames Ereignis erkannte.

Im Verlauf der Veranstaltung zeigte sich außerdem, daß von Sepp Himberger und einigen Funktionären der Frauen-Wettbewerbssport nicht sonderlich ernst genommen wird.

Daß die WM dennoch ein sportlich eindrucksvolles Ereignis wurde, lag vor allem an dem hohen Niveau der teilnehmenden Pilotinnen und den meist guten meteorologischen Bedingungen.

Ein weiterer Segen für den Wettkampf war Ann Welch, die große alte Dame des Drachenflugsports innerhalb der FAI und Vorsitzende der internationalen Jury. Mit ihrer Autorität half sie, nach einem chaotischen ersten Durchgang die Wogen zu glätten und die Wettkampfleitung an ihre eigentliche Aufgabe zu erinnern.

Ein Bericht von Charlie Jöst



Das Teamfoto der Deutschen Mannschaft wurde zum internationalen Happening

Foto: Charlie Jost

In der Ausschreibung war festgelegt, daß die Aufgabe bereits mit einer einzigen, gültigen Dokumentation des Fotopunktes zählen würde. Als Mindeststrecke zählte also der Weg zum Fotopunkt.

Positiv bei dieser Regelung: Jede Pilotin konnte den Beginn ihrer Flugzeit durch ein erneutes Databack-Foto selbst bestimmen. Ein Verfahren, das hoffentlich Schule machen wird, da es taktisches Fliegen ermöglicht und die Chancengleichheit verbessert.

Negativ die Anwendung am ersten Tag: Als Fotopunkt wurde die Talstation ausgewählt. Bereits das Abgleiten zum Landeplatz mit Foto der Talstation brachte eine gültige Wertung!

Zunächst schien diese »Micky-Maus«-Wertung nicht zum Tragen zu kommen, da Phil Beck als Sporting Director beim ersten Briefing die Falschinformation herausgegeben hatte, erst mit Erreichen des ersten Wendepunktes sei die Mindeststrecke erfüllt.

Einige deutsche Pilotinnen, sich an Phils Worte erinnernd, erkannten, daß sie die vermeintliche Mindeststrecke nicht schaffen würden und landeten sinnvollerweise auf dem regulären Landeplatz. Am Abend wurden dann Punkte für Streckenflüge von 1,5 km Distanz vergeben. Beschämend für eine Weltmeisterschaft.

Nach diesem ersten Durchgang lag das deutsche Team abgeschlagen auf dem letzten Rang. Der Punktevorsprung der Konkurrenz war zwar klein, die Enttäuschung über diese ungerechte Wertung saß jedoch tief.

Nur drei Pilotinnen hatten die Wende umrundet. Unter ihnen Judy Leden, die mit 15,5 km den Tagessieg errang und ihre Fähigkeiten unter Beweis stellte, selbst bei aussichtslos erschein-

nenden Bedingungen Strecke zu machen. Auch sie bemängelte die einer WM unwürdige Wertung.

Die Wettkampfleitung hatte schnell aus diesem ersten Desaster gelernt und ließ sich von den beiden Pilotinnenvertreterinnen Petra Bader (D) und Kari Kastle (USA) geeigneter Aufgaben vorschlagen.

In der Einzelwertung entwickelte sich ein spannender Zweikampf. Mittlerweile war aus der schweizerischen Mannschaft Konkurrenz für Judy Leden erwachsen. Anneliese Müller und Bruna Lafranchi schoben sich dicht an Judy heran. Nach dem dritten Durchgang übernahm Anneliese sogar kurzzeitig die Führung.

Bis zum Ende des Wettbewerbs lieferten sich Judy und Anneliese ein spannendes Rennen, das die englische Profipilotin letztendlich doch für sich entscheiden konnte. Mit Bruna Lafranchi auf dem dritten Rang unterstrichen die schweizerischen Pilotinnen ihre Spitzenstellung.

Herausragend aus dem übrigen Feld waren außerdem die französischen Pilotinnen Fabienne Lemaire und Françoise Dieuzeide, die mit ihrer dritten Mannschaftskollegin Pascale Rey für die Überraschung in der Teamwertung sorgten.

Bei den Australierinnen konnten Jenny Ganderton und Birgit Svens überzeugen. Bei den Briten schaffte es neben Judy Leden nur Kathleen Rigg unter die ersten zwanzig.

Wo stehen die deutschen Damen?

Unsere Teilnehmerinnen gefielen vor allem durch ihre homogene Teamleistung. Bemerkenswert der Kampfgeist nach dem enttäuschenden ersten Durchgang. Mit Besserung der Flugbedingungen zeigten unsere Teilneh-

merinnen ihre Qualitäten. Der 6. und 7. Durchgang wurden zu einem Triumph der deutschen Mannschaft. Im 6. Durchgang vollendeten 4 Pilotinnen die Aufgabe. Anja Kohlrausch erlog die drittbeste Zeit hinter Judy Leden und Anneliese Müller. Im 7. dann die größte Leistung unserer Damen mit 7 Pilotinnen im Ziel. Aus dem Funkgerät hörte man Rosi Brams im Endanflug singen: »Sailing home, sailing home ...«

Anja Kohlrausch (Platz 10), Petra Bader (Platz 12) und Manuela Schneider (Platz 15) hätten mit etwas Glück unter den ersten fünf sein können und unterstreichen mit ihren Plazierungen ihre Zugehörigkeit zur Weltspitze.

Die anderen deutschen Pilotinnen verteilen sich gleichmäßig über das restliche Feld, wobei mit Rosi Brams, Birgit Slembeck und Andrea Kopp immer noch weitere drei unter den ersten 30 zu finden sind.

Unsere jüngsten Teilnehmerinnen, Barbara Aumer und Kristina Bähr, fanden erst gegen Ende des Wettbewerbs zu ihrer gewohnten Leistung. Barbara trug mit einer gelungenen Umrundung der letzten Aufgabe zum Erfolg bei, 7 Pilotinnen im Ziel zu haben. Ulrike Wiesner und Dagmar Lechermann bewiesen Kämpferqualitäten, indem sie sich einige Male nach stundenlangem Kampf aus dem über der Mittelstation unter einer Inversion gefangenen Pulk herausarbeiteten.

Die Steigerung der deutschen Teilnehmerinnen in der zweiten Hälfte der Weltmeisterschaft hat verschiedene Ursachen:

○ Unseren Pilotinnen liegen große Streckenaufgaben bei entsprechenden Wetterlagen deutlich mehr, als die sehr stark vom Zufall bestimmten, kleinräumigen Aufgaben.

○ Das Zusammenspiel von Pilotinnen und Helfern lief erst nach einigen Tagen reibungslos. Maßgeblichen Anteil hatte Raimund Rud, ein erfahrener Streckenpilot, der in der zweiten Hälfte der WM in seiner ruhigen und sachlichen Art jede Flugaufgabe mit unseren Teilnehmerinnen besprach und wertvolle Tips für die Streckenplanung gab.

○ Verstärkung kam außerdem von Knut von Hentig, dem frischgekürten Deutschen Meister, der zusammen mit Hansi Bader, Ernst Schneider und Wolfgang Gerteisen vom Boden aus wertvolle Tips an die Pilotinnen weitergab.

○ Gewinnbringender Einsatz der Funkgeräte gelang erst nach einigen Tagen Einspiel.

Die Teamwertung

Australien und Deutschland hatten das Maximum von 10 Pilotinnen ausgeschöpft, um möglichst vielen Teilnehmerinnen die Chance zu bieten, internationale Wettkampferfahrung zu sammeln.

Bei der Schweiz, Großbritannien und USA lag die Teilnehmerzahl bei 5 und 6 Pilotinnen, Norwegen, die UDS-SR und Japan schickten je 4 Teilnehmerinnen in den Wettkampf. Alle anderen Nationen hatten zwischen 1 und 3 Pilotinnen gemeldet.

Die deutschen Teilnehmerinnen hatten sich bei der erst 14 Tage vorher abgeschlossenen Deutschen Meisterschaft qualifiziert, wobei Anja Kohlrausch, Manuela Schneider und Rosi Brams auf Grund beständiger Leistung in der Liga schon ihren festen Platz im Team hatten.

Jede Nation konnte nach dem offiziellen Training vor Wettbewerbsbeginn zwischen 3 und 10 Pilotinnen für die Teamwertung nominieren. Als Ergebnis galt der Durchschnitt aus den erfliegenen Punkten. Ein Handicap für das schweizerische Team, als nach dem ersten Wertungsdurchgang Marina von Arx wegen einer Verletzung nicht mehr fliegen konnte und bei jedem Durchgang mit 0 Punkten eingerechnet wurde. Um so beachtenwerter das schweizerische Team-Silber.

Kanada sandte nur 2 Pilotinnen in den Wettkampf. Da die FAI diese Möglichkeit offenläßt, kam Kanada in die Teamwertung. Allerdings wurde immer eine imaginäre, dritte Pilotin mit 0 Punkten eingerechnet.

Mit einer eleganten Lösung wurde mir als Teamleader die schwierige Entscheidung abgenommen, welche Pilotinnen für die Teamwertung zu no-

minieren seien. Die deutschen Teilnehmerinnen bestimmten in einer geheimen Wahl die Nominierung: Anja Kohlrausch, Manuela Schneider, Rosi Brams, Andrea Kopp, Petra Bader.

Fazit

Mit dem 3. Rang in der Nationenwertung wurden die Erwartungen an die deutschen Teilnehmerinnen mehr als erfüllt. Gratulation! 

Flugaufgaben in Zahlen:

Kleinste gestellte Aufgabe:

33,8 km Dreieck

Größte gestellte Aufgabe:

75 km Dreieck

Größte geflogene Aufgabe:

59 km Dreieck

Schnellste Schnittgeschwindigkeit:

30,8 km/h (Judy Leden)

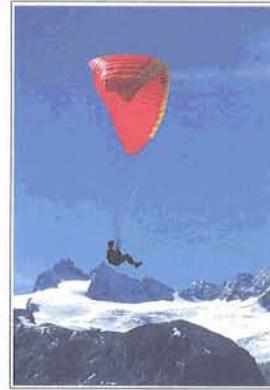
Einzelwertung

Rang	Name	Nat.	Gerät	Punkte
1	Judy Leden	GB	K2	5105
2	Anneliese Müller	CH	AT 145	4705
3	Bruna Lanfranchi	CH	XS	4380
4	Fabienne Lemaire	F	XS	4281
5	Kathleen Rigg	GB	Rumor	4210
6	Francoise Dieuzeide	F	Boomer.	4174
7	Jenny Ganderton	AUS	Foil	4137
8	Diane Eddeur	CH	XS	4097
9	Birgit Svens	AUS	Foil	3830
10	Anja Kohlrausch	D	K2	3731
11	Barbara Bachmann	CH	AT 145	3665
12	Petra Bader	D	AT 145	3559
13	Kari Castle	USA	AT 158	3358
14	Helen Ross-Smith	AUS	XS 142	3326
15	Manuela Schneider	D	K2	3204
16	Monique Amann	CH	K2	3127
17	Tove Heaney	N	XS 142	3041
18	Marion Kern	AUT	GTR 148	2993
19	Masumi Goda	J	AT 145	2934
20	Etsuko Murata	J	Foil 139	2799
21	Rosi Brams	D	Bullet C14	2772
22	Toni Noud	AUS	XS 142	2755
23	Birgit Slembeck	D	K2	2642
24	Silvia Leith	AUS	XS 142	2631
25	Jenny Auckland	GB	Rumor	2519
30	Andrea Kopp	D	XS	1938
34	Ulrike Wiesner	D	AT 145	1626
42	Barbara Auer	D	Foil 140	1240
48	Dagmar Lechermann	D	K2	924
56	Kristina Bähr	D	Zephir	247

Teamwertung

Rang	Nation	Punkte
1	Frankreich	3401
2	Schweiz	3344
3	Deutschland	3041
4	Australien	2966
5	Großbritannien	2554
6	Japan	2365
7	USA	1949
8	Norwegen	1302
9	USSR	990
10	Kanada	845

KALENDER-FASZINATION



 **Gleitschirmkalender 1992**
13 faszinierende Motive
30x40 cm, Kunstdruckpapier
DM / SFR 28,-



 **Drachenflugkalender 1992**
13 bunte Impressionen
40x30 cm, Kunstdruckpapier
DM / SFR 28,-

AEROBATIC Poster von
J. Heiney
78 x 58 cm
Welt verkehrt beim Looping DM/SFR 10,-

Restkalender Delta 85/86/88/90/91
Para 90/91
solange Vorrat reicht DM / SFR 5,-

Generalvertretung

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

Bestellschein an:
Windsport, Eugenstr. 7, D - 7547 Wildbad
Tel. 0 70 81 - 81 72 - Fax 0 70 81 / 36 42

Ja, ich bestelle

Delta '92 Para '92 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 TELEFON

PLZ/ORT/LAND

MOYES XS The World-Champion-Glider



XS

Nicht nur für
Weltmeister-
auch für **Dich!**

Ein Probeflug lohnt sich!
Bitte Händlerverzeichnis
anfordern!

Endlich auch ein großer Hochleister
auf dem Markt! Der XS 169 Australia ist
zum Gütesiegel angemeldet.

- Auch bei der DM 91 hat der XS überzeugt.
2. Platz bei der DM 91 Tomas Suchanek mit XS 155
 3. Platz Drew Cooper mit dem großen Bruder XS 169

MOYES Tel. D 089/1298595 Fax: D 089/1297510
Europa 8000 München 2 Nymphenburgerstr. 49





AFRO

**... EINFACH
ZUM ABHEBEN**
DIE 4. DIMENSION
IM INSTRUMENTENBAU
MICROPANEL I · II · III

Mit den Geräten der AFRO-MICROPANEL-Serie entdecken Sie jetzt eine neue Dimension im Bereich der Flugelektronik. Unsere mehr als zehnjährige Erfahrung in der Herstellung elektronischer Fluginstrumente, Einsatz modernster Mikroprozessortechnik und neueste Fertigungsmethoden sind Garant für zuverlässige, robuste und langlebige Spitzenprodukte.

20 ARGUMENTE

- Verschiedene Versionen für Drachen- u. Gleitschirm
- Programmierbare Akustik mit Lautstärkeregelung
- Flugbuchspeicher für bis zu 99 Flügen mit z.B.: Vario max., Höhe max., Flugzeit, Datum...
- Umschaltbar auf englische Maße
- Die Weltneuheit: Nettovario mikroprozessorgesteuert



**AFRO MICRO 3
PANEL 3**

- Totalenergiekompensation, zuschaltbar u. individuell einstellbar
- analoge und digitale Varioanzeige mit wählbarer Zeit-Verzögerung
- Höhenmesser bis 8000 Meter
- Geschwindigkeitsanzeige
- 2 Höhenmesser ONH · OFE
- Anzeige mittleres Steigen
- Stop- u. Normalzeituhr
- Luftdruck-Anzeige
- Gleitzahlrechner
- Sollfahrgeber
- Temperatur
- zuverlässig
- langlebig
- robust
- u.v.m...

AFRO

Fluginstrumente

Infos: A. Frommwieser
Bahnhofstraße 37
D-8219 Rimsting
☎ 08051-51249
Fax 62036

Das Versicherungsprogramm

Anzeige

Stand: 1.1.1991

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) Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler Halterhaftpflicht für Mitgliedsvereine	DM 1,5 Mio pauschal Personen- und Sachschäden maximal DM 500000,- pro verletzte Person	weltweit	Hängegleiter + Gleitsegel DM 45,- bei DM 500,- SB DM 60,- ohne SB Nur Gleitsegel DM 40,- bei DM 500,- SB DM 50,- ohne SB	Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechnigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb; keine Gerätekennezeichnung; Selbstbeteiligung vom Bundesaufsichtsamt bestätigt; Gleitflugzeuge gleichgestellt; Versicherungsausschlüsse auf Minimum reduziert, ebenso bei übrigen Versicherungen. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungsfällen in der Schweiz vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.		
Fluglehrerhaftpflicht	DM 1 Mio Personenschäden	Europa	DM 50,-	Lehtätigkeit der Fluglehrer und -anwärter		
Schirmpackerhaftpflicht			Für alle Mitglieder kostenlos	Packen von Rettungsgeräten mit Fachkunde		
Startwindenhaftpflicht			DM 100000,- Sachschäden	DM 65,-	Zusätzlich: inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug	
Startleiterhaftpflicht			für alle Mitglieder kostenlos	Startleiter mit Befähigungsnachweis		
Geländehaftpflicht			Deutschland	für alle Mitgliedsvereine kostenlos	Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc.	
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine			DM 300000,- Sachschäden	weltweit	DM 45,-	Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr
Veranstalterhaftpflicht						Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc.
Rechtsschutz für Mitgliedsvereine	DM 100000,-			Wie Kfz-Rechtsschutz		
Luftfahrzeug-Verkehrs-Rechtsschutz						
Bergungskosten	DM 1000,-		für alle Mitglieder kostenlos	Suche, Rettung, Krankenhaustransport, Rücktransport		
Boden-Unfall für Mitgliedsvereine	DM 5000,- bei Tod		DM 2,- pro Mitglied	Verfünffachung möglich		
Boden-Unfall für Startleiter	DM 10000,- bei Invalidität		für alle Mitgliedsvereine kostenlos	Tätigkeit als vom Verein beauftragter Startleiter		
Flug-Unfall, Tod und Invalidität			DM 45,-	Verzehnfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. andere Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz		
Flug-Unfall, nur Invalidität	DM 10000,-		DM 30,-			
Boden-Unfall für Veranstalter	DM 10000,- bei Tod DM 20000,- bei Invalidität	Deutschland	DM 100,-	Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr. Verdoppelung möglich		
Kapital-Lebensversicherung mit Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung	Vers.-Summe bis DM 200000,-		Prämie nach Alter und Bedarf	Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit. Kein Risikozuschlag für nichtgewerbliche Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten		

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 Gleitschirmfliegen 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.



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.

**UNFALL
TELEFON
08022/7031**

Tödlicher Gewitterflug

Battenberg - Am 8. 6. 1991 startete der A-Schein-Pilot Rüdiger Kreiß am Battenberg. Obwohl alle übrigen Piloten aus Sicherheitsgründen landeten, drehte der Pilot mit seinem Bullet 14 unter einer dunklen Wolke auf. Der Pilot wurde in die Wolke gezogen.

Später beobachtete ein Bauer ca. 12 – 15 km von Battenberg entfernt, wie der Pilot mit laut knatterndem Segel aus einer Wolke herauskam und aufschlug. Beim Eintreffen an der Unfallstelle fand der Bauer den Piloten leblos vor.

Tödlicher Gleitschirmunfall

Bad Reichenhall - Am 7. 7. 1991 startete der A-Schein-Pilot Ekkehardt Lippmann mit einem geliehenen Gleitschirm STV Comet CX II 25 zu einem Probeflug vom Predigtstuhl.

Nach Zeugenangaben gab es gleich nach dem Start eine Bodenberührung, dann streifte der Pilot einen Baum, sein Körper geriet in Drehung und drehte auch die Fangleinen ein. Beim Absturz in ein Geröllfeld erlitt der Pilot tödliche Verletzungen.

Zur Startzeit um ca. 13.15 Uhr herrschten thermische Turbulenzen. Dienstbeginn für Ekkehardt Lippmann an seiner Arbeitsstelle war um 15.30 Uhr.

Gütesiegel zurückgegeben

Auf Antrag der Herstellerfirmen wurden folgende Gütesiegel gelöscht:

Hängegleiter Laser

Wasp/Steffl Nr. 01-032-80

Gleitschirmgurtzeug Sup Air Sellette

Schlager und Strobl Nr. GS 03-004-87

Gleitschirmgurtzeug Para Comfort

Parasail Nr. GS 03-025-87

Die Firma Parasail bietet an, das Gurtzeug in die Ausführung Para Comfort 900 umzurüsten. Nach dieser Umrüstung und nach Aufbringen der Gütesiegelplakette für das Para Comfort 900 können die Gurtzeuge wieder benutzt werden.



Vorsicht Gewitter !

- ⚡ Starke Saugwirkung unter der Wolke.
- ⚡ In der Wolke Aufwind bis 50 m/s und Abwind bis 25 m/s.
- ⚡ Extreme Turbulenzen.
- ⚡ Blitzschlag.
- ⚡ Kiloschwere Hagelstücke.
- ⚡ Minustemperaturen bis 50 Grad C.
- ⚡ Sauerstoffmangel.
- ⚡ Sicht- und Orientierungsverlust.

Gewitterflug mit Doppelsitzer

Rottach-Egern - Am 24. 7. 1991 gegen 16.00 Uhr startete der Gleitschirmlehrer Willi Brunner trotz einer herannahenden Gewitterfront zusammen mit einer Flugschülerin zu einem Doppelsitzerflug. Wegen starken Steigens unter der Wolke konnte der Pilot nicht auf dem Landeplatz nordwestlich am Bergfuß landen. Der Gleitschirm ging dann in einem Hochtal südöstlich des Wallbergs nieder. Beim Aufprall nach einer Baumberührung wurde die Flugschülerin erheblich verletzt.

Der DHV hat am 15.07.1991 den Fluglehrerschein und die Doppelsitzerberechtigung von Willi Brunner vorläufig außer Kraft gesetzt. Die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - hat die entsprechende luftaufsichtliche Verfügung erlassen.

Tödlicher Schleppunfall

Meclov/CSFR - Am 1. 6. 1991 startete die L-Schein-Inhaberin Margit Schuster mit ihrem Hängegleiter Ikarus 700 im Windenschlepp.

In einer Höhe von ca. 50 bis 60 m drehte der Drachen leicht nach rechts ab. Der Fluglehrer, der die Schleppwinde bediente, nahm daraufhin die Zugkraft langsam zurück, um ein Gegensteuern zu ermöglichen. Der Drachen blieb in einer flachen Fluglage und drehte ohne Höhenverlust weiter nach rechts. Daraufhin kuppelte der Windenfahrer aus und kappte das Schleppseil. Ohne auszuklinken blieb die Pilotin in der Rechtskurve und kippte in Richtung Startplatz ab. Die Pilotin zog sich beim Aufprall tödliche Verletzungen zu.

Sicherheitsmitteilung Hängegleiter Pamir

Im Anschluß an die Klärung der unmittelbaren Ursache des tödlichen Unfalls von Stefan Daxl am 30. 5. 1991 und die Sicherheitsmitteilung zum Hängegleiter Pamir - beides veröffentlicht im DHV-Info Nr. 61, Seite 23 - sind noch folgende Feststellungen des DHV und Berichte von Piloten hinzugekommen:

- ▶ Die Schnapper am Flügelrohr können bereits kurz vor dem Einrasten deutlich hörbar »klicken« und akustisch den falschen Eindruck hervorrufen, als seien die Schnapper eingerastet und funktionstüchtig.
- ▶ Die Schnapper können bei gleichzeitigem Klick-Geräusch teilweise einrasten. Sie sind dann sichtbar, aber ohne Wirkung.
- ▶ Die unteren Schnapper können, auch wenn sie vorher voll eingerastet waren, ohne unmittelbaren Einfluß des Piloten zurückgedrängt werden und ihre Wirkung verlieren, möglicherweise beim Transport.

Das besondere Problem der ungesicherten Schnapperverbindung liegt beim Pamir in der Flügelabspannung über die Nase. Nach vorne gerichtete Kräfte wirken auf das Flügelmittelrohr und schieben dieses Rohr, wenn die Anschlagsschraube nicht standhält, in das Vorderrohr. Am aufgebauten Gerät ist ohne speziellen Check dieser Stellen nicht erkennbar, ob die Schnapper eingerastet sind, weil die Anschlagsschraube das Flügelmittelrohr in der richtigen Position hält. Diese Anschlag-

Tödlicher Gleitschirmunfall

Rottach-Egern - Am 1. 7. 1991 startete der fortgeschrittene A-Schüler Winfried Meier aus Mainz unter Aufsicht eines Fluglehrerassistenten der Gleitschirmschule Tegernseer Tal vom Startplatz Hintermaueralm am Wallberg. Nach dem bisherigen Ermittlungsstand geriet der Gleitschirm nach ca. 100 m Flugstrecke in einer Höhe von mehr als 50 m über Grund in Lee-Turbulenzen. Die Kappe klappte seitlich ein. Der Pilot steuerte auf der anderen Seite stark gegen und blieb in dieser Haltung. Die Kappe öffnete sich auf der geklappten Seite, neigte sich auf die andere Seite und ging in einer Spirale zu Boden.

Der Pilot zeigte keine Reaktion und wurde beim Aufschlag tödlich verletzt.

schraube kann, wie beim Unfallgerät Daxl, durch die zusätzliche Flugbelastung vom Flügelmittelrohr abgesichert werden.

Auf Grund der neuen Feststellungen sind weitere Unfälle dieser Art zu befürchten und durch eine bloße Sicherheitsmitteilung nicht zuverlässig auszuschließen. Dies gilt besonders auch für solche Piloten, die erst in späteren Jahren einen Pamir-Hängegleiter benutzen und die in diesem Jahr veröffentlichten Sicherheitsmitteilungen nicht kennen.

Der DHV hat deshalb die Herstellerfirma Bautek mehrfach aufgefordert, die Gefahrenstelle durch Umrüstung zu beseitigen. Die von Firma Bautek jetzt angebotene Umrüstung durch Einsetzen einer stärkeren Anschlagsschraube (Blechschaube) stößt beim DHV auf Bedenken und muß an einem Mustergerät geprüft werden. Firma Bautek ist bisher nicht einverstanden.

Für den Gerätetyp Pamir hatte der DHV nach ergänzendem Flugmechanik-Test die schweizerische Typenprüfung anerkannt. Diese Anerkennung ist bis 31.12.1991 befristet. Voraussetzung für die Verlängerung ist, daß der Hersteller die erforderlichen Umrüstungsmaßnahmen rechtzeitig durchführt.

8. August 1991
Deutscher Hängegleiterverband

Tödlicher Gleitschirmunfall

Breitenberg/Pfronten - Am 1. 7. 1991 startete gegen 17.00 Uhr der Gleitsegelpilot Ralf Gerhard Lehner von der Startrampe an der Hochalpbahn-Bergstation mit seinem Gleitsegel des Typs Genair 26.

Ca. 10 Sekunden nach dem Start klappte eine Hälfte des Schirmes ein und der Pilot stürzte ca. 40 m senkrecht auf eine Geröllhalde ab. Der Pilot zog sich beim Aufprall tödliche Verletzungen zu.

Tödlicher Drachenunfall

Marquartstein - Am 6. 7. 1991 startete Hannes Schuh mit einem Magic Kiss 154 vom Startplatz Hochplatte zu einem Probeflug. Der Pilot besaß den Befähigungsnachweis A, das Gerät ist mit 3 klassifiziert.

Nach Zeugenangaben geriet das Gerät nach dem Start in den überzogenen Flugzustand, ging über eine Seite in den Sturzflug und schlug im Steilhang auf. Der Pilot starb an der Unfallstelle.

Kollision am Tegelberg

Schwangau - Am 22.6.1991 sind der Drachenflieger Jürgen Leydecker und der Gleitschirmflieger Johannes Napholz in ca. 250 m über dem Tegelberg zusammengestoßen. Die Piloten lösten ihre Rettungsgeräte Parasail Mittelleine und Firebird Sprint aus. Johannes Napholz hatte vor dem Aufsetzen noch Baumberührung und erlitt eine Fußverletzung, Jürgen Leydecker blieb unverletzt.

Verfangen

Vorsicht mit Motorrad-Helmen

Am 30.6.1991 verunglückte der Gleitsegelpilot Hartmut Austel am Tegelberg unmittelbar nach dem Start und zog sich erhebliche Verletzungen zu. Ursache war vermutlich eine Steuerleine, die sich an der Visierbefestigung seines Motorradhelmes verfangen hatte.

Im Brennpunkt

Einklappen der Gleitsegel

Der Flugschüler hat einen guten Start. In geringer Höhe klappt rechtsseitig sein Segel ein. Er bremst links heftig dagegen und verharrt in dieser Haltung. Der eingeklappte Teil klappt sofort wieder aus, das Gleitsegel folgt aber dem Steuerleinenzug auf der anderen Seite und geht in steiler Spirale zu Boden. Der Flugschüler wird beim Aufprall tödlich verletzt.

»Hätte er gar nicht reagiert, wäre der Schirm von alleine ausgeklappt und geradeaus weitergefliegen.« Oder »er hätte nicht so stark gegenbremsen dürfen.« Oder »er hätte die Steuerleine gleich nach dem Anziehen wieder freigeben müssen«. — Alles »Hätte« trifft zu, ändert aber nichts am grausamen Tod dieses Flugschülers und an der dauernden Bedrohung anderer Flugschüler.

Bedrohung nur für Flugschüler? — Auch der routinierte Pilot, der Erfahrung mit Einklappen besitzt und das gutmütige Ausklappverhalten kennengelernt hat, kann durch den Höhenverlust in Bedrängnis geraten — beispielsweise beim Thermikfliegen übereinander oder bei der Landeinteilung.

Das Problem: Das Einklappen des Gleitsegels ist eine Störung des Gerätes, die im voraus nicht zuverlässig zu kalkulieren und dann nicht ausreichend zu kontrollieren ist. Eine kurzzeitige und harmlose Störung kann durch Fehlreaktionen des Piloten zu einem dauerhaften und gefährlichen Flugzustand führen.

Es schien so, als würde durch die Verbesserung des Ausklappverhaltens die vom Einklappen ausgehende Gefahr gebannt. Diese Lösung hat sich als nicht ausreichend herausgestellt.

Künftiger Schwerpunkt der Forschungs-, Entwicklungs- und Prüfarbeit ist deshalb das

Einklappverhalten der Gleitsegel. Alle Beteiligten — DHV, Hersteller und Schulen — müssen hier an einem Strang ziehen.

Die Schwierigkeit beginnt bereits mit den Einklappbedingungen. Während das Ausklappen mit Hilfe bewußt provozierter Einklapper

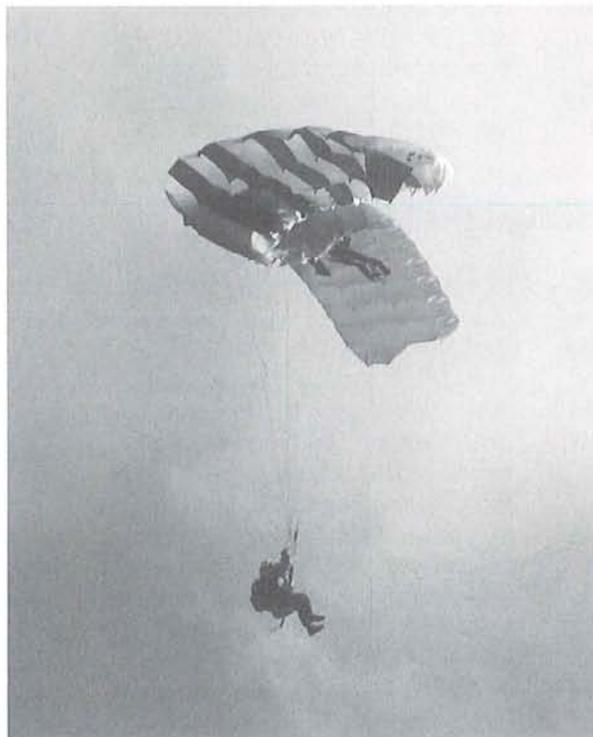


Foto: Michael Weingartner

festgestellt und gemessen werden kann, gibt es bisher keine Methode, um ohne natürliche Turbulenzen die Einklappfreudigkeit zu ermitteln. Turbulenzflüge wiederum sind gefährlich, ziehen sich über einen sehr langen Zeitraum hin und sind in ihrer Vergleichbarkeit und Objektivität fragwürdig.

Das DHV-Technikreferat arbeitet deshalb auf drei parallelen Wegen:

► **Testfahrten.** Analog zu den Flugmechanik-Meßfahrten mit Drachen wird die Möglichkeit der Simulation von Gleitsegelflug und Turbulenzbildung mit Hilfe von Spezialfahrzeugen geprüft.

► **Testflüge.** Die Testpiloten registrieren bei ihren Test- und Privatflügen alle Erfahrungen und Beobachtungen über das Einklappverhalten. Zur Vergleichbarkeit und Computerauswertung wird ein Formblatt verwendet. Ziel ist, eventuelle Zusammenhänge und Ansätze für weitere Forschungen zu erkennen.

► **Grundlagenforschung.** Zusammen mit der Technischen Universität München betreut der DHV eine aerodynamische Forschungsarbeit über Gleitsegel. Diese Arbeit soll den »weißen Fleck« auf der wissenschaftlichen Landkarte füllen und den Theorieteil zu den praktischen Testwagen- und Flugversuchen liefern.

Die technische Beherrschung des Einklappens wäre der »Königsweg«. Ob, wann und zu welchem Grad das Einklapp-Problem lösbar sein wird, läßt sich nicht voraussagen. Deshalb trifft der DHV im Ausbildungsbereich weitere Vorsorge:

► **Lehrstoff.** Der Einklappvorgang und richtiges Pilotenverhalten werden noch stärker betont.

► **Vorübungen.** Gezieltes Training soll den Flugschüler auf Einklapper psychisch und flugpraktisch vorbereiten.

► **Fluglehrer.** Der Gesamtkomplex wird in der Fluglehrerausbildung verstärkt und ist Schwerpunkt bei der Fluglehrerfortbildung.

Das Sicherheitstraining, wie es von einigen Flugschulen angeboten wird, ist die derzeit beste Vorbereitung. Der DHV empfiehlt es allen Gleitsegelpiloten. Voraussetzung ist die Nachbarschaft von Berg und See. Diese Möglichkeit besteht nur an wenigen Orten und für eine begrenzte Teilnehmerzahl. Das Sicherheitstraining kann deshalb nicht verbindlich vorgeschrieben werden.

Peter Janssen

1.

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

2.

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

3.

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

4.

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

5.

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

?

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

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



Gerling & Co.
Organisations-Gesellschaft mbH

Beratungs-Scheck für DHV-Mitglieder



Absender: _____

Name: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Geb.-Datum: _____

Meine Tel.-Nr.: _____



Flug mit einem Nachbau 1983

Wie fliegt ein Lilienthal-Gleiter heute?

Was da vor genau 100 Jahren, im Sommer 1891 nahe dem Dörfchen Krielow, in Sichtweite der Bahnlinie Magdeburg-Berlin passierte, erschien Beobachtern wohl eher kurios als weltbewegend. Von einer sandigen Böschung lief ein Mann mit vogelähnlichen Schwingen hinab, schwebte wenige Meter durch die Luft und winkte dann stolz den Passagieren eines vorbeifahrenden Zuges.

Von Stephan Nitsch

Lilienthals erste Versuche entsprachen ziemlich genau dem, was wir heute am Übungshang einer Drachenflugschule sehen können — Laufübungen, kurze Schweben, dann kleine Flüge. Aber was für ein Unterschied — der 43jährige, der dort übte, hatte nicht nur in jahrzehntelanger Arbeit die wissenschaftlichen Grundlagen für den Menschenflug erforscht, sondern

auch das einfache Gleitflugzeug mit so viel know how selbst konstruiert und gebaut. Nun galt es noch, den schwierigsten Schritt zu tun, nämlich sich das Fliegen selbst beizubringen. Das gelang ihm, weil die Konstruktion des Gleiters stimmte und weil er den richtigen Weg gefunden hatte — vom Schritt zum Sprung, vom Sprung zum Flug.

Wie schwierig dieser Weg ist, habe ich selbst erfahren, als ich mit meinem Freund Jürgen Dehne 1973 den primitiven Nachbau eines Lilienthal-Gleiters zum Fliegen bringen wollte. Trotz vielfacher Versuche war die Kiste nicht in die Luft zu bekommen und daran war nicht nur die mangelhafte Bauausführung schuld, es fehlte auch am nötigen Wissen. Als wir uns 5 Jahre später das Fliegen auf einem Weidenruten-Rogallo beibrachten, war alles einfacher, denn trotz des viel primitiveren Aufbaus war dieser Gleiter leichter zu fliegen, es steckten halt einige Jahrzehnte Luftfahrtentwicklung seit Lilienthal drin.

Als später das Drachenfliegen in der DDR verboten wurde, hatte ich wieder mehr Zeit für Lilienthal, rekonstruierte seine Flugzeuge und baute sie auch 1:1 nach. In Lilienthals Geburtsstadt Anklam entsteht jetzt ein Museum, in dem 7 dieser Gleiter ausgestellt werden sollen. Immer wieder habe ich versucht, mit den Apparaten zu fliegen. Einfach war es nicht, die Geräte fielen unter das Hängegleiterverbot, es sollte

natürlich auch nichts kaputt gehen und das Fliegen selbst ist nicht ganz ohne.

Da schleift z.B. das Leitwerk beim Anlauf auf dem Boden, richtet den Apparat vorn auf und der Widerstand wird zu groß. Dazu kommt die schlechte Sicht durch den stoffbespannten Gestellring und die ungewohnte Armhaltung. Beide Arme sind im Ellenbogen angewinkelt und werden durch ein gepolstertes Gestellkreuz gesteckt, mit den Händen ergreift man von unten eine Holzstrebe, Gurtzeug oder einen Sitz gibt es nicht. Beim Stehen drückt der Apparat unangenehm auf die Unterarme. Kommt etwas Wind auf, so hat man zu tun, den Gleiter waagrecht zu halten, hebt man aber das Leitwerk etwas vom Boden an (verstärkte Schmerzen im Unterarm), so merkt man die Windfahnenwirkung der passiven Seitenflosse. Nun geht's los — anlaufen, der Apparat wird leichter, drückt plötzlich von unten gegen die Unterarme, kurzes Gleiten, aber die Geschwindigkeit reichte wohl noch nicht, das Leitwerk sinkt herab,

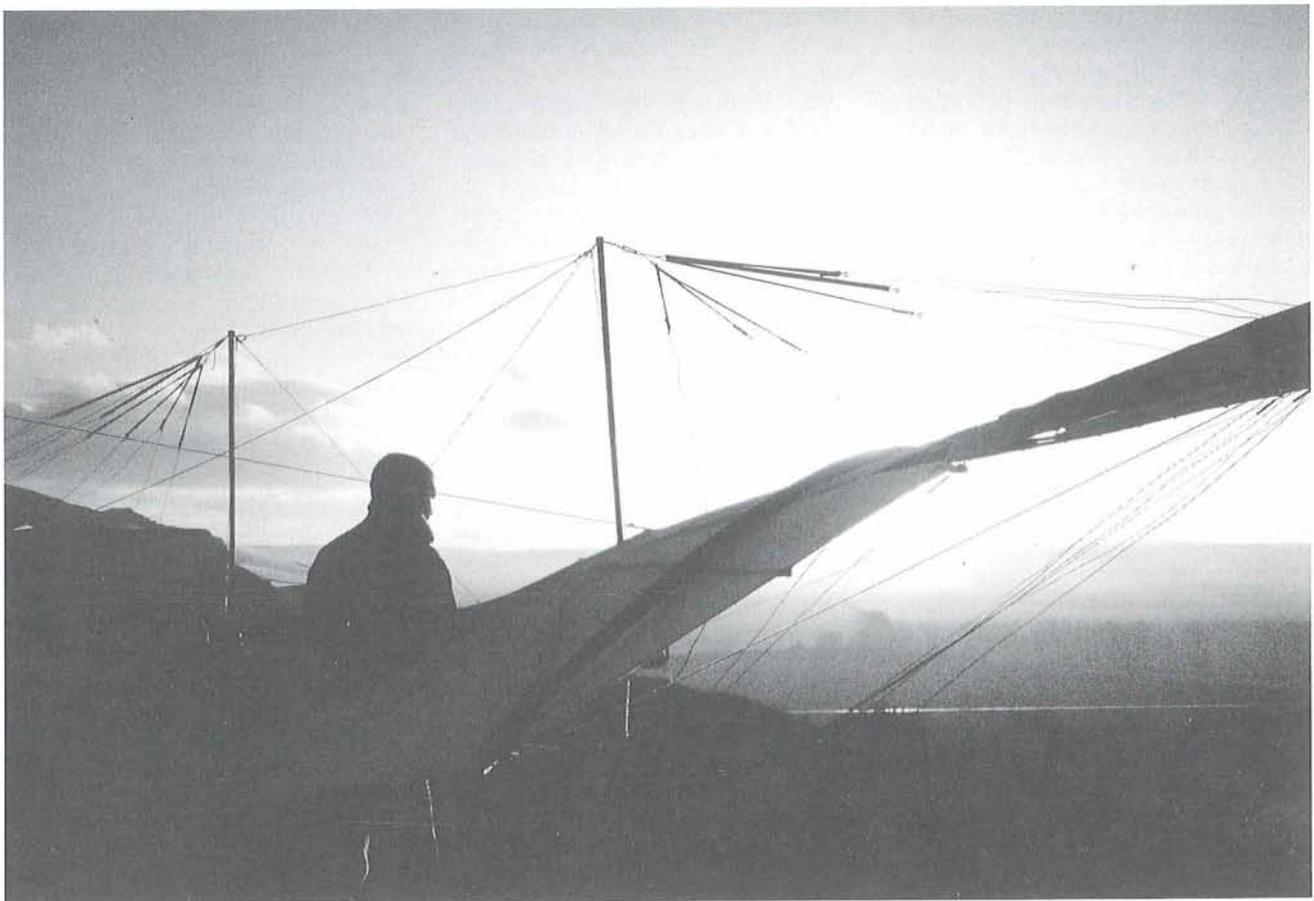
der Anstellwinkel wird größer, es hilft kein Nach-vorn-werfen der Beine, nach wenigen Metern ist man wieder am Boden. Nächster Versuch, die negativ angestellte horizontale Leitwerksfläche (pitch up!) wurde etwas weniger angestellt — Anlauf, geht schon besser, aber plötzlich ein Effekt, den mancher noch von den Ur-Rogallos ohne pitch-up kennt — Unterschneidung, es geht schneller als man laufen kann in Richtung Boden — Schrammen und Reparatur.

Dann aber mal ein richtiger kleiner Flug, in der Luft hebt sich die rechte Fläche etwas, Beine nach rechts (Drachenfluginstinkt hilft doch), dann ansetzen zur Landung, Oberkörper und Beine nach hinten zum Abfangen — das kostet viel Überwindung, erst im letzten Moment dürfen die Beine zum Aufsetzen nach vorn — na bitte — und es hat wieder keiner fotografiert.

Bedenkt man, daß Lilienthal bei den ersten Versuchen noch kein horizontales Leitwerk und stark gekrümmte Profile hatte, so kann man sich denken, wie oft es Schrammen

Versuche im Gelände vor der Übergabe der Nachbauten an das Lilienthal-Museum in Anklam





Abendstimmung am Übungshang

und Reparaturen gab. Der Nachbau des ersten Apparates war nicht zum Fliegen zu bringen, das Halten im starken Wind war aber schon ein-drucksvoll genug.

1892 baute Lilienthal einen sehr sorgfältig auf einer Helling profilier-ten Apparat, der schon etwas an unsere Drachen erinnert: Spannweite 9,5 m, Fläche 15 m², ca. 80% Doppel-segel. Die negative Schränkung der Flügelspitzen hatte er sich bei den Vögeln abgesehen. Das ging, weil der Apparat ein Starrflügler mit Leitwerk war. Dieses Gerät war schon sehr lei-stungsfähig. Mit etwas Bodeneffekt wurde ein Gleitwinkel von 1:8 erflo-gen. Der Nachbau ist in Vorbereitung, auf die Flugeigenschaften kann man gespannt sein.

1893 änderte Lilienthal den Grundaufbau seiner Gleiter und ori-entierte sich am Fledermausflügel. Der Grund war die so erreichte Zu-sammenlegbarkeit. Aerodynamisch waren diese Apparate nicht so gün-

stig. Die strahlenförmig verlaufenden Rippen lagen z. T. senkrecht zur An-strömrichtung und die Streckung war geringer. Trotz der Zusammenleg-barkeit waren die Geräte so straff ge-spannt, daß man auf den wachsim-prägnierten, sehr dicht gewebten Baumwollstoff wie auf eine Trommel klopfen konnte. Bei der Profilierung der Flächen gibt es wieder eine Par-allele zu unseren heutigen Drachen. Aufgeschobene Profilschienen gaben den Flächen die Form. Diese Schie-nen konnten sehr leicht ausgetauscht werden und Lilienthal experimen-tierte mit den verschiedensten Profil-formen. Das war nicht ungefährlich und es gab dabei mehrere, gerade noch glimpflich verlaufende Unfälle.

1983 hatte ich an einem Nachbau ein vorn stark gewölbtes Parabelpro-fil verwendet, das den heutigen Dra-chenprofilen sehr ähnlich war. Die Auftriebswirkung war gut, aber diese Profile neigen zur Unterschneidung, was ich mehrfach selbst erfahren

mußte. Lilienthal verwendete später hauptsächlich kreisbogenförmige Profile, die er schon bei seinen Grundlagenversuchen sehr sorgfältig vermessen hatte. Kurz vor seinem Tod entstand noch ein Apparat, der sogar beidseitig profiliert und be-spannt war.

Mit dem Apparat von 1893 gelan-gen Lilienthal in den Rhinower Ber-gen sehr eindrucksvolle Flüge bis 250 m Weite. Einige Male hat er auch ver-sucht, Kurven zu fliegen und wahr-scheinlich sogar einen Vollkreis er-reicht, später warnte er aber davor, vielleicht hatte es mal Bruch gege-ben. Mir gelangen mit dem Nachbau dieses Apparates auch einige Schwe-ber. Die Untersuchung auf dem DHV-Testwagen 1990 zeigte jedoch, daß die Bauausführung nicht so solide wie bei Lilienthal war, bereits bei 36 km/h gab es Bruch. Trotzdem ließ sich John Pendry nicht davon abhal-ten für Henry Haucks Film »Otto Lili-enthal« einige Sprünge zu machen.

Ein Kapitel für sich sind Lilienthals Schwingenflugversuche. Die dafür verwendeten Apparate waren ebenfalls Gleiter. Die aufgefiederten Außenteile der Fläche konnten auf und ab bewegt werden. Auf diese Weise wollte er die Flüge verlängern. Die Erfahrungen mit dem Nachbau unterscheiden sich kaum von denen mit den normalen Gleitern. Für richtige Flugversuche war das Gerät doch etwas zu empfindlich.

Die Steuerbarkeit der Lilienthal-Gleiter ist erheblich schlechter als beim Drachen, denn nur die Gewichtskraft des Unterkörpers kann eingesetzt werden. Die beherrschbare Flächengröße lag bei etwa 13 m². 1895 experimentierte Lilienthal daher mit Steuereinrichtungen an einem sehr großen Eindecker (19 m², 8,8 m Spannweite). Auffälligstes Merkmal waren nach unten öffnende Klappen vor den Flächen. Sie waren mit Gummizügen vorgespannt. Bei negativen Anstellwinkeln sollten sie sich öffnen und den Apparat wieder aufrichten. Das ganze war etwas fragwürdig, denn der große Luftwi-

derstand der Klappen würde solche Situationen eher noch gefährlicher machen. Bei Laufübungen mit dem Nachbau zeigte es sich, daß der Apparat sehr leicht zur Seite zieht, wenn sich die Klappen nicht gleichzeitig schließen. Mit dem Apparat hat Lilienthal verschiedene Versuche gemacht. Die Ansteuerung des Seitenleitwerkes wurde erprobt, eine einfache Flügelverwindung, Sitzvorrichtungen und Steuerklappen, wie wir sie vom »Fledge« her kennen.

Ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung der Sicherheit und der Flugleistungen war die Einführung des Doppeldecker-Prinzips. Lilienthal kombinierte 1895 die bewährten Eindecker mit einer zweiten Fläche und erreichte bei gleicher Steuerbarkeit eine größere tragende Fläche. Durch den tiefer liegenden System-schwerpunkt waren die Doppeldecker viel stabiler und sicherer. Allerdings hatte sich die Handhabung verschlechtert. Weil Lilienthal bei seinen Versuchen von einem Helfer unterstützt wurde, ging auch das. Trotzdem muß es sehr abenteuerlich

zugegangen sein, wenn sie bei stärkerem Wind den Apparat rückwärts auf die steile Halde in Lichterfelde bugsiierten und auf Spitze in Position brachten. Die Flüge waren dann aber sehr eindrucksvoll. Lilienthal berichtete sogar, bei stärkerem Winde hätte er über Grund gestanden und mit den Fotografen über die beste Aufnahme-position verhandelt. Der Nachbau des Großen Doppeldeckers (6,6 m Spannweite, 24 m² Fläche) ist zur Zeit in Arbeit, mit der unteren Tragfläche gelangen kürzlich schon einige kurze Flüge.

Lilienthals Gleiter sind in vieler Hinsicht die unmittelbaren Vorläufer unserer heutigen Drachen, auch in der Handhabung und im Fluggefühl unterscheiden sie sich nur wenig. Besonders wir Drachenflieger verdanken unseren Sport auch den aufopferungsvollen Versuchen Lilienthals — vielleicht denkt der eine oder andere mal daran, »wenn er die kleinen Menschen dort unten staunend zu sich hinaufblicken sieht.« ◁

Kleiner Schlagflügelapparat



Fotos: Stefan Nitsch

Entwurf zur Änderung der Satzung

Bei Gründung des DHV Ende 1979 war man von ca. 2000 möglichen Mitgliedern ausgegangen und hat die alte Satzung daran orientiert. Heute vereint der DHV 24.000 Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten mit gestiegenen Qualitätswünschen. Daneben haben sich die vom Bundesminister für Verkehr übertragenen Aufgaben stetig ausgeweitet, sind Winden- und UL-Schlepp, Überlandfliegen und der gesamte Gleitsegelbereich dazugekommen. Alleine das früher ehrenamtlich betreute Technikreferat ist heute ein Prüfbetrieb mit 6 ständigen Mitarbeitern. Nach Inkrafttreten des neuen Luftrechts kommen die Geländezulassungen noch dazu. Die bisherige Satzung hat ihren Zweck erfüllt. Sie muß nicht ausgetauscht, sondern gemäß den neuen Anforderungen modernisiert werden.

Neue Formulierungen (*kursiv*)

§ 5 Vertretung; Geschäftsführung

- I. *Der Vorsitzende, der stellvertretende Vorsitzende und der Finanzvorstand vertreten den DHV gerichtlich und außergerichtlich, der Vorsitzende für sich allein, der stellvertretende Vorsitzende und der Finanzvorstand gemeinschaftlich. Im Verhältnis zueinander sind der stellvertretende Vorsitzende und der Finanzvorstand nur bei Verhinderung des Vorsitzenden vertretungsbe-rechtigt.*
- II. *Die Angelegenheiten des Verbandes werden von der Kommission durch Beschluß bestimmt, soweit nicht die Jahrestagung für den Beschluß zuständig ist. Für die Durchführung gemäß den Rechtsvorschriften, den Verbandsvorschriften und den Beschlüssen ist die Geschäftsstelle zuständig.*
- III. *Entgelte müssen angemessen sein. Die gewählten Kommissionsmitglieder, die Regionalbeiräte und die Fachbeiräte erhalten für die Teilnahme an den Kommissionssitzungen und Beschlüssen kein Entgelt.*
- IV. *Dienstvorgesetzter des Personals ist der Vorsitzende. Er kann einzelne Mitarbeiter zur Erteilung von Weisungen an andere Mitarbeiter, zur Ein- und Ausstellung von Teilzeitpersonal und zur Vertretung des Verbandes in bestimmten Fällen und Sachgebieten ermächtigen.*

Anmerkung:

Die Zuständigkeiten werden klargestellt. Die Neuregelung entspricht in den Absätzen II –IV der heutigen Praxis beim DHV. Absatz I bezieht den Finanzvorstand in die Vertretung ein.

§ 9 Arten und Beginn der Mitgliedschaft

- I. *Persönliche Mitglieder sind natürliche Personen, die entweder direkt oder über einen Mitgliedsverein dem Verband angehören.*

II. *Mitgliedsvereine sind eingetragene und gemeinnützige Vereine. Deren Vereinsmitglieder gehören, wenn sie dem Verband gemeldet sind, zugleich dem Verband als persönliche Mitglieder an.*

III. Die Mitgliedschaft beginnt mit der Absendung der schriftlichen Aufnahmebestätigung rückwirkend zum Beginn des Quartals, in dem der schriftliche Aufnahmeantrag oder die Meldung des Mitgliedsvereins beim Verband eingegangen ist.

Anmerkung:

Der Begriffswirrwarr um das bisherige »Einzelmitglied« wird beseitigt.

§ 10 Beendigung der Mitgliedschaft

I. Die Mitgliedschaft endet bzw. gilt als beendet am 31. Dezember des Jahres, in dem Austritt, Ausschluß oder Tod erfolgen.

II. Der Austritt ist unter Wahrung einer *einmonatigen* Frist schriftlich zu erklären. Rückwirkender Austritt ist nicht möglich.

Anmerkung:

Die Austrittsfrist zum Jahresende wird von 2 auf 1 Monat verkürzt.

§ 12 Rechte und Pflichten der Mitglieder

I. Die *persönlichen* Mitglieder sind berechtigt, die Leistungen des Verbandes in Anspruch zu nehmen, Ämter zu verwalten, die Jahrestagung zu besuchen und bei deren Entscheidungen mitzuwirken, bei Erfüllung der sportlichen Qualifikation an den Verbandswettbewerben teilzunehmen und Mitglied der Verbandsmannschaft zu werden. Die Pflichten ergeben sich aus den Verbandsvorschriften und Einzelfallentscheidungen.

II. *Die Mitgliedsvereine sind berechtigt, die Leistungen des Verbandes in Anspruch zu nehmen und bei den Entscheidungen der Jahrestagung mitzuwirken.* Sie sind zur Beachtung der Verbandsvorschriften und Einzelfallentscheidungen verpflichtet, ferner zur vollständigen Meldung aller sportausübenden Vereinsmitglieder.

Anmerkung:

Die Rechte der Vereine waren in der alten Satzung nicht erwähnt.

§ 15 Teilbetrag; Fälligkeit

II. Für *persönliche* Mitglieder, die von einem Mitgliedsverein gemeldet sind, ist der Mitgliedsverein zur Beitragszahlung verpflichtet. Bei *mehrfacher Vereinsmitgliedschaft* obliegt die Beitragszahlung dem früher beigetretenen Mitgliedsverein.

§ 18 Einladung; Beschlußfähigkeit

I. Die *Einladungsfrist* beträgt drei Wochen.

II. Die *Einladung* erfolgt schriftlich an die dem Verband gemeldete Adresse.

III. *In der Einladung* sind *Datum*, Ort und vorläufige Tagesordnung sowie *die Uhrzeiten für die Stimmkartenausgabe und den Tagungsbeginn* zu bezeichnen.

IV. Die Jahrestagung ist unabhängig von der Zahl der Anwesenden beschlußfähig, es sei denn, 10 % der Stimmberechtigten sind nicht ordnungsgemäß *eingeladen* worden.

Anmerkung:

Die behördenmäßige »Ladung« wandelt sich zur »Einladung«. Die Einzelheiten werden präzisiert.

§ 20 Stimmberechtigung; Stimmübertragung

I. Stimmberechtigt sind die *persönlichen Mitglieder und die Mitgliedsvereine gemäß Absatz III und IV.*

Anmerkung:

Die wichtigsten Gründe für das Stimmrecht der Mitgliedsvereine: Überregionale Streuung der Stimmen, breitere Abstimmungsbasis, Interessengemeinsamkeit von Sport, Vereinen und Verband, Vorbeugung gegen Fremdinteressen.

Das persönliche Stimmrecht eines jeden Mitglieds und die Möglichkeit der Vollmachtübertragung bleiben unberührt (Absatz II). Verringert ist die Mißbrauchsfahr; bei einer Gesamtstimmenzahl von 243 bei der Jahrestagung 1990 in Ruhpolding hätte eine kleine Interessengruppe den ganzen DHV vereinnahmen können.

II. Jeder Stimmberechtigte kann seine Stimme auf einen anderen Stimmberechtigten schriftlich übertragen. Ein einzelner Stimmberechtigter darf höchstens 19 fremde Stimmen vertreten; eine weitere Stimmübertragung auf Dritte ist nicht zulässig.

III. *Für die gemeldeten Vereinsmitglieder, die ihr Stimmrecht weder persönlich ausüben noch auf einen anderen Stimmberechtigten übertragen haben und für die der Mitgliedsverein den Verbandsbeitrag zu bezahlen hat, steht dem Verein das Stimmrecht zu. Das Stimmrecht ist auf höchstens 100 Stimmen abzüglich der persönlich ausgeübten und übertragenen Stimmen begrenzt.*

Anmerkung:

Das Stimmrecht der Vereine erstreckt sich auf die nicht persönlich wahrgenommenen Stimmen der Vereinsmitglieder. Die Begrenzung auf 100 beugt der Majorisierung durch große Vereine vor.

IV. Das Stimmrecht für den Verein kann nur ausgeübt werden vom Vorsitzenden, dem stellvertretenden Vorsitzenden oder einem anderen zur gesetzlichen Vertretung befugten Vereinsmitglied, bei gemischt-sportlichen Vereinen auch vom Leiter oder stellvertretenden Leiter der Sparte Drachensfliegen oder Gleitsegeln.

Anmerkung:

Das große Stimmgewicht der Vereine muß mit Kompetenz und demokratischer Legitimation verbunden sein.

§ 23 Kassenprüfung

Die Finanzen des Verbandes sind jährlich von zwei *fachkundigen* Kassenprüfern zu kontrollieren. Die Kassenprüfer dürfen nicht der Kommission angehören. Ihre Wahl erfolgt nach den für die Wahl der Kommissionsmitglieder geltenden Bestimmungen. Es ist nur einmalige unmittelbare Wiederwahl zulässig.

Anmerkung:

Die Fachkunde der Kassenprüfer ist notwendig.

§ 24 Zusammensetzung

I. Der Kommission gehören an

1. der Vorsitzende, der stellvertretende Vorsitzende, der Finanzvorstand und vier weitere Vorstände;
2. die Regionalbeiräte und die Fachbeiräte;
3. die leitenden Mitarbeiter.

II. Der Vorsitzende, der stellvertretende Vorsitzende, der Finanzvorstand und die weiteren Vorstände werden von der Jahrestagung gewählt, die Fachbeiräte, die Regionalbeiräte und die leitenden Mitarbeiter von der Kommission ernannt. Die Jahrestagung kann den weiteren Vorständen bestimmte Fachbereiche als Tätigkeits-schwerpunkt innerhalb der Kommission zuweisen.

III. Die Ernennung von Fachbeiräten und leitenden Mitarbeitern erfolgt nach fachlichem Bedarf, die Ernennung von Regionalbeiräten entsprechend der regionalen Mitgliederverteilung.

Anmerkung::

Die Kommission wird erweitert um die leitenden Mitarbeiter, die zusätzliche Fachkompetenz an den Kommissionstisch bringen aber kein Stimmrecht haben. (§ 30) Bei den gewählten Vorstandmitgliedern gibt es keine »Fachreferenten« mehr; die Jahrestagung kann aber bestimmte Fachbereiche zuweisen.

§ 25 Persönliche Voraussetzungen; Amtszeit.

Die Mitglieder der Kommission müssen unbeschränkt geschäftsfähig sein und dem DHV als Mitglieder angehören.

II: Die Amtszeit der gewählten Kommissionsmitglieder beträgt zwei Jahre; sie kann von der wählenden Versammlung verkürzt werden. Die Amtszeit der ernannten

Kommissionsmitglieder endet mit der Abberufung.

III: Der Vorsitzende und zwei weitere Vorstände sollen im einen Jahr gewählt werden, stellvertretender Vorsitzender, Finanzvorstand und zwei weitere Vorstände im anderen Jahr.

Anmerkung:

Die versetzte Wahl (Absatz III) dient der Kontinuität; ihre Einführung wird durch die verkürzte Amtszeit (Absatz II) ermöglicht.

§ 27 Personalunion

Jedes Kommissionsmitglied darf weitere Kommissionsämter nur als Regionalbeirat oder als Fachbeirat ausüben.

Anmerkung:

Mehrfachfunktionen werden weiter eingeschränkt

Bisheriger § 28 »Kommissarische Amtsverwaltung«

— wird gestrichen.

Anmerkung:

Ist undemokratisch und nicht notwendig.

§ 30 Beschlußfassung

Bisheriger Satz zur Personalunion — wird gestrichen.

Anmerkung

Im Absatz I entfällt der bisherige Satz zum Stimmrecht bei Personalunion, weil § 27 (neu) keine Personalunion in der gewählten Kommission mehr zuläßt.

§ 35 Verabschiedung

Diese Satzung wurde am 24. November 1979 von den Gründungsmitgliedern beschlossen und *letztmals am 12. Oktober 1991 geändert*.

Redaktionelle Änderungen:

§ 1 Name; Eintragung. *Anführungs- und Schlußzeichen* vor und hinter dem Verbandsnamen.

§ 19 Tagesordnung; Anträge. *Einladung* statt bisher *Ladung*.

§ 22 Versammlungsleitung; Protokoll. *Mitglied* statt *Einzelmitglied*.

§ 32 Erste und zweite Auflösungsversammlung. *Der persönlichen Mitglieder* statt der *Einzelmitglieder*.

Die Paragraphen und Abschnitte sind von der Kommission in der bisherigen Reihenfolge durchlaufend zu nummerieren.

Die vollständige Satzung ist in der bisher geltenden Fassung bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich!

Neue DHV-Gütesiegel

Stand 11. 7. 1991

Hängegleiter-Gurtzeuge

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
03-083-91	Race 2	Aerosport International
03-084-91	Vega Integral	Vega/Teich

Gleitsegel-Gurtzeuge

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
03-082-91	Protekt Passiv-System	Charly Produkte
03-083-91	Recar Colt	STV Steger/Heinz Hoch
03-084-91	Relax	Delta-Fly
03-085-91	Airwave Paradise	Aerosport International
03-086-91	Woody Valley Model	Wody Valley/Siebold
03-087-91	Liga	Vonblon/Parasail
03-088-91	Para Air L	Bichlmeier

Gleitsegel

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
01-204-91	Inferno Six Six Xtra 24	STV Steger/Hoch	3
01-205-91	Dimension 27 Mod. 91	Gregorini/Mast	1-2
01-206-91	CX II 25	STV Steger/Hoch	3
01-207-91	Flash 51	Bicla Vertrieb	3 G
01-208-91	Inferno Six Six Plus 21	STV Steger/Hoch	3
01-209-91	CX II 21 mit Trimmer	STV Steger/Hoch	3
01-210-91	CX II 23	STV Steger/Hoch	2-3
01-211-91	Rubis 30	ITV/Breuer	2
01-212-91	Meteor Gold 28	ITV/Breuer	2-3 G
01-213-91	Advance Alpha 25	Skyline	2
01-214-91	Dream 90/22	Flight Design	2

Hängegleiter

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
01-204-91	Airwave K3	Aerosport International	2-3
01-205-91	Sport 180 E	Wills Wina/Bader	2

Klassifizierung

- 1 für Piloten, die an einem einfachen Flugverhalten interessiert sind, z. B. weil sie selten fliegen.
 - 2 für Piloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis A haben und genußvolles Fliegen vorziehen.
 - 3 für Piloten, die den Ausbildungsstand Befähigungsnachweis B haben und regelmäßig und in kurzen Zeitabständen fliegen.
- E** Spezielle Einweisung erforderlich, z. B. wegen ungewöhnlicher Steuerung.
- G** Spezielles Gurtzeug erforderlich, sonst besteht kein Betriebstüchtigkeitsnachweis

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

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 - Konsequent - Sicher

GLEITSEGEL-GRUNDAUSBILDUNG
HÖHENFLUGAUSBILDUNG
ÜBERLANDFLUGSEMINARE
THERMIK-SICHERHEITSEMINARE
WINDENSCHLEPPKURSE
WINDENFAHRERKURSE
DOPPELSITZERFLÜGE
SKYTREKKING-TOUREN
GLEITSEGELAUSRÜSTUNGEN UND ZUBEHÖR

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!



OFS
Paragliding

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

ONTOP

Mit dem neuen
Gleitschirm - vario



Speziell für das Paragleiten entwickeltes Variometer mit digitalem Höhenmesser; mit einer speziellen Halterung auch zum Drachenfliegen verwendbar. Die Schaltfunktionen sind einfach und funktionell zu bedienen.

Variometer ± 5 m/sec • digitaler Höhenmesser bis 7000 m • höhen- und temperaturkompensiert • Sink- und Steigakustik (Sinkton abschaltbar) • automatischer Sinkton beim Überschreiten von $-3,5$ m/sec • automatische Batteriekontrolle • extrem geringer Stromverbrauch • 9 V Blockbatterie • Gewicht ca. 200 g • Grundfarbe: Gelb • Abmessungen 120 x 85 x 40/25 mm • Halterung mit elastischem Klettband (Oberschenkel)

Im Lieferumfang:
Klettbandhalterung, Batterie und Schutzbeutel.

wasmer
DELTA - INSTRUMENTS
Lärchenweg 10 D-7808 Waldkirch 2
Tel. 07681/81 87 Fax 07681/44 34

vereinsnachrichten

Sicherheitstraining

Vom 21. bis 23. Juni wurde in Haller am Haldensee in Tirol in Zusammenarbeit mit dem Skycenter Oberstdorf ein Sicherheitstraining für Clubmitglieder durchgeführt. Unter Mithilfe des gutgesinnten Wettergottes konnte das Trainingsprogramm voll durchgezogen werden. Die Fläche einklappen, Front- und Fullstall, B- und CD-Leinenabstiegs-hilfe, Steilspirale und Wurf des Rettungsgerätes waren die Aufgaben, die von allen Clubmitgliedern unfallfrei gelöst wurden. Einhellige Meinung danach: Das Training war außerordentlich nützlich und für die Sicherheit und den Stressabbau bei künftigen Flügen von großer Bedeutung.

Zwei Wochen zuvor hat der Stratos am Breitenberg ein Mannschafts-Vergleichsfliegen mit dem Ostallgäuer Gleitschirmverein Marktoberdorf veranstaltet, wobei gleichzeitig die Stratos-Clubmeisterschaften ausgetragen wurden. Aufgaben: Festlegung der Flugzeit vor dem Start und Ziellandung bei zwei Durchgängen und je zwei Mannschaften zu je vier Piloten. Sieger beim Mannschaftsfliegen: 1. Platz Stratos 1, 2. Platz Ostallgäuer 2, 3. Platz Ostallgäuer 1.

Sieger der Vereinsmeisterschaft: 1. Rudi Settele (Deutscher Meister 89), 2. Klaus Schweiger, 3. Georg Nößl
Stratos Pfrontner Gleitschirmflieger

Vereinsmeisterschaft

Jürgen Gössl heißt der neue Vereinsmeister des Gleitsegelclubs Condor in Schwäbisch Hall. Bei den diesjährigen Meisterschaften am Elfer im Stubaital konnte er mit seinem Firebird Ninja der Konkurrenz davonfliegen. Drei Durchgänge eines Schätzzeit-Zielfluges waren zu absolvieren, wobei viele Piloten mit dem nachmittäglichen Talwindsystem ihre Schwierigkeiten hatten. Den zweiten Platz konnte sich Bernd Gräbner sichern. Dritter wurde Klaus Ickert. Beste Dame wurde Brigitte Börsig vor Annie Erlenbusch.

Gleitsegelclub Condor

Odenwald-Pokal

Anlässlich des 15. Odenwaldpokalfliegens des Cfd Hardheim am 1. und 2. Juni trafen sich 32 Piloten am Hockenberg, darunter auch Philip Ohlson, ein Pilot aus Michigan/USA.

Ideale Flugbedingungen ermöglichten an diesem Wochenende über 180 Starts mit beachtlichen Flugleistungen. Sieger des 15. Odenwald-Wanderpokales wurde schließlich Rainer Rössler aus Fichtenberg auf Thalhofer GT, 2. Helmut Herbert, 3. Helmut Störmer (beide Lilienthalgleiter Haßloch), 4. Rainer Kunert (Cfd Hardheim), 5. Horst Schmitt (Seeadler Ludwigshafen).

Sieger der Seniorenwertung wurde Helmut Störmer vor Horst Schmitt, 3. Lothar Boländer, 4. Jean Landwehr, 5. Richard Kutzner.

Cfd Hardheim

Teneriffa-Infos

Joachim Runge, der Vorsitzende des 1. Parafly Club Schwaben, bietet Informationen über das Gleitschirmfliegen in Teneriffa an. Seine Anschrift: Panoramastraße 28, 7415 Wannweil.

Startverbot am Ipf für Gleitschirme

Der Ipf bei Bopfingen ist ausgewiesenes Naturschutzgebiet, in dem absolutes Startverbot für Gleitschirme besteht.

Auf Grund von Vorfällen (Gleitschirmfliegen mit Landungen am Hang, Starts in Geländebzirken, die nicht betreten werden dürfen) von vor allem auswärtigen Piloten, die das Flugverbot trotz großer Hinweistafeln ignorieren, sieht sich der Geländehalter gezwungen, Gleitschirmpiloten in Zukunft anzuzeigen.

Starts mit Drachen sind im Rahmen wie bisher (Wochenende ganztägig und werktags ab 17.00 Uhr) weiterhin erlaubt.

DHC Aalen

Neue Wallberg-Regeln

Wegen mehrerer Unfälle wurden neue Flugbedingungen in der Wallberg-Flugordnung festgelegt. Einzelheiten bei Walter Heinrich, Telefon (08022) 6333, Peter Raderschadt, (08025) 6922, oder Aushang am Flugbuch.

DC Tegernseer Tal

Vereinstelefon

Seit März 1991 unterhält die Gleitschirmvereinigung Franken e.V., Schloßstraße 7, 8500 Nürnberg unter der Telefonnummer 09190/788 ein Vereinstelefon. Ganztägig können Gleitschirmflieger Veranstaltungen und Hinweise abhören. Die Informationspalette umfaßt Windenschlepps am Wochenende, Parasafaris sowie vereinsinterne Nachrichten.

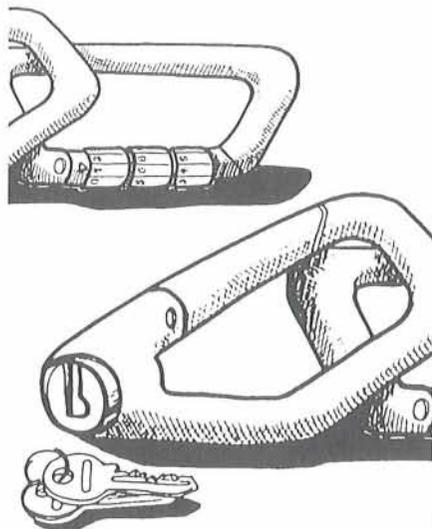
Clou der Sache ist: Will ein Pilot am Wochenende nicht alleine in die Alpen, so spricht er eine Information auf Band, die wiederum für alle anderen bei Anruf zur Verfügung steht.

Gleitschirmvereinigung Franken

Clubmeisterschaft

Spannend verlief die Clubmeisterschaft des Delta-Club Bavaria Ruhpolding am 15. und 16. Juni. Vom Rauschberg aus wurden die 30 Teilnehmer am Samstag von Wettbewerbsleiter Bernd Mayer auf ein 65-km Dreieck geschickt. Georg Weinzierl erreichte als einziger das Ziel und kassierte dafür 700 Punkte vor Jürgen Tulzer und Rainer Maack, die 15 km vor dem Ziel landen mußten. Noch vor der sich langsam nähernden Kaltfront wurde am Sonntag das Teilnehmerfeld bereits um 11 Uhr vom Unternberg auf einen 40 km-Zielrückkehrflug geschickt. Die Liga-Piloten Jürgen Tulzer und Rainer Maack erreichten mit 21 Kilometern Tagesbestweite und 400 Punkte und konnten damit Georg Weinzierl den schon sicher geglaubten Clubmeister-Titel wegschnappen.

DC Bavaria Ruhpolding



Was uns gerade noch gefehlt hat: Sicherheitskarabiner

Bösinger Flugtage

Erstmals veranstalten die Bösinger Drachenflieger als Ergänzung zu den traditionellen Drachenflugtagen über das Wochenende vom 5. und 6. Oktober eine Drachen- und Gleitschirmbörse für Privatverkäufer und Händler. Wer etwas aus dem Bereich des Flugsports zu verkaufen hat oder etwas benötigt, wird hier sicher auf seine Kosten kommen.

Aber auch für alle anderen ist in der neuen Festhalle und auf dem Schleppgelände Bösingen etliches geboten:

Flug- und Gerätevorführungen, Probeflüge an der Winde, F-Schlepp Vorführung, Filme, Geräteausstellung, bei Interesse und vorheriger Anmeldung: Rot-Kreuz-Kurs und Fallschirm-pack-Service.

Am Samstag Abend wird die Ravensburger Gruppe »Gsälzbär« mit schwäbischem Rock-Klamauk für Stimmung sorgen und auch für alle sonstigen Bedürfnisse wird an beiden Tagen bestens gesorgt sein.

Bösingen liegt zwischen Schwäbischer Alb und Schwarzwald westlich von Rottweil an der A 81 Stuttgart-Bodensee. Kontaktadresse: Drachenfliegerverein Bösingen e.V., Rainer Thieringer, Eichenweg 9, 7215 Bösingen, Tel. 07404/2470.

DFV Bösingen

Starke Trierer

28.07.91, ein ganz normaler Sonntag? Nicht für die Drachenflieger des DFC Trier e.V.! Strahlender sonniger Himmel, der gute Thermik verspricht. Erst nach 13.00 Uhr war es so weit, daß die streckenambitionierten Piloten die erwarteten Auftriebsbedingungen zum Hinaufsteigen auf Startposition vorfanden.

Die anfangs schwierigen Flugbedingungen wurden mit zunehmender Tageszeit wie erwartet erheblich besser und so wurde die schon lange erwartete deutliche Überschreitung der bisherigen Bestmarke von 207 km überschritten und auf 220 km gesteigert! Das bedeutet: Neuer Rekord für den Luftsportverband Rheinland-Pfalz. Bundesweit hat sich Sigi Barth (Gewinner des Mannschaftspokals im Deutschen Streckenflugpokal 1989) in die Spitze zurückgemeldet. Mit ihm flog gleichzeitig Josef Wecker die gleiche Wertungsstrecke. Beide landeten in Leval in Frankreich, nahe des Orets Aulnoye-Aymeries.

Peter Paul Rother

Fliegertreffen

Hiermit möchten wir alle Flugsportler und Fallschirmspringer herzlich zum Fliegertreffen in Finsterwalde vom 20. bis 22.09.1991 einladen. Der FSV »Otto Lilienthal« gibt ihnen in vielerlei Hinsicht die Möglichkeit zur Teilnahme am Flugbetrieb, besonders würde es uns freuen, wenn sie in der Lage wären, durch Flug-, Sprung- oder ähnliche Vorführungen zur interessanten Gestaltung des Fliegertreffens beizutragen. Hotel- und Gästezimmer sowie Unterkunftsmöglichkeiten in Zelten sind in begrenztem Umfang vorhanden, es können auch eigene Zelte, Wohnwagen u. ä. auf dem Flugplatzgelände aufgestellt werden.

Anmeldungen (bitte umgehend) und Rücksprachen unter folgender Adresse: FSV »Otto Lilienthal«, z.H. Knut Wagenschwanz, Beethovenstraße 3, 0-7980 Finsterwalde.

FSV Otto Lilienthal Finsterwalde

Mitglieder willkommen

Nach Aufnahme von Gleitschirmpiloten/innen und Ultraleichtfliegen wurde nach langer Diskussion ein neuer Name für den ehemaligen Drachenflugverein gefunden. Seit 16. 4. 1991 heißt der Verein »Hängegleiter Verein Phoenix Berlin e.V.«

Wegen starkem Andrang an der neuen stationären Startwinde sucht der Verein noch neue Mitglieder die sich auch finanziell an einem neuen mobilen Schleppsystem und/oder an der Aufrüstung zum Doppeltrommel- und Stufenschleppsystem beteiligen könnten.

Erste Thermikanschlüsse wurden jetzt auf einem neuen interessanten Gelände nördlich Berlins gefunden.

Seit neuem gibt es die »Berliner-Phoenix-Infoline«. Erreichbar unter 030/4529864. Hier gibt es Windenschlepp-, Trikeschlepp-, Stammtisch- und Ausfahrteninformationen für Vereinsmitglieder und interessierte Piloten. Es können aber auch Anfragen gestellt werden. Weitere Fragen können beim Stammtisch jeden 1. Dienstag im Monat oder auf unseren Schleppgeländen gestellt werden.

HGV Phoenix Berlin

Vorsitzender bestätigt

Bei der Jahreshauptversammlung des Albatros Paragleiter e.V. am 10. Juni 1991 wurde Otto Fuksik als 1. Vorsitzender in seinem Amt bestätigt. Als 2. Vorstand wurde Klaus Altherr ins neue Amt gewählt.

Für die Flugsaison 91 hat sich der Club einiges vorgenommen: Informationsabende über das Gleitschirmfliegen, Schnuppertage, Hüttenwochenenden, evtl. Partnerschaft mit einem anderen Club, Windenschleppvorführung, Durchführung eines Sommerfestes. Wer den Club näher kennenlernen möchte, kann jeden 2. und 4. Montag im Monat bei unserem Clubtreffen im »Bürgertreff Puchheim« reinschauen oder sich direkt an die Vorstandschaft wenden.

Albatros Paragleiter, Fichtenstraße 9
8039 Puchheim, Tel. 089/8001201

Gelände geschlossen

Der Delta-Club-Mosbach e.V. ist leider gezwungen sein Fluggelände am Finkenhof (Osthang) für Fremdpiloten zu schließen.

Delta-Club-Mosbach

Hilfe gesucht

Welcher Club oder Gemeinschaft kann uns beim Eigenbau einer Autoschlepp-Abrollwinde behilflich sein mit Zeichnungen, Fotos und eventuell praktischen Erfahrungen. Auch Interesse an einer preiswerten Gebrauchtwinde besteht.

DGFK Osterzgebirge e.V., Goethestraße 18, O-8242 Altenberg.

Fliegen auf Korsika

Kontakt: Guy Bayle, San Biaggio, Route d'Alata, 20090 Ajaccio, Tel. 0033/95/204652. Guy spricht zwar kein Deutsch, fliegt dafür aber GS und kann mit Tips und Kontakt zum GS-Club und zu günstigen Ferienwohnungen helfen.

Heiko Fricke

Happy Birthday ?

Ich bin mir nicht so sehr im Klaren als was der Brief von Klaus Schweitzer verstanden werden soll, als Warnung an andere Gleitschirmflieger oder als Anklage an die Firma Parasail. Ich kann nur sagen, er hätte Schirm und Gurtzeug auf jeden Fall nach Rücksendung von der Firma nochmals zu Hause checken müssen bevor er losfuhr. So zeitaufwendig wäre das nicht gewesen. Dann hätte er die Veränderungen rechtzeitig bemerkt und telefonisch Rücksprache mit Parasail halten können. Ebenfalls wird es schon in der L-Schein-Schulung gelehrt, niemals beide Bremsleinen oder überhaupt eine loszulassen um in eine Sitzposition zu gelangen. Gott sei Dank ging es gut. Ich fliege selbst einen Jaguar XC 10.

Monika Späth

Flucht aus Kössen – ein schlechter Rat

Sportlich gesehen ist die Aufforderung, wenn möglich auf Strecke zu gehen, nur zu begrüßen. Die Kehrseite jedoch hat Christoph Kirsch mit keinem Wort erwähnt. Der überwiegende Teil der »Streckenflieger« ist schon vom Können her nicht in der Lage Ziel-Rück- oder Dreiecksflüge durchzuführen. Man braucht dazu nur die Auswertung des Streckenflugpokals anzusehen, wobei man annehmen darf, daß dazu die Spitzenleute ihre besten Ergebnisse einreichen. In den meisten Fällen wird von vornherein eine Außenlandung in Kauf genommen, d. h. Landung, Abbau und Abtransport von Wiesen und Feldern, welche in den wenigsten Fällen gerade abgeerntet sind.

Der Flurschaden eines Einzelnen, noch dazu Vernünftigen, fällt nicht ins Gewicht, aber wenn nur tausend Piloten je zehn solcher Streckenflüge unternehmen, können 10000 Außenlandungen nicht mehr als Bagatelle abgetan werden, zumal sich gerade in den Alpen nur relativ wenige Flächen als sichere Landeplätze herausstellen. Da dürfen wir uns nicht wundern, wenn Landwirte allgemein auf Drachen- und Gleitschirmflieger sauer werden (sind!) und über ihre Verbände und den Naturschutz auf restriktive Maßnahmen drängen.

Zu Recht! Es muß trotz bitterer Einschränkungen wieder die Regel sein, auf zugelassenem (gepachtetem) Gelände nicht nur zu starten, sondern auch zu landen.

Ein erster Schritt, für viele einer zurück, wettbewerbsmäßig und im Sinne der allgemeinen Akzeptanz unseres Sports ein weiterer in die Zukunft, wäre die Abschaffung der freien Strecke im Streckenflugpokal. Gezählt werden sollten nur mehr vollendete Ziel-Rück- und Dreiecksflüge mit dokumentierter Landung auf einem zugelassenen Platz.

Klasse statt Masse! Denn sonst könnte schon in kürze den wirklichen Strecken- und Wettbewerbsfliegern ein politischer Gegenwind das »Wegfliegen« unmöglich machen.

Alois Laumer

Flucht aus Kössen- Antwort des DHV:

Unter der Vielzahl der uns gemeldeten Versicherungsfälle ereignen sich fast alle in Landeplatznähe auf angrenzenden Grundstücken. Verschwindend klein in Zahl und Höhe sind die Schäden bei Außenlandungen. Beschwerden über Außenlandungen bei Überlandflügen haben wir bisher noch nicht erhalten, weder von Grundbesitzerseite noch über eine Polizeidienststelle oder Luftfahrtbehörde.

Voraussetzung ist freilich, daß der Pilot die Streckenfliegerei auch beherrscht und er sie trainiert. Dazu gibt es die Ausbildung und zusätzliche Literatur. Der Artikel »Flucht aus Kössen« leistet in diesem Sinne einen weiteren fachkundigen Beitrag.

Die Kollisionsgefahr in überlasteten Fluggeländen ist zum Sicherheitsproblem Nr. 1 geworden, die Entlastung folglich zur wichtigen Sicherheitsaufgabe. Außerdem hat bei den Drachenfliegern mit der Zunahme der Streckenflüge die Zahl der Unfälle durch Kunstflug abgenommen. Wir führen dies auf die neue Motivationsrichtung für leistungsbewußte Piloten zurück.

Die heutigen Streckenflugaufgaben bieten durch den Punkte-Multiplikator einen starken Anreiz zur Anmeldung und Erfüllung von Rückkehr- und Zielflug-Aufgaben. Das deckt sich auch mit den meisten »Fluchtwegen« aus Kössen, die Christoph Kirsch empfiehlt. Die völlige Abschaffung der Freien Strecke als Wertung würde den Leistungssport um seine ursprünglichste Form ärmer machen, für bestimmte Gegenden und Wetterlagen den Leistungsstreckenflug ausschließen, vielleicht auch größeren Druck zur Erfüllung von Rückkehr- und Zielflug-Aufgaben entstehen lassen - mit höherer Risikobereitschaft »auf Biegen und Brechen«.

Falls Unfälle und Beschwerden sich beim Streckenfliegen mehren, werden wir die Situation neu überdenken.

Peter Janssen

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 genussvolle Flugszenen.

FILMDAUER: 70 Minuten.
ADRESSATEN: Interessierte Laien, Drachen- und Gleitschirmflieger aller Leistungsstufen, Vereine und Flugschulen, Öffentlichkeit.

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

Zum Kauf als VHS-Videokassette.

DER TRAUM DES FRANCIS ROGALLO



Ein Film von Charlie Jöst

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 71152570), Kto.-Nr. 79657 oder Postgiroamt München (BLZ 70010080), Kto.-Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!

D · H · V FILM & VIDEO

DRACHENFLIEGEN



DRACHENFLIEGEN
TEIL 3

Teil 3

DRACHENFLIEGEN



HARMONIE & TECHNIK

Eine Dokumentation von
Charlie Jöst

Teil 1 Teil 2

HERSTELLUNG: 1985 von Charlie Jöst.

INHALT: Geschichte des Drachenfliegens, Entwicklung geeigneter Prüfmethoden, 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«.

gebrauchtmarkt

Hängegleiter

Laser 14, 6 Monate, VB DM 5.200,-. Loser 14, Neugerät, VS. ☎ 08041/71357.

Impuls 17, Bj. 5/90, Herstellercheck neu, gelb/pink/gelb, VB DM 3.150,-. ☎ 08062/3929 Telefonnummer hinterlassen, rufe zurück.

Zephir CX, Neuzustand, 8 Flüge, mit 2 Seitenrohren und 1 Trapezecke, DM 5.800,-. Flytec AV 2020 DS 220 und Sensor mit Zubehör, VB DM 1.700,-. ☎ 02523/7252.

Atlanta/Riñner, guter Zustand, wenig geflogen, neuer Check rot/gelb, mit Rädern, VB DM 1.900,-. ☎ 0761/30186.

Atlas 14, Bj. 85, wenig geflogen, ohne Check, VB DM 900,-. Auf Wunsch mit Check, VB DM 1.700,-. ☎ 07131/73594.

Atlas 18, Bj. 88, Steinbach HGS II Rettungsgerät, La Mouette Kniehänger, komplett DM 2.500,-; oder einzeln. ☎ 09181/465291.

Swing, Bj. 7/89, crashfrei, wenig geflogen, VB DM 2.200,-. ☎ 07331/69310.

Bullet C, Bj. 84, VB DM 1.100,-. ☎ 08323/8938.

Delta 16 C, Bj. 88, gepflegt, schöne Farben, schwimmendes Querrohr, Kniehänger, Uvex Integralhelm, Größe M, VB DM 1.900,-. ☎ 0711/8119556 Büro, 07150/33249 abends.

Magic Kiss, Bj. 3/90, pink-gelb-türkis-pink, VB DM 4.500,-. ☎ 09192/8358.

Saphir 17, Bj. 86, Topzustand, blau-weiß, DM 1.950,-. ☎ 07544/4124.

Club 15, Bj. 90, VB DM 2.800,-. ☎ 06131/472440.

Rapace 16 C, Bj. 6/88, guter Zustand, AK Trilam rot, VG, Neonfarben, VB DM 2.000,-. ☎ 07652/1667 ab 19.00 Uhr.

Zephir CX, Bj. 90, Topzustand, Minimumpvorbereitung mit Gütesiegel, VB DM 5.600,-. Speedbar, profilierter Turm für Nimbus, VB. ☎ 07124/729 oder 07574/4260.

Moyes XS 155 Race Austr., Bj. 1/90, guter Zustand, wenig Flüge, VB DM 5.500,-. ☎ 09921/3350 oder 0941/81803.

HP 1, sehr guter Zustand, neuer 5-Jahres-Check, VB DM 2.000,-. Wosmer Combi Air Plus, 1 1/2 Jahre alt, vario, Digitale Höhe, Geschwindigkeit, TEK, VB DM 680,-. ☎ 08686/8589 oder 06103/45070.

Impuls 17, Bj. 4/88, Kniehänger, Regenhülle. ☎ 08071/1829 oder 08141/40410.

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.

Impuls 17, Bj. 11/88, 1 A-Zustand, frischer 2-Jahres-Check, 2 Trapezeck, pink-türkis, VB DM 2.800,-. ☎ 07223/5054.

Magic Kiss 154, Bj. 90, sehr guter Zustand, mit Ersatzteilen und Extras, US hellgrün, gelb, AK orange, NP DM 7.800,-; VB DM 4.000,-. Evtl. Tausch gegen Anfängerdrachen. ☎ 0991/5799.

Zephir, Bj. 5/88, guter Zustand, OS weiß, AK blau, US multicolor, mit Ersatzteilen, DM 2.600,-. ☎ 08331/74220.

Zephir CX, Bj. 90, mit Kennzeichen, DM 4.800,-. Toni Annaberger, Römering 10, 8072 Manching.

Atlas 16, Check bis 12/91, Fallschirm Stölinger HRS 20, nur zusammen, DM 950,-. ☎ 0681/873874.

New Wave, 15 qm, Bj. 89, crashfrei, ca. 30 Flüge, schöne Farben, Top-handling, mit Zubehör, VB DM 3.800,-. ☎ 02473/4545 ab 21.00 Uhr.

Bida Lift, Check bis 12/82, multicolor, mit Kniehänger und Schirm, VB DM 1.200,-; auch einzeln. ☎ 0911/557075 oder 0981/86716.

Polaris D 16 S, Bj. 7/89, Topzustand, rot, hellblau, weiß, 2 Ersatztrapezrohre, Lüftäder, VB DM 2.200,-. ☎ 07334/8782.

Pamir, Bj. 4/91, wenig Flüge, blau/weiß, umständehalber, DM 6.000,-. ☎ 06151/895331.

Atlas 16, Check 12/91, DM 1.000,-. ☎ 07044/33509.

Magic III 166, Bj. 83, blau/weiß, mit Ersatztrapez, VB DM 1.000,-. ☎ 05251/281306.

Firebird Uno, Bj. 86, Check 01/91. ☎ 0711/261284.

Atlas 18, Bj. 12/85, neuwertig, weiß mit Regenbogenstreifen, mit Kniehängergurt, DM 1.000,-. ☎ 08461/271 oder 7374 abends.

XS 155 Racer, Bj. 4/90, Topzustand, schöne Farben, AK neon-orange, OS gelb, US orange-gelb, DM 5.000,-. ☎ 08074/794 abends.

Zephir CX, Bj. 2/90, Topzustand, mit Speedbar und Räder, VB DM 5.200,-. ☎ 07762/3811.

Moyes XS 155 Australia, Bj. 90, AK beschädigt, sonst guter Zustand, DM 3.500,-. ☎ 08022/4582 abends.

Funfex, Bj. 7/88, sehr gepflegt, OS weiß, AK und US rot, Speedbar Aerosafelehre, 2 Packsäcke (kuz/lang). ☎ 089/-3617646 ab 18.00 Uhr.

Rapace 15 E, nur 20 Flüge, vom Hersteller komplett gecheckt, Kniehänger mit Steinbach Fallschirm GSG II, neu geprüft und gepackt, Karneg vario, zusammen DM 3.500,-; auch einzeln. ☎ 0611/406826.

Swing, Bj. 90, kaum geflogen, DM 3.000,-; Kniehänger Charly, Fallschirm und Helm, VS. Ralph Bergmann, Häscherstraße 38, 7302 Ostfildern 4.

Magic IV 166 Funrace, Bj. 2/88, Topzustand, AK weiß, OS weiß, US pink-hellblau, VG, DM 1.850,-. Foil 160 B Kevlar Racer, Bj. 90, 10 Flüge, DM 5.900,-. HP AT 158, Bj. 90, DM 5.500,-. ☎ 07805/4526 oder 07682/8279.

Vega 16, Bj. 85, wenig geflogen, gecheckt, Kopfgurt, Schirm, Kniehänger, Räder, Ersatzrohre, Alu-Leiter, DM 2.300,-. Cloud II, DM 300,-. ☎ 069/766643 oder 069/5805402.

Moyes XS 142 Australia, Bj. 90, VS. ☎ 07451/6994 abends.

Anfängerausüstung, VB DM 1.800,-. ☎ 0911/85618.

Magic IV 155, Bj. 86, unten rot-weiß, oben rot, optimiertes Handling, DM 2.000,-. Stefan Waidner, Neuhausenstraße 33, 7270 Nagold.

Zephir CX, Bj. 90, weiß, Turm und Trapez neopink, 4 Ersatztrapezrohre, DM 4.500,-. ☎ 08092/22958.

Synargie Club 15, Bj. 10/88, guter Zustand, weiß-rot, Speedbar, Räder und Kniehänger Parasail, 1/2 Jahr alt, schwarz-lila, komplett DM 1.800,-. ☎ 09128/6658.

Atlas 16, Bj. 87, VB DM 1.600,-. ☎ 04237/462.

Club 15, Bj. 89, wenig geflogen, guter Zustand, 2 Trapezeck, VB DM 2.000,-. ☎ 05824/633.

Zephir CX, Bj. 89, crashfrei, guter Zustand, wenig geflogen, Top Farben, mit Ersatzteilen, VB DM 4.300,-. Cockpit Deltatronik, Fahrtkompensiertes vario, digitaler Höhenmesser, Geschwindigkeitsmesser, Uhr, Stoppuhr, Kartenhalter, VB DM 500,-. ☎ 07722/1757.

Sport 167, Bj. 6/86, guter Zustand, Check 12/81, VB DM 2.200,-. Ball vario, VB DM 250,-; Keller Gurt, 170-190 cm, VB DM 250,-. ☎ 07531/79514 ab 19.00 Uhr.

Zephir, Bj. 89, wenig geflogen, DM 2.800,-. ☎ 0043/1/8940380.

Nimbus 62, 15,5 qm, Bj. 86, guter Zustand, wenig geflogen, incl. Ersatzrohr, DM 890,-. Rettungsschirm Parasail, GS 83, Topzustand, 2 Jahres-Check neu, DM 290,-. ☎ 0911/546841.

Libre, Bj. 86, sehr wenig geflogen, Räder, Wetterschutzhülle, Helm, RFH I Rettungssystem und Kniehänger, Bj. 81, guter Zustand, wegen Sportaufgabe, zusammen VB DM 2.150,-. ☎ 09431/50949 abends und Wochenende.

Calypso, Bj. 7/90, DM 4.200,-. ☎ 06375/1365.

Uno, Bj. 88, Erstflug 7/90, wenig geflogen, crashfrei, DM 2.800,-. Charly Pinguin-Gurt, Bj. 88, DM 500,-. ☎ 0531/360630.

Impuls 17, Bj. 88, absolut crashfrei, 2-Jahres-Check, türkis-pink, DM 3.300,-. ☎ 02271/65589.

Swing, Bj. 88, super Zustand, ca. 10 Flüge, pink/schwarz/weiß, Speedbar, Räder, mit Parasail Kniehänger und Fallschirm, DM 2.900,-. ☎ 07031/673274.

Nimbus 17/62, Bj. 10/89, Topzustand, kein Crash, Sonderfarben, pink, lila, neongelb, Aerosafe Rohre, Speedbar, Kniehänger, DM 2.800,-. ☎ 05554/1988.

Profil 17, Bj. 83, guter Zustand, viele Extras, DM 500,-. ☎ 08845/8104 abends.

Nimbus 62, 15,5 qm, Bj. 10/89, 1 Jahr geflogen, guter Zustand, crashfrei, mit Zubehör, VB DM 2.000,- und Kniehänger mit Charly Fallschirm. ☎ 040/4601483.

Club 15, Bj. 3/89, guter Zustand. VS. ☎ 08158/2191.

Atlas 16, Seitenrohr hinten links neu, Atlas 16, Seitenrohr hinten rechts neu, Atlas 16, Kielrohr gebrochen, zusammen DM 250,-; auch einzeln erhältlich. Schlepplinke Fluck, wenig gebrauch, VB DM 130,-. Profil 17, neuer Check 3/91, Segel top in Ordnung, mit Reservesteuerbügel, VB DM 1.500,-. Charly Pinguin Gurt, dunkelblau/pink, 175 - 180 cm, VB DM 650,-. ☎ 02151/885871 bis 16.00 Uhr oder 02151/776472 ab 18.00 Uhr.

Cloud II, Kniehänger, Rettungsschirm, extra große Räder, alles in gutem Zustand, komplette Einsteiger-ausrüstung, zusammen DM 1.999,-; auch einzeln. ☎ 0711/-234115 oder 040/4301493.

Zephir CX, Bj. 10/89, AK neopink, OS weiß, US neongelb, DM 3.800,-. ☎ 0911/364061 oder 352600.

Swing, Bj. 4/88, guter Zustand, weiß-blau, komplett mit 2 Steuerbügel, VB DM 1.600,-. ☎ 07161/41780.

Atlas 14, günstig. ☎ 09421/2640.

Impuls 17, 5-Jahres-Check neu, sehr guter Zustand, Ersatztrapez, Bügelräder, VB DM 2.300,-. Sport 180, Bj. 89, sehr guter Zustand, 2 Ersatzsteuerbügel, VB DM 4.800,- oder Tausch gegen Sport 167. ☎ 0421/374665 bzw. tagsüber 0421/-3503295.

Hermes 16 Trilam, Bj. 88, sehr guter Zustand, wenig geflogen, US rot, OS neongelb-weiß, VB DM 3.600,-. ☎ 06502/4783.

Vega MX II, DM 3.900,-. Prielergurt, 175 - 180 cm, neuwertig, DM 700,-. Rumor, neu, Farben nach Wahl, DM 300,- unter NP. ☎ 07081/8172.

2 Vega MX II, 1 Jahr alt, garantiert crashfrei, ab DM 5.500,-. Charly Pinguin, Bj. 11/90, Sonderdesign mit allen Extras, sowie Charly Mittelleinenschirm Bj. 3/90, DM 1.550,-. Afro Circus, DM 900,-. ☎ 089/6118422.

Superfox, 2-Jahres-Check bis 12/92, wenig geflogen, Kniehänger, Parasail Rettungssystem, komplett DM 2.000,-. ☎ 05223/17365.

Uno Piccolo, Bj. 86, wenig geflogen, gepflegt, crashfrei, schöne Farben, lila, rosa, neongelb, neue seil. Unterverspannung, mit Rädern, VB DM 1.900,-. ☎ 089/-2713233.

Polaris Delta 16, Bj. 86, guter Zustand, OS weiß, AK und US blau, mit Rädern, VB DM 1.200,-. ☎ 089/6094986.

DEUTSCHE GLEITSEGELSCHULE

BAYERN-SACHSEN-SÜDTIROL

* Schnupperkurs * Passagie
 * Flug * L-Schein * Oberwiese
 ...und zu fairen Preisen nur das Beste kaufen!

nthal / Rana * A-Schein * Pfalzen * B-Schein * Plose * Winden-Schlepp-Schein * Pirna / Auerbach * Thermik * Wettkamp * Streckenflug-Training * Zillertal / St. Andree * Sicherheitseminar * Achensee * Funk * Videokontrolle * Erfolgsgarantie * Leihshirme * Verkauf * Erfahrung * Vermittlung * super Wetter * viel Freude * SAFE * progressiv * Super-Pauschale * alles inklusiv! * Unterkunft * Halbpension * Transport * Theoriekoffer * hohe Rabattstaffel * Neu- & Gebrauchtmarkt * günstig * sicher * aufgeschlossen * fortschrittlich * exklusiv * Gefahrensimulation * DHV-Fluglehrer * Willi * Richi * Klaus

SUPER-PAUSCHALEN:
 * 777.-DM L-Schein * 999.-DM A-Schein
 * 1666.-DM Kompakt * 444.-DM Schlepp
 * 444.-DM B-Schein * 444.-DM L-Ost
 * 555.-DM A-Ost * 777.-DM A für Luftrentner
 * alle Incl. U & HP, Transporte, Funk
 Video, Theoriekoffer, Leihgeräte!

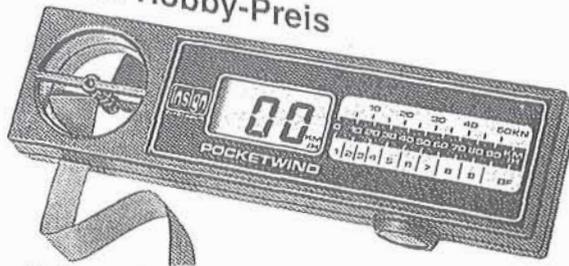


Bitte anrufen und Prospekte anfordern! 8000 München 2 * Erzgießereistr. 48
 us * Martin * Richi * Volker *

* MARTIN CORNEL * Tel. 089/522 729 * Fax 523 2882 *

POCKETWIND

der Profi-Windmesser
 zum Hobby-Preis



- Extrem genau
- Mißt vom leisesten Windhauch bis Sturm
- Anzeige in km/h, ablesbar in m/s, bf, kn
- Geschützter Meßflügel, Windrichtungsfahne
- Wetterfest und stoßstabil
- Taschenformat, Einknopfbedienung
- Made in Germany, 12 Monate Garantie

Im Fachhandel erhältlich, oder kostenlos Info von

S. Sommer
 Marienstr. 36

D-7313 Reichenbach
 Telefon: 07161/79677
 Telefax: 07153/54963



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 61a - 8184 Gmund - Fax 0 80 22/749 95



Foto: Margarete Kettle

Das deutsche Team v.l.n.r. Daniel Biehler, Christof Kratzner, Markus Hanfstängl, Martin Einsiedler, Knut von Hentig

Mitternachtswelle

Von Margrete Kettle



»Ich flog auf 3500 m und wollte abbrechen, denn es wurde inzwischen tierisch kalt. Ich bin dazu weiter gegen den Wind ins Luv geflogen und habe dann noch besseres Steigen gefunden. Es waren konstant 2 m und ich bin drin geblieben bis auf 4200 m. Dann mit immer noch konstant 2 m Steigen bin ich ausgestiegen. Es war einzigartig. Ich träume seit neun Jahren davon. Jetzt hatte ich endlich mal die Chance. Ich wollte sie ausnutzen, obwohl ich nicht richtig angezogen war. Ich schätze, es waren minus 25 Grad« Der Pilot war Christof Kratzner, der Ort Vågå in Norwegen, die Uhrzeit Mitternacht !

Dreiunddreißig Teilnehmer aus den vier skandinavischen Ländern Norwegen, Dänemark, Schweden und Finnland und dazu acht Gastpiloten, versammelten sich während der nordischen Meisterschaft im Hängegleiten vom 1. – 8. Juni in dem Ort, an dem nächstes Jahr die europäische Meisterschaft stattfinden wird. Die EM hat schon einmal, 1984, in Vågå stattgefunden. Die Gastpiloten — fünf Deutsche und drei Schweizer — nahmen daran teil, um zu erfahren, wie die Bedingungen in diesem für Fjorde, Mitternachtssonne und lange Winter berühmten Land sind.

Vågå liegt etwa 300 km nördlich von Oslo und hat ungefähr 4000 Einwohner. Es schmiegt sich an den Fluß Otta im Ottadalen und bietet Zugang zu dem 1060 m hohen Berg Vole, der Wettbewerbsstartplatz war. Andere Startplätze in der Nähe sind Bismo (1050 m) und Salknappene (1200 m).

Meet Direktor Eirik Saugen meinte, Wettbewerbs-Aufgaben von Vågå aus seien normalerweise weiter als 100 km. »Während dieses Wettbewerbs stellten wir Aufgaben von nur 50 bis 60 km, was nicht so besonders gut war«, sagte er. »Dieses Jahr ist die Luft sehr labil und normalerweise kriegen wir nachmittags Schauer«. Eirik sagte, manche internationale Piloten glaubten Fliegen in Norwegen bedeute bockige Bedingungen mit starken Turbulenzen und Cb's. »Cb's in der Vågå Gegend sind nicht wie Cb's in den Alpen. Sie verursachen keinen starken Wind, Turbulenzen, Donner und Blitz. Es sind mehr überentwickelte Cumuluswolken. Es wäre ein Nachteil für Wettbewerbspiloten, Angst vor etwas zu haben, vor dem sie überhaupt keine Angst zu haben brauchen«, sagte er.

Die deutsche Mannschaft bestand aus Daniel Biehler, Markus Hanfstängl, Knut von Hentig, Christof Kratzner, Martin Einsiedler und Rückholerin Margarete Kettle. Die Gruppe begann ihren 2000 km Trip nach Norwegen vier Tage vor Wettbewerbsbeginn. Die Fahrt mit Fahrerwechseln vom Allgäu über Dänemark und Schweden, nach Norwegen dauerte 34 Stunden. In der Nähe von Vågå fanden sie einen am Fluß liegenden Parkplatz und schliefen die restlichen Stunden bis Tagesbeginn. In dieser Jahreszeit gibt es keine richtige Nacht. Am dunkelsten ist es um 1.00 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt kann man immer noch Zeitung lesen und natürlich — fliegen. Camping ist in Norwegen auf jeder

nicht landwirtschaftlich genutzten Fläche erlaubt. Vågå hat aber auch einen Campingplatz, Smedso Camping und Cabins, (er war auch Wettbewerbsheadquarter), aber die Deutschen mieteten eine Hütte am Campingplatz bei Holungsöyi, 5 km von Vågå und 2 km vom offiziellen Landeplatz entfernt.

Eirik rief alle Piloten zum allgemeinen Briefing am Sonntag Abend und führte das ganze Gespräch auf Englisch. Die Skandinavier sind für ihre Sprachbegabung bekannt. Die norwegischen Schulkinder fangen in der vierten Klasse mit Englischunterricht an und haben durch Fernsehen ständigen Kontakt mit anderen Sprachen. Alle Sendungen werden in Originalsprache und norwegischem Untertitel gesendet. Eirik führte sein ausgezeichnetes Englisch auf seine Kindheit in Kenia zurück. Während des Briefings wurde bekanntgegeben, daß eine 200 KR-Strafe von Piloten gezahlt werden muß, die zwischen Vågå und dem Landeplatz landeten. Es wurde erklärt, dieser Teil des Tales sei landschaftlich sehr wichtig und würde auch für Forschung genutzt.

Schon am ersten Tag des Wettbewerbs zeigte das Wetter, was es im norwegischen Sommer zu bieten hat. Als die Piloten gerade mit Aufbauen fertig waren, peitschte ein Schneesturm über den Startplatz. Die Piloten suchten Schutz in ihren Autos und beobachteten nervös ihre Drachen. Als das Wetter besser geworden war, starteten die Piloten zur 54 km-Aufgabe nach Otta und zurück. Nur ein paar erreichten das Ziel.

Der zweite Tag war besonders erfolgreich für Knut von Hentig. Bei der Wiederholung der Aufgabe vom Vortag landete er mit 45 Minuten Vorsprung vor dem spät gestarteten Schweden Hakan Sundin, dem er damit noch sechs Minuten in der Gesamtzeit abnehmen konnte. Daniel Biehler und Knut waren die ganze Zeit zusammen geflogen. Daniel hatte den letzten Bart zwar erwischt, dann aber auf halber Höhe verloren. Er mußte kurz vor dem Ziel landen.

Tag 3 wurde wegen schlechtem Wetter abgesagt und Tag 4 wird ein Leben lang in Christof Kratzner's Erinnerung bleiben. Die Aufgabe war ein 61 km Zielflug nach Frya, wo ein großes Getreidesilo den Landeplatz markierte. Das Startfenster war von 12.20 bis 13.50 Uhr geöffnet und um 12.40 Uhr waren alle Deutschen in der Luft. Knut von Hentig berichtete von

dem mit zunehmender Höhe bis über 50 km/h auffrischenden Südwind und teilweise über 10 m/sec. Steigen mit starker Turbulenz. Er mußte später auf einer Insel in der Mitte des Flusses bei Otta landen. Martin Einsiedler flog ca. 5 km weiter als Otta, Christof erreichte das Ziel.

Abends dann fuhr er mit einer Gruppe anderer Begeisterter nochmals zum Startplatz, um einen »Nachtflug« zu machen. Als er um 23.30 Uhr startete war es klar, daß sich eine Welle über dem Tal gebildet hatte. »An den Wellenwolken konnte ich schätzen, daß sie bis auf 9000 m reichten«, sagte er. »Die Basis war auf 1800 m. Ich bin kurz vor der Wolke geflogen, dort hatte ich immer das beste Steigen. Es ist eine ganz verrückte Geschichte. Ohne einen Kreis zu fliegen steigt und steigt und steigt man im Geradeausflug. Es ist Irre. Es ist total ruhig gewesen, wie auf Watte«. Eirik bestätigte, daß Christof mit 4200 m einen inoffiziellen norwegischen Rekord geflogen hatte. Ostern dieses Jahres war ein Segelflugzeug über Vågå bis auf 9000 m gestiegen.

Wegen schlechten Wetters wurden die letzten zwei Tage des Wettbewerbs abgesagt. Piloten und Begleiter(innen) drängten im Vågå-Hotel zum baden, Saunen, Backgammonspielen oder Tanzen. Bier wurde nur sehr zurückhaltend getrunken wegen der exorbitanten Preise. Im Vergleich mit Zentraleuropa waren die Preise sehr hoch. Ein halbes Bier kostete umgerechnet DM 9,50.

Bei der Siegerehrung wurde Christof ein Scheck und ein Pokal überreicht und Knut bekam ein paar neongelbe Schwimmlügel. »Wir präsentieren immer auch lustige Preise«, erklärte Eirik. »Wir geben dem Knut die Floaties, falls er nächstes Jahr bei der EM seine Flußaußenlandung wiederholen will.«

Ergebnis

Rang	Pilot	Land
1	Arne Jaastad	Norwegen
2	Jens Krotseeng	Norwegen
3	Christof Kratzner	Deutschland
4	Mats Romsson	Schweden
5	Antti Nummelin	Finnland
6	Knut von Hentig	Deutschland
7	Ole B. Hestvik	Norwegen
8	Hakan Sundin	Schweden
9	Jorgen Astrand	Schweden
10	Tor Scrensen	Norwegen
17	Martin Einsiedler	Deutschland
18	Daniel Biehler	Deutschland
26	Markus Hanfstängl	Deutschland



Wettkampf in Raten

Von Charlie Jöst **Gabi Mlinski strahlt. Eine solch hohe Beteiligung an einer Deutschen Damenmeisterschaft hatte es noch nie gegeben.**

Wahrscheinlich ist die Aussicht, sich für die in wenigen Wochen beginnende Damen-WM in Kössen zu qualifizieren, ein nicht unerheblicher Grund. Sicherlich trägt auch die jahrelange Arbeit von Gabi und ihren Mitstreiterinnen endlich Früchte, mehr Pilotinnen für den Wettkampfsport zu begeistern. Unter den 32 Teilnehmerinnen sind auch 4 Pilotinnen aus der Schweiz, die dem Wettbewerb internationales Flair geben.

Erster Anlauf

Der Meteorologe gibt sich am Morgen optimistischer als am Abend zuvor. Allerdings sei erst am Nachmittag mit Auflockerungen zu rechnen.

Laut Sportordnung ist ein Durchgang nur dann gültig, wenn mindestens 3 Pilotinnen die Mindeststrecke von 20 Kilometern bewältigen. Ich lasse vor dem Wettkampf die Pilotinnen abstimmen, ob die Mindeststrecke reduziert werden soll. Einstimmig sprechen sie sich gegen eine Reduzierung aus, selbst wenn keine gültige Wertung zustandekommt und der Ausweichtermin erhalten muß.

Am frühen Nachmittag wird der erste Durchgang gestartet. Die Basis ist tief, die Aufgabe führt nach Inzell und zurück. Keine der Pilotinnen schafft die Mindeststrecke.

Der nächste Tag verspricht bessere Bedingungen. Die Aufgabe führt über das Reichenhaller Haus zum Ziel Fischerwirt. Wer den Hochfelln geknackt hat, wird vom Rauschberg mit Leeturbulenzen empfangen.

Anneliese Müller aus der Schweiz fliegt taktisch am klügsten. Als einzige erfüllt sie die Aufgabe. Für eine Wertung hätten jedoch mindestens 2 weitere Pilotinnen die Wende erreichen müssen. Pech für Anneliese, die mit diesem Flug ihre Klasse bewiesen hat. Auf der Weltmeisterschaft wird man noch von ihr hören.

Die beiden letzten Tage bringen ebenfalls keine gültige Wertung zustande. Alle hoffen auf den Ausweichtermin eine Woche später.

Zweiter Anlauf

Bis auf die Schweizerinnen, die zu Hause einen eigenen Wettbewerb fliegen müssen und Rosi Brams, die aus beruflichen Gründen nicht kommen kann, sind alle Teilnehmerinnen zum Ausweichtermin erschienen.

Gleich 6 Pilotinnen umrunden die Aufgabe mit den Wendepunkten Inzell Eisstadion, Talstation Unternberg und Ziel Fischerwirt. Manuela Schneider fliegt mit Abstand am schnellsten, gefolgt von Andrea Kopp, Anja Kohlrausch, Kristina Bähr, Ulrike Wiesner und Petra Bader in kurzen Abständen.

Birgit Slembeck und Rosa Maunz haben sich trotz Außenlandung mit einer guten Streckenleistung den Anschluß an die Spitzengruppe bewahrt.

Der entscheidende Durchgang

Am Samstag endlich wieder gutes Flugwetter. Die Pilotinnen plädieren für eine ähnliche Aufgabe wie bei der ersten gültigen Wertung. Dieser Tag wird die Entscheidung bringen. Schon jetzt ist vorauszusehen, daß der Sonntag nicht fliegar sein wird.

Am Startplatz spielt sich ein Krimi ab, wie er immer wieder auf Wettbewerben zu beobachten ist. Vorsichtig belauern sich die Pilotinnen der Spitzengruppe. Jetzt nur keinen Fehler machen, ja nicht zu früh starten. Oder doch einen schnellen Start riskieren? Weiß man, ob das Wetter überhaupt halten wird?

Der erste Pulk löst sich vom Berg. Gespannt verfolgen die anderen Pilotinnen, ob der Unternberg schon trägt. Die ersten Absauffer kündigen sich an.

Auf der Alm

Als Gabi Lieb mit ihrem GTR in einem der berüchtigten Leetäler des



Fotos: Charité Jöst

Die zehn Bestplatzierten der Damen-DM

Hochfelln in Richtung Bärenschwend zwischen den Felsen runtergespült wird, bleibt den Zurückgebliebenen vor Schreck fast das Herz stehen. Nach endlos scheinender Zeit kommt endlich der erlösende Funkspruch, daß Gabi auf einer Alm sicher gelandet ist.

Am Abend berichtet sie dann von ihrem »Horrorflug«, bei dem sie das Gefühl hatte, für alle begangenen Sünden büßen zu müssen.

Wie ein Wunder taucht plötzlich die steile Wiese einer Hochalm vor ihr auf und sie landet. Freudestrahlend läuft sie zu der nahen Almhütte. Jetzt könnte sie die ganze Welt umarmen.

Ängstlich verriegelt jedoch die Sennerin die Tür und verweist sie an ihren Sohn, der im Stall arbeitet. Dessen Begrüßung ist für Gabi fast noch schlimmer als der gerade überstandene Flug, denn der im Punkerlook den Stall säubernde Sohn gibt unmißverständlich zu erkennen, daß sein zukünftiges Hobby das Abschießen von Drachenfliegern werden könnte. Gabi ist froh, als ein paar Wanderer auftauchen.

Die Überraschung

Nacheinander laufen die Landemelungen ein. Bangen, ob genug Pilotinnen die Mindeststrecken geschafft ha-

ben. — Dann die Gewißheit, es wird eine Wertung geben. — 5 Pilotinnen haben gepunktet.

Barbara Aumer hat in einer fantastischen Leistung als einzige umrundet. Das dürfte die Eintrittskarte zur WM sein. Die nächste Überraschung: Keine der Favoritinnen aus dem ersten Durchgang hat gepunktet. Bei der Endauswertung mit Begutachtung der Fotos wird es nochmal spannend. Alle Pilotinnen haben ordentlich dokumentiert.

Für Birgit Slembeck zahlt sich die beständige Leistung aus. Obwohl sie keinen Tagessieg verbuchen konnte, gewinnt sie verdient die Deutsche Meisterschaft. Der zweite Rang fällt mit einem hauchdünnen Vorsprung von 0,2 Punkten an Barbara Aumer knapp vor Manuela Schneider. ▽

Ergebnis

Rang	Name	Gerät	Gesamt
1	Birgit Slembeck	K2	479,30
2	Barbara Auer	Foil 140	415,60
3	Manuela Schneider	K2	415,40
4	Andrea Kopp	XS 144	332,10
4	Anja Kohlrausch	K2	332,10
6	Kristina Bähr	Zephir	331,40
7	Uli Wiesner	AT 145	324,00
8	Petra Bader	AT 145	308,70
9	Dagmar Lechermann	K2	256,60
10	Elisabeth Medl	AT 145	225,90



Foto: Michael Weingartner

Deutscher Streckenflugpokal

► Veranstalter

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

► Zweck

Förderung des Streckenflugs mit Hängegleitern und Gleitsegeln; Ligaqualifikation.

► Dauer

1. September 1991 bis 31. August 1992.

► Raum

Europa

► Teilnehmer

Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

► Geräte

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

► Startverfahren

Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter UL-Start. Bei Schlepp Aus-

klinnhöhe maximal 2500 ft über Talgrund.

► Wertung

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

► Mannschaft

Eine Mannschaft besteht aus den 3 besten Teilnehmern eines Mitgliedsver-

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

► Gewinner

Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl erhält den Streckenflugpokal. Der bestplatzierte Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 31.08.1967) erhält den Juniorenpokal. Die bestplatzierte Teilnehmerin erhält den Damenpokal. Die bestplatzierte Mannschaft erhält den Mannschaftspokal. Die Pokale werden jeweils für Hängegleiten und Gleitsegeln vergeben.

► Einreichung

Jeder zu wertende Flug ist innerhalb von 1 Monat nach Durchführung bei der Geschäftsstelle des DHV, Miesba-

cher Straße 2, 8184 Gmund am Tegernsee, mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Für Flüge ab dem 16. August ist Einreichungsschluß der 15. September. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden.

► **Auswertung**

Die Auswertung darf nur von Nichtteilnehmern vorgenommen werden.

► **Aufgaben**

Freie Strecke/Freie Strecke auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde Faktor 1,0.

Zielflug/Zielflug auf geknickter Bahn, wenn auf der Startmeldung 1 Wendepunkt angegeben wurde. Faktor 1,3.

Zielrückkehrflug
Faktor 1,7

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

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

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

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

► **Dokumentation**

1. Startmeldung

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

2. Fotografische Beurkundung

Film schwarz/weiß, Farbe oder Diapositiv. Mindestformat 24 x 24, Bilder in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Wird der Film labortechnisch bedingt zerschnitten, ist er in der

ursprünglichen Reihenfolge mit durchsichtigen Klebestreifen wieder zusammensetzen. Dias dürfen nicht gerahmt sein. Beim Gleitsegeln ist eine Kamera mit Data-back-Rückwand zu verwenden.

Reihenfolge der Bilder

für Hängegleiten:

- a) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).
- b) Bei UL-Schlepp Flug-Foto mit gleichzeitiger Abbildung der Schleppklinge ohne Schleppseil und der zweiten Hand des Piloten.
- c) Luftbild des Startpunktes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.
- d) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 20 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.
- e) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke. Bei Landung innerhalb eines Radius von 0,5 km um den angegebenen Zielpunkt entfällt dieses Bild.
- f) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung (lesbares Foto).
- g) Landeplatz mit aufgebautem Hängegleiter vor markantem Hintergrund.

Reihenfolge der Bilder

für Gleitsegeln:

- a) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung (lesbares Foto).
- b) Luftbild des Startplatzes der Wertungsstrecke, bei Freier Strecke wahlweise Startpunkt oder Startplatz. Der Startpunkt der Wertungsstrecke muß nicht der Startplatz des Fluges sein.
- c) Luftbilder der Wendepunkte und weiterer markanter Streckenpunkte ca. alle 10 km. Die geographische Lage aller Punkte muß zweifelsfrei erkennbar sein.
- d) Luftbild des Zielpunktes der Wertungsstrecke, beziehungsweise Luftbild des Landeplatzes bei Freier Strecke.
- e) Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung (lesbares Foto).
- f) Landeplatz mit ausgelegtem Gleitsegel vor markantem Hintergrund. Das Bild muß eindeutig dem Luftbild vom Landeplatz zuzuordnen sein.

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

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

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

3. Landemeldung

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

4. Kartenmaterial

Startplatz, Startpunkt, angegebener Zielpunkt, tatsächlicher Landeplatz, Wendepunkte und Flugstrecke sowie Positionen der nummerierten Luftbilder müssen auf Karten mit Maßstab 1:200000 oder kleiner eingezeichnet werden. Start-, Ziel- und Wendepunkte müssen in der Karte eingedruckt sein. Das Kartenmaterial ist im Original oder in Kopie zusammen mit den anderen Unterlagen einzureichen.

5. Beurkundung mit Barograph

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

6. Ausnahme

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

► **Protest**

Jeder Teilnehmer kann binnen 7 Tagen nach Bekanntgabe der Zwischen- oder Endergebnisse unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,— beim DHV schriftlich Protest einlegen. Vertretung ist ausge-

Ausschreibung

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

► Ausschuß

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

► Haftung

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

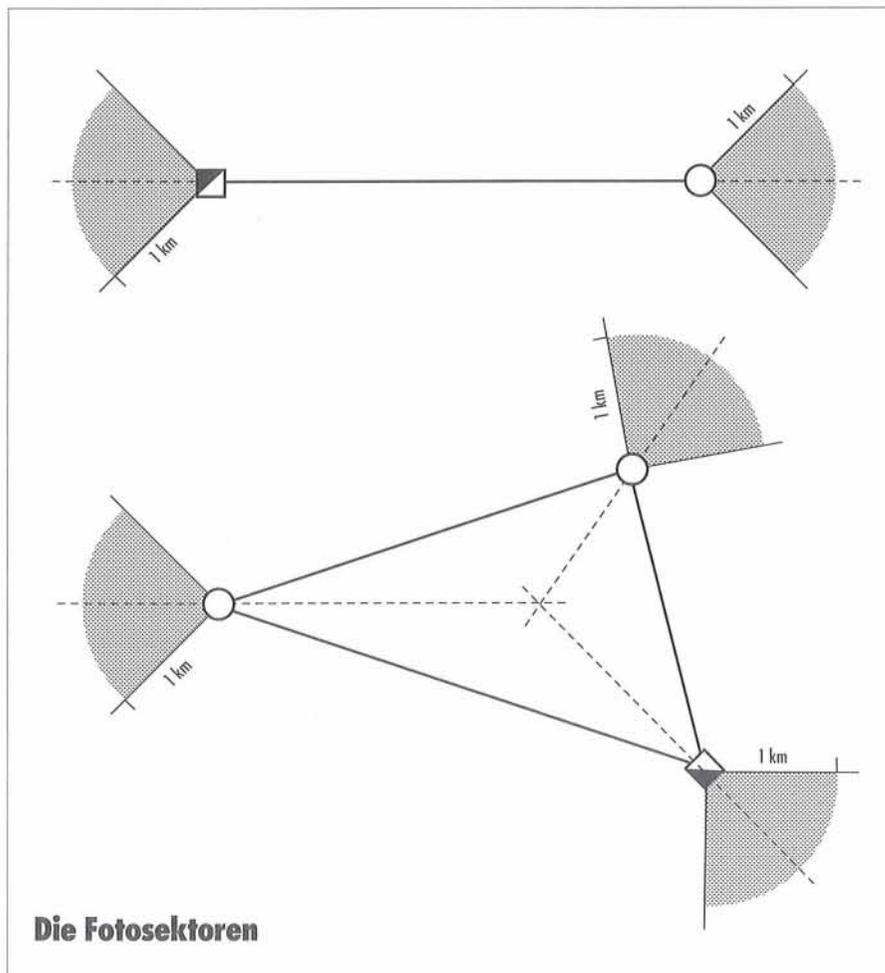
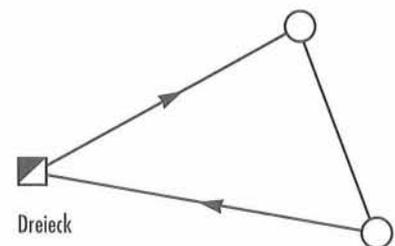
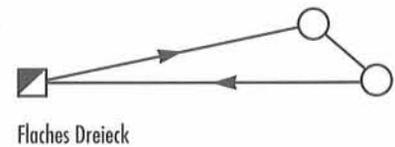
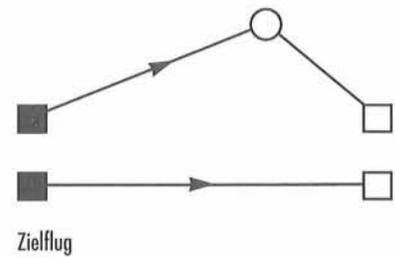
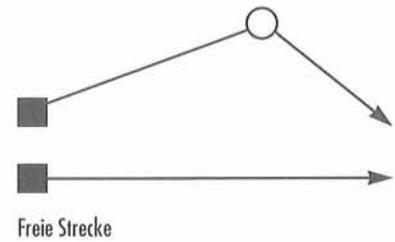
► Ligaqualifikation

Es ist vorgesehen, daß sich die 3 bestplatzierten bzw. von den Rängen 4 bis 10 nachrückenden Teilnehmer am Streckenflugpokal automatisch für die Deutsche Liga 1993 qualifizieren und daß die weiteren Teilnehmer am Streckenflugpokal bis Rang 30 und die Ligapiloten auf den Ligarängen ab 26 bis 38 in ihrer Reihenfolge sich bei der Deutschen Meisterschaft 1992 für 10 Ligaplätze qualifizieren. Die Qualifikation erfolgt getrennt nach Hängegleitern und Gleitsegeln.

— Änderungen vorbehalten —

DHV, Juli 1991

Die Aufgaben



DHV bietet an



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

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



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



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

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,-

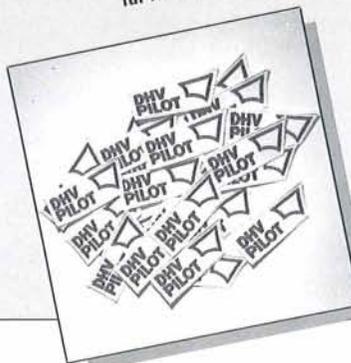


Rettungsschnur-Set
bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur und 30 g Bleigewicht; Preis DM 8,-



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

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



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

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

Deutscher Streckenflugpokal 1991

Hängegleiten

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Lukas	28.03.	FS	D-Neumagen		Hellendorf
Etz	53	FS	Rampe		1.45
Foil	53				
Wolfg. Weinmann	28.03.	FS	D-Donnersberg		Ömeringen
Bergsträßler	91	FS	Antenne		2.50
Sensor	91				
Olaf Barthodzie	29.03.	ZF	D-Horpel	Hoya Flugplatz	Hoya Flugplatz
Hamburger	69	ZF	Winde an L. 212		2.50
HP AT	90				
Paul Raggl	29.03.	△	Bratta Brücke	1. Stausee westlich Gaggio	Boako
Ammergauer	84	△	östlich Boako	2. Ki Roncaia östlich Tirano	3.30
Moyes XS	143				
Karl Maillinger	30.03.	ZF	D-Donnersberg	BAB-X A4/A31	Hemily
1. Pfälzer DFC	122	FS	Rampe		3.50
HP AT	122				
Karl-Heinz Vogel	31.03.	△	Mt. Dolada	1. Croce d. Aune	Sospirolo
NBDF	65	FS >	Rif. Dolada	2. Rif. d. Alpago	4.45
Kiss	65				
Roland Wörle	01.04.	△	Emberger Al.	1. Radelberger Al	Greifenburg
Südschwarzwald	65	△	Straßen-Kr. Greifenburg	2. Anna Schutzhaus	3.20
K2	111				
Dirk Postulat	04.04.	FS >	D-Porta Westfalika	1. Bergkirchen	Sudwalde
DTM	62	FS	Moltketurm		2.05
Sensor	62				
Reinhard Zettl	06.04.	ZF	D-Schreckhof	Hilpoltsein	Georgensgmünd
DC Mosbach	136	FS	Mosbach Nüstenbach-Kirche	Bahnhof	5.30
Zephir	136				
Wolfg. Weinmann	06.04.	ZF	D-Schriesheim	Flugplatz Neustadt Aisch	Uffenheim
Bergsträßler	112	FS	Startplatz		3.45
Sensor	112				
Walter L. Rackel	08.04.	△	Emberger Alm	1. Goldeck-Haus	Oberdrauburg
DFCA Foil	61	FS >	Fichtenheim	2. Anna Schutzhaus	2.20
	61				
Gerd Langwald	09.04.	ZF	D-Bahrenborstel	Flugplatz Salzgitter	Harkerrode
WG Lohaus	204	FS	Grillhütte		5.35
Sensor	204				
Arno Gröbner	09.04.	△	Emberger-Alm	1. Goldeck BS	Emberger-Alm
Ederbergland	87	△	Startplatz	2. Anna Schutzhaus	3.00
Foil	148				
Walter L. Rackel	09.04.	△	Emberger-Alm	1. Goldeckhaus	Emberger-Alm
DFCA	89	△	Fichtenheim	2. Anna Schutzhaus	3.10
Foil	151				
Joachim Bergert	11.04.	ZR	Emberger Alm	1. Inselbrücke bei Huben	Virgen
HP 1	59	FS	Gh. Sattlegger		3.10
	59				
Wolfg. Weinmann	13.04.	FS	D-Mosbach		Wilwisheim
Bergsträßler	132	FS	Ost Rampe		4.30
Sensor	132				
Franz Braun	13.04.	△	D-Kandel	1. Brend Aussichtsturm	Kandel Landeplatz
Elztal	38	△	Kandel Hotel	2. Straßen-Kr. Oberprechtal	2.10
Laser	76				
Anja Kohlrausch	13.04.	ZF	D-Bad Gandersheim	Porta Westfalika	Bad Pyrmon
Harzer	58	FS	Flugplatz Tower	Herrmannsdenkmal	
DC K2	58				3.10
Jan Richter	13.04.	FS	D-Höxter		Bielefeld
	60	FS	Brunsborg	Startplatz	2.25
Magic IV	60				
Ralf Giering	13.04.	ZF	D-Neustadt Glewe	Flugplatz Grambeker Heide	Strenglin
Hamburger	101	FS	Startplatz		3.10
Moyes XS	101				

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Karl Maillinger	13.04.	ZF	D-Donnersberg	Autobahnkreuz A4/A13	Maizieres
1. Pfälzer DFC	136	ZF	Rampe		4.15
HP AT	177				
Harald Zimmer	14.04.	FS	D-Neumagen		Nilvange
DFC Trier	84	FS	Rampe		3.15
Pamir	84				
Reinhard Zettl	14.04.	ZF	D-Mosbach	Koenigsmacker-Bahnhof	Frickenfeld
DC Mosbach	75	FS	Ost Kälbertsh. Kirche		4.40
Zephir	75				
Thomas Odenwald	14.04.	ZF	D-Mosbach	Buswiler Eisenbahntunnel	Eggenstein
Althof	57	FS	Ost Finkenhof		1.50
Foil	57				
Rainer Rössler	14.04.	ZF	D-Mosbach	Wissenburg Kreuzung Eisenbahn	Schöllbrunn
HGC Einkorn	69	FS	Rampe		3.00
Reflex	69				
Sepp Singhammer	16.04.	ZF	D-Wallberg	St. Johann im Pongau-Kirche	Mühlbach/Hochkönig
	105	FS	Wallberg Gi.		5.15
Moyes XS	105				
Armin Neuhofer	20.04.	△	Emberger Alm	1. Radelberger Alm	Greifenburg
DCB Ruhpolding	64	△	Fichtenheim	2. Anna Schutzhütte	2.30
Kiss	109				
Albert Scharl	21.04.	ZF	D-Loffenau	Autobahnkreuz Weinsberg	Kernen
Loffenau	66	FS	Teufelsmühle		2.30
Reflex	66				
Gerd Langwald	21.04.	ZF	D-Barenborstel	Boizenburg Kirche	Boizenburg
WG Lohaus	159	FS	Grillhütte		4.00
Sensor	159				
Siggi Barth	21.04.	ZF	D-Serrig	Autobahnkreuz Weinsberg	Reiter Hof
DFC Trier	164	FS	Rampe		5.30
HP AT	164				
Helmut Wilms	21.04.	ZF	D-Hörpel	Flugplatz Neustadt Glewe	Flugplatz Neustadt
HDF Hamburg	106	ZF	Bahnhofs-Museum L 212		3.40
Moyes XS	138				
Stefan Köstlin	24.04.	ZR	Pfalzen	Hochsteinhütte bei Lienz	St. Georgen
Ruhpolding	117	ZR	Kirche St. Georgen		4.40
MX 2	199				
Uwe Würdemann	27.04.	△	Emberger-Alm	1. Bahnhof Delalch	Greifenburg
Wiehengebirge	41	△	Greifenburg Straßen-Kr.	2. Draubücke Kleblach	1.55
Moyes XS	70				
Jürgen Tulzer	27.04.	△	D-Rauschberg	1. Se.Grubhörndl	Fischerwirt
Ruhpolding	65	△	Rauschberg Bergstation	2. Hochfellen Gi.-Hs.	3.05
Foil	130			3. Reichenh. Hs.	
Frank Notzon	27.04.	△	Emberger Alm	1. Anna Schutzhaus	Radlach
DT Mittelland	67	FS >	Greifenburg Straßen-Kr.	2. Draubücke Kleblach-Lind	2.30
Rumor	67				
Karl Maillinger	29.04.	ZF	D-Serrig	Kernkraftwerk Biblis	Biblis
1. Pfälzer DFC	130	FS	Rampe		4.00
HP AT	130				
Rainer Rössler	09.05.	ZF	D-Mosbach	Weissenbourg Grenzstation	Sinzheim
HGC Einkorn	75	FS	Rampe		3.40
Reflex	75				
Bernd Weber	09.05.	ZF	D-Neuffen-Nord	Klippeneck-Flugplatz	Klippeneck Flugplatz
DDCS	70	ZF	Neuffen-Parkplatz		2.00
Reflex	91				
Reinhard Zettl	09.05.	ZF	D-Mosbach	Bahnhof Gerbeviller	Landeplatz Wantzönau
DC Mosbach	119	FS	Ost Rampe		4.55
Zephir	119				
Karl Maillinger	09.04.	ZF	D-Donnersberg	AB-X A4/A31	Maizeres
1. Pfälzer DFC	136	ZF	Antenne		3.40
HP AT	177				

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Michael Black Bergsträßler Sensor	09.05. 137 137	ZF FS	D- Donnersberg Antenne	Autobahnkreuz A4/A31 Maizieres	Peltre 3.45
Elmar Volz Köln-Düren HP AT	10.05. 78 78	FS FS	D-Neumagen Rampe		Yutz, Frankreich 2.10
Michael Braunstein DFC Südschwarzw. UP Axis	11.05. 87 87	FS FS	D-Mehring Rampe		Betting 4.00
J. Weichselgartner DFC Hochries Foil	14.05. 65 65	△ FS >	D-Hochries Mittelstation Hochries	1.Grundwaldkopf Gi. 2. Reichenh. Hs.	Ruhpolding 2.35
Jürgen Tulzer Ruhpolding Foil	14.05. 128 218	△ △	Emberger Alm Brücke B 100	1. Anna Schutzhaus 2. Antenne Dobrasch	Greifenburg 5.40
Raimund Rud Rumor	14.05. 65 65	ZR FS >	D-Hochries Hochries Mittelstation	Reichenhaller Haus	Hochfellen Landeplatz 4.00
Christoph Haustein Ammergauer DC HP AT	19.05. 61 61	FS FS	D-Oberem- mendorf Startplatz		Aiterbach 2.15
Raimund Rud Laser	19.05. 76 76	ZR FS >	D-Hochries Hochries Mittelstation	Reichenhaller Haus	Hochplatte Landeplatz 3.55
Roland Wöhrle Südschwarzwald Kiss	21.05. 40 68	△ △	D-Kandel Rampe	1. Oberprechtal Straßenabzweig 2. Rohrhardsberg Turm	Heimeck 2.25
Stefan Senger Pamir	22.05. 88 88	ZR FS	Pfalzen Kirche St. Georgen	Hochteinhäus	Irschen 3.30
Sepp Singhammer DC Isarwinkel Moyes XS	22.05. 193 193	ZF FS	D-Brauneck Brauneck- Gipfel	Lienzen Bahnhof	Vor Lienzen
Michael Furrer Südschwarzwald Moyes GTR	22.05. 59 100	△ △	D-Kandel Sägewerk	1.Oberprechtal Kr 2. Rohardsberg Turm 3. Roßkopf Turm	Heimseck 2.05
Martin Scheible TSV Seisen Laser	23.05. 80 80	ZF FS	D-Türkheim Rampe	Landeplatz Tegelberg	Frechenrie- den 2.30
Michael Black Bergsträßler Sensor	24.05. 81 81	ZF FS	D-Melibouks Auerbacher- Schloß	Freiburg Flugplatz	Karlsruhe- Forchheim 3.20
Karl Maillinger 1. Pfälzer DFC HP AT	28.05. 136 177	ZF ZF	D- Donnersberg Antenne	Autobahnkreuz A4/A31	Maizieres 3.45
Karsten Gaebert DFC Südschwarzw. Foil	28.05. 75 150	△ △	D-Kandel Rampe	1.Schauinsland Turm 2. Hohfirst Turm 3.Hörnleberg Ki.	Heimeck 3.05
Peter Wolter Pamir	30.05. 122 159	ZF ZF	D-Laber Str. Kr. B 23 Ettaler M.	Zernez Str.Kr. 27/28	Silvaplane 6.45
Karl Maillinger 1. Pfälzer DFC HP AT	30.05. 215 215	ZF FS	D-Donners- berg Antenne	Flugplatz bei Handaimville	Montblainvil- le 5.40
Martin Stengel HGC Einkorn WW Sport	30.05. 89 114	ZF ZF	D-Mosbach Ost Rampe Ost-Rampe	Grenzstation Wissembourg	Wissem- bourg 2.30
Erwin Bude Köln-Dürener Moyes XS	30.05. 96 96	ZF FS	D-Neumagen Rampe	Clermont-En- Argonne	Briey 5.05
Richard Roth Schwangauer Bullet Novum	30.05. 86 146	ZR ZR	Emberger Alm Emberger Alm	Brücke St. Johann im Walde	Greifenburg 3.55

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Elmar Voltz Köln-Düren HP AT	30.05. 145 145	ZF FS	D-Neumagen Rampe	AB-Kreuz Metz	Thierville 5.30
Werner Fleck Althof Vega MX	30.05. 60 102	△ △	Emberger Alm Greifenburg Straßen-Kr.	1. Anna Schutzhaus 2. Kirche St. Georgen	Greifenburg
Hermann J. Justen Mittelrose Zephyr CX	30.05. 109 109	ZF FS	D-Neumagen Rampe	KKW Cattenom	Monaville 3.05
Thomas Odenwald Althof Foil	30.05. 127 127	ZF FS	D-Mosbach Ost Finkenhof	Courcelles-Sur- Nied Bahnhof	Uttwiller 4.00
Lothar Schmidt NBDF Pamir	30.05. 94 160	ZR ZR	Schmittenhö- he Breiteckalm	Edelweißhaus Gerlospäß	Fürth Landeplatz 4.20
Henning Kettler 1. ODC Kiss	30.05. 215 215	ZF FS	D- Donnersberg Antenne	Autobahnkreuz Maizieres	Clermont- En-Argonne 5.25
Karl Schuhmann DFCA Magic IV	30.05. 67 67	ZR FS >	D-Hochfelln Bründling Alm	Schmittenhöhe Bergstation	Hochfilzen 3.30
Bernhard Mayer Ruhpolding Foil	30.05. 57 57	△ FS >	D-Unternberg Str.Kr. B 305 n. Inzell	1. Grünbacher Hütte 2. Buchenstein wand BS.	Hochfilzen 3.45
Günter Fleischmann Althof Foil	30.05. 61 104	△ △	Emberger- Alm Greifenburg Straßen-Kr.	1. Anna Schutzhaus 2. Ki.St. Georg	Greifenburg 3.35
Rainer Rössler HGC Einkorn Thalhofer GT	30.05. 202 202	ZF FS	D-Mosbach Ost Rampe	Courcelles-Sur-Ni bei Metz	Champenou 6.10
Robert Lebeda DDCS Zephyr	31.05. 58 58	△ FS >	D-Mittagberg Bielerdorf Straßen-Kr.	1. Walmendinger Horn Bergstation 2. Edm.-Probst Haus	Landeplatz Mittagberg 3.55
Andreas Heil 1.Oberpfälzer K 3	31.05. 107 182	ZR ZR	Emberger Alm Greifenburg Straßen-Kr.	Matrie Rotenkogelift Bergstation	Greifenburg 4.00
Andi Kanior Kaiseradler Kiss	31.05. 74 148	△ △	Erfurter Hütte Erfurter Hütte	1. Höhlenstein Haus 2. Wallberg Hotel	Kössen 5.35
Christoph Klink Loffenau Foil	31.05. 94 94	ZR FS >	Emberger Alm Greifenburg Straßen-Kr.	Lift Rotenkogel Mittelstation	Oberdrau- burg 4.00
Joachim Cuolt Südschwarzwald Laser	31.05. 41 70	△ △	D-Kandel Kandel Gipfel	1. Rohardsberg Turm 2. Oberprechtal Kreuzung	Kandel Gipfel 2.50
Peter Achmüller DFC Hochries Moyes XS	31.05. 117 177	ZR FS >	Kofel Brücke in Gais	Hochsteinhaus	Dietenheim 6.05
Karl Schuhmann DFCA Magic IV	31.05. 64 64	△ FS >	D-Hochfelln Bründling Alm	1. Reichenhaller Haus 2. Kampenwand Bergstation	
Stefan Senger Pamir	31.05. 85 85	ZF > FS >	D-Rausch- berg Gipfelstation Rauschberg	1. Schmittenhöhe ZP Zell am Ziller	Wald im Pinzgau 5.40
Martin Scheible TSV Seisen Laser	31.05. 65 65	ZR FS >	D-Flugplatz Blaubeuren Flughallen	Gammertingen Bahnhof	Hayningen 3.25
Werner Fleck Althof Vega MX	31.05. 105 179	ZR ZR	Emberger Alm Greifenburg Straßen-Kr.	Lift Roten-Kogel Bergstation	Greifenburg 3.20
K.H. Vogel NBDF Kiss	31.05. 58 116	△ △	Pfalzen Pfalzen Straßen-Kr.	1. Plose BS. 2.Jochtalseibahn Bergstation	Pfalzen

△ = FAI Dreieck, △ = Flaches Dreieck, ZR = Ziel-Rück, ZF = Zielflug, ZF > = Zielflug auf geknickter Bahn, FS = Freie Strecke, FS > = Freie Strecke auf geknickter Bahn, D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland, BS = Bergstation, Gi = Gipfel, Ki = Kirche, Str.-Kr. = Straßenkreuzung, Rif. = Rifugio, Al. = Alm, ZP = Zielpunkt, Hs. = Haus, Gi = Gipfel

Hängegleiten

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Michael Braun Althof Foil	01.06. 107 182	ZR ZR	Emberger Alm Kreuzung Greifenburg	1. Rotenkogelift Mittelstation	Greifenburg 3.29
Andrea Kopp Südschwarzwald Moyes XS	01.06. 104 177	△ △	Emberger Alm Sattellegger Haus	1. Bergstation Zetterfeld 2. Goldeck Antenne	Greifenburg 5.00
Hartmut Kirchhoff Phoenix e.V. Foil	01.06. 66 112	ZR ZR	Tschiernock T reffling Burg	1. Oswaldiberg- Tunnel Ausfahrt Ost	Seeboden 4.00
Uwe Kirchhoff Phoenix e.V. Foil	01.06. 66 112	ZR ZR	Tschirnock Treffling Burg	1. Oswaldiberg- Tunnel Ausfahrt Ost	Seeboden 3.45
Christoph Klink Loffenau Foil	01.06. 107 182	ZR ZR	Emberger Alm Greifenburg Straßen-Kr.	Rotenkogelift Mittelstation	Greifenburg 3.35
Peter Kapfhammer BulletC 14	01.06. 98 98	ZR FS >	D-Laber D 23 Abfahrt. Linderhof	Sigmundburg Fernsteinsee	Famost südl Innufer 4.25
Dirk Postulat WG Lohaus Sensor	01.06. 110 187	ZR ZR	Emberger Alm Kiosk Landeplatz	Goldriedbahn Mittelstation	Greifenburg 3.30

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Thomas Dengler Bergsträßler HP 2	01.06. 68 68	ZR FS	Arbiskopf Schwimmbad Zell a. Ziller	Paß Thurn	Vor Zell am See
Peter Achmüller DFC Hochries Moyes XS	01.06. 95 95	ZR FS >	Kofel Brücke in Gais	Hochsteinhaus	Innichen 3.45
Sepp Hauberl Isarwinkel Magic FR	01.06. 66 66	ZF FS	D-Brauneck Brauneck- haus	Wunternberg- bahn Talstation	Kössen 2.50
Wolfgang Betz Wolkenkratzer Ace	01.06. 79 79	ZR FS >	Arbiskopf Schwimmbad Zell a. Ziller	Schmittenhöhe Bergstation	Lengdorf 4.10
Werner Fleck Althof Vega MX	01.06. 114 114	△ FS >	Emberger Alm Greifenburg Straßen-Kr.	1. Schloß Heinfels 2. Goldeck Sender	Greifenburg 4.45
Günter Fleischmann Althof Foil	01.06. 108 184	ZR ZR	Emberger Alm Greifenburg Straßen-Kr.	Lift Rotenkogel Mittelstation	Greifenburg 3.40

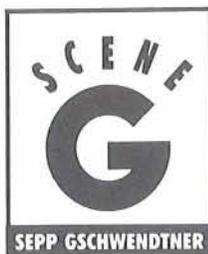
△ = Flaches Dreieck, ZR = Ziel-Rück, ZF = Zielflug, FS = Freie Strecke, FS > = Freie Strecke auf geknickter Bahn, D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland, Kr. = Kreuzung.

Gleitsegeln

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Sepp Gschwendtner Werdenfels Edel ZX	25.02. 20 40	△ △	D-Wank Wank Mittelstation	1. Gerold Kapelle 2. Krottenkopf	Gschwandt- nerbauer 2.30
Torsten Hahne DCTT Flash 51	13.03. 52 88	△ △	Hafelkar Nordkettenb. Mittelstation	1. Härmlkopfb. BS 2. Hinterhorn-Al	Rechenhof 3.10
Torsten Hahne DCTT Flash 51	14.03. 70 119	ZR ZR	Wildkogel Wildkogel- bahn MS	Schmittenhöhe Bergstation	Neukirchen 4.15
Barbara Lacrouts DCTT Edel ZX	14.03. 70 119	ZR ZR	Wildkogel Wildkogel- bahn MS		Neukirchen 5.10
Sepp Gschwendtner Werdenfels Edel ZX	10.04. 41 70	△ △	D-Wallberg Wallberg Gipfel	1. Baumgarten- schneid 2. Hoher Traiten	Wallberg Landeplatz 4.45
Peter Rummel DCTT Joy 31	12.04. 63 63	ZF > ZS	Arbiskopf Startplatz	1. Spieljoch Westendorf Talstation	Niedersill 4.15
Bernhard Sager Edel ZX	14.04. 55 55	ZR FS >	Wildkogel Wildkogel- bahn MS	-	Mittersil 3.20
Torsten Hahne DCTT Flash	16.04. 74 74	ZF > FS >	D-Wallberg Wallberg Alm	Bergstation Kössen	Grießen 5.05
Peter Rummel DCTT Joy 31	14.05. 71 71	ZR FS >	Pfalzen St. Georgen Kirche	Thurntalerbahn Bergstation	2 km östlich Brunneck 4.55
Sepp Gschwendtner Werdenfels Edel ZX	22.05. 63 63	ZF > FS >	D-Wallberg Wallberg- Gipfel	Unternberghorn Gipfel	Fieberbrunn 4.10

Pilot Verein Gerät	Datum km Punkte	Aufgabe geplant gewertet	Startplatz Startpunkt	Wendepunkt Ziel	Landung Flugzeit
Harald Buntz Werdenfels Nova	28.05. 42 42	ZF FS	D-Laber Laber Gipfelstation	Susch-Schweiz	Forach 3.45
Willi Schierle Hot Dream	29.05. 63 63	ZF FS	D-Nebelhorn Seealpsee	Kleblealm Sölden	Huben Ötztal 4.20
Torsten Hahne DCTT Flash	30.05. 95 95	ZF FS	D-Brauneck Brauneck- haus	Kirche in Schuls	Sonthofen 5.10
Harald Buntz Werdenfels Nova	31.05. 42 42	ZF FS	D-Brauneck Brauneck- haus	Hündelkopflift Talstation	Grainau 4.30
Sepp Gschwendtner Werdenfels Edel ZX	31.05. 73 73	ZF FS	D-Brauneck Brauneck- haus	Söllereckbahn Talstation	Breitenberg 7.10
Willi Schierle Hot Dream	31.05.9 24 41	ZR ZR	D-Mittagberg Mittagberg Bergstation	Hochgrat Bergstation	Schwandau 3.35
Willi Brunner DCTT Joy 28	01.06. 60 60	ZF FS	D-Wallberg Wallberggip- fel	St. Johann- Bahnhof	Waidring 3.40
Richard Brandl DCTT Edel ZX	01.06. 44 44	ZF FS	D-Wallberg Wallberggip- fel	St. Martin bei Lofer	Kössen Golfplatz 3.30
Peter Rummel DCTT Joy 31	02.06. 60 60	ZF FS	D-Wallberg Wallberggip- fel	St. Martin bei Lofer	Waidring 3.55
Uli Wiesmaier Werdenfels Ninja	15.06. 120 156	ZF ZF	Kühboden Kühboden Mittelstation	Chur Bahnhof	Chur Bahnhof 5.30

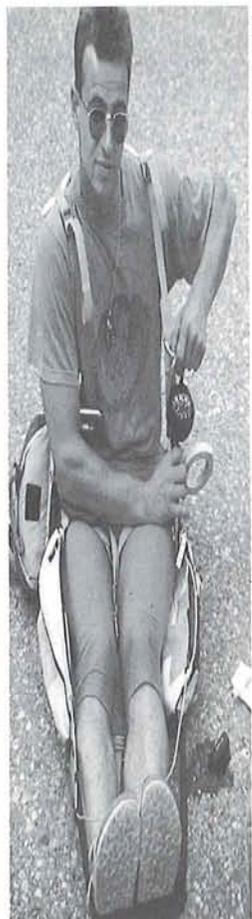
△ = FAI Dreieck, △ = Flaches Dreieck, ZR = Ziel-Rück, ZF = Zielflug, ZF > = Zielflug auf geknickter Bahn, FS = Freie Strecke, FS > = Freie Strecke auf geknickter Bahn, D = Startplatz liegt in der Bundesrepublik Deutschland, BS = Bergstation, MS = Mittelstation, Al. = Alm,



Man hält's fast nicht für möglich. Endlich gab's mal wieder einen Gleitschirmwettbewerb in Deutschland. Bei tollem Wetter und guter Organisation, anspruchsvoller Aufgabenstellung und prima Stimmung, fand vom 21. bis 23. Juni in Lenggries die Bayerische Meisterschaft statt.

So veranstaltet wird Fliegen zum zuschauer- und medienfreundlichen Sport, ein Bierzelt, viele Schirme am Himmel und fachkundige Sprecher lockten am Sonntag wahre Menschenströme Richtung Landeplatz.

Mancher Teilnehmer konnte die Volksfeststimmung jedoch nicht so richtig genießen. War er doch irgendwo im Längental, auf der Südseite der Benediktenwand oder sonst wo abgesoffen und hatte einen mehrstündigen Fußmarsch vor sich. Am härtesten traf's Toni Bender, einen der Favoriten. Zu sehr »gespeedet«, saß er bald unter der Benediktenwand bei der Tutzinger Hütte am Boden. Um sich den mehrstündigen Abstieg zu sparen stieg er, mühsam und heiß, auf und startete wieder. Als er jedoch zum zweiten mal kurz danach wieder an der Tutzinger Hütte stand und ihn dann noch ein Bergwanderer fragte »wie oft fliegen sie hier so am Tag«, flüchtete er erschüttert zu Fuß nach Benediktbeuern und traute sich erst spät nachts nach Lenggries zurück!



Fotos: Christine Pfeifer

Trockenübung:
Ernst Strobl feilt an der Ausrüstung und an der strömungsgünstigsten Haltung

Das Wetter macht heuer nicht mal vor so renommierten Veranstaltungen wie dem Fiescher Cup halt. Beim ersten Termin, nahezu die gesamte Weltelite war angereist, spielte der Wind nicht mit, der Ausweichtermin wurde gar nicht angesagt, die Wettervorhersage war zu trostlos. Der Wetterproblematik bewußt, reist kaum ein GS-Pilot ohne Mountain Bike im Gepäck. Daß biken jedoch fast gefährlicher ist als fliegen erfuhr Torsten Hahne, deutscher Ligapilot, am eigenen Leib. Durch weite Streckenflüge 91 wohl gegen Gefahren etwas abgestumpft, riskierte er auf einem schmalen Bergpfad etwas zu viel und tat sich ernsthaft weh. Selbst Arzt, wollte er sich unverständlichlicherweise von seinen Ligakollegen nichts amputieren lassen und suchte lieber ein Krankenhaus auf. Noch eine Warnung sei an alle MTB Verleihstationen ausgesprochen: Leiht dem Bayerischen Meister Ernst Strobl kein Rad! Er fährt wie er fliegt, ihr nehmt 25 Franken ein und habt für mindestens 100 Franken Reparaturen!

Es stellt sich die Frage ob nicht zur Prüfung von GS-Piloten ein Hör-, Seh- und evtl. Intelligenztest Vorschrift werden müßte. Wenn man sieht wie am 26.6.1991 die Gewitterböenwalze ein Dutzend »Schirmpassagiere« am Brauneck, Wallberg und anderswo, teilweise viele Kilometer vom Landeplatz entfernt, in die Bäume pfefferte, scheint es an diesen Eigenschaften manchem zu mangeln. Können denn die »Piloten« den Wetterbericht nicht hören, der von tropischen Temperaturen und dem Durchzug einer Kaltfront mit schweren Gewittern sprach, können denn die »Piloten« nicht sehen, wie andere im B-Stall oder Steilschirm dem Landeplatz zustrebten, als sie erst ihre Startvorbereitungen trafen? Oder sind sie einfach zu dumm zu begreifen, wie tödlich sich Gewitter im Flugsport auswirken können, oder hat's ihnen niemand gesagt?





Action am Brauneck

Von Christine Pfeifer

Presse, Funk und Fernsehen standen bereit und hatten schon im Vorfeld informiert. Ebenso ein großes Bierzelt, ein Grill und ein dickes Faß Bier, welches die einzige sportliche Betätigung für die Piloten am ersten Wettkampftag bieten sollte:

es mußte mit vereinten Kräften aus dem Schlamm der seit Wochen eingeregneten Landewiese geschoben werden.

Die vor dem Regen im Zelt Zufluchtsuchenden wurden von Ernst Strobl belehrt, daß abends noch ein »Superdurchgang« möglich sei.

Dazu sollte es jedoch nicht mehr kommen, nachdem beim dritten Briefing um 14.00 Uhr der erste Durchgangstag abgesagt wurde. Allerdings ließ die für den Abend bereits prophezeite Sonne und die trotz vieler Pfützen gute Thermik für den nächsten Tag Hoffnungen erwachen.

Diese sollten sich auch tatsächlich bestätigen. Eine kleine Einschränkung ergab sich nur dadurch, daß am ansonsten stark thermischen Garlandstartplatz bis ca. 13.00 Uhr nur laue Lüftchen wehten und keinerlei Anzeichen des normalerweise wegen seiner Stärke berühmigten Isartalwindes zu finden waren.

Die für diesen Tag geplante Aufgabe bestand aus einem 31,5 km langen Zick-Zack-Parcours, der sich aus Startphoto: Demmelspitz, der 1. Boje: Benediktenwand (Gipfelkreuz), 2. Boje: Demmelspitz, 3. Boje: Benediktenwand, 4. Boje: Gassenhaueralm (südlich des Blomberges) und schließlich dem Zielphoto: Jägerstüberl/Landeplatz zusammensetzte.



Ernst Strobl,
Lokalmatador und
neuer Bayrischer
Meister

Start am Brauneck

Einige Piloten verabschiedeten sich auf Notlandeplätze rund um die Benediktenwand von ihren weiterfliegenden Konkurrenten und entschieden sich somit unfreiwillig für teilweise stundenlange Fußmärsche. Für viele bedeutete auch die 4. Boje das Aus dieses Durchganges. Meist durch flugtaktische Fehler bedingt; nicht so für Uli Wiesmeier, er mußte dort kurze Unkonzentriertheit mit dem Reißen von neun Leinen bezahlen und mit etwas lädiertem Schirm zum Landeplatz zurückeiern.

Mit erfüllter Aufgabe kamen nur vier Piloten zum Landeplatz zurück. Tagessieger war Christoph Kirsch, der zwei Minuten schneller als Ernst Strobl das Ziel erreichte. Ihnen folgten mit einzigem Abstand Michi Hange und Hagen Mühlich, ebenfalls Zweiter ohne Zeitwertung, da er kein Bild mehr

in seiner Databack-Kamera hatte, um das Zielphoto zu schießen. (Würde man sich vor dem Start über die genaue Lage der Bojen informieren, bliebe einem das Photographieren aller Almhütten im Umkreis von 5 km erspart...!).

Somit versprach jedenfalls der nächste Tag eine Menge Spannung in diesem knappen Rennen. Für viele der Piloten kam der Wechsel zum Südstart etwas überraschend, zumal das Fenster wegen zu erwartender Überentwicklung sehr früh geöffnet wurde. Die beiden Favoriten, die übrigens ein sehr freundschaftliches Verhältnis zueinander haben, ließen sich natürlich nicht mehr aus den Augen, und waren fast gleichzeitig unter den ersten Startern. Allerdings entwickelte sich dann alles anders als erwartet. Die zuerst gestarteten Piloten konnten sich nicht

halten und mußten landen, nachdem wegen des schwächelnden Talwindes auch der Kogel als Warteplatz auf gute Verhältnisse ausfiel.

Unter ihnen war auch Ernst Strobl. Christoph Kirsch rettete sich durch eine Toplandung vor dem Absaufen. Dies ermöglichte ihm auch, vor seinem Verfolger wieder zu starten, was sich jedoch als nachteilig erwies, wurden doch im Laufe des Tages die Verhältnisse immer besser. Die Tagesaufgabe bestand aus dem Startphoto: Demmelspitze, den Bojen: Vorderer Kirchstein, Kiesgrube Schlegeldorf, Umsetzer/Antenne und dem Zielphoto: Jägerstüberl/Landeplatz. Christoph Kirsch und mit ihm Michael Brunner, Torsten Hahne und Toni Bender fanden nach der dritten Boje keinen Anschluß am Berg und mußten vom Boden aus zusehen, wie ein großer Teil der Piloten, angeführt von Ernst Strobl die Aufgabe erfüllte.

Somit ist Ernst Strobl (übrigens der Lokalmatador) verdientermaßen Bayrischer Meister. Bayrische Meisterin ist Daniela Anke, die sich mit dem 10. Platz auch im Gesamtklassement gut platzierte.

Das fliegerische Niveau dieser Meisterschaft war insgesamt gesehen sehr hoch. Für Ligapiloten war die Teilnahme Pflicht, es wurden beide Durchgänge als Ligadurchgänge gewertet. Der Lenggrieser Club hat mit seinen Mitgliedern in der Luft den Wettkampf und am Boden die Organisation hervorragend bewältigt. ◀

Ergebnis

Rang	Pilot	Punkte
1	Ernst Strobl	1999
2	Michi Hange	1781
3	Hagen Mühlich	1759
4	Peter Geg	1659
5	Christoph Kirsch	1575
6	Josef Weininger	1548
7	Michael Bethmann	1518
8	Sepp Gschwendtner	1515
9	Franz Messmer	1510
10	Daniela Anke	1501
10	Uli Wiesmeier	1501
12	Richard Roth	1407
12	Barbara Lacrouts	1407
14	Sigi Rohmoser	1386
15	Gerald Bruscheck	1349
16	Torsten Hahne	1327
17	Michael Brunner	1327
18	Markus Mayer	1294
19	Jürgen Gaudera	1282
20	Klaus Eberle	1280



präsentiert:



Höchstleistung
für Piloten mit Biß!

Generalvertretung D:

Drachenflugschule
Radolfzell
Stanko Petek
Mägdebergstraße 3
D-7760 Radolfzell
Tel. Büro 07732-2728
Werkstatt 07732-56606
Telefax 07732-2306

Gesamtpalette:

Compact 13 + 14 Trilam	DM 6450,-
Competition	DM 4750,-
Sphinx 15	DM 3780,-
Sphinx Biplace	DM 4800,-
Atlas	DM 3350,-

GLEITSCHIRMFLIEGEN kinderleicht

Gleitschirmfliegen ist ja kinderleicht: links ziehen, schon geht's nach links, rechts ziehen, und wir drehen zur anderen Seite. Und das Ding fliegt sogar ganz ohne uns — kein Balanceakt, wie auf dem Fahrrad oder Surfbrett ist vonnöten!

Aber denkste:

Gleitschirmfliegen ist verdammt schwer! — ich muß laufend noch dazu lernen, kann es immer noch nicht perfekt. Und darum hab ich Angst und das ist gut so!

Gleitschirmfliegen ist total sicher: das ist ja wie am Fallschirm Hängen. Und wenn mal was einklappt, das hab' ich eh im Griff. Kategorie 1 ist sogar idiotensicher. Mein Schirm geht so schnell, bei Starkwind brauch' ich mir keine Gedanken zu machen! — Und außerdem: An meinem Hausberg bin ich eh' Experte, da hab' ich schon mindestens 200 Flüge — dort kann mir nichts mehr passieren!

Aber denkste: Gleitschirmfliegen ist verdammt gefährlich, wenn man sich nicht ständig die Risiken und Grenzen vor Augen hält. Und diese Grenzen sind leider so schnell erreicht. — Aber trotzdem kommt es immer wieder vor, daß ich mich durch falsche Entscheidungen in solche riskanten Grenzsituationen bringe. Dann hab ich große Angst und das ist gut so!

Und dann treff ich Dich an solchen Tagen, lieber Leser, und Du scheinst gar keine Angst zu haben. Fast bin ich verleitet, Dich zu beneiden: Ohne Streß auch in brenzligen Situationen fliegen zu können — vielleicht die Situation nicht mal als brenzlich zu empfinden. Ist das nicht Genußfliegen pur?

Es kommt ‚glaube ich, sehr darauf an, wie lange der Genuß ungestört bleibt. Ungestört von dummen Unfällen: »War das gefährliche Gerät schuld, oder waren es die heimtückischen Verhältnisse, also pures Pech?«

Viel zu häufig übersehen wir wohl die wahren Ursachen fast aller Gleitschirmunfälle: Gerade der fehlende

Respekt, die fehlende Angst, vielleicht auch mangelnde theoretische Kenntnisse von den Gefahren und Grenzen unseres Sports führen uns zur Selbstüberschätzung.

Und überlegen wir mal, wie oft es bei Dir, bei mir oder bei befreundeten Piloten gerade nochmal gutgegangen ist! — Das sticht um so deutlicher ins Auge, je mehr man sich mit der Materie befaßt.



Ungestört bleibt der Flugspaß aber auch nur, wenn wir unsere fliegerische Freiheit erhalten. Und die ist im Moment wirklich in Gefahr: Weder Gesetzgeber, noch Krankenwesen wollen länger untätig zuschauen. Sie haben den Eindruck gewonnen, Gleitschirmfliegen sei extrem gefährlich. Wieso?

Weil sie nur Statistiken auf den Tisch bekommen, in denen nichts steht von »Ganz schöne Überentwicklung heute, aber das geht schon noch...« — »Das Lee davorne kenn ich gut, da komme ich immer heil durch...« — »Der Wind ist eigentlich zu stark, aber ich wart', bis eine ruhige Phase kommt, oder ich geh' einfach

ein Stück weiter runter, das haut schon hin...« — Nein diesmal nicht! Es sind nur wir selber, die unseren Sport durch solche Aktionen auf's Spiel setzen.

Und, mal ehrlich: Wenn wir uns schon selber nicht trauen — — zuschauen und Starthilfe leisten, statt abzuraten, ja vielleicht sogar mit aller Autorität Startverbot zu erteilen, tun wir allemal gern. Vielleicht schaut's ja nur so schlecht aus...

Und dann muß doch die Bergwacht, viel zu oft gar der Hubschrauber geholt werden. Wir können dann nicht sagen, wir hätten nochmal Glück gehabt. Denn auch wenn es diesmal die Knochen des Anderen sind — unserem Sport ist wieder einmal schwer geschadet worden.

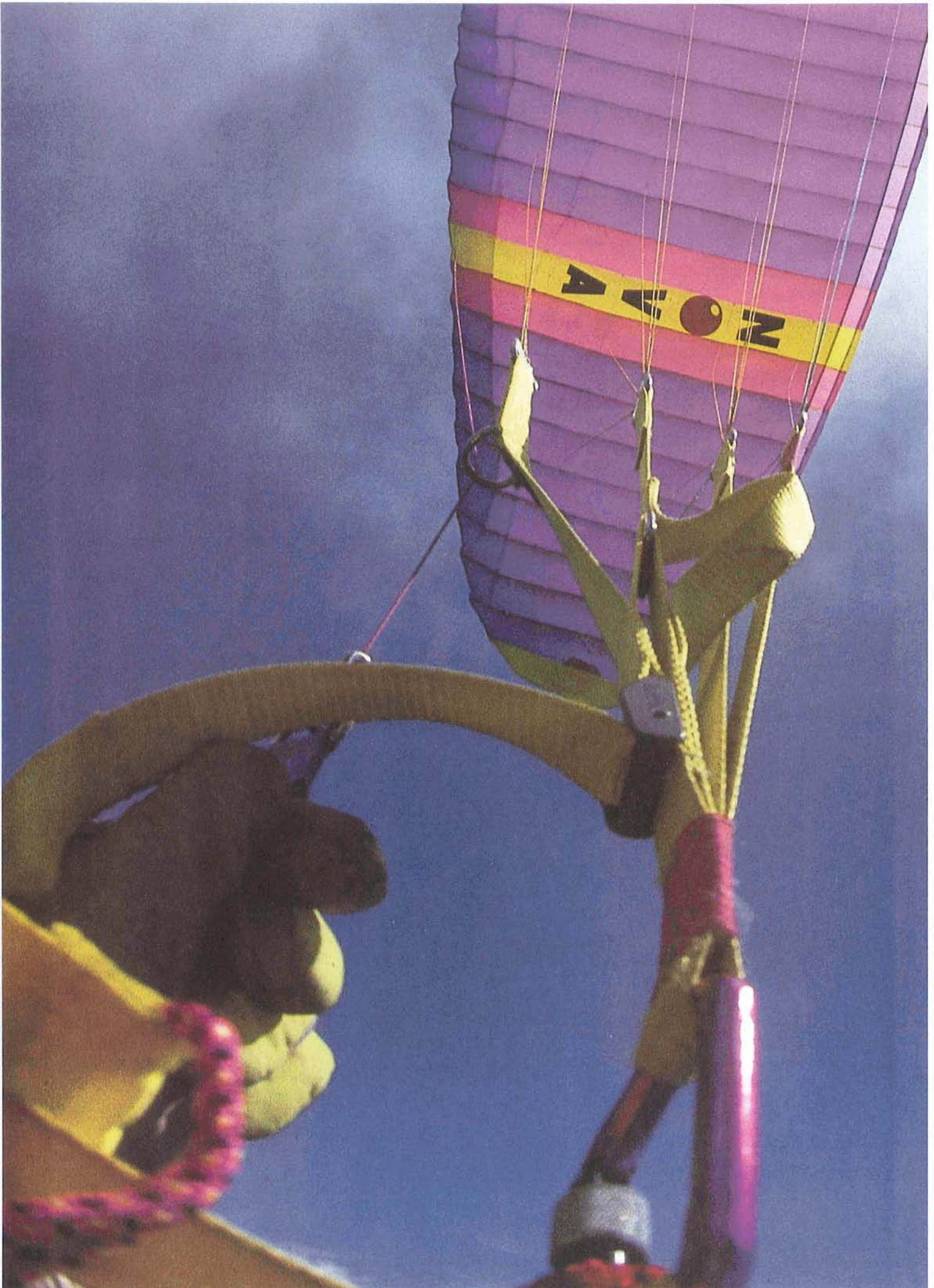
Also gibt es, lieber Leser nur eine Rettung: Selbstdisziplin, viel öfter auf zweifelhafte Flüge zu verzichten und Dazulernen. Wie gesagt, auch ich lerne fast täglich hinzu. Und da gibt es ein riesiges Betätigungsfeld: Schirmbeherrschung am Boden, Sicherheitstrainings und vieles mehr an Praxis, aber genauso sehr die Theorie, ein besonders dankbares Objekt ist dabei das Gebiet der Meteorologie.

Oder bist Du schon Experte, lieber Leser, hast das gar nicht mehr nötig?

Ich wundere mich nämlich ständig, wohin ich auch zum Fliegen gehe, wer sich alles wie ein Profi verhält. Daß aber jemand, der seinem Beruf nachgeht, wochenends, oder aber noch viel seltener Zeit zum Fliegen hat, nicht den Könnens- und Kenntnisstand haben kann, wie jemand, der das Gleitschirmfliegen professionell betreibt, liegt ja auf der Hand.

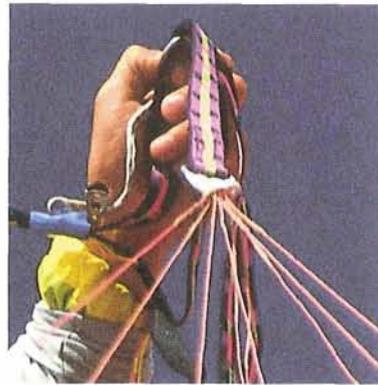
Daß dies aber viel öfter in die Flugentscheidung eingehen müßte, als es der Fall ist macht mir Angst für die Zukunft unseres schönen Sports! — Und das ist nicht gut so!

Christoph Kirsch



Alles im Griff

Wir haben sie ständig in den Händen. Sie sind quasi der direkte Draht zum Gleitschirm. Und doch machen wir uns nur wenig Gedanken über sie: die **Bremsleinen.**



Von Christoph Kirsch

Dabei ist es gerade beim heutigen Stand der Schirmentwicklung so wichtig wie noch nie, richtig damit umzugehen, sie optimal einzustellen. Die werkseitige Einstellung paßt nämlich nur in den seltensten Fällen, ja sie kann auch gar nicht universell sein: Zu verschieden sind die Einflußgrößen Gurtzeug, Pilotengröße und individueller Geschmack. Die Einstellung der Bremsleinen hat aber nicht nur auf den Flugkomfort ihre Auswirkungen, eine grobe Fehleinstellung birgt nicht unerhebliche Gefahren in sich. Daß dabei Gewohnheit selten ein Attribut optimaler Einstellung ist, sollte jedem zu denken geben. Daher wollen wir uns die Problematik einmal näher vor Augen führen.

Da stehen wir zunächst einmal noch am Boden und können nicht viel mehr aussagen, als daß da ein Griff an der Hauptbremsleine, vielleicht an einer markierten Stelle befestigt ist. Wir müssen also in die Luft, um näheres sagen zu können. Geben wir bei ruhi-

gen Bedingungen dann einmal die Bremsen frei, so wird die Steuer Spinne mit den aufgegabelten Einzelbremsleinen mehr oder weniger weit nach hinten ausweichen. Ziehen wir nun die Steuerleinen langsam herab, so kommt ein Punkt, an dem die Hinterkante sich mitzubewegen beginnt. Das ist schon der Fall noch bevor die Bremsleinen sich straffen: Der Luftwiderstand führt zum Durchhang trotz Kraftübertragung. Eine ganz genaue Beobachtung ist also nötig, die ein Flug vom Übungshang meist nicht ermöglicht, da er die Aufmerksamkeit des Piloten auf die Flugstrecke fordert.

Ist der Punkt nun erfaßt, an dem die Bremsen zu greifen beginnen, so merken wir uns den Abstand des Bremsgriffes von der Öse am Tragegurt. Markierungen, die man vorher am Gurt angebracht hat, ersetzen das zentimetergenaue Augenmaß. Wollen wir die Bremsen später verkürzen, dann wissen wir nun, welchen Wert wir dabei in keinem Fall überschreiten

dürfen. Versiertere Piloten sollten noch eine andere Grenze erfliegen: die Stall - Grenze. Dazu wird der Schirm ganz gleichmäßig und vorsichtig immer mehr verlangsamt. Der Pilot sollte dabei das Gleitsegel immer im Auge behalten. Wenn der Punkt erreicht ist, an dem man das Gefühl hat, nicht mehr langsamer fliegen zu können, der Vorwärtsflug fast zum Sackflug geworden ist, sollte wiederum Maß genommen werden: anhand des Gurtzeuges oder Körpers läßt sich die Stall - Grenze, der Abstand zur Brems-Öse relativ genau festlegen. Das Manöver darf keinesfalls bis zum totalen Strömungsabriß weitergeführt werden. Piloten, die ihren Schirm noch nie bis an den Sackflug heran abgebremst haben, sollten das tunlichst unter Aufsicht eines erfahrenen Fluglehrers, zum Beispiel im Rahmen eines Sicherheitstrainings versuchen.

Als letztes nun schaut man mit freigegebener Bremse, wieweit man die Steuerleine maximal ziehen könnte,

hätte man sie in der Hand und würde die Arme voll nach unten strecken: Auch diese Stelle merkt man sich in seinem Bezugssystem.

Betrachten wir nun Abbildung 1, so können wir folgende Bezeichnungen einführen: Den maximal möglichen Bremsweg von der Öse am Tragegurt bis zur vollen Armstreckung (in cm). Davon abgezogen wird der Leerweg, den wir vorher ermittelt haben, und es ergibt sich der tatsächlich vorhandene Bremsweg. Subtrahieren wir davon nun noch den Abstand der Stallgrenze vom unteren »Anschlag«, so verbleibt der Flugbereich zwischen Maximal- und Minimalfahrt. Dieser Bereich wurde früher in Prozenten angegeben: 0% bedeutete gerade noch nicht greifende Bremsen, 100% die Stallgrenze. Da damit aber nur sehr schirmspezifische Aussagen gemacht werden konnten, ein Pilot schon vorher wissen mußte in welchem Punkt sein Schirm stalt, um sich unter 25% Bremsen etwas vorstellen zu können, gibt man nun den wirksamen Bremsweg in cm an. Nur zur Landung und bei stark dynamischen Vorgängen (aus der Thermik fallen, starke Einklapper,...) müssen wir eventuell die Stallgrenze bremswegmäßig überschreiten.

Erste Vorbedingung zur optimalen Einstellung ist also zunächst einmal, daß die Bremsen weder so kurz eingestellt sind, daß sie schon in ihrer Nullstellung an der Öse die Hinterkante herabziehen, also nicht der geringste Leerweg vorhanden ist, noch mit so viel Leerweg versehen sind, daß die Stallgrenze nicht mehr erreicht wird. Daß beides gefährlich ist, braucht

wohl nicht näher erläutert zu werden.

Nun gibt es bei den auf dem Markt befindlichen Gleitschirmen aber gewaltige Unterschiede beim tatsächlichen Bremsweg bis zur Stallgrenze. Um hier bei den Gütesiegeltests eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, werden bei den offiziellen Testflügen die Bremsleinen auf genau 0 Leerweg eingestellt, also auf die kürzest mögliche Länge (ohne zu kurz zu sein). Es läßt sich also auch den DHV - Testprotokollen entnehmen, wo die Stallgrenze liegt und ob es sich beim eigenen Schirm um einen mit eher kürzeren oder aber langen Steuerwegen handelt. Trifft zweites zu, so sollte der Leerweg möglichst gering eingestellt werden. Bei kürzeren Wegen kann eher dem persönlichen Geschmack gefolgt werden.

In beiden Fällen jedoch stellen wir die Leinen so ein, daß der Bereich, in dem wir normalerweise Kurven fliegen, entweder deutlich ober- oder unterhalb der Schwelle zu liegen kommt, die den Bremsweg anatomisch bedingt in eine Zug- und eine Druckhälfte teilt. Der subjektive Eindruck hoher Steuerkräfte, ebenso auch rasches Ermüden und schmerzhaftes Verkrampfen sind oft darauf zurückzuführen.

Jede Veränderung der Bremseneinstellung muß dennoch in kleinen Schritten (5 cm-weise), wenn nötig mehrmals, durchgeführt werden.

Ein großer Pilot wird zwar durch seine Armlänge auf den ersten Blick deutlich mehr Steuerweg zur Verfügung haben, bei ihm liegt aber schon die Bremsleinen-Öse in Relation zu

seinem Körper viel tiefer, so daß der Vorteil sehr gering bleibt. Was dagegen einen immensen und daher nicht zu vernachlässigenden Einfluß ausübt, ist das verwendete Gurtzeug und hier zu allererst die Aufhängungshöhe. Das wird jeder schon bemerkt haben, der den Sitz gewechselt hat und plötzlich mit Trudeltendenz und Sackfluggrenze, oder aber umgekehrt mit dem rechtzeitigen Abbremsen beim Start Probleme bekam. Will man nämlich an der Bremsenwirkung nichts geändert haben, so müssen die Steuerleinen im gleichen Maße, wie die Aufhängung am Gurt sich verschiebt, geändert werden: Bei höherer Aufhängung verlängert, bei niedrigerer verkürzt (vgl. Abb. 2).

Wie oben bereits beschrieben, ist das Erliegen und Beherrschen aller Extremfluglagen mit dem vorhandenen Bremsweg Grundlage des Gütesiegeltests. Muß dagegen zum Landen, Gegenhalten, Steilschlangen oder für sonstige Manöver die Bremsleine gewickelt werden, so ist sie ganz offensichtlich zu lang eingestellt! Das Wickeln birgt nämlich etliche ganz erhebliche Nachteile bzw. potentielle Gefahrenmomente in sich: Man erschwert die Blutzirkulation in den ohnehin kältegefährdeten Händen; man »fesselt« sich — zum Beispiel zum Öffnen des Rettungsgerätes hat man unter Umständen keine Hand frei; und, was viel gefährlicher ist, wenn man in Notsituationen plötzlich den vollen Bremsweg braucht, um das Gerät abzufangen, bleibt keine Zeit mehr zum Wickeln.

Genauso gefährlich ist das dauernde Verschieben der Grenzen: die Möglichkeit, jeder Armstellung einen Anstellwinkel, eine Fluggeschwindigkeit zuzuordnen zu können, geht verloren (vgl. Abb. 3). Insbesondere unbeabsichtigte Strömungsabrisse waren dadurch schon oft genug Unfallursache. Und wenn man durch die Bremschleife mit der Hand hindurchfährt und sie wie einen Schistock hält ist auch das Argument entkräftet, nur durch Wickeln habe man den Schirm fest genug in der Hand.

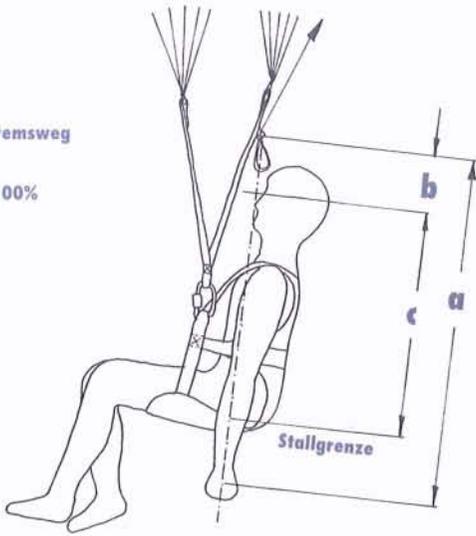
Überprüfen wir also nochmals unsere Steuerleineneinstellungen und -gewohnheiten und haben danach den Gleitschirm vielleicht noch besser im Griff. □



Foto: Christine Pfeifer

1

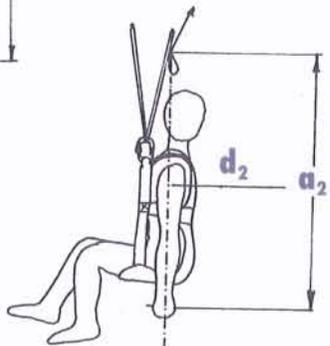
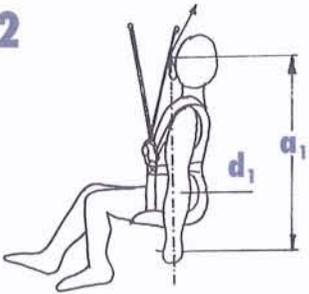
- a: maximaler Bremsweg
- b: Leerweg
- c: Flugbereich $\approx 100\%$



2

Tiefe Aufhängung

- a₁: maximaler Bremsweg
- d₁: tiefe Stallgrenze

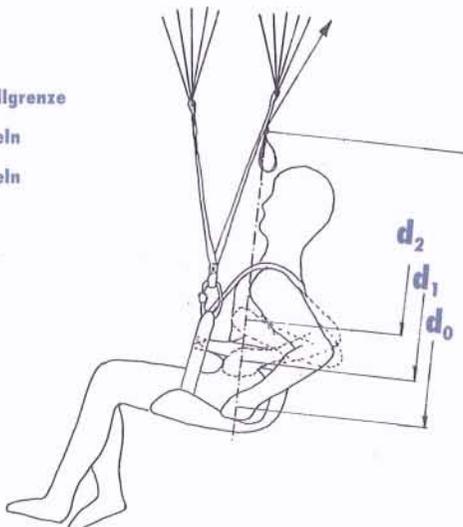


Hohe Aufhängung

- a₂: maximaler Bremsweg
- d₂: nach oben verschobene Stallgrenze

3

- d₀: normale Stallgrenze
- d₁: mit 1x Wickeln
- d₂: mit 2x Wickeln



Best Friend.

Seit 1989 bewährt sich der Hot Dream als zuverlässiger Freund des XC-Piloten. Der Schirm besticht durch seine ausgewogenen Flugeigenschaften, die ihn in allen Situationen leicht beherrschbar machen. Die konsequente Weiterentwicklung des Hot Dream mit kundenfreundlichen Nachrüstsätzen anstatt jährlicher Neukonstruktionen führen zu einem überdurchschnittlichen Werterhalt. Die Streckenresultate der ersten 6 Monate 1991 sowie der 2. Platz XC Deutschland und der 3. Platz XC Frankreich 1990, jeweils von Hobbypiloten geflogen, sprechen für sich.



Die professionelle Qualität in Zahlen:

Fläche: 22,8/24/25,2 m² • Zellen: 21/22/23 • Kammern: 42/44/46 • Zuladung: 50–80/60–100/75–130 kg • Streckung: 3,9 • Vmax: 44 km/h • Vsink: 1,3 m/sek • Gewicht: ca. 6,0 kg • 1,0/1,4 mm Dyneema Leinen • Gütesiegel.



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





PUNK AM WANK

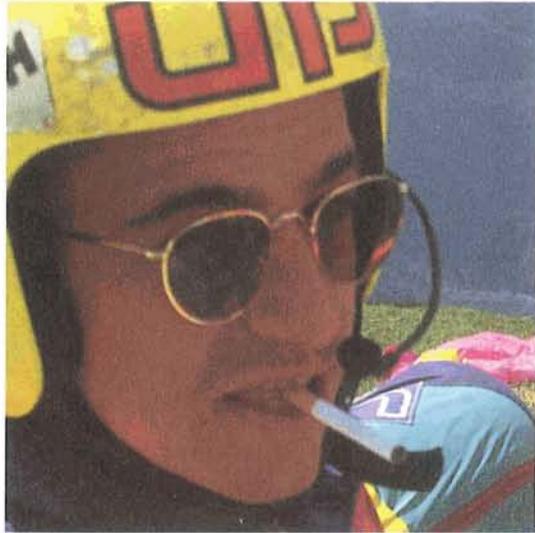


Foto: Christine Pfeifer

STROBL

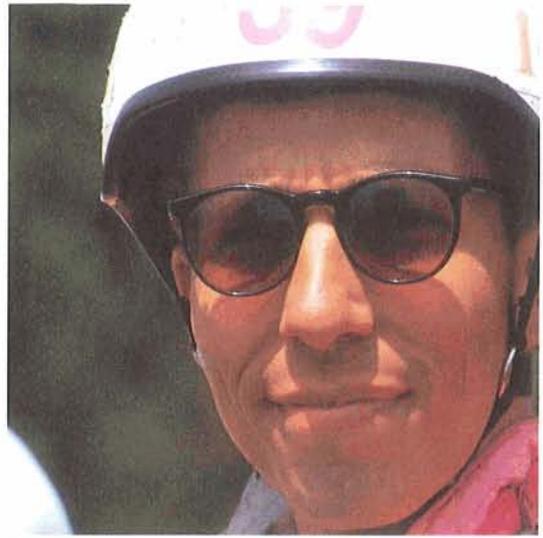


Foto: Christine Pfeifer

KIRSCH

Bunt und unkonventionell wie die Gleitschirmszene war die Siegerehrung. Keiner wußte Bescheid, wer wofür gerade jetzt geehrt wurde. Aber das Chaos hatte System. Von Christine Pfeifer

In diesem Jahr wurde zum erstmalig die Deutsche Meisterschaft im Rahmen der deutschen Gleitsegel-Liga ausgetragen, d.h. der Sieger der insgesamt sechs geflogenen Ligadurchgänge (davon zwei bei der Bayrischen Meisterschaft und drei im Rahmen der German Open) ist der Deutsche Meister 1991.

Unabhängig davon war die German Open ein eigenständiger Wettkampf, bei dem auch 25 Nicht-Ligapiloten teilnahmen, denen sich die Ligapiloten ab Platz 25 im Kampf um die Ligateilnahme für 1992 stellen mußten.

Den Ligaplazierten auf den vorderen Rängen stellte sich ein andersartiges Problem, welches einerseits für sehr interessante Durchgänge sorgte, andererseits aber auch extreme Anspannung und damit in einigen Fällen ungute Stimmung mit sich brachte: Die Nominierung der Nationalmannschaft für die WM in St. Andre sollte nach dem Wettkampf vollzogen werden.

Leider konnten die hochmotivierten Piloten nur in drei Durchgängen ihr Können zeigen, da die restlichen sechs geplanten Wettkampftage im Zeichen ungünstiger Wetterverhältnisse standen. An diesen drei Tagen jedoch bot sich Garmisch-Partenkirchen und den Besuchern der umliegenden Berge und Seen ein illustres Bild umherfliegender Gleitschirme. Für den Laien vermutlich ein schöner, aber ebenso undurchschaubarer Vorgang.

BENDER

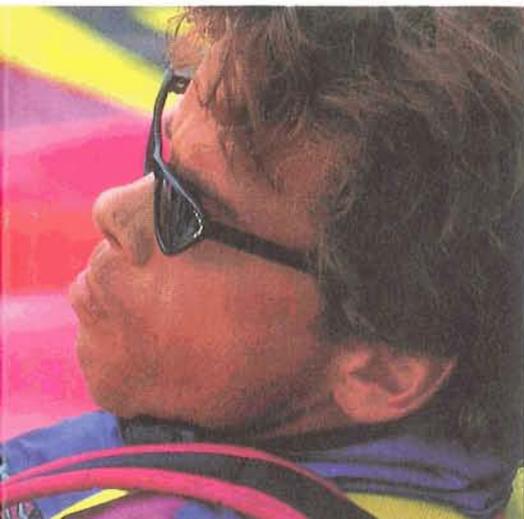
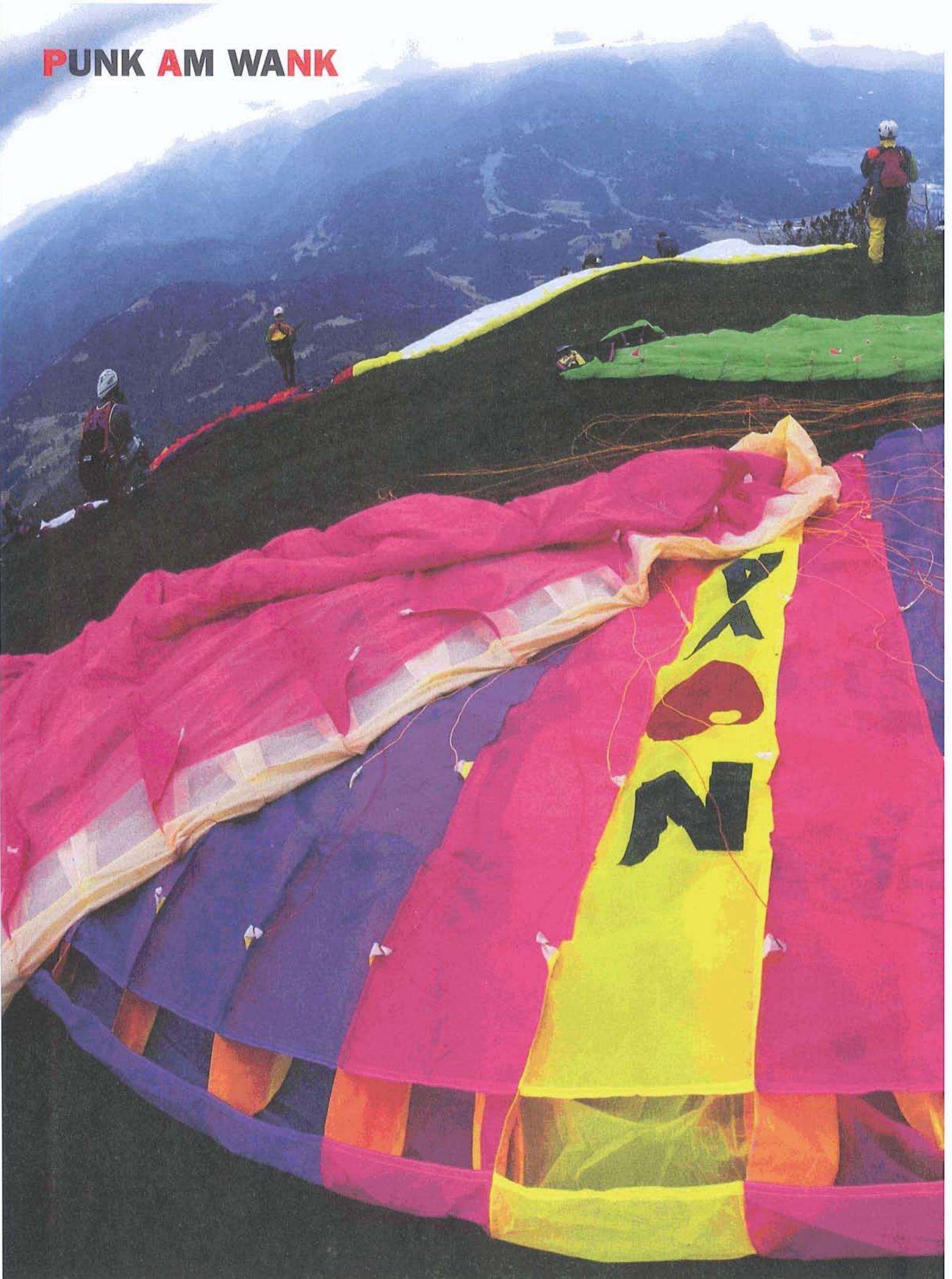


Foto: Carsten Peter

PUNK AM WANK





Startbereit: Ein Blick durch die »Panoramabrille«

Foto: Cursen Peter

PUNK AM WANK



Dranbleiben: Verfolger auf Strecke

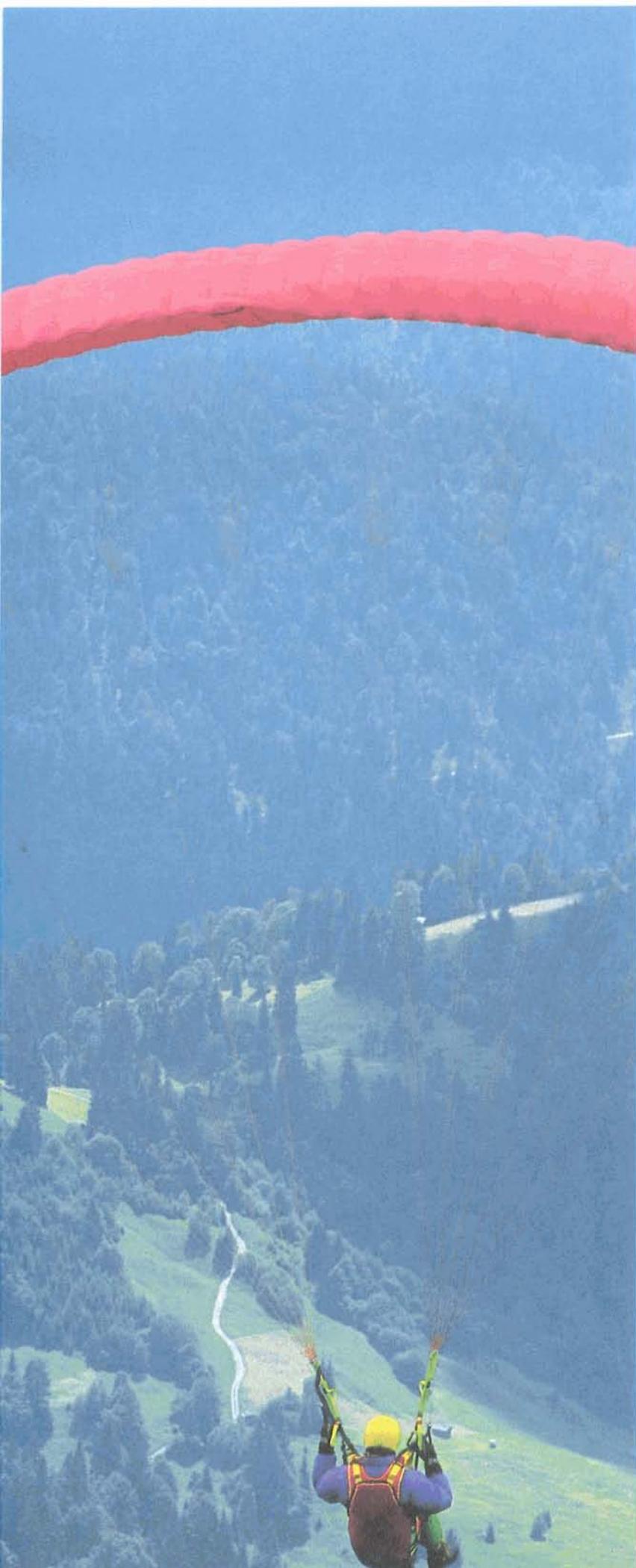


Foto: Günther Peter

Dies ergab sich aus der Art der Aufgaben, die aus verschiedenen Bojenkombinationen in der Umgebung des Wank bestanden. Der sehr schön vorbereitete und mit Luftphotos gut ersichtlich angelegte Bojen-Katalog konnte nicht bis zu den weitest entfernten (30-40 km) ausgeschöpft werden, da dies die Wettersituation nicht zuließ.

Die Tagesaufgaben waren jener allerdings gut angepaßt. Somit wurden die Piloten im ersten Durchgang nach dem Startpunkt am Wankgipfel zum Kreidewerk Kaltenbrunn und zur Esterbergalm im Kessel östlich des Wank geschickt. Von dort aus mußten sie zur Hausberg-Bergstation; als letzte Boje sollten sie noch das kleine Dörfchen Wamberg dokumentieren, und hatten nach dem Zielphoto (das Haus der Ski-Schule direkt am Hausberg-Landeplatz) diese Aufgabe beendet. Von den Piloten, die sie auch wirklich dort beendeten, mehrere blieben nämlich im wahrsten Sinne auf der Strecke, war Toni Bender der schnellste (2:01 Stunden) und konnte somit den Tagessieg für sich verbuchen. Direkt gefolgt von Christoph Kirsch (2:07) und Christian Schilling und Klaus-Günter Eberle (2:08), die beide den 3. Platz belegten.

Zwei Tage später ließ das Wetter Hoffnung auf einen Durchgang mit einem Zielflug bis zum Stallauer Weiher kurz vor Bad Tölz zu. Diese wurde jedoch im Laufe des Tages von starkem Rückenwind und damit gefährlichen Bedingungen zerschlagen.

Der nächste brauchbare Tag war nach Durchzug einer Kaltfront, die riesige Hagelkörner und den Piloten Angst um ihre Autos brachte, wiederum zwei Tage später.

Das Startfenster wurde bereits um 12.00 geöffnet, die ersten Starts erfolgten allerdings erst um ca. 14.00, da bis dahin starke Abschattung Thermikentwicklung nicht zuließ. Schon ganz kurze Sonneneinstrahlung änderte dies und sofort starteten ungefähr 2/3 der Teilnehmer. Viele von ihnen spekulierten mit dem einsetzenden Rückenwind am Start, wußten sie doch, daß die beiden Bestplatzierten des ersten Durchgangs unter neuerlich vorüberziehender Abschattung auf noch mehr Sonne und bessere Bedingungen warteten. Nachdem es zuerst gar nicht danach aussah, verbesserte sich die Situation und die Taktik der Wartenden erwies sich als richtig.

PUNK AM WANK



Vor allem für die Zuschauer am Start gestaltete sich nun ein spannendes Rennen, da alle Bojen der Aufgabenfolge Bergstation Wankbahn, Kreidewerk Kaltenbrunn, Wamberg, Weilheimerhaus (auf dem Krottenkopf), Hausberg Bergstation, Eckbauer Bergstation, Ski-Schule am Landeplatz relativ gut ersichtlich waren. Bis auf vier Piloten mußten alle Teilnehmer spätestens an der Boje Weilheimer Haus, welche sich als sehr anspruchsvoll erwies, den Durchgang mit mehr oder weniger vielen Streckenpunkten beenden. Der in der Luft übriggebliebene »Vier-Mann-Pulk« bewegte sich aber zügig Richtung Boje Hausberg. Dabei bot sich dem vor Spannung schon ganz nervösen Teamchef Zico Franke ein Logenplatz in der steckengebliebenen Wankbahn-Gondel.

Am Hausberg konnte der Engländer Richard Carter mit Toni Bender, Christoph Kirsch und Uli Wiesmeier nicht mehr mithalten und die drei flogen alleine weiter, um die letzte Boje zu dokumentieren. Dies gelang ihnen trotz sehr guter Flugleistung nicht und sie mußten sich mit der weitesten Strecke des Tages (27,5km) zufriedengeben. Uli Wiesmeier bekam dafür allerdings keine Punkte, da er nach einem ersten Start an diesem Tag neben dem Startfeld einlandete und diese Landung zu dokumentieren vergaß.

Nochmals zwei Tage später fand der letzte Durchgang des Wettbewerbes statt. Geplant war abermals ein Bojenflug, beginnend mit dem Startpunkt Gipfelstation und den Wendepunkten Wamberg, Geroldsee, Eckbauer und dem Zielpunkt beim Landeplatz. Christoph Kirsch flog diesen Durchgang in nur 49 Minuten. Sechs Minuten mehr benötigte Klaus-Günther Eberle und der österreichische Ligagewinner Walter Holzmüller platzierte sich zeitgleich mit Hannes Weininger (1:44) an dritter Stelle.

Demzufolge ist Christoph Kirsch Gewinner der German Open. Den 2. Platz erflog sich Toni Bender gefolgt von Hannes Weininger.

Ernst Strobl konnte seine Position in der Liga wahren und ist somit amtierender Deutscher Meister. Christoph mußte die höchste Stufe des Siegerpodestchens mit der zweiten vertauschen; ebenso Toni, der von der zweiten Stufe auf die dritte wechselte. Barbara Lacrouts holte sich den Titel der Deutschen Meisterin und die Herren

machten für sie einen Platz auf dem Siegereppchen frei.

Am letzten Tag sollte dann noch ein »publikumswirksamer« Durchgang geflogen werden. In 10-er Gruppen sollten zwei Abwinkbojen am Landeplatz erflogen werden. Leider mußte nach der zweiten Gruppe abgebrochen werden, da sehr starker Rückenwind keine sicheren Starts mehr zuließ.

Den Zuschauern machte dieses übersichtliche und für Nichteingeweihte verständlich kommentierte Rennen erkennbar Spaß und weckte Interesse und Spannung. Spannung ganz anderer Art wurde auch beim neben dem Landeplatz aufgestellten Bungee-Sprung-Kran aufgebaut. Dem Abenteuer des Sprunges ins 50-m-Seil stellten sich viele Piloten. So ziemlich alle waren begeistert, aber die wenigsten würden nochmal springen.

Einem Sprung ins kalte Wasser vergleichbar ist die kurzfristige Übernahme der Ausrichtertätigkeit des Gleitschirmclubs Werdenfels mit seinem Vorsitzenden Bernhard Schmid und dem Organisator Bernd Keller und deren Helfern,



KIRSCH STROBL BENDER

nachdem Oberstdorf relativ kurzfristig neingesagt hatte. Dies war bereits die dritte Deutsche Meisterschaft am Wank. Gute Professionalität hat dort eingesetzt. □

Ergebnis Deutsche Meisterschaft

Rang	Pilot	Gerät	Punkte
1	Ernst Strobl	UP Flash	4888
2	Christoph Kirsch	Edel ZX	4483
3	Toni Bender	Nova Phantom	3963
4	Torsten Hahne	UP Flash	3733
5	Michael Brunner	Firebird Ninja	3703
6	Sepp Gschwendtner	Edel ZX	3653
7	Klaus-Günther Eberle	UP Flash	3607
8	Sepp Reiser	Etoile	3458
9	Josef Weininger	Advance Omega	3442
10	Uli Wiesmeier	Firebird Ninja	3413
11	Peter Geg	Edel ZX	3329
12	Harry Buntz	Nova Phantom	3196
13	Christian Schilling	Etoile	3138
14	Barbara Lacrouts	Edel ZX	2915
15	Hannes Weininger	Advance Omega	2901
16	Markus Mayer	Comet CX	2889
17	Peter Helm	Edel ZX	2773
18	Daniela Anke	Etoile	2714
19	Michael Bethmann	Nova Phantom	2680
20	Franz Messmer	Joy Munich Sails	2600
21	Thilo Wendel	Nova Phantom	2406
22	Martin Cornel	Hot Dream	2328
23	Richard Brandl	Edel ZX	2264
24	Herbert Lehner	Comet CX	2031
25	Edi Carda	Advance Omega	1990

Ergebnis German Open

Rang	Pilot	Gerät	Punkte
1	Christoph Kirsch	Edel ZX	2953
2	Toni Bender	Nova Phantom	2799
3	Hannes Weininger	Advance Omega	2194
4	Christian Schilling	Etoile	2093
5	Michi Hange	Nova Phantom	1953
6	Sepp Reiser	Etoile	1946
7	Ernst Strobl	UP Flash	1930
8	Klaus-Günther Eberle	UP Flash	1850
9	Sepp Gschwendtner	Edel ZX	1780
10	Michael Brunner	Firebird Ninja	1757
11	Christoph Burger	Nova Phantom	1690
12	Tobias Böhme	Advance Omega	1688
13	Wolfgang Frenzel	Nova Phantom	1685
14	Markus Mayer	Comet CX	1657
15	Harry Buntz	Nova Phantom	1645
16	Thilo Wendel	Nova Phantom	1645
17	Jan Pfeiffer	Aerologic	1627
18	Uli Wiesmeier	Firebird Ninja	1576
19	Joachim Bertsch	Edel ZX	1544
20	Torsten Hahne	UP Flash	1495
21	Peter Rummel	Exception	1475
22	Josef Weininger	Advance Omega	1463
23	Sven Hosse	Zenith	1440
24	Dominik Pallmer	Firebird Ninja	1419
25	Richard Carter		1348

KAISERWETTER



IN KÄRNTEN

DRACHEN-LIGA
16 91

Die Drachenflug-Liga flog drei traumhafte Durchgänge über dem Drautal — und hat einen neuen Star. Er heißt Karsten Gaebert, stammt aus Freiburg im Schwarzwald, war vom Teamchef als Junior in die Liga berufen worden und hat sich hier nicht lange mit Anfängerfehlern aufgehalten.

Von Klaus Tänzler



**Bob Baier ist
zusammen mit
Knut von Hentig
Liga-Winner 1991**



Wie schnell muß man eine 153-km-Dreiecksaufgabe fliegen, um bei Hammerwetter im Hochgebirge einen Ligadurchgang zu gewinnen? Eine Schnittgeschwindigkeit von 40 km/h! Jawohl, Durchschnittsgeschwindigkeit. Karsten Gaebert flog in 3 3/4 Stunden diesen gewaltigen Flug, den größten, den sich die Deutsche Liga je als Wettkampfaufgabe gesetzt hatte, gewann damit in aller Bescheidenheit den Durchgang — sogar vor Bob Baier, der nur 5 Minuten länger gebraucht hatte. Insgesamt standen an diesem denkwürdigen 1. Juni 33 Liga-Piloten im Ziel, obwohl die Tagesaufgabe sportliche Höchstleistung und besondere Kreativität bei der Routenwahl gefordert hatte.

An den zwei Tagen zuvor wurden wegen vermeintlicher Gewitterneigung kleine Zierrückaufgaben gestellt, 67 km und 89 km. Das Gewitter blieb jedesmal aus, nicht aber die Piloten. Fast vollzählig querten sie die Ziellinie, geradeso wie 100-m-Läufer, die nichts dabei finden, daß sie es bis ins Ziel schaffen, sondern sich ausschließlich für ihre Zeit interessieren. Das waren heiße Rennen, bei denen sich jeder unnötige Steigkreis sofort im Ergebnis negativ niederschlug. Zum Beispiel erhielt Stefan Rebl, der im 2. Durchgang eine Schnittgeschwindigkeit

von 35,9 km/h erfliegen hatte, trotzdem nur 694 Punkte, obwohl er immerhin als 11. hinter Bob Baier die Ziellinie erreicht hatte. Bob hatte mit einer Rekord-Schnittgeschwindigkeit von 41 km/h den Tagessieg und 1000 Punkte geholt. Dieser Tag hatte wieder mal jenen Recht gegeben, deren Wettkampfdevise zu lauten scheint: »Abwarten und Teetrinken«. Das Fenster war längst geöffnet. Der Himmel zog sich immer mehr zu, bis sich schließlich selbst so versierte Piloten wie Franz Schüller zum Start entschlossen, mit der Angst im Nacken, die Thermik könnte wegen der Abschirmung bald ganz zum Erliegen kommen. Kam sie nicht. Der Himmel riß später wieder auf. Dieselbe Landschaft, über die sich die Frühstarter so mühsam vorwärts kämpfen mußten, flog nun unter den Spätstartern durch wie nix.

Eine leichte NW-Strömung polaren Ursprungs hatte während allen drei Wettkampftagen für einen guten Temperaturgradienten gesorgt. Am 1. Juni ließ sie die Wolkenbasis besonders weit ansteigen.

Für den Flug nach Sillian boten sich an diesem Tag verschiedene Varianten an: der Umweg über Lienz - Zettersfeld, die kürzere Route übers Gailtal, der direkte Weg über die Lienzer Dolomiten. Wer den Weg nach Sillian

übers Gailtal wählte, fand dort die Basis bei 3500 m vor, auf dem Rückweg jedoch plötzlich »nurmehr« auf 3200 m, während gleichzeitig die Piloten auf den nördlichen Routen mit 500 Höhenmeter mehr beglückt wurden.

Trotz der prächtigen Arbeitshöhe fanden sich einige, die nach der Wende Sillian den zweiten Streckenschnitt auf der direkten Route zum zweiten Wendepunkt Goldeck flogen, plötzlich stark ernüchert 200 m oder noch niedriger über dem Grund des Drautals wieder, weil ein unverhoffter Südwind vehement über den Gailbergsattel hinunterschwappte. Da half nur, mit dem Wind quer übers Drautal driften, hinüber auf die andere Seite, wo der Wind wieder anstand. Aus niedrigster Höhe wurde aufgespart, die wilde Jagd konnte weitergehen. Einer, der bisher gut im Rennen lag, war hier schon nicht mehr mit von der Partie. Wiggerl Rauch hatte auf dem Weg nach Sillian eine Wolkenstraße vor der Nase. Jede Wolke löste sich just in dem Moment auf, als er sie erreichte. Das Spiel währte solange bis er unten saß: »Ich komme mir vor wie ein Slalomfahrer, der eingefädelt hat«, sagte Wiggerl kopfschüttelnd.

Als Sprungbrett zu diesen herrlichen Flügen hatte die Emberger Almgedient. Sehr zum Mißvergnügen der unzähligen Drachenflugurlauber, die

angereist waren, im Glauben, der Startplatz sei der absolute Geheimtip. 10 Jahre lang hatte man unter vorgehaltener Hand von diesem Platz berichtet: »Aber nicht weitersagen!« Bis ihn nun wirklich jeder kennt und auch wirklich jeder kommt. Der Platz hat mittlerweile ein Einzugsgebiet von Norddeutschland bis Wien. Das Aufbaugelände ist zwar groß, aber auf dem Weg zum Start drängen sich die Flügel wie in ein Nadelöhr, verkeilen sich dabei ordentlich und der nun herrschende Stau ähnelt dem der Salzburger Autobahn vor dem Tauerntunnel. Da obendrein das Startgelände sehr flach auf Bäume zuläuft und der Wind des öfteren nicht paßt, entstehen im freien Flugbetrieb endlose Wartezeiten. Etliche Drachenflugurlauber zögerten sogar mit dem Start, wenn die Startverhältnisse gut waren. Zu Recht, wie sich dann herausstellte, als sie sich doch ein Herz faßten. Mangelnde Starttechnik führte zu den unglaublichsten Kapriolen.

Gleichzeitig zischten aus allen Ecken und Enden Modellflugzeuge kreuz und quer über dem Startberg herum, der Modellfliegerclub, der vor einem Jahrzehnt allein hier die Stille genoß und nun an den Rand gedrängt worden ist, will offensichtlich die Luft-
hoheit nicht kampfflos aufgeben. Mit dem Ligabetrieb hatten all diese

Probleme nichts zu tun. Von dem Augenblick an, wo sich die Liga zum Start entschließt, bis zu dem Moment, wo der Schwarm am Horizont entschwindet, vergeht eine unglaublich kurze Zeitspanne. Nach 30 Minuten ist der Startplatz so leergefegt, als wäre niemand dagewesen. Umsicht, Konsequenz und fliegerisches Können sorgen für einen beeindruckend reibungslosen Startvorgang, der den übrigen Flugbetrieb nicht behelligt.

5 Piloten, darunter Christof Kratzner und Knut von Hentig fehlten bei diesen drei Durchgängen in Kärnten, weil sie im Auftrag der Liga zur Vorbereitung auf die kommende EM nach Norwegen reisten, um die Nordischen Meisterschaften mitzufiegen. Sie erhalten dennoch für die versäumten Ligadurchgänge Punkte, die sich nach ihren Leistungen bei den weiteren 5 Durchgängen berechnen.

Davon kamen 4 Durchgänge bei der Internationalen Deutschen Meisterschaft in Ruhpolding zustande. Zu deren Einschreibung kam die Liga durch die Luft gedüst, nach Start an der Hochries und Umrundung des Wendepunktes Reichenhaller Haus. Wieder ein guter Tag, wieder ein heißes Rennen, das höchste Konzentration und unbedingte Schnelligkeit forderte. Als der Liga-Schwarm über die Ziellinie heizte, landete Steve Moyes, der für

die Internationale Deutsche Meisterschaft trainierte und fragte irritiert: »Why is everybody racing?« Weil wir einen Ligawettbewerb haben, lautete die Auskunft, worauf er sehr erleichtert war, er dachte schon, er habe den ersten Durchgang der DM verpaßt. ◁

Endstand Drachenliga 91

Rang	Name	Punkte
1	Knut von Hentig ◁	7435,20
1	Bob Baier	6591,60
3	Karsten Gaebert	6165,20
4	Martin Brinek	6005,00
5	Hans Olschewski	5790,20
6	Markus Hanfstängl ◁	5593,10
7	Ralf Striewski	5443,10
8	Martin Einsiedler ◁	5422,30
9	Franz Schüller	5402,10
10	Bob Aumer	5364,30
11	Ludwig Rauch	5035,10
12	Uli Blumenthal	5283,00
13	Toni Bender	5076,10
14	Detlev Ziege	4979,70
15	Thomas Rauch	4774,00
16	Jürgen Tulzer	4768,00
17	Martin Storz	4709,80
18	Thomas Englerth	4690,00
19	Harti Waitl	4552,00
20	Holger Bolz	4508,10
21	Thomas Altenried	4279,90
22	Lothar Wüst	4277,20
23	Stefan Rebl	4119,50
24	Sepp Singhammer	4075,10
25	Franz Braun	3957,00
26	Achim Rösch	3930,10
27	Frank Wittschorek	3906,10
28	Daniel Biehler ◁	3872,00
29	Peter Biernat	3844,80
30	Ernst Schneider	3719,40
31	Helmut Wilms	3504,60
32	Josef Guggenmos	3408,40
33	Christof Kratzner ◁	3363,00
34	Georg Weinzierl	3359,50
35	Josef Stellbauer	3329,30
36	Raimund Rud	3281,20
37	Jürgen Weichselgartner	3161,60
38	Joachim Eckenfels	3122,00
39	Roland Wöhrle	3095,80
40	Richie Liebig	2852,50
41	Frank Hebel	2528,40
42	Manuela Schneier	2481,90
43	Rainer Maack	2468,10
44	Hans Kober	2447,20
45	Hans Bausenwein	2445,80
46	Karl Bosold	2232,50
47	Gerald Woll	2159,00
48	Walter Rackl	1943,30
49	Rosi Brams	1854,00
50	Detlev Eilers	1618,40
51	Anja Kohlrausch	1351,20
52	Volker Schlegel	559,40

◁ = Die Piloten flogen im Auftrag der Liga bei der Vor-EM in Norwegen mit und fehlten daher bei 3 Durchgängen. Sie erhielten eine Punktegutschrift analog ihrer in der Liga erfliegenen Leistung.

Ein Geheimtip der längst keiner mehr ist: Überfüllter Startplatz an der Emberger Alm in Kärnten



Buddhistische Mönche bestaunen die
ungewöhnlichen Gäste





Foto: Alvin Kinscher

HIMAL PRADESH

DIE SUPERLEAGUE IN INDIEN



Würde man einen Mitteleuropäer bitten, Indien mit wenigen Worten zu charakterisieren, so würde man wohl Begriffe wie »Armut, religiöse Konflikte, Überbevölkerung, Naturkatastrophen« und »Chaos«, aber auch Begriffe wie »Kultur« und »Geheimnisse« zu hören bekommen. Mitte Mai hatten sich 6 deutsche Piloten aufgemacht, um in dieses Land zu reisen. Sie folgten einer Einladung zur Superleague, die dieses Jahr in Billing im Distrikt Kangra am Fuße des Himalaya stattfinden sollte. Vor ihnen lag ein Abenteuer besonderer Art.

HIMAL PRADESH



Powerstall: Landungen in unwegsamem Gelände und in terrassenförmig angelegten Feldern waren nicht einfach



Dichte Zuschauerreihen säumen den Landeplatz inmitten der Reisfelder von Billing



Ein geladen waren ursprünglich 50 Pilotinnen und Piloten aus aller Welt, aber nachdem die Sponsoren »Four Square« und »Air India« ihren Etat gekürzt hatten reisten letztendlich 35 Pilotinnen und Piloten an. Wäre nicht gerade Generalstreik bei Air India gewesen, der Transport nach Indien hätte problemlos klappen können. So aber mußten die Piloten um jedes Ticket und jedes Kilo Übergepäck kämpfen und landeten schließlich in Bombay. Hier traf sie der Kulturschock wie ein Faustschlag, Armut und Elend überall. Als Kontrast dann ein 5-Sterne-Hotel in Delhi, ein fürstlicher Empfang und eine gewaltige Pressekonferenz mit den indischen Medien, die ausführlich über den Wettbewerb berichteten.

Entfernungen werden in Indien nicht in Kilometern angegeben, sondern in Stunden. Und so verwunderte es nicht, daß die Piloten für die 300 km Luftlinie von Delhi bis zu ihren Wettbewerbsort 18 Stunden brauchten. Himachal Pradesh, eingebettet zwischen Tibet, Kashmir und Punjab bot den totalen Kontrast zum vorher Erlebten. Manch einem erschien es wie das Paradies mit einer bezaubernden Landschaft, freundlichen, hilfsbereiten und friedvollen Menschen.

Hatten viele Piloten vor Beginn des Wettbewerbes Zweifel, ob eine Veranstaltung dieser Größenordnung in dieser Umgebung nicht im Gegensatz zu Kultur und Religion der einheimischen Bevölkerung stünde, so wurden diese Zweifel bald ausgeräumt. Volksfeststimmung bei der Eröffnung, Zelte und Musik gaben den Piloten das Gefühl, trotz unterschiedlicher Kultur und Religion willkommen zu sein. Dies setzte sich auch während des Wettbewerbes fort; jeden Tag pilgerten ganze Massen zu Start- und Landeplatz.

Auch das gute Wetter schien seinen Willkommensgruß zu bieten. Die erste Wettbewerbsaufgabe bestand bei sehr guten thermischen Bedingungen aus einem 65-km-Dreieck. Obwohl die Piloten für diese Aufgabe weniger als 2 Stunden unterwegs waren, hatten sie dennoch genügend Muße, den Ausblick auf die vielen bis zu 6000 m hohen schneebedeckten Berge nördlich ihrer Flugroute zu genießen.

Leider wurde der erste Durchgang vom Tode des Inders Deo überschattet. Er verletzte sich bei einer Außenlandung schwer und mußte in Erman gelung anderer Transportmöglichkeiten auf dem Sitz eines Kombis nach

Palampur, mehr als 1 1/2 Fahrstunden entfernt, transportiert werden. Der Vorfall veranlaßte die Armee, einen Hubschrauber und Sanitätsfahrzeuge bereitzustellen.

Die Hilfsbereitschaft der Bevölkerung kannte keine Grenzen. Nach jeder Außenlandung strömten von den umliegenden Feldern Frauen, Männer und Kinder herbei und hüllten Drachen und Piloten in eine große Staubwolke.

Unter den Zuschauern waren auch viele Mönche, die nach dem Morgen-

dieser Länder krank geworden sei. In Indien sollte man eben niemals »nie« sagen.

Die 4. Tagesaufgabe sollte einen ganz besonderen Wendepunkt haben; nämlich den 50 km entfernten Palast des Dalai Lama. Leider verhinderte ein Unwetter die Wertung dieser Aufgabe.

Am Sonntag war dann die Front durchgezogen und der Himmel sah vielversprechend aus. Matthew Whittall stellte eine 65 km Aufgabe mit vier Wendepunkten. Christof Kratzner



Superleague — ein Medienspektakel

gebet aus ihrem buddhistischen Kloster herbeieilten, um die Starts der Piloten zu beobachten.

Hatte es den Anschein gehabt, daß mit Beginn des Wettbewerbes die meisten Schwierigkeiten aus dem Weg geräumt seien, so stellten sich bald neue Probleme heraus. Das vorhandene Kartenmaterial war ungenügend und die Piloten hatten große Schwierigkeiten die angegebenen Wendepunkte zu finden. So auch Christof Kratzner im 2. Durchgang, der auf der Suche nach dem richtigen Wendepunkt einen Vorsprung von 10 Minuten vor dem übrigen Teilnehmerfeld gerade noch ins Ziel retten konnte.

Außenlandungen waren nicht immer einfach, da alle Felder an den Berghängen terrassenförmig angelegt sind. Dies sollte jedoch nicht das letzte Problem bleiben. Die meisten Piloten wurden am dritten Tag krank mit Durchfall und Verdauungsproblemen und waren froh als der Tag annulliert wurde. Letztendlich erwischte es auch Christof Kratzner, der zuvor noch verkündet hatte, daß er noch nie in einem

rauschte erneut mit seinem Laser als erster über die Ziellinie und gewann damit auch die Gesamtwertung. Ein wundervolles tibetanisches Buffet untermalt mit Musik, die irgendwo zwischen Hindu-Musik und Reggae anzusiedeln ist, bildete den Abschluß des Wettbewerbes. Vor den Piloten lag nur noch die Rückreise nach Europa, allerdings garniert mit ein paar ganz speziellen Abenteuer-Einlagen. Doch das ist eine andere Geschichte. ◀

Nach Teilnehmerberichten zusammengestellt von Wolfgang Gerteisen

Ergebnis

Rang	Pilot	Land	Punkte
1	Christof Kratzner	D	1.897,10
2	Mark Chick	GB	1.852,00
3	Drew Cooper	AUS	1.820,80
4	Kim Tipple	GB	1.781,50
5	Andi Nelson	GB	1.763,00
6	J.F. Palmarini	F	1.727,80
7	Markus Hanfstängl	D	1.710,70
8	Robin Rhodes	GB	1.706,20
9	Mario Bissegger	CH	1.705,00
10	Daniel Biehler	D	1.704,70

DHV-Prüfungskalender 1991

Gleitsegeln

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

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
12.9.	T	Rieden	FS Heinz Fischer, 08362/37038
12.9.	T	Sonthofen	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
13.9.	P	Hochgrat	FS Martin Mergenthaler, 08321/9970
13.9.	T	Göppingen	FS Göppingen, 07161/49119
13.9.	P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
13.9.	T	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
13.9.	T+P	Ruhpolding	DFS Ruhpolding, 08663/668
13.9.	T	Sonthofen	DFS Oberallgäu, 08321/86290
13.9.	T+P	Oderen (F)	FS Aerotec, 07661/61735
13.9.	T	Elzach	DFZ Elztal, 07682/8279
13.9.	T+P	Breitenbach	(F) Paramount
14.9.	P	Elzach	DFZ Elztal, 07682/8279
14.9.	P	Hochgrat	DFS Oberallgäu, 08321/86290
14.9.	P	Hochgrat	FS Frank Kranzusch, 08321/88335
14.9.	T	Garmisch	GSS Garmisch, 08821/4931
15.9.	P	Wank	GSS Garmisch, 08821/4931
15.9.	T+P	Breitenberg	Ostallgäuer Fliegerschule, 08342/4450
16.9.	T+P	Kössen	GSS Hot Sport, 06421/26609
19.9.	T	Rieden	FS Heinz Fischer, 08362/37038
20.9.	P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
20.9.	T+P	Tegelberg	GSS Christa Vogel, 08362/8687
20.9.	T	Seefeld (A)	Sunglide GSS München, 08102/4857
21.9.	P	Seefeld (A)	Sunglide GSS München, 08102/4857
21.9.	T+P	Bezau (A)	GSS Löffler, 0721/378878
21.9.	T	Garmisch	GSS Werdenfels, 08821/1425
21.9.	T+P	Berlin	FS Lukas Bader, 030/8024884
21.9.	P	Hörnerbahn	Flugschule Rohrmeier, 08321/9328
22.9.	P	Wank	GSS Werdenfels, 08821/1425
27.9.	T	Backnang	GSS Frank, 07191/65475
27.9.	T+P	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, 08641/7575
28.9.	T+P	Gröbming (A)	Sky Club Austria, 0043/3685/22333
28.9.	P S	Oberhof	Westdeutsche GSS, 02981/6640
29.9.	T+P	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
29.9.	T+P	Breitenberg	Ostallgäuer Fliegerschule, 08342/4460
29.9.	T+P	Tegelberg	GSS Christa Vogel, 08362/8687
1.10.	T+P	Pfalzen (I)	Deutsche GSS, 089/52668
4.10.	T	Rieden	FS Heinz Fischer, 08362/37038
5.10.	P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
5.10.	T+P	Breitenberg	Skycenter, 08322/2051
5.10.	T	Garmisch	GSS Garmisch, 08821/4931
6.10.	P	Wank	GSS Garmisch, 08821/4931
7.10.	T	Weinheim	GSS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
10.10.	T	Rieden	FS Heinz Fischer, 08362/37038
11.10.	P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
11.10.	T	Göppingen	FS Göppingen, 07161/49119
11.10.	T	Weilheim	Flugschule Spieler, 0881/7657
11.10.	T+P	Tegelberg	GSS Christa Vogel, 08362/8687

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
11.10.	T	Seefeld (A)	Sunglide GSS München, 08102/4857
11.10.	T	Sonthofen	DFS Oberallgäu, 08321/86290
11.10.	T+P	Breitenbach	(F) Paramount
12.10.	T	Garmisch-Part	GSS Werdenfels, 08821/1425
12.10.	T+P	Bezau (A)	GSS Löffler, 0721/378878
12.10.	P	Hochgrat	DFS Oberallgäu, 08321/86290
12.10.	P	Seefeld (A)	Sunglide GSS München, 08102/4857
12.10.	P	Tegelberg	Flugschule Spieler, 0881/7657
13.10.	P	Wank	GSS Werdenfels, 08821/1425
17.10.	T	Rieden	FS Heinz Fischer, 08362/37038
18.10.	P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
18.10.	T	Zillertal (A)	Harzer GSS, 05322/1415
18.10.	T	Sonthofen	FS Frank Kranzusch, 08321/88333
19.10.	P	Hochgrat	Fs Frank Kranzusch, 08321/88335
19.10.	p	Zillertal (A)	Harzer GSS, 05322/1415
19.10.	T+P	Ruhpolding	DFS Ruhpolding, 08663/668
20.10.	T+P	Breitenberg	Ostallgäuer Fliegerschule, 08342/4450
20.10.	T	Winterberg	Westdeutsche GSS, 02981/6640
24.10.	T	Rieden	FS Heinz Fischer, 08362/37038
25.10.	P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
25.10.	T	Oberstdorf	Oase GSS Peter Geg, 08326/7592
25.10.	T+P	Kössen (A)	Süddeutsche GSS, 08641/7575
25.10.	T+P	Oderen (F)	FS Aerotec, 07661/61735
26.10.	P	Hochgrat	Oase, GSS Peter Geg, 08326/7592
26.10.	T+P	Gröbming (A)	Sky Club Austria, 0043/3685/22333
26.10.	T	Lenggries	GSS Sepp Singhammer, 08042/4559
27.10.	P	Brauneck	GSS Sepp Singhammer, 08042/4559
27.10.	T+P	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
31.10.	T	Rieden	FS Heinz Fischer, 08362/37038
1.11.	P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038
1.11.	T	Sonthofen	DFS Oberallgäu, 08321/86290
1.11.	T	Elzach	DFZ Elztal, 07682/8279
1.11.	T+P	Brixen (I)	Deutsche GSS, 089/52668
2.11.	P	Elzach	DFZ Elztal, 07682/8279
2.11.	P	Hochgrat	DFS Oberallgäu, 08321/86290
2.11.	T+P	Bezau (A)	GSS Löffler, 0721/378878
2.11.	T+P	Breitenberg	Skycenter, 08322/2051
2.11.	T	Garmisch	GSS Garmisch, 08821/4931
3.11.	P	Wank	GSS Garmisch, 08821/4931
3.11.	T+P	Tegelberg	GSS Christa Vogel, 08362/8687
3.11.	T+P	Breitenberg	Ostallgäuer Fliegerschule, 08342/4450
3.11.	T+P	Zillertal (A)	Westdeutsche GSS, 02981/6640
8.11.	T	Backnang	GSS Frank, 07191/65475
8.11.	T	Göppingen	FS Göppingen, 07161/49119
8.11.	T	Heidenheim	FS Christandl, 07321/45425
11.11.	T	Weinheim	GSS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
23.11.	T+P	Münstertal	Skycenter, 07636/1676

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
23.11.	T+P	Brixen (I)	Hess. GSS Hot Sport, 06421/26609
23.11.	T+P	Pfalzen (I)	Deutsche GSS, 089/52668
24.11.	T	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
24.11.	T	Winterberg	Westdeutsche GSS, 02981/6640
1.12.	P S	Oberhof	Westdeutsche GSS, 02981/6640

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
1.12.	T	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
2.12.	T	Weinheim	GSS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
6.12.	T	Backnang	GSS Frank, 07191/65475
29.12.	T	Rieden	FS Heinz Fischer, 08362/37038
30.12.	P	Tegelberg	FS Heinz Fischer, 08362/37038

Hängegleiten

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
13.9.	T+P	Ruhpolding	DFS Ruhpolding, 08663/668
13.9.	T	Göppingen	FS Göppingen, 07161/49119
13.9.	T	Elzach	DFZ Elztal, 07682/8279
13.9.	T A	Penzberg	DFS Garmisch-Penzberg, 089/482141
13.9.	T	Roßhaupten	DFS Tegelberg, 08367/598
14.9.	P	Tegelberg	DFS Tegelberg, 08367/598
14.9.	P A	Garmisch	DFS Garmisch-Penzberg, 089/482141
14.9.	P	Elzach	DFZ Elztal, 07682/8279
15.09.	P	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
20.9.	T+P	Chiemsee	DFS Chiemsee, 08642/383
21.9.	T+P	Tegelberg	DFS Christa Vogel, 08362/81796
21.9.	P A	Goslar	DFS Goslar, 05321/63737
21.9.	T+P S	Berlin	FS Lukas Bader, 030/8024884
22.9.	T+P S	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
27.9.	T	Rottach-Egern	Take Off, 08022/6111
28.9.	P	Wallberg	Take Off, 08022/6111
28.9.	T+P	Tegelberg	DFS Christa Vogel, 08362/81796
28.9.	P S	Oberhof	Westdeutsche DFS, 02981/6640
28.9.	P	Mosbruch	DFS Rheinl. Vulkaneifel, 02692/8288
29.9.	T+P S	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
4.10.	T	Roßhaupten	DFS Tegelberg, 08367/598
5.10.	P	Tegelberg	DFS Tegelberg, 08367/598
5.10.	P A	Goslar	DFS Goslar, 05321/63737
6.10.	T A	Goslar	DFS Goslar, 05321/63737
6.10.	T+P	Chiemsee	DFS Chiemsee, 08642/383
7.10.	T A	Einheim	DFS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
11.10.	T	Göppingen	FS Göppingen, 07161/49119

Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
11.10.	T	Weilheim	FS Spieler, 0881/7657
11.10.	T	Penzberg	DFS Garmisch-Penzberg, 089/482141
12.10.	P	Garmisch	DFS Garmisch-Penzberg, 089/482141
13.10.	P	Tegelberg	FS Spieler, 0881/7657
19.10.	T+P	Ruhpolding	DFS Ruhpolding, 08663/668
19.10.	P	Althof	DFS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
20.10.	T	Winterberg	Westdeutsche DFS, 02981/6640
24.10.	T+P	Oderen (F)	FS Aerotec, 07661/61735
26.10.	P	Hochries	Münchner DFS, 089/4486848
27.10.	T+P	Lenggries	Flugschule Lenggries, 08042/3254
27.10.	T+P S	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
1.11.	T	Elzach	DFZ Elztal, 07682/8279
2.11.	P	Elzach	DFZ Elztal, 07682/8279
2.11.	T+P	Tegelberg	DFS Christa Vogel, 08362/81796
8.11.	T	Göppingen	FS Göppingen, 07161/49119
8.11.	T S	Heidenheim	FS Christandl, 07321/45425
9.11.	P	Tegelberg	DFS Tegelberg, 08367/598
9.11.	P S	Heidenheim	FS Christandl, 07321/45425
10.11.	T	Mosbruch	DFS Rheinl. Vulkaneifel, 02692/8288
11.11.	T	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626
24.11.	T	Winterberg	Westdeutsche DFS, 02981/6640
30.11.	P	Winterberg	Westdeutsche DFS, 02981/6640
30.11.	T+P	Wasserkuppe	DFS Wasserkuppe, Ulrich Kroll
1.12.	P S	Oberhof	Westdeutsche DFS, 02981/6640
1.12.	T	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
2.12.	T	Weinheim	DFS Rhein-Main-Neckar, 06201/34626

Prüfungsarten: T = Theorie A+B; P = Praxis A+B; S = Windschleppberechtigung; U = UL- Schleppberechtigung; W = Windenfahrerberechtigung

Gleitschirm - Camps und Reisen

Gleitschirm-Camp Vogesen * Fliegertreff Gustiberg

* 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, Drachenfliegen lassen, usw.

* Fluggebiet mit vielfältigen Startmöglichkeiten, für alle Könnensstufen geeignet, Thermikfliegen, Streckenfliegen.

* Leitung durch erfahrenen Gebietskenner, Videoanalyse, Funk.

ständiger Fahrdienst zu den Startplätzen

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

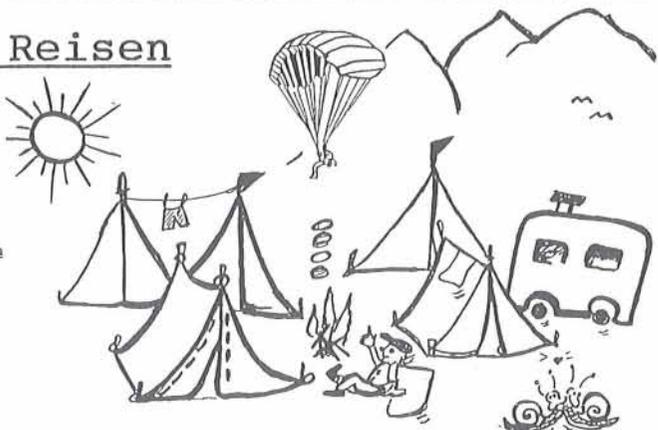
* Buchung tage- bis wochenweise möglich. Hotelzimmervermittlung.

Vol Libre - Frankreich Gleitschirm-Reisen vom Feinsten (je 1 Woche)

* Frühjahrsreise zu den Thermiköfen im Savoyen.

* Herbstreise zu den Traumgebieten in Südfrankreich.

* Beratung, Probefliegen und Verkauf aller Gleitschirmmarken !!!
Prospekt anfordern tel 07668-7213 fax 07668-939 1
Rebschnecke Camps und Reisen, Riedengartenstr.35, 7817 Ihringen



Ausschreibung für Drachenflug-Teamchef

Die Funktion des Teamchefs für die Drachenflug-Nationalmannschaft ist ab 1992 neu zu besetzen. Interessenten mögen bitte umgehend eine kurzgefaßte Bewerbung mit stichpunktartigem Lebenslauf einreichen.

Die Bewerbung sollte über folgende Kriterien Aufschluß geben: Herstellerunabhängigkeit, Führungspersönlichkeit, Erfahrung in der Führung von Gruppen und mit mannschaftsbildenden Maßnahmen, Fremdsprachkenntnisse, Organisationstalent, Wettbewerbserfahrung.

Am 17. September werden die Bewerber zu einem Hearing mit dem Leistungskader und dem DHV-Vorstand gebeten. Zweck des Hearings ist, die Bewerber und ihre Vorstellungen über die Ausgestaltung des Teamchef-Jobs kennenzulernen. Im direkten Anschluß an das Hearing soll der neue Teamchef gemäß Sportordnung bestimmt werden.

Bewerbungen bitte senden an Bob Baier, Einsteinweg 7, 8962 Pfronten, Fax 08363/6688

Bob Baier, Ligaausschuß
Toni Bender, Sportreferent

PIRS-Rangliste: Pendry weiter Spitze

Die bestehende Liste basiert auf den zuletzt im DHV-Info Nr. 59 veröffentlichten Resultaten und den Ergebnissen aus den Wettbewerben der Flugsaison 1990/1991. Folgende Wettbewerbe wurden zur Erstellung der neuen PIRS-Rangliste aufgenommen:

- ▶ Australian Nationals, Australien
- ▶ Forbes Flatlands, Australien
- ▶ Weltmeisterschaft, Brasilien
- ▶ Monte Grappa, Bassano, Italien
- ▶ Shima Seiki, Japan

Zum ersten mal in der Geschichte der PIRS-Rangliste war der CW-Wert (Competition Values) einer Weltmeisterschaft so hoch, daß allein ein guter Platz in diesem Wettbewerb ausreichte, um in die World Class aufgenommen zu werden. Dafür gab es mehrere Gründe:

51 der Top 100 Piloten nahmen an der Weltmeisterschaft teil und 47 qualifizierten sich für das Finale; es wurden viele Durchgänge geflogen und für den FAI-Koeffizienten gab es 30 % Bonus. Gerade der letzte Punkt zeigt, daß FAI-Wettbewerbe bei den Piloten so begehrt sind, daß dieser Bonus nicht länger notwendig ist und er in Zukunft nicht mehr gegeben wird. Der Competition Value der Weltmeisterschaft war allerdings nicht hoch genug, daß Tomas Suchanek John Pendry an der Spitze der World Class ablöste. John Pendry konnte sich mit seinem 4. Platz bei der Weltmeisterschaft und seinem Sieg am Monte Grappa an der Spitze halten. Für die Zukunft dürfte es spannend werden.

Bei den deutschen Piloten hat es Toni Bender auf Grund seiner ausgezeichneten Platzierung bei der Weltmeisterschaft zurück in die World Class ge-

schaft und belegt dort den 25. Platz. Es folgen Christof Kratzner auf Rang 37 und Knut von Hentig auf Rang 47. Mit in der World Class ist auch Detlev Ziege auf Rang 54.

World Class

Rang	Pilot	Land	PIX	RIX
1	Pendry	GB	1,60	1825
2	Suchanek	CS	1,60	1620
3	Whittall	GB	1,50	1456
4	Tudor	USA	1,50	1249
5	Coelho P.	BR	1,50	1510
6	Goldsmith	GB	1,50	1561
7	Lee	USA	1,50	1173
8	Krotseng	S	1,50	663
9	Harvey	GB	1,40	1265
10	Sandoli	BR	1,40	1082
11	Ruhmer	A	1,40	992
12	Blenkinsop	AUS	1,40	922
13	Cooper	AUS	1,00	1837
14	Newland	AUS	1,40	1730
15	Moyes	AUS	1,40	1473
16	Chauvet	F	1,40	1301
17	Haney	CND	1,40	970
18	Jaastad	N	1,40	663
19	Silveira	BR	1,40	914
20	Arai	USA	1,40	1357
21	Braden	AUS	1,40	1084
22	Barton	USA	1,30	1360
23	Flynn	GB	1,30	1532
24	Thevenot	F	1,30	1528
25	Bender	D	1,30	1100
26	Howe	USA	1,30	764
27	Guimaraes P.	BR	1,30	1149
28	Aitken	AUS	1,30	663
29	Koji B.	USA	1,30	671
30	Hestvik	N	1,30	781
31	Duncan Russell	AUS	1,30	758
32	Bricoli E.	I	1,30	1574
33	Reynolds	USA	1,30	1567
34	Haegler	BR	1,30	1277
35	Karlsson	S	1,30	1103
36	Imajima	J	1,25	693
37	Kratzner	D	1,24	1282
38	Hamilton	GB	1,24	1188
39	Smrkovsky	CH	1,24	781
40	Boyse	USA	1,23	1135
41	Cirla	USA	1,23	1135
42	Pouget	F	1,22	1331
43	Kuhr	A	1,22	1315
44	Herrman F.	CH	1,21	663
45	Bricoli S.	I	1,20	1265
46	Peachy	USA	1,19	836
47	von Hentig	D	1,18	1373
48	Martinia	CH	1,17	781
49	Wicander	S	1,15	663
50	Tanaka	J	1,15	663
51	Walbec	F	1,13	1560
52	Truttmann	CH	1,13	892
53	Umeda	J	1,13	693
54	Ziege	D	1,12	895
55	Adams	AUS	1,12	841
56	Zupane	AUS	1,12	676
57	Roda	ARG	1,12	663
58	Duncan Rick	AUS	1,11	1290
59	Van Tilburg	BR	1,11	1012
60	Bondarchuk	SOV	1,11	663

International Class

Rang	Pilot	Land	PIX	RIX
1	Case	USA	1,48	247
2	Volk	USA	1,43	247
3	Arkwright	GB	1,37	523
4	Jursa	A	1,35	465
5	Carnet	GB	1,35	414
6	Bostik	USA	1,39	599
7	Guimaraes C.	BR	1,30	250
8	Nelsong	GB	1,29	602
9	Guenter	CH	1,29	118
10	Schotola	CH	1,28	592
11	Scott D.	AUS	1,28	532
12	Lehmann	USA	1,28	247
13	Tipple	GB	1,25	599
14	Leden Judy	GB	1,25	401
15	Baumgartner	I	1,25	118
16	Plattner	A	1,22	612
17	Gibson	USA	1,22	247
18	Baier	D	1,21	627
19	Holtkamp	D	1,21	627
20	Davie	AUS	1,21	193
21	Delez	CH	1,20	402
22	Huss	USA	1,20	247
23	Aumer	D	1,20	118
24	Chick	GB	1,18	449
25	O'Dowd	USA	1,18	380
26	Tullick	AUS	1,18	326
27	Hill	AUS	1,18	294
28	Clubertson	CND	1,18	247
29	Pagen	USA	1,17	497
30	Sorensen	N	1,16	412
31	Olschewsky	A	1,16	356
32	Mittelberger	A	1,15	197
33	Coelho E.	BR	1,14	250
34	Tonomura	J	1,14	233
35	Schell	A	1,14	118
36	Hubbard	AUS	1,13	328
37	Fimeri	AUS	1,13	133
38	Beavis	AUS	1,13	326
39	Cameron	CND	1,12	433
40	Heaney	AUS	1,11	133

SKY'91

Internationale
Fachausstellung für
Luftsport
mit Gleitschirm-,
Drachen-
und Fallschirmbörse

18. bis 20. Oktober 1991
Messezentrum Augsburg

Angebotsschwerpunkte

- Gleitschirme
- Drachen
- Ultraleichtflugzeuge
- Fallschirme
- Ballone

Rahmenprogramm

- Gleitschirm- und Drachenwettbewerbe
- Ultraleicht-Flüge
- Fallschirm- Tandemsprünge
- Ballonstarts
- Bungee-Springen

Ideelle und fachliche Trägerschaft

 Deutscher
Aero Club e.V.

 Deutscher
Hängegleiterverband e.V.

DULV Deutscher
Ultraleichtflugverband e.V.

 Information und Anmeldung
Ausstellungs-GmbH Augsburg
Alter Postweg 101
D-8900 Augsburg 1
Telefon 0821/59 59 51
Telefax 0821/59 43 85

grafik design zippe, neu-um

LEISTUNGS Vorsprung



PHANTOM

GÜTESIEGEL: DHV

Jetzt Probefliegen!

DER VORSPRUNG.

NOVA

NOVA-Wolfgang Lechner, Technikerstr. 46, A-6020 Innsbruck, Tel. 0512/81185
SPORTS LINE, Industriezone Fänn, CH-6403 Küsnacht, Tel. 041/814144
SCHLAGER & STROBL, Gasteig 4, D-8196 Eurasburg, Tel. 08179/1081

FLYTEC



Die neue, dynamische Präzisions-Serie für höchste Ansprüche

Mit dem aerodynamischen Design zeigt sich die neue FLYTEC-Serie von einer besonders attraktiven Seite.

Noch beeindruckender sind allerdings die zahlreichen technologischen Raffinessen wie beispielsweise

die vier wählbaren Mittelwertberechnungen für die Vario-Anzeige

das vollautomatische Zeiger-Analogvariodyisplay, durchgehend in hoher Auflösung bis 10 m/s – eine geniale Weltneuheit die neue

Perspektiven eröffnet

der integrierte Geschwindigkeitsmesser, der mit dem bewährten Saphir-Flügelradsensor optimal kombiniert worden ist

die ASI (Acoustic Scale Indication), eine FLYTEC-Novität, die Ihnen die aktuellen Steigwerte akustisch skalengenau wiedergibt, und schliesslich

das komfortable Memory, das Flugdaten und Spitzenwerte speichert und Ihnen hilft, sich Ihre letzten Höhenflüge immer wieder zu vergegenwärtigen.

Lassen auch Sie sich beflügeln von der neuen FLYTEC-Serie!

FLYTEC AG, Ebenaustrasse 8, CH-6048 Horw
Telefon 041 47 34 24, Telefax 041 48 54 24

Händlernachweis Deutschland und Österreich:
Schlager & Strobl, Sportartikel GmbH
Gasteig 4, D-8196 Eurasburg
Telefon 08179/1081, Telefax 08179/1410



Schmid & Partner Luzern BSW



High technology and top quality flight instruments
made in Switzerland.

FLYTEC 3030, FLYTEC 3020, FLYTEC 3010