

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



A R C O T E C

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

Schweizer Flugmessgeräte der Spitzenklasse.

63

inhalt

- 4 WICHTIG NEU KURZ Neuigkeiten und Wissenswertes
- 8 WM 92 Weltmeisterschaft der Gleitschirmflieger in Frankreich
- 20 FANTASIE OHNE GRENZEN Filmfestival und Coupe Icare in St. Hilaire
- 22 EINE HEISSE JAHRESTAGUNG Die DHV-Jahrestagung in Elzach
- **32 SICHERHEITSJOURNAL** Mitteilungen rund um das Thema Flugsicherheit
- 36 ES GIBT KEIN KLEINES GEWITTER
 Gewitterentstehung und Gefahren
- 41 VEREINSNACHRICHTEN BRIEFE Stimmen von Vereinen und Lesern
- **4.4 GEBRAUCHTMARKT** Ein Service-Angebot für alle DHV-Mitglieder
- **53 PRÜFUNGSKALENDER 92** Die aktuellen Prüfungstermine
- 53 NEUE DHV-GÜTESIEGEL Drachen, Gleitschirme, Rettungsgeräte, Gurtzeuge



Alle Achtung! Das hat bisher noch keiner geschafft: Robbie Whittall hat nach der Drachen-Weltmeisterschaft in Fiesch nun als erster auch den höchsten Titel im Gleitschirmfliegen errungen.

Bericht von der WM in Digne/Frankreich auf Seite 8

- **54 STRECKENFLUGPOKAL 91** Die Ergebnisse für Drachen und Gleitschirm
- **56 DIE LILIENTHAL-TROPHY** Berichte von den Rekordflügen
- **62 DIE OWENS FAMILY** US Hanggliding Nationals in der Sierra Nevada
- **64 BOB BAIER** Interview mit dem Gewinner der Drachenliga
- **66 ERNST STROBL** Interview mit dem Gewinner der Gleitschirmliga
- **68 DIE AUFSTEIGER** Junior-Challenge für den Drachenflug-Nachwuchs
- 72 DER SPRUNG INS KALTE WASSER Sicherheitstraining für Gleitschirmflieger
- 78 UNTERWEGS Bilder und Geschichten vom Streckenfliegen
- 90 WETTBEWERBSSPORT Kurzberichte und Nachrichten

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 (Sammel-Nr.) 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: Postkarten

Foto: Tilman v. Mengershausen

wichtig • neu • kurz



Peter Janssen am Lilienthal-Denkmal

Abschied vom Lilienthal-Jahr

Das 100-jährige Jubiläum des ersten Menschenfluges wurde am Flugberg in Stölln-Rhinow mit einem großen Flugtag und Fliegerfest begangen. Die Berliner Flieger vom Phönix-Verein machten Non-stop-Windenflüge, der örtliche Spartenvorsitzende Helmut Gericke zeigte seine Modell-Gleiter und führte stolz den freigemachten Flughang vor. Jahrmarkt, Tanzband und Bürgermeisterin lockten wahre Menschenmassen an. Behäbig schaute die dicke Iljuschin-Linienmaschine, die dort vor 2 Jahren auf der Graspiste gelandet war und jetzt als Lilienthal-Museum dient, dem Treiben zu.

Peter Janssen als DHV-Vertreter hat abseits des Festrummels die blumengeschmückte Absturzstelle von Otto Lilienthal aufgesucht. Sie liegt seitlich leicht versetzt etwa 30 Höhenmeter unterhalb des historischen Startplatzes, heute innerhalb einer sowjetischen Militäranlage. Die Neigung des Geländes, der Bezug von Start- und Aufschlagstelle und die Augenzeugenberichte von damals erinnern Peter Janssen an die noch heute häufigen Startunfälle:

Der Drachen gerät durch zu geringe Anlaufgeschwindigkeit oder durch plötzlichen Rückenwind in den überzogenen Flugzustand und geht über einen Flügel auf die Nase. Die Resthöhe reicht zum Abfangen nicht aus und es kommt vorher zum Aufschlag mit schweren, aber nicht unbedingt tödlichen Verletzungen. Otto Lilienthal ist tags darauf später in einem Berliner Krankenhaus den Unfallverletzungen erlegen.

Verbesserung bei der Fluglehrerprüfung

Bisher hatten Bewerber, die in einem Theoriefach oder bei einer praktischen Prüfung ungenügende Leistung gezeigt hatten, die gesamte Prüfung nicht bestanden und sie wurden vom Lehrgang nach Hause geschickt.

Ab Herbst 1992 muß ein Bewerber, der den theoretischen oder den praktischen Block nicht bestanden hat, beim nächsten Fluglehrerlehrgang nur diesen Block wiederholen.

Gerichtsentscheidung über Fluggelände

Die Bezirksregierung in Trier hatte die Erlaubnis nach § 25 für ein Hängegleiter-Schulungsgelände abgelehnt und das Verwaltungsgericht Trier hatte diese Ablehnung bestätigt. Das Oberverwaltungsgericht in Koblenz hat auf die Berufung der klagenden Flugschule den Ablehnungsbescheid der Bezirksregierung aufgehoben und sie »verpflichtet, das Begehren des Klägers unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu bescheiden«.

In den Urteilsgründen beanstandet das Oberverwaltungsgericht, die Bezirksregierung habe die tatsächlichen Auswirkungen auf das benachbarte Naturschutzgebiet unzureichend ermittelt und bewertet. Bezüglich des mit dem Flugbetrieb verbundenen Fahrverkehrs sei es »nicht zulässig, nur auf die besondere Schutzwürdigkeit des Gebietes abzuheben«. Von der Behörde müssen »die Belange der Landespflege ... mit dem schutzwürdigen Interesse des Klägers unter Aufrechterhaltung seiner Drachenflugschule und dem Interesse der Drachenflugschüler an der Ausübung ihres Sports in der freien Natur gegeneinander abgewogen werden, wobei den Belangen des Landschaftsschutzes nicht gleichsam automatisch der Vorrang zukommt.«

Zur Verkehrsablenkung auf der nahegelegenen Straße sieht das Gericht keinen »Rechtsgrundsatz, wonach Flugbewegungen ... grund-

sätzlich zu verbieten bzw. nicht genehmigungsfähig wären. Vielmehr ist der Autofahrer selbst gehalten, sich bei der Teilnahme am Straßenverkehr derart aufmerksam zu verhalten, daß kein anderer geschädigt oder gefährdet wird.«

An diesem Rechtsstreit hat der DHV beratend mitgewirkt. (Aktenzeichen 7 A 10112/91.0VG, rechtskräftig).

Gleitschirmflieger rettet Bergsteiger

Am Hochiß-Gipfel im Rofan-Massiv hatte ein Bergsteiger aus Karlsruhe einen schweren Herzinfarkt erlitten. Der Fußweg zur Alarmierung der Bergwacht hätte über 1 Stunde gedauert, aber es ging um Minuten.

Der Gleitschirmpilot Roland Völker startete sofort vom Gipfel mit dem Gleitschirm, flog zur Erfurter Hütte und veranlaßte dort die Alarmierung der Bergwacht.

Der Rettungshubschrauber traf wenige Minuten später ein. Das Leben des Bergsteigers konnte gerettet werden.



Neue Kalender

Mit dem Drachenflugkalender »Delta 1992« und dem Gleitschirmkalender »Para 1992« bringt Windsport Wildbad die 10. Auflage ihrer Kalenderserie auf den Markt. Beide Kalender in Kunstdruckqualität haben das Format 30 x 40 cm und eignen sich hervorragend als Geschenk.

wichtig - neu - kurz



Heiner Geißler nach seinem Zugspitzflug

Heiner Geißler kämpft für Flugsport

Der stellvertretende Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion Heiner Geißler ist engagierter Gleitschirmpilot und er tritt genauso engagiert für unseren Flugsport und für die fliegerische Freiheit ein.

In der »Welt am Sonntag« vom 4.8.1991 schreibt Heiner Geißler in einem Artikel über seinen ersten Zugspitzflug zusammen mit dem Berg-Journalisten Hermann Magerer:

»Und ich denke an die deutsche Reglementiersucht, die dieses einfache Fluggerät - nahezu für jedermann erschwinglich - im Luftfahrtsrecht wie eine vierstrahlige Boeing behandeln will: Flugverbot mit Ausnahme dort, wo es ausdrücklich erlaubt ist; das Umgekehrte, nämlich generelle Freiheit zu fliegen mit Verbotsregelungen im Einzelfall, wäre ein Nachweis freiheitlicher und antitotalitärer Staatsauffassung.«

Weiter schreibt er über »die neueste Forderung des Präsidenten der Ärztekammer, Dr. Vilmar, für Dicke, Raucher, Gleitschirmflieger und Kletterer einen Zusatzrisikobeitrag für die AOK«zu erheben:

»Aus unserem Blickwinkel sind eher Beitragsermäßigungen für die Natursportler angebracht. Sie leben gesund, trainieren ihren Kreislauf, jede Mark, die sie in Bergausrüstung, Gleitschirme und Sportfahrräder investieren, erspart der AOK das

Zehnfache an Ausgaben.«

Und zum Einfluß des Gleitschirmfliegens auf das Wild:

»Manche Jäger behaupten, Gleitschirmflieger vertrieben das Niederwild, das den bunten Gleitschirm mit einem Adler verwechsle, und scheuchten Gemsen über Felsabstürze in den Tod. In Kössen, dem österreichischen Gleitschirm-Eldorado, berichtet Hermann Magerer, hat sich nach Auskunft des dortigen Forstamtes das Wild sprunghaft vermehrt.«

Bleibt für uns alle zu hoffen, daß Heiner Geißler mit seinen klaren Statements auch seine Parlamentarierkollegen und die für Verordnungen und Vollzug zuständigen Ministerien und Behörden erreicht!

wünscht die Info-Redaktion

Diplomarbeit über Fliegen mit Behinderten

Der Sportstudent und Drachenflieger Rainer Bürger will in seiner Diplomarbeit die Möglichkeiten und Grenzen des Drachenfliegens mit Behinderten kritisch analysieren. Zum Einstieg in seine Arbeit hat er einen Fragebogen für Behinderte vorbereitet und sichert vertrauliche und anonyme Behandlung zu. Der Fragebogen ist erhältlich bei Rainer Bürger, Behringer Weg 19, 5220 Waldbröl.

Vermittlung von **Fahrgemeinschaften**

Im DHV-Info Nr. 61 hatte der DHV als neuen Service die Vermittlung von Fahrgemeinschaften angeboten.

Die Geschäftsstelle bittet darum, Mitfahrwünsche und Mitfahrangebote möglichst 14 Tage vorher durchzugeben, und zwar schriftlich oder per Telefax. Bei der telefonischen Durchgabe hatte es Übermittlungsfehler

Merkblatt in Österreich

Das Österreichische Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat für den »Hänge- und Paragleitersport in Österreich« ein Merkblatt herausgegeben, das die wichtigsten Regeln für das Fliegen in Österreich auf vier Seiten zusammenfaßt. Das Merkblatt wurde an die österreichischen Flugschulen sowie die Seilbahn- und Liftgesellschaften zum Aushang und zur Verteilung verschickt. Interessenten können es bei der DHV-Geschäftsstelle erhalten.

Im Merkblatt wird auch auf die Zulassungspflicht für die Geräte in Österreich hingewiesen. Durch einen weiteren Erlaß des Bundesamts für Zivilluftfahrt gilt die DHV-Gütesiegelplakette in Österreich pauschal als anerkannt.

Neue Vereine im DHV

Als neue DHV-Mitgliedsvereine begrüßen wir herzlich:

>Drachenflieger« Herrenstraße 17 8918 Diessen

Club für Drachenfliegen Essen Heidhauser Platz 1 4300 Essen 16

Paraskiclub Saar Lutherstraße 5 6680 Neukirchen

Gleitschirmverein Rennsteig Mühlweg 6 8648 Tettau

wichtig · neu · kurz

Neuer Fachbeirat für Gleitsegelausbildung

Bernhard Schmid wurde von den gewählten Kommissionsmitgliedern als ehrenamtlicher Fachbeirat für Gleitsegelausbildung berufen. Der neue Beirat war früher als Mitbetreiber einer Flugschule tätig und hatte für eine Sportartikelfirma die Gleitsegeltechnik betreut. Als Wettkampfsportler gehörte er der Nationalmannschaft an. Seit 2 Jahren arbeitet er im DHV-Lehrteam für die Gleitsegel-Lehrerausbildung.



Tandem am Rettungsschirm

Sicherheitstraining für **Gleitsegellehrer**

Angehende Gleitsegellehrer müssen künftig als weitere Zulassungsvoraussetzung für den Auswahltest ein Sicherheitstraining bei einem vom DHV anerkannten Einweisungsbetrieb absolviert haben. Gefordert werden mindestens folgende Flugübungen: Pendeln um Quer- und Längsachse, Beherrschen von Einklappsituationen, Erfliegen des Stallpunktes, Fullstall.

Für die geprüften Gleitsegellehrer und -assistenten gibt es Übergangsregelungen mit der Möglichkeit, das Sicherheitstraining nachzuholen.

Für die Gleitsegelpiloten ist das Sicherheitstraining nicht vorgeschrieben, aber empfohlen. Die geländemäßige Voraussetzung - Nachbarschaft von Berg und See - besteht nur an wenigen Orten und für eine begrenzte Teilnehmerzahl.

Verstärkung gesucht

Der ständige Zuwachs an Mitgliedern und Aufgaben beim DHV erfordert personelle Verstärkung. Gesucht wird ein Verwaltungsfachmann mit entsprechender Ausbildung und Berufserfahrung. Interessenten nehmen bitte mit Peter Janssen in der DHV-Geschäftsstelle Kontakt auf.

Gleitschirm-Probleme in der Türkei

Nach einem Bericht von DHV-Mitglied Helmut Maier mußte seine Gruppe ihre Gleitschirm-Ferien ohne Flugerlebnis beenden. In Fethiye Ölüdeniz am Baba-dag war überraschend das Fliegen verboten worden und eine Erlaubnis war nicht zu

Anschließend versuchte Helmut Maier von Deutschland aus, einen neuen Gleitschirm-Urlaub zu organisieren und dafür die Genehmigung der türkischen Behörde zu erhalten bis zum beabsichtigten Urlaubsantritt ohne Reaktion.

Frauen-Veranstaltungen 92

Die Drachenfliegerinnen planen für 1992 folgende Veranstal-

- ▶ Ladies-Challenge; Abwicklung und Bezuschussung durch den DHV analog 1991.
- ▶ Thermik-Wochenende für A-Schein-Pilotinnen. Organisation und Finanzierung durch die Frauen selbst.
- Frauen DM 1992. Ausschreibung international. Organisatorische Unterstützung und Bezuschussung durch den DHV.

Interessentinnen wenden sich frühzeitig an die DHV-Geschäftsstelle. Sie werden dann über die Termine und Ausschreibungen direkt informiert.



Thomas Scharpf

Mitglied 25.000 Fluglust geerbt

Erst 16 Jahre alt ist Thomas Scharpf, der am 24.09.1991 als 25.000 Mitglied zum DHV kam. Als kleiner Junge bestaunte er seinen Vater, der seit 1974 Drachenflieger war. Schon damals wußte er, daß er später auch Flieger wird.

Als der Vater sich dann für das Gleitschirmfliegen interessierte, war Thomas Scharpf wieder mit dabei und begann frühestmöglich mit der Ausbildung. Am 21.09.1991 machte er seinen A-Schein. Gefeiert wurde am Drachenfliegerstammtisch seiner Eltern - die haben eine Gastwirtschaft im Allgäu.

Neuer Regionalbeirat in Ostdeutschland

Michael Barth, Karl-Liebknecht-Straße 30, 0-8090 Dresden, wurde von der DHV-Kommission zum Regionalbeirat für Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt ernannt. Er ist Vorsitzender des Ostsächsischen Flieger-Clubs. In den neuen Bundesländern befinden sich Vereine und Luftfahrtbehörden noch im Aufbau. Der neue Regionalbeirat hat wichtige Vermittlungsfunktionen - besonders bei der Zulassung von Geländen.

Neue Adresse

Die Firma Pause Segel Drachenflugsport ist umgezogen. Neue Adresse: Birkenallee 31, 8111 Grafenaschau, Telefon: 08841/49844.



Was ist eigentlich los? Das muß man sich nach einer

Jahrestagung fragen, die statt der gewohnt einhelligen Zustimmung zur Arbeit der Kommission erstmals Gegenstimmen und Enthaltungen in erheblichem Umfang erbrachte.

Warum? Klare Antworten sind bislang ausgeblieben. Das DHV-Info soll auch dazu dienen, die Meinung des einzelnen Mitglieds zur Geltung zu bringen, als Diskussionsforum für Leserpost.

Nochmal, was ist eigentlich los? Wollen die Hersteller die ständige Knute im Rücken, das Gütesiegel samt der Gütesiegelstelle abschütteln? Haben sie deshalb eine gesteuerte Abstimm-Gruppe in die Tagung gesetzt?

Will die kommerzielle Seite des Gleitschirm- und Drachenflugsports, die großen Schulen und Händler mehr Einfluß auf die DHV-Kommission erzwingen? Der Verband der kommerziellen Schulen fordert schon lange Sitz und Stimme in der Kommission, der Herstellerverband ging in seinen vergeblichen Forderungen noch einen Schritt weiter und wollte gar den Technikreferenten, im Klartext den Chef der Gütesiegelstelle, selbst bestimmen. Ist die abweisende Haltung des DHV gegenüber dem Kommerz noch richtig?

Oder ist es so, daß die DHV-Mitglieder insgesamt mit der Entwicklung des DHV nicht länger einverstanden sind? Nur 5,8 % der gesamten Mitgliederstimmen waren diesmal vertreten. Sind die Zufriedenen zu Hause geblieben? Oder ist auch die schweigende Mehrheit unzufrieden? Wenn ja, was wird beklagt? Zuviel Reglement, zuwenig Service? Zu wenig Mitsprachemöglichkeit? Hätte der ursprünglich geplante Satzungsentwurf weniger statt mehr Demokratie bedeutet? Ein Satzungsentwurf, der auf mehreren Tagungen mit Vereinsvertretern erarbeitet wurde, aber eben nicht auch mit den Einzelmitgliedern? Tagungen, auf denen mit allen Mitgliedern ihre Anliegen ausführlich erörtert werden können, fehlen bislang. Fehlt es generell an Transparenz, am Gespräch zwischen DHV-Führung und Mitgliedern? Wie kann sich die DHV-Kommission mit 25.000 Mitgliedern unterhalten? Sind das die aktuellen Fragen oder geht es um noch andere Dinge?

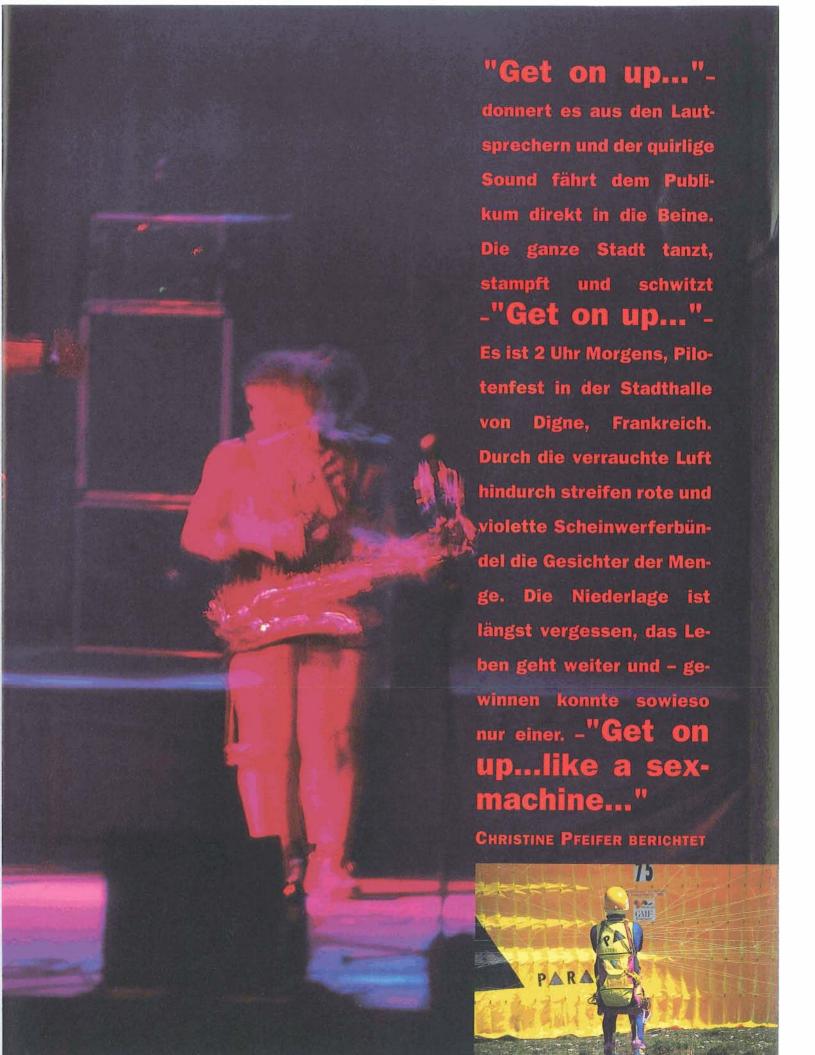
Laßt es uns wissen!

Klaus Tänzler



Olues nights

+ big flights







DIE NOMINIERUNG der deutschen Nationalmannschaft war nicht die einfachste Aufgabe, die Zico Franke in Erfüllung seiner Arbeit als Teamchef zu bewältigen hatte. Nicht alle der nur knapp Daheimgebliebenen fühlten sich gerecht behandelt, was vor allem aus den Entscheidungsgrundlagen resultiert, welche nicht klar in Ranglisten auszudrücken sind und deshalb Diskussionen zulassen. In Zusammenarbeit mit Sportreferent Toni Bender erhielt schließlich folgende Crew das Ticket für die (Bus-)Fahrt nach Digne les Bains:

Babsi Lacrouts, Ernst Strobel, Torsten Hahne, Michael Brunner, Uli Wiesmeier, Christoph Kirsch und Toni

Streß mit der Ausrüstung

Die Effektivität des Trainingsaufenthaltes vor WM-Beginn bezog sich nachträglich gesehen wohl nicht so sehr auf das Einfliegen im WM-Gelände als eher auf die Feinabstimmung der Geräte. Torsten, Michi und Uli mußten sich mit ihren superdünnen Wettkampfleinen herumärgern, welche anscheinend mit Materialien behandelt wurden, die sie eher zum Auflösen als zu mehr Stabilität brachten. Dieses Problem wurde durch schnell georderte neue Leinensätze und deren herkömmliche Behandlung schlichter Vaseline gelöst.

Christoph entschied sich kurzfristig zuungunsten eines größeren Schirmes für seinen bereits die ganze Saison über geflogenen alten, welcher ihm vertrauter war und mit dem er sich besser fühlte.

Toni konnte erst einige Tage später anreisen, da er überhaupt keinen Schirm hatte! Wie schon vor der WM in Kössen war er wieder zu Filmaufnahmen unterwegs und hatte dabei wie 1989 ebenfalls bei einem gewagten Toplandemanöver einen Unfall. Glücklicherweise litt diesmal nur der Schirm darunter und nicht wie damals Tonis Knochenbau.

Babsi hatte während dieser Woche fast nichts an ihrem Schirm, dafür aber an ihrer Psyche zu basteln: Kurz nach dem Start hatte sie einen heftigen Klapper in Bodennähe, der zum Absturz führte. Ihrer Ansicht nach wirkte sich dieses unangenehme und bis auf eine Bänderdehnung glimpflich ausgagangene Erlebnis speziell in den ersten Wettkamfdurchgängen ne-

gativ aus. Das Erkunden der WM-Gelände kam dennoch nicht zu kurz. Von den vielen wunderschönen Fluggebieten, die die Haute Provence zu bieten hat, wurden vier als offizielle WM-Startplätze auserwählt: St.Andreles-Alpes (Startberg Le Chalvet), Digne-les-Bains (Cousson), Saint Jean Montclar (Dormillouse) und Moustiers-Sainte-Marie (Le Pavillon). Um in Moustiers den Startplatz zu erreichen, benötigte die deutsche Mannschaft ca. sieben bis acht Stunden. Dies lag nur zum Teil an den fehlenden Navigationskenntnissen (am Boden). Verlorene Zeit war es jedoch nicht, da sich bei den vielen »Orientierungsstops« die Landschaft in diesem Gebiet von ihrer reizvollsten Seite zeigte. Thymian und Lavendel wurden bestaunt und beschnuppert.

Sanftes Wetter

Wer nach den Erfahrungen des letzten Jahres mit Starkwindbedingungen an der Grenze des Gleitschirm-Einsatzbereiches rechnete, sollte sich erfreulicherweise täuschen: Der ganze Wettbewerb stand im Zeichen ausgezeichneter Wetterverhältnisse, lediglich eine Gewitterstörung groundete das Teilnehmerfeld für wenige Tage. In einigen Durchgängen spürte man allerdings schon, daß der Herbst vor der Tür stand.

Das wirkte sich auch auf die Unfallstatistik aus. Es gab keinen schweren Unfall im Wettkampf. Die größten Verletzungen zogen sich zwei Organisatoren zu, als ihr Fahrer nach einem Pilotenfest so oft den Kreisverkehr umrundete, bis beide aus dem Bus kugelten!

Teams aus 25 Ländern

Der offizielle WM-Beginn war am 7.9.1991 mit viel Show, Spaß und dem Einmarsch der Nationen.

120 Piloten aus 25 Ländern waren angereist, um sich den Weltmeistertitel zu holen. Jedes Land hatte die Möglichkeit 6+1 Piloten zu nominieren. Manche Länder, wie beispielsweise Kolumbien oder Norwegen, reisten mit nur einem Teilnehmer an. Das israelische Team zog bis auf einen Piloten seine Wettkämpfer zurück, da sie sich in diesem bisher für sie unbekannten Gelände überfordert fühlten. Die Mannschaften aus den fernöstlichen Ländern waren sehr zahlreich vertreten, ebenso natürlich die Teams





Tja, - früh übt sich

Michi Brunners Vario fie während eines Durchgangs aus Der Versuch, ein Ersatzgerät von einer Stange im Vorbeiflug zu übernehmen, schlug feh









Angriffslust

Bloß jetzt keinen Fehler machen: Uli Wiesmeiers Hoffnungen auf den Sieg erfüllten sich nicht

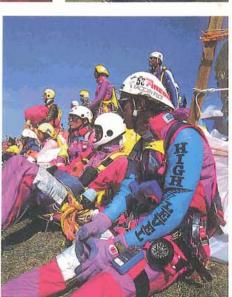












aus den europäischen Flughochburgen, wie der Schweiz, England, Frankreich und Österreich. Der europäische Osten war durch Piloten aus der Tschechoslowakei, einen ungarischen Piloten und das slowenische (!) Team vertreten. Ein sowjetisches Team scheiterte am Visum und die Anmeldung von litauischen Piloten kam leider viel zu spät. Die WM als Spiegel der Weltpolitik?

Bereits hier im Rahmenprogramm war die Professionalität erkennbar, mit der Parasol 1991 arbeitete. Diese Organisation wurde speziell für die WM gegründet. Obwohl sie auf dem Papier eher wie ein aufgeblasener Vereinsapparat wirkte, war die praktische Arbeit sehr effizient durchdacht, geplant und ausgeführt. So war auch von keiner Seite ernsthafte Kritik zu hören, weder an der gut funktionierenden Wettkampforganisation (unter der Leitung von Alain Barthere) noch am flotten Rahmenprogramm. Zu jenem gehörten unter anderem tägliche Live-Musik, zwei Feste für die Piloten, eine täglich erscheinende Wettkampfzeitung, et cetera.

Vorrunde

In der Vorrunde, in der sich 80 Piloten für das Finale qualifizieren sollten, waren die Wettbewerber in zwei Gruppen aufgeteilt. Die wertungsfreien Bezeichnungen dafür waren LA-VANDE (Lavendel) und MIEL (Honig). Babsi, Torsten, Uli und Michi flogen in der süßen Gruppe, Toni, Ernst und Christoph in der duftenden. Drei Durchgänge mußten geflogen werden. Es wurden relativ kleine Aufgaben gestellt (Bojenflüge zwischen 19 und 37 km).- Vermutlich, um einer »natürlichen Auslese« zwischen guten und schlechten Piloten durch Überforderung und damit verbundenen Unfällen zuvor zu kommen. Es sollte schließlich eine sportlich faire Selektion stattfinden.

Das deutsche Team wurde dem Ruf, der ihm vorauseilte, voll und ganz gerecht. Hätte es in Digne und Umgebung Wettbüros gegeben, so wären sie sicherlich eine der bestdotierten Mannschaften gewesen.

Die Gruppe Lavande wurde im ersten und zweiten Durchgang vor dem Cut voll und ganz von Ernst Strobel beherrscht. Robbie Whittall hielt sich an diesen Tagen in der Plazierung etwas zurück (4. und 11. Platz). Seine ansonsten als jugendlich ungestüm bekannte Art zu fliegen, schien etwas gebremst zu sein. Das Munkeln und die Interpretationen in den Reihen seiner Konkurrenten verstummte spätestens nach dem 3. Durchgang, den er als Schnellster im Ziel beendete. Bis es dazu kam, scheiterte allerdings zunächst einmal der Versuch dieser Gruppe, einen dritten Durchgang zu fliegen, am Wetter und den damit verbundenen zu schwachen thermischen Verhältnissen.

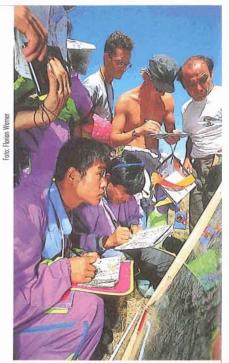
An diesem Tag bewies allerdings der WM-Meteorologe Guy Sennequier hervorragenden Kenntnisse über das Wetter in dieser Region, die er sich in jahrelangen Studien über diese Fluggebiete und in seiner Arbeit in der Meteorologischen Anstalt in Briancon aneignete. Trotz geschlossener Wolkendecke und strömenden Regens am Vormittag prophezeite er bis auf die viertel Stunde genau ein blaues Loch, welches unter Umständen einen guten Durchgang zuließe. Für die in Moustiers fliegende Gruppe Miel reichte es tatsächlich zum letzten Durchgang vor dem Cut. Allerdings mußte Uli Wiesmeier nach diesem seine eindeutige Führung in dieser Gruppe an den Slowenen Slana Domen abgeben.

Zwei Tage später konnte auch die Gruppe Lavande den letzten Durchgang am Cousson fliegen.

Punktekonto für s Finale

Das Finale konnte nun beginnen.Die Gesamtergebnisse der beiden Gruppen wurden auf 1000 Punkte für die beiden Gruppenersten abgewertet, zusammen gelegt und galten als erster Finaldurchgang. Der enorme Punktevorsprung von Ernst wirkte sich für Toni (4. Gruppe Lavande)und Christoph (11.) eher negativ aus. Dadurch belegten sie schlechtere Plätze als vergleichbar gut geflogene Piloten aus der anderen Gruppe, in der die Punkte homogener verteilt waren. Kurz und gut: Ernst mit Slana Domen auf Platz 1., Uli 3., Torsten 4., Toni 12., Michi 26., Christoph 29. Babsi 42. = Sieg in der Mannschaftswertung, die sich nach jedem Finaldurchgang mit den drei besten Piloten jedes Landes neu errechnet.

Andrea Amann belegte Platz 15, Robbie Whittall den 7. Desweiteren belegte Bruce Goldsmith, der erfolgreiche Drachenpilot, dessen Wett-





Der Starmeteorologe der WM: **Guy Sennequiers Wetterprognosen** stimmten auf 15 Minuten!





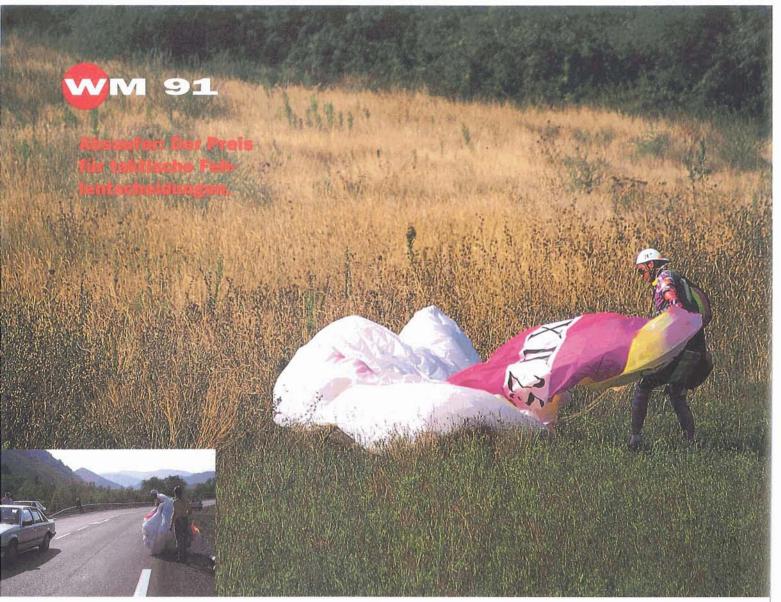


Foto: Christine Pfeifer

Bauern in St. Andre: Es gibt Brot, und Wein und viel zu Besprechen















Kaum ein Wettkampfpilot hat Zeit dafür, die Reize der Haute Provence zu genießen





kampf-Erfahrung mit dem Gleitschirm relativ gering war, Platz 2 zusammen mit dem Franzosen Xavier Remond.

Die nach dem Cut auf 80 Piloten dezimierte Truppe sollte nun einen Durchgang im wohl bekanntesten Fluggebiet der Provence, in St. Andre fliegen. Nachdem dort das Meteo-UL seine geräuschvollen Runden für den aktuellen Temp zog und der Meteorologe mit den neuesten Daten vom Hubschrauber eingeflogen wurde, stellten die Organisatoren die Aufgabe, ein Bojen-Parcours von über 50 km. Der Start in der Form eines »air-startedrace«, bot für das Publikum ein spektakuläres Bild: Fast alle Piloten teilten sich wartend einen einzigen Thermikbart, bis die Startboje zum vorgegebenen Zeitpunkt abgedeckt wurde. Eine kleine Gruppe flog los, um diese zu fotografieren und dann gleich weiterzufliegen. Nachdem die ersten erfolgreich am Hang wieder Anschluß fanden, stürzte sich das ganze Feld hinterher, da nicht wie bei der Minimalzeit-Aufgabe die tatsächliche Flugzeit ausschlaggebend ist, sondern die Reihenfolge der Landung im Ziel.

"Ernst steht"

Weil die Piloten nach einer gewissen Zeit vom Startplatz aus nicht mehr zu sehen waren, konnte man die Route nur noch über Funk mitverfolgen. Eiersten Funksprüche der schockierte dann auch das gesamte deutsche Team in der Luft und die dazugehörige Bodentruppe: »Ernst steht bei der 2. Boje am Boden!!«. Ernst brachte dieser frühe Abgang gerade mal 231 Punkte, vielen der anderen Piloten aber die Beruhigung, daß ein Angstgegner zum »normalen« Konkurrenten wurde. In diesem Durchgang erreichten sehr viele Piloten, angeführt vom Schweizer Andre Hedinger, das Ziel. Andre war ursprünglich nicht für diese WM nominiert, wurde aber dann nach Ausfall eines anderen Schweizers durch einen Trainingsunfall erst einen Tag vor Wettkampfbeginn in die Mannschaft aufgenommen. Die schnellen Endanflüge vom letzten Wendepunkt Richtung Ziellinie waren für die Zuschauer gut verfolgbar. Und so konnte man Uli als zweiten ins Ziel segeln sehen. Xavier Remond überquerte als dritter die Ziellinie. Knapp gefolgt von Robbie. Mit einem Punkt Abstand auf ihn teilten sich Toni und Robert Graham den 5. Platz. Mit vorne dabei auch Christoph und Michi.

Die Karten, bzw. Ränge waren also vor dem nächsten Durchgang neu gemischt und so trat man in Moustiers für die nächste Aufgabe, wiederum ein Bojenflug (54 km) an.

Da es diesmal Minimalzeitwertung war, kam dem Taktieren mit dem Startzeitpunkt große Bedeutung zu. Eine diesbezüglich gute Entscheidung und sehr schnelles Fliegen ließen Christoph einen Großteil der vor ihm gestarteten Piloten einholen. Von diesem Erfolg angespornt, vergaß er nach seinen Worten »rechtzeitig auf die Bremse zu steigen«, wurde nach 2/3 der Strecke Opfer seines schnellen Fluges und mußte landen. Ganz anders erging es Ernst: er übertraf sein Pech vom Vortag und gab nach zehnminütigem Flug mit etwas belegter Stimme den Funkspruch ab »Ich bin gelandet!«: 0 Punkte... An diesem Tag verstärkte er dann das Team der Helfer Christof Kratzner, Wiggerl Rauch und Hannes Weininger, welche an taktisch sinnvollen Stellen als Beobachter aufgestellt waren, und konnte sich durch gute Tips in den Dienst der Mannschaft stellen.

Toni demonstrierte seinen kreativen Flugstil, indem er einfach einen direkteren Weg zur dritten Boje nahm. Dies ersparte ihm viel Zeit und da er den Rest der Strecke, zusammen mit Torsten und Robbie auch sehr zügig flog, konnte er den Tagessieg für sich verbuchen. Torsten plazierte sich noch vor Robbie auf dem zweiten Platz. Ansonsten erreichten nur noch Andre Hedinger, John Pendry, Urs Haari (CH) und der Luxemburger Louis Lintner das Ziel. Sehr gut geflogen sind in diesem Durchgang auch Babsi und Uli. Da beide relativ spät auf dem Weg zum letzten Wendepunkt waren reichten die thermischen Verhältnisse jedoch nicht mehr aus, um die Aufgabe zu beenden.

Erstaunlich war die mannschaftlich geschlossene Leistung des österreichischen Teams: Die in den vorherigen Durchgängen größtenteils sehr gut geflogenen Piloten landeten alle im Umkreis von wenigen Metern bei der zweiten Boje!

Robbie hatte durch konstant gutes Fliegen seinen ersten Platz im bisherigen Gesamtergebnis ausgebaut, auch ohne einen Tagessieg im Finale. Ebenso das deutsche Team in der Mannschaftswertung.

Deshalb war es nicht nur für Toni erschreckend, als er am nächsten Morgen mit den Worten geweckt wurde: «Du hast wegen 'nem Photofehler in der Dokumentation nur 180 Punkte und bist Drittletzter!!«. Erst mittags, kurz vor dem Start zur nächsten Aufgabe in St. Andre bekam er die beruhigende Information, daß der daraufhin sofort eingelegte Protest nach Auswertung seines zweiten Films erfolgreich war.

Der schwarze Tag

Nun konnte, sichtlich entspannter, der nächste Durchgang angegangen werden. Diesmal waren auf dem Taskboard vier Bojen über 57 km auf Minimalzeit angegeben. Nach dem Start ahnte noch niemand, daß dieser Durchgang als schwarzer Tag in die Analen der deutschen Nationalmannschaft 1991 eingehen sollte.

Ernst, Babsi und Michi hatten sich nach der ersten Boje für eine falsche Route entschieden und mußten sehr bald landen. Christoph kam zwar ein gutes Stück weiter, scheiterte aber mangels ausreichender Höhe beim Versuch, einen Bergsattel zu überqueren und mußte dort oben Zwischenlanden, was das Aus für diesen Durchgang bedeutete. Nicht viel besser erging es Toni und Torsten. Sie kamen zwar auch nicht durch dieses Lee, konnten aber noch rechtzeitig umdrehen, um auf anderem Wege so nahe wie möglich an die dritte Boje heranzufliegen. Der beste deutsche Pilot war Uli, der den »Wiesmeier'schen Leetunnel« aufspürte und durchflog, die Aufgabe damit zwar auch nicht beenden konnte, aber immerhin mit Streckenpunkten auf den neunten Platz kam. Von den vier Piloten, die durch hervorragende Flugleistung das Ziel erreichten, belegten Robbie Whittall und Andre Hedinger mit nur vier Punkten Abstand die ersten beiden Plätze.

Krise überwunden

Freitag morgen, vorletzter möglicher Durchgangstag der WM: Robbie 1., Andre mit 342 Punkten Abstand 2. gefolgt von Urs Haari. Sollte das Wetter noch zwei Flugtage zulassen, wäre noch alles offen. Den Favoriten merkte man nichts von der enormen Spannung der Situation an. Sie saßen ruhig und konzentriert im Startraum vor ihren Schirmen. Die Aufgabe dieses Tages war ein 61 km Zielflug über Digne nach St.Andre. Alle Piloten konnten gleichzeitig auslegen, da beim Race



die vorgegebene Startzeit gilt und nicht die Zeitnahme jedes einzelnen Startes.

Keiner startete. Die Luft über dem Startraum brutzelte förmlich vor Spannung, die Thermik, auf die alle warteten, verbesserte das aber nicht. Bis endlich die beiden Österreicher Ewald Tschanhenz und Markus Noichl bewiesen, daß die Thermik nicht zu schwach und die Basis von gerade mal 1850 Metern nicht zu tief waren. Nun konnten auch alle anderen Piloten nicht mehr warten.

Der Wendepunkt am Cousson bei Digne wurde vielen Piloten zum Verhängnis, da sie bei der niedrigen Basis nach einem großen Talsprung dort keinen Anschluß mehr fanden. So erging es leider auch Torsten Hahne und Uli Wiesmeier. Trotz zähen Kampfes um jeden Millimeter Steigen mußten sie dort landen. Michi Brunner führte bis ca.10 km vor St. Andre das ganze Feld an, mußte jedoch leider bei St. Lions ebenfalls nach einer Talquerung landen. Allerdings konnten Ernst, Christoph und Toni von seinen Erfahrungen profitieren. Ernst Strobel hatanscheinend zu seiner Form zurückgefunden, kam er wieder mal als schnellster ins Ziel. Tony und Christoph landeten gemeinsam mit Robbie und dessen Verfolger Andre im Hang der Crete de Serres kurz vor'm Ziel nach Thermikende. Da beide Favoriten punktgleich waren, änderte sich nichts an ihren Plätzen im Gesamtergebnis.

Und die Frauen?

Viel änderte sich nach diesem Durchgang allerdings bei den Frauen: Tanaka Miyuki, eine kleine, zierliche Japanerin erflog sich unbemerkt von vielen anderen die Führung bei den Damen. Andrea Amann lag im Gesamtergebnis sechs Punkte hinter ihr.

Daß Frauen im Wettkampfsport genauso starke (oder schwache) Nerven haben, wie ihre männlichen Konkurrenten, zeigte der nächste und letzte Durchgang in St. Andre. Beide erreichten nach einem 37 km langen Flug über zwei Wendepunkte das Ziel. Andrea konnte mit ca. 10 Minuten Vorsprung 23 Punkte gegenüber Miyuki gutmachen, und nahm somit verdientermaßen den Weltmeister-Titel der Damen mit nach Österreich. Ob sie nun ihr Vorhaben, mit dem Wettkampffliegen aufzuhören, wahrmacht, steht in den Sternen. Leider würde damit unser Sport eine Frau verlieren, die bewies, daß man, um auf den vorderen Rängen mitdabeizusein, kein Mann sein muß.

Robbie souverän!

Der Gewinner der inoffiziellen WM in Kössen Carlo Dalla Rosa holte sich den Tagessieg des letzten Durchgangs. Zum Abschluß noch einmal ein erfolgreicher Tag für das deutsche Team. Sie mußten sich ja zumindest die Bronzemedaille sichern. Ernst schwebte, bzw. rauschte vollbeschleunigt als dritter über die Ziellinie. Als vierter kam Christoph an. Torsten belegte den 7. und Uli den 10. Platz. Robbie lag mit einem Punkt vor Andre auf dem 7. Rang. Beide bewiesen in den letzten zwei Durchgängen enorme Nervenstärke. Robbie lies sich nicht hetzen und flog sicher und souverän jeden Tag ins Ziel. Er wußte: nur ein Fehler seinerseits könnte einen anderen Piloten auf den ersten Platz bringen. Und hatte mancher Beobachter gedacht, Andre würde alles auf eine Karte setzen, so wurde er eines Besseren belehrt. Der Schweizer war mit dem zweiten Platz mehr als zufrieden. Hatte er doch 16 Tage zuvor höchstens einen Zuschauerplatz erwartet.

Nach diesem Durchgang stand es fest: Robbie Whittall ist Weltmeister! Bereits 1990 bei der WM im Drachenfliegen holte er sich seinen ersten Weltmeistertitel, 1991 besteigt er in Digne wieder die höchste Stufe des Siegertreppchens. »It's magic« kommentierte ein Konkurrent diesen Erfolg. Da Robbie die WM aber nicht auf einem Hexenbesen flog, darf man wohl davon ausgehen, daß hauptsächlich taktisch gutes Fliegen in Kombination mit optimaler Schirmbeherrschung zu diesem Erfolg beitrug.

Wie oben schon erwähnt, belegte Andre Hedinger den zweiten Platz. Dritter wurde der sympathische Gewinner der Schweizer Liga, Urs Haari.

Mannschafts-Bronze

Der beste Pilot des deutschen Teams war Toni Bender auf Platz vier. Nachdem er in der Einzelwertung so knapp das Siegertreppchen verpaßt hatte, konnte er zumindest mit der Mannschaft die dritte Stufe besteigen und eine Bronze-Medaille in Empfang nehmen. Für die zweitbeste Teamleistung wurden die Engländer geehrt. Und die Gold-Medaille erflog sich das Schweizer Team.

Der abschließende Teil der Siegerehrung fiel sprichwörtlich ins Wasser. Dem Brunnen vor dem Podest entkam niemand, weder die geehrten Piloten

Endergebnis

Rang	Pilot	Land	Punkte
1	Robbie Whittall	GB	5615
2	Andre Hediger	CH	5272
3	Urs Haari	CH	5186
4	Toni Bender	D	4932
5	Robert Graham	CH	4819
6	Richard Gallon	F	4753
7	Bruce Goldsmith	GB	4714
8	Sylvio Bertoni		4645
9	Uli Wiesmeier	D	4589
10	Torsten Hahne	D	4448
11	Toni Mitterberger	Α	4390
12	Christoph Kirsch	D	4339
13	Armin Eder	Α	4225
14	John Pendry	GB	4224
15	Ewald Tschanhenz	Α	4147
16	Mark Turner	GB	4123
17	Ulrich Bohren	CH	4118
18	Didier Exiga	F	4022
19	Carlo Dalla Rosa		3993
20	Louis Lintner	L	3950
21	Lorenzo Prinoth	1	3878
22	Xavier Remond	F	3846
23	John Silvester	GB	3607
24	Andrea Amann	A	3558
25	Miyuki Tanaka	JAP	3535
26	Robert Hetti	CH	3522
27	Luigi Fellicetti	1	3435
28	Mario Enzler	CH	3417
29	Richard Carter	GB	3400
30	Ernst Strobl	D	3399
52	Barbara Lacrouts	D	2290

Mannschaftswertung

Rang	Nation	Punkte
1	Schweiz	15715
2	Großbritanien	15583
3	Deutschland	15387
4	Frankreich	14908
5	Österreich	13184
6	Italien	12896
7	Japan	10341
8	Südafrika	8650
9	USA	7826
10	Jugoslawien	7461
11	Spanien	6700
12	Luxemburg	6069
13	Brasilien	3789
14	Neuseeland	3543
15	Norwegen	3540
16	Belgien	3387
17	Schweden	3251
18	Corea	2917
19	Australien	2758
20	CSFR	2494
21	Columbien	1472

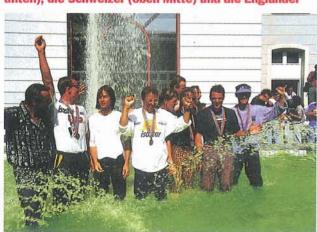
mit ihren Teamchefs, noch das Parasol-Team. Sogar der Präsident des französischen Luftsportverbandes wurde mitsamt Anzug und Krawatte in's grün gefärbte Wasser geworfen.

Die Anspannung und der enorme Leistungsdruck der letzten beiden Wochen waren vorbei.

120 Piloten hatten ihr Bestes gegeben. Weltmeister werden konnte nur einer, weltmeisterliche Leistungen aber wurden von vielen gezeigt. Die Hoffnungen und Blicke dieser Piloten und der Gleitschirmszene richten sich nun auf Verbier, wo 1993 die nächste Gleitschirm-Weltmeisterschaft stattfinden wird.



Und hier ist Er, der knallgrüne Springbrunnen: Keiner entkam dem grünen Naß. die Deutschen (oben links und unten), die Schweizer (oben Mitte) und die Engländer







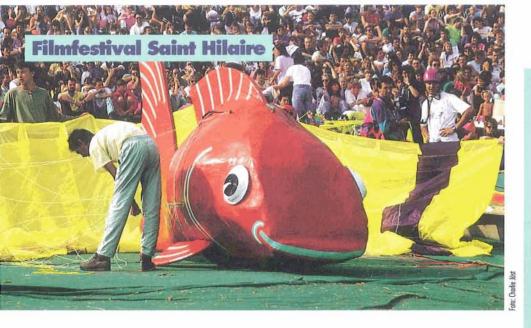


THE ONLY GLIDER WITH REAL RESULTS

FAI WORLD CHAMPIONSHI	PS 1 ST
WORLD CUP	1ST, 2ND
AVORIAZ	181
CASTEJON	1ST
VERBIER	1 ST LADY
BRITISH CHAMPION SHIPS	1st



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



Fantasie ohne Grenzen

Ein Bericht von Charlie Jöst

Fliegende Autos, Riesentorten und Fabelwesen, schwebende Mülltonnen samt Clochard und ein Riesenfisch - schier unerschöpflich schien der Einfallsreichtum der Flieger beim Coupe Icare von Saint Hilaire.

annte der Wettbewerb bis vor 5 Jahren nur die Verkleidungskünste der Drachenflieger, so verlagerte sich mit der wachsenden Popularität des Gleitsegelns das Interesse deutlich zu dieser Sportart hin.

Die ausgesetzten Preise für die originellste Verkleidung taten ein übriges, das Piloteninteresse zu steigern.

So sollte in diesem Jahr der Erstplazierte eine komplette Flugausrüstung aus Gleitschirm, Gurtzeug und Rettungsgerät gewinnen.

Ein Riesenfisch von über 4 m Länge und 40 kg Gewicht eroberte dann auch verdient die Sympathien der in die Tausende gehenden Zuschauer, als der Pilot schon beim ersten Startversuch glatt in die Luft kam.

Das Unglaubliche dabei: Der Pilot hatte absolut keine Sicht, sondern wurde von zwei Helfern mit Funk zum Landeplatz dirigiert.

Das Filmfestival

Wie in den vorangegangenen Jahren war auch diesmal der Filmwettbewerb direkt dem Coupe Icare vorge-

Zwar waren keine so deutlich herausragenden Filme wie in früheren Jahren im Wettbewerb - man denke nur an »Supermax« - dennoch kamen die zahlreichen Zuschauer schon durch die Vielfalt der dargebotenen Themen auf ihre Kosten. Neben den im Wettbewerb traditionell vertretenen Sportarten Drachenfliegen, Gleitsegeln und Fallschirmspringen gab es auch Ballonfahren, Ultraleichtfliegen und Segelfliegen zu sehen. Als relativ neuer Sport war das »Gummiband-Springen«, auch »Bungee« genannt, mit zwei Filmen vertreten. Dieser Nervenkitzel beim Springen von Brücken und Autokranen ist mittlerweile in einem französischen Verband organi-

Mit vier Beiträgen waren die deutschen Filmemacher stark vertreten. Darunter machten sich zwei Beiträge über Otto Lilienthal gegenseitig Konkurrenz.

Die aufwendig und sehr professionell realisierte »Geschichte des ersten Fliegers« von Louis Saul und Henry Hauck hätte verdient gute Chancen auf einen Preis gehabt, wäre der Film in französischer Sprache präsentiert worden. Auch Rolf Epples interessant gestalteter Film »Segelfliegen im Wandel der Zeiten« litt unter dem Sprachproblem.

Diesem Manko war ich mit dem DHV-Film »Der Traum des Francis Rogallo« aus dem Weg gegangen. Mit französischem Kommentar und eindrucksvollen NASA-Archivaufnahmen erhielt dieser Film den Preis für die beste Dokumentation und den Pressepreis. Beide Preise zeugen aber auch von der großen Verehrung, die Francis Rogallo bei unserem französischen Nachbarn erfährt.

Die prämierten Filme

GROßER PREIS

Mon Geese (Meine Günse)

Autor: W.M. Lishman, Canada Inhalt: Ein UL-Pilot prägt in fast unendlicher Geduld ein Dutzend junge Wildgänse auf sein Ultraleicht und fliegt als gleichwertiger Partner mit ihnen im Formationsflug. Trotz einiger Längen gefällt der Film vor allem durch seine unglaublichen Flugaufnahmen innerhalb des Gänseschwarms.

PRESSEPREIS UND PREIS FÜR DIE BESTE DOKUMENTATION

Der Traum des Francis Rogalio

Autor: Charlie Jöst (DHV) Inhalt: Leben und Wirken des Drachen- und Gleitschirmerfinders Francis Rogallo unter Verwendung seltener NASA-Archivaufnahmen.

SONDERPREIS DER JURY

Dead Man's Tales (Des toten Mannes Erzählungen)

Autor: Leo Dickinson, Großbritan-

Inhalt: Unglaubliche, aber wahre Geschichten aus dem Fallschirmsport, aufwendig und packend nach-

PREIS DES JUGEND- UND SPORTMINISTERIUMS. PREIS DES PUBLIKUMS

L'Ilet Aux Parapents (Insel der Gleitschirme)

Autor: Remy Tezier, Frankreich Inhalt: Zwei Gleitschirmpiloten im Aufwind über der zauberhaften Kulisse der Insel Reunion - begleitet von begeisterten Eingeborenenkindern.

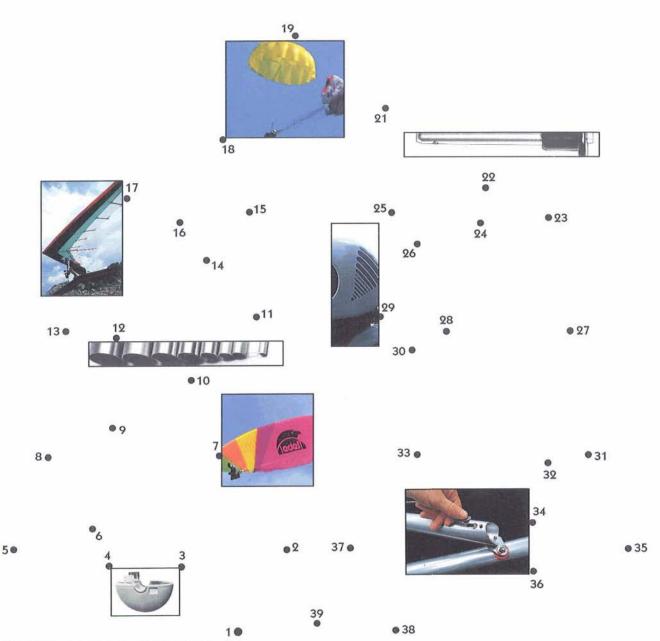
PREIS FÜR DEN BESTEN **EXPEDITIONSFILM**

Vol An-Dessus Des Volcaus (Flug über den Vulkanen)

Autor: Alain Tixier, Frankreich Inhalt: Eine Forschergruppe untersucht mit Hilfe zweier UL-Flugzeuge einige kurz vor dem Ausbruch stehende Vulkane. Spannende Aktionen, aufwendig gefilmt.

ERWAHNUNG DER JURY

Liban Voler (Fliegen im Libanon) Autor: Philip Aractingi, Frankreich Inhalt: Ein Journalist möchte erstmals mit dem Gleitschirm das Libanon-Gebirge befliegen. Die Perversion des Krieges zeigt sich in seinem Versuch, die verfeindeten Gruppen davon zu überzeugen, daß er kein Spion ist, den man abschießen muß. Ein sehr besinnlicher Film - und ein "ganz anderer Film" über das Fliegen.



MEHR ALS 24 VORTEILE...

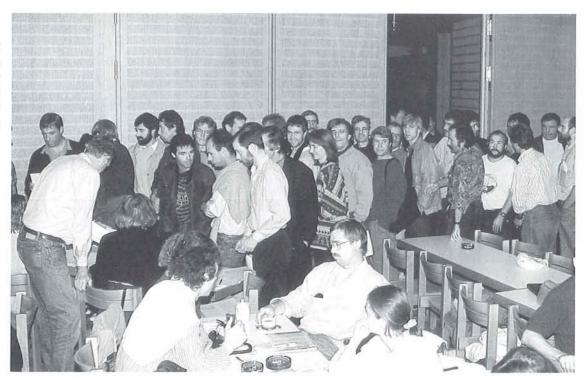
... durch den Zusammenschluß von Finsterwalder und CHARLY. Zwei Firmen, die optimal aufeinander abgestimmt sind und ein starkes Team bilden – mit einem Komplettangebot für Drachen- und Gleitschirmflieger. Langjährige Erfahrung und Entwicklung im Drachenbau; spezial angefertigte Perunal-Leichtrohre und Schnellverschlüsse, AEROSAFE- und AEROFOIL Profilentwicklung, Rochelt-Air Flughelme. Entwicklung und Herstellung von Rettungssystemen, Mittelleinentechnologie, Flachcontainer, zentrale Zweipunktaufhängung, Klettcontainer, Drachengurtzeug nach Maßanfertigung, Gleitschirmgurtzeug sowie Generalvertrieb von edel. Karabiner-Schnellauslöser, Quickpins, Steckräder, Fluginstrumente, Zubehör, Sportswear, etc.

Vom **24.** - 26. Dezember 1991 wünschen wir all unseren Freunden und Kunden eine tolle Zeit. Mit obiger Skizze gibt's (zum ausmalen und ausschneiden) als kleines Dankeschön für alle Flieger-Anhänger einen Anhänger:

 als Windspion für den Weihnachtsbaum als Adventsdekoration p.S.: oder, oder, oder 	Guten Start ins neue Jahr!
- oder, oder, oder Wenn Ihr Eure Infowünsche ankreuzt und uns zuschickt, gibt's eine von 24 Weihnachtsüberraschungen – und natürlich die gewünschten Infos. Ihr könnt aber auch gerne anrufen	COUPON: Drachen-/ Gurtzeug Helme Zu- behör Gleitschirmgurt- zeug edel Name: Adresse:

FINSTERWALDER GMBH, PAGODENBURGSTR. 8, 8000 MÜNCHEN 60, TEL. 0 89 / 8 11 65 28, FAX 0 89 / 8 14 41 07

Großer Andrang bei der Stimmkartenausgabe. Die Mitgliedschaft der 243 Teilnehmer und der 1229 Vollmachtgeber mußte geprüft werden.



Eine heiße Jahrestagung

Den Anlaß für eine Satzungsänderung hatte die letztjährige Jahrestagung in Ruhpolding gegeben. Dort waren von den damals 21.000 Mitgliedern nur 139 erschienen, mit 104 Vollmachten in der Tasche, ergibt zusammen 243 Stimmen. 139 mehr oder weniger zu-

liche Interessen aufeinander, vor allem, wenn der Verband für die Flugsicherheit zu handeln hat. Bei Interessenkollisionen kommt es entscheidend auf die funktionierende Demokratie an. Ein Beispiel: Das Gewinnstreben von Herstellern beißt sich des öfteren

Im Zentrum stand die Satzungsänderung. Nach einem mehrstündigen Feuerwerk von Argumenten und Anträgen war die Konzentration erschöpft und die Entscheidung wurde vertagt.

fällig zusammengewürfelte Mitglieder – die meisten aus der dortigen Gegend – hatten anstelle der 21.000 über die Geschicke des gesamten Verbandes zu entscheiden, die Vorstandschaft zu wählen und über Anträge abzustimmen. Nur 0,6 % der Mitglieder waren gekommen, ein Tiefpunkt in dem seit Jahren herrschenden Trend hin zu einem Zustand, der nicht mehr gewährleistet, daß der demokratische Wille der Mehrheit der DHV-Mitglieder bei der Jahrestagung repräsentiert wird.

In einem großen Verband wie dem DHV prallen zwangsläufig gegensätzmit den Anforderungen an die Flugsicherheit – Sicherheit kostet Geld und kann den Gewinn mindern. Würden die Hersteller im DHV dominieren, könnte der DHV seinen Flugsicherheitsaufgaben nicht mehr unabhängig nachkommen, sein Schutzzweck für die Piloten würde verwässert.

Die DHV-Kommission hatte zusammen mit den Vereinsvorsitzenden nach Sicherungsmöglichkeiten gesucht. Ergebnis war der im DHV-Info Nr. 62 abgedruckte Änderungsvorschlag zu § 20 der DHV-Satzung, eine bei Sportverbänden übliche Regelung.

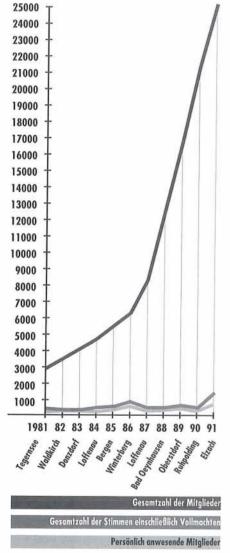
Der Änderungsvorschlag löste Widerspruch aus, mit heftigem Niederschlag im Drachenflieger-Magazin. Hersteller, Händler und Flugschulen zeigten sich alarmiert, etliche deckten sich mit Vollmachtsstimmen ein, um dagegen zu stimmen. Bei den Verei-

nen war die Meinung über die Satzungsänderung geteilt. Die einen Vereinsmitglieder fanden, daß selbstverständlich ihr Vorsitzender sie bei der Tagung ver-

treten könne, andere wollten das ihrem Vorsitzenden nicht zugestehen. Viele Direktmitglieder kritisierten die Einbuße ihres Stimm- und Vollmachtsgewichts im Vergleich zu den Vereinen.

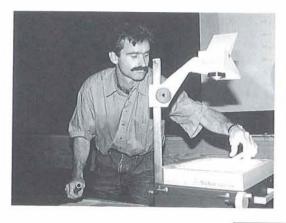
So stand die Tagung im Zeichen einer lebendigen Diskussion. Vorschläge, die allen Gesichtspunkten gerecht werden sollten, wurden debattiert. Aber nun zeigte sich auch ein besonderes Problem der Vollmachterteilung: Mitglieder hatten verständliche Skrupel, die ihnen gegen den ursprünglichen Satzungsvorschlag gege-

DHV-Mitgliederentwicklung und Stimmenzahlen bei den Jahrestagungen



benen Vollmachten jetzt für eine Modifikation zu verwenden. Begleitet war die Debatte von zahlreichen Geschäftsordnungsanträgen, man fühlte sich an Parteitage der Grünen erinnert. Schließlich erhielt der Antrag, die Satzungsänderung zu vertagen, Mehrheit. - Ausatmen für diesen Abend, Fortsetzung im nächsten Jahr!

Um einen Satzungsvorschlag zu finden, der mit einer breiten Mehrheit rechnen kann, wird der DHV eine gemischte Arbeitsgruppe bilden. Arbeitsergebnisse werden in den nächsten Info-Ausgaben vorgestellt und können frühzeitig vor der Jahrestagung diskutiert werden.



Stefan Eylert, stellvertretender DHV-Vorsitzender, begründet an Hand von Entwicklungskurven die Notwendigkeit der Satzungsänderung, siehe Grafik.

Sepp Gschwendtner(rechts), Gleitschirmprofi, 3. Platz beim Streckenflugpokal, gratuliert dem Gewinner Torsten Hahne. In der anschließenden Satzungsdiskussion warnt Sepp Gschwendtner vor Herstellereinfluß im DHV.





Aufmerksame Beobachter vom Luftfahrtbundesamt, Peter Rieger (rechts) und Jens Friedemann

Außer Diskussion auch Sport: Die Siegerehrung für den Deutschen Streckenflugpokal. Von links, sitzend Andrea Kopp, Barbara Lacrouts, stehend Raimund Rud, Marie-France Blaevoet, Torsten Hahne, Karsten Gaebert, Malte Bernhardt, Stefan Köstlin, Sepp Gschwendtner.



»Wir kämpfen um jedes Gelände«

Bericht des DHV-Vorsitzenden Peter Janssen bei der Jahrestagung in Elzach



uf über 25.000 Mitglieder ist der DHV seit seiner Gründung vor 12 Jahren angewachsen. Davon sind heute 10 % Frauen, im Vorjahr waren es noch 7 %. Die 14.000 Direktmitglieder sind in ihrer Gesamtzahl konstant geblieben, dagegen hat sich die Zahl der Vereinsmitglieder gegenüber dem Vorjahr um 60 % auf 11.000 erhöht. Der Grund für diesen Trend? – Vermutlich die zunehmende Beschränkung der Fluggelände auf die Vereinsangehörigen.

Die Zukunft der Gelände

Wir kämpfen um jedes Gelände – vor Ort und in Bonn. Die Erfahrung heute sagt, daß ein verlorenes Fluggelände kaum zu ersetzen ist. Deshalb geht auch die Sorge für den Erhalt der Gelände um, viele fürchten das neue Luftrecht.

Zur Vorgeschichte: Die ein Jahrzehnt bewährte Gelände-Erlaubnisfiktion in der Allgemeinverfügung des BMV hat sich trotz energischen Einsatzes des DHV bei allen Verhandlungen und Hearings zum neuen Luftrecht nicht halten lassen. Die große Mehrheit der Bundesländer war dagegen. Folge wäre gewesen, daß künftig alle Fluggelände der ausdrücklichen Erlaubnis der Länderbehörden bedurft hätten.

Auf Intervention Bayerns wurde der Gesetzentwurf in letzter Minute dahin geändert, daß statt der Landesbehörden künftig der Verband zuständig sein soll, verbunden freilich mit einem Mitentscheidungsrecht der Naturschutzbehörden. Offen ist noch die Zuständigkeit des Verbandes für die Schleppgelände.

Offen ist auch die Hauptfrage, wann das neue Luftrecht in Kraft treten wird. So lange gilt noch die Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr bzw. für Baden-Württemberg die spezielle Fassung der 4 Regierungspräsidien.

Nach dem Inkrafttreten soll es zunächst eine mehrjährige Übergangszeit geben, um die bestehenden Gelände nachgenehmigen zu können. Beim Verfahren der Nachgenehmigungen soll, wie vor mehreren Jahren bei der Nachgenehmigung der ADIZ-Gelände, der ›Besitzstand‹ der Geländehalter berücksichtigt werden.

Für sinnvollen Naturschutz

Die Drachen- und Gleitschirmflieger im DHV sind Naturliebhaber und treten für sinnvollen Naturschutz ein. Dies den Naturschutzverbänden und Behörden deutlich zu machen, ist ständige Aufgabe des DHV.

Genauso deutlich weisen wir hypothetische Vermutungen und pauschale Verurteilungen über angeblich schädigende Auswirkungen unseres Sports zurück.

Aussagekräftige Entscheidungskriterien kann nur eine grundlegende Forschungsarbeit bringen, die mit Initiative des DHV demnächst anlaufen soll.

Kooperation statt Konfrontation hat sich bei den Verhandlungen mit maßgebenden Naturschutzbehörden bewährt. Differenzierte Selbstbeschränkungen sollen gegenüber Totalverboten Vorrang erhalten. Informations- und Ausbildungswesen des Verbandes bieten dafür die Voraussetzungen.

Hoher Ausbildungsstandard

Die Verhandlungen beim Bundesverkehrsministerium über die Einbindung der Hängegleiter- und Gleitsegelausbildung in das neue Luftrecht brachten es an den Tag: Unser Ausbildungswesen, besonders auch die Ausbildung der Fluglehrer, ist der Ausbildung im PPL-Bereich durchaus gleichwertig, dazu praxisnah und frei von traditionellem Ballast.

Das Bundesverkehrsministerium will dies durch die Erleichterung beim Flugfunkzeugnis honorieren und mit dem neuen Luftrecht ein >BZF 3< einführen. Dieses Zeugnis würde zusammen mit dem B-Schein (spätere Bezeichnung: Luftfahrerschein) erworben und zwar als weiteres Ausbildungs- und Prüfungsfach, das von den Flugschulen unterrichtet und vom DHV geprüft wird.

Im Luftraum wie die Segelflieger

Seit Beginn des Streckenfliegens besteht die Forderung nach legaler Benutzung des kontrollierten Luftraums.

Der heute erreichte Ausbildungsstandard beim Drachen- und Gleitschirmfliegen rechtfertigt keine Schlechterstellung mehr gegenüber den Segelfliegern bei der Benutzung des Lufraums. Mit modernen Fluggeräten werden Überlandflüge nach ähnlichen flugtaktischen Gesichtspunkten durchgeführt wie von den Segelfliegern.

Das Bundesverkehrsministerium hat deshalb der Forderung des DHV entsprochen und in Übereinstimmung mit der Bundesanstalt für Flugsicherung die Gleichstellung der Drachenund Gleitschirmflieger mit den Segelfliegern in die Entwürfe zum neuen Luftrecht aufgenommen.

Endgültig >beschlossen< ist das noch nicht, die Zustimmung der Militärs fehlt noch. Deshalb die dringende Bitte an alle Piloten, in dieser empfindlichen Situation: Keine Verstöße und schon gar keine Veröffentlichung!

Sicherheit hat Vorrang

Der einzige Sinn der technischen Prüfungen besteht darin, Leben und Gesundheit der Piloten zu schützen. Das gilt sowohl für die Erteilung des Gütesiegels als auch für spätere Maßnahmen.

Wenn sich schwere Unfälle mit Gerätebrüchen in der Luft ereignet haben und die Ursachen nicht klar sind, muß der DHV sofort den Gerätetyp vorsorglich sperren, ohne zu warten. Weitere Todes- oder Verletzungsfälle dürfen nicht riskiert werden.

Nevanfang im Frauensport

Der Leistungssport bei den Drachenfliegerinnen hatte vor sich hingeschlafen. In der Flugsaison 1991 ist er aufgewacht.

Mit Ladies-Challenge hat Teamchef Charlie Jöst die Frauen auf das Wettkampffliegen vorbereitet. Die Deutsche Meisterschaft hatte erstmals internationale Beteiligung. Bei der Damen-WM in Kössen erflog das Deutsche Team die Bronze-Medaille.

Friede mit dem DAeC

Der Sportvertrag mit dem Deutschen Aero Club hat sein zweites Jahr hinter sich und er hat sich bewährt. Vor allem in der Gerätetechnik und bei der Fluglehrerprüfung können die beiden Verbände nicht mehr gegeneinander ausgespielt werden. Die Gefahr ist vorbei, daß durch >leichtere< Prüfungen der Sicherheitsstandard in Deutschland sinkt.

Der Vertrag hat Anfang Oktober bei der DAeC-Hauptversammlung einen weiteren Härtetest bestanden: Der Kündigungsantrag von zwei DAeC-Landesverbänden wurde von der großen Mehrheit der anderen Landesverbände zurückgewiesen.

Eigenständige Berufsverbände

Neu in der Verbandslandschaft sind die Berufsverbände VDF (Flugschulen) und VHL (Hersteller). Die DHV-Kommission befürwortet die sachgerechte Zusammenarbeit mit diesen beiden eigenständigen Verbänden, sie ist offen für sinnvolle Anregungen und Vorschläge. Die Kommission wendet sich aber strikt gegen Geschäftsinteressen im DHV als Pilotenverband, d. h. Berufsver-

bände dürfen im DHV nicht mitentscheiden.

Die Finanzen sind gesund

Die Rücklagen betragen 1,7 Mio. DM. Diese Rücklagen sind notwendig, um trotz Schadenersatzdrohungen alleine nach sachlichen Sicherheitskriterien entscheiden zu können. Wichtig ist dies beispielsweise bei Gerätesperren und beim Entzug von Fluglehrerlizenzen.

Die Rücklagen sind vom zuständigen Finanzamt geprüft und anerkannt.

Mit wesentlichem Anwachsen der Überschüsse ist nicht mehr zu rechnen: Der Trend von der Direktmitgliedschaft zur Vereinsmitgliedschaft mindert die Beitragseinnahmen. Eine indirekte Beitragssenkung ergibt sich Jahr für Jahr durch die Geldentwertung, während der Mitglieder- und Aufgabenzuwachs neues Personal und neue Kosten erfordert.

Die Mitgliedsbeiträge sind seit einem Jahrzehnt konstant. Eine Beitragserhöhung ist derzeit nicht erforderlich.

Herzstück Geschäftsstelle

Das Personal in der Geschäftsstelle trägt die Hauptlast der Arbeit. 25.000 Mitglieder haben ihre Fragen, Wünsche, Sorgen und Forderungen.

Das alles konzentriert sich auf die Sekretärinnen Claudia Greiffenberg, Caroline Fürst, Gabi Schonner, Christina Leidgschwendner, Iris Mayer und Barbara Lacrouts sowie auf den Geschäftsführer Wolfgang Gerteisen und den technischen Leiter Bernd Schmidtler. »Herzlichen Dank für das Engagement!«

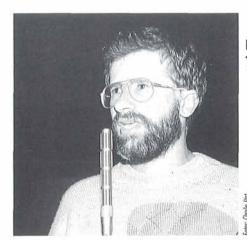


Dank an die Sekretärinnen, von links Claudia Greiffenberg, Gabi Schonner, Barbara Lacrouts, Caroline Fürst



: Charlie Jös





Hans-Peter Zepf, Technikreferent

Peter Urban, Sicherheitsreferent

Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission

Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf ein 12-jähriges Bestehen zurück. Am 1.10.1991 gehörten dem DHV 25.143 Mitglieder an.

Die Kommission

Gewählt und stimmberechtigt: Vorsitzender Peter Janssen, stellvertretender Vorsitzender Stefan Eylert, Fachreferent für Sport Toni Bender, Fachreferent für Finanzen Lambert Stäpgens, Fachreferent für Ausbildung Klaus Tänzler, Fachreferent für Sicherheit Peter Urban, Fachreferent für Technik Hans-Peter Zepf.

Ernannte Regionalbeiräte: Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern Horst Düsterhöft, Niedersachsen, Bremen und Westfalen (Ost/Lippe) Detlef Gehrmann, Nordrhein-Westfalen (West) und Hessen Arno Gröbner, Berlin und Brandenburg Helge Krause-Lindner, Hamburg, Schleswig-Holstein Peter Urban, Baden-Württemberg Dr. Reinhard Wolfer.

Ernannte Fachbeiräte: Überlandflug Helmut Denz, Flugsicherung und Luftraum Günter Dorn, Teamchef Gleitsegeln Reinhard Franke, Schleppausbildung Arno Gröbner, Schlepptechnik Helmut Großklaus, Gleitflugzeuge Knut von Hentig, Medien Karl Jöst, Frauenleistungssport Gabriele Mlinski, Pilotenprüfungen Peter Rieger, UL-Schlepp Albert Schulze-Oech-

tering, Medizin Dr. Gerhard Steinberg, Teamchef Drachenfliegen Klaus Tänzler

Die Geschäftsstelle

Wolfgang Gerteisen (Geschäftsführer), Claudia Greiffenberg, Caroline Fürst, Christina Leidgschwendner, Gabi Schonner, Iris Mayer, Barbara Lacrouts (Sekretärinnen).

Meben der Neuaufnahme von 3776 Mitgliedern und der Bearbeitung einer ähnlichen Zahl an Versicherungsanträgen mußten 672 Pilotenprüftermine abgewickelt und die zugehörigen Befähigungsnachweise ausgestellt werden. Die Mitgliedsbeiträge blieben stabil.

Im einzelnen:

- Mitgliederbetreuung: Namens-, Vereins- und Adressenlisten, Mitgliedsausweise, Verbandsbeiträge, Auskünfte, Anfragen;
- Gruppenversicherung: Versicherungsanträge, Versicherungsprämien, Schadensabwicklung;
- Pilotenprüfungen: Prüftermine, Benachrichtigung und Einladung von Prüfern, Prüfungsunterlagen, Befähigungsnachweise;

- Fluglehrerlehrgänge: Einladung, Unterlagen, Fluglehrerausweise;
- Gütesiegel: Eingangs- und Schlußbearbeitung, Koordination, Gütesiegelplaketten;
- Kennzeichnung: Anträge, Prüfung, Erteilung, Registrierung;
- Ein- und Verkauf: Gelände- und Fragenkataloge, Gütesiegelforderungen, Flugbücher, Rettungsschnüre, Büromaterial, etc.;
- Rechnungswesen: Rechnungen, Mahnungen, Buchführung
- Schreibarbeiten: Briefe, Schriftsätze, Protokolle, Listen, Formulare, Rundschreiben und Sicherheitsmitteilungen an Vereine, Hersteller, Fluglehrer, Flugschulen, Piloten;
- Sportveranstaltungen und Ligen: Organisation; Schriftwechsel, Meldeunterlagen;
- Telefondienst, Posteinlauf, -auslauf,-verteilung;
- Kommissionssitzungen: Vorbereitung, Entscheidungsvorschläge,
 Durchführung der Entscheidungen;
- DHV-Info: Manuskripte und Versandvorbereitung;
- Filmverleih, Zeitschriftendurchsicht;
- und vieles andere ...

Wettbewerbssport

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

Gemäß Vereinbarung zwischen DHV und DAeC wurde der Wettbewerbssport vom Deutschen Hängegleiterverband betreut. Klaus Tänzler leitete 1991 die Deutsche Liga und Nationalmannschaft im Hängegleiten, Reinhard Franke im Gleitsegeln. Für den Nachwuchs wurde durch Junior-Challenge gesorgt. Der Deutsche Streckenflugpokal fand für Hängegleiten und Gleitsegeln statt. Der Frauenleistungssport mit Charlie Jöst als Teamchef kam in Schwung.

Im einzelnen:

- Mitorganisation der Landesmeisterschaften im Hängegleiten;
- Mitorganisation der Bayerischen Meisterschaft im Gleitsegeln;
- Mitorganisation der Deutschen Meisterschaft Drachenfliegen, Ausrichter DC Bavaria Ruhpolding;
- Mitorganisation der German Open Gleitsegeln, Ausrichter Gleitschirmsegler Werdenfels;
- Mitorganisation der Deutschen Damenmeisterschaft, Ausrichter DFC Achental;
- Auswertung der Flugdokumentation für den Deutschen Streckenflugpokal im Drachenfliegen und Gleitsegeln;
- Organisation und Durchführung der Junior-Challenge Drachenfliegen;
- Organisation und Durchführung der Junior-Challenge Gleitsegeln;
- Organisation und Durchführung der Ladies-Challenge Drachenfliegen;
- Unterstützung der Deutschen Hängegleiter-Liga und der Nationalmannschaft;
- Unterstützung der Frauen Nationalmannschaft im Hängegleiten;
- Unterstützung der Deutschen Gleitsegel-Liga und der Nationalmannschaft.

Technik

Hans-Peter Zepf (Referent), Bernd Schmidtler (Geschäftsleiter Technik), Charlie Sandner (Techniker), Gerhard Bortz (Prüfer), Testpiloten: Michael Bethmann (Gleitsegel), Harry Buntz (Gleitsegel), Markus Hanfstängl (Hängegleiter), Tilman von Mengershausen (Hängegleiter), Kurt Weber (Hängegleiter), Hannes Weininger (Gleitsegel), Thomas Zeller (Gleitsegel)

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

Im einzelnen:

- Durchführung der technischen Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Gleitsegel, Rettungssysteme, Gurtzeuge, Schleppgeschirre, Startwinden;
- Mitwirkung an internationaler Normierung der technischen Gleitsegelprüfungen;
- 9 Gütesiegelerteilungen für Hängegleiter;
- 50 Gütesiegelerteilungen für Gleitsegel;
- 7 Gütesiegelerteilungen für Hängegleitergurtzeuge;
- 19 Gütesiegelerteilungen für Gleitsegelgurtzeuge;
- 4 Gütesiegelerteilungen für Gleitsegelrettungsgeräte;
- 2 Gütesiegelerteilungen für Schleppgeschirre;
- diverse Einzelstückzulassungen;
- diverse Gütesiegel-Änderungsverfahren;
- diverse Prototypen-Genehmigungen;
- diverse Anerkennungsverfahren für im Ausland geprüfte Hängegleiter.

Flugsicherheit

Peter Urban (Referent), alle Kommissionsmitglieder und Mitarbeiter.

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

Im einzelnen:

- Flugunfallgutachten für das Luft-

- fahrt Bundesamt und für andere Staatsbehörden:
- Geländegutachten für die Zulassungsverfahren der regionalen Luftämter;
- Erfassung der Unfälle und Auswertung;
- Untersuchung von Unfallgeräten; ohne behördlichen Auftrag;
- Veröffentlichung von Unfallberichten im Sicherheitsjournal des DHV-Info;
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland, Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte;
- Forschungsarbeit über Alterungsschäden an Gleitsegeln.

Ausbildung

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

Neben der Technik bildet die Ausbildung einen weiteren Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit. Um die Ausbildung den gestiegenen Piloten-Anforderungen anzupassen, wurden die Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften geändert. Der Prüffragenkatalog für Hängegleiten A wurde überarbeitet.

Im einzelnen:

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

Verbandsarbeit

- 3 Fluglehrer-Fortbildungsseminare Gleitsegeln;
- 4 Fluglehrer-Fortbildungsseminare Hängegleiten;
- 1 Fachseminar für Gleitsegel-Doppelsitzerlehrer;
- 2 Prüferseminare;
- 7 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten Hängegleiten;
- 5 Anerkennungsverfahren für Schlepp-, A-Theorie- und B-Theorie-Ausbildungsstätten Gleitsegeln;
- 247 Pilotenprüftermine Hängegleiten;
- 672 Pilotenprüftermine Gleitsegeln;
- 3081 Befähigungsnachweise;
- 22 Selbstpackerkurse für Rettungsgeräte;

Winden- und UL-Schlepp

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

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

Im einzelnen:

- Fachlehrerausbildung;
- Windenfahrerausbildung und -prüfung;
- Zahlreiche Schlepp-Prüftermine und Ausstellung der Befähigungsnachweise:
- Anerkennung von Schleppausbildungsstätten/UL-Schleppausbildungsstätten;

Kontakte zu Behörden

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

Im einzelnen:

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

Bezeichnung	Gesamtbetrag
Beiträge	1.479.907,21
Pilotenprüfungen Lehrgänge	559.913,39 82.939,55
Geräteprüfungen Gütesiegelplaketten und Stempel	425.921,89 113.808,39
Sportbetrieb	7.551,40
Inserate Info	106.932,90
Ausländer Abo-Info	78,27
Filmverleih, Videoverkauf	15.515,82
Rettungsschnüre, Lernausweise, Gütesiegelforderungen, Aufnäher	21.411,68
Broschüren, Karten, Bücher	81.839,71
T-Shirts	3.047,15
Kennzeichenerteilung	29.690,28
Kostenerstattung Versicherungen	56.598,00
sonstige Büroleistungen	7.939,72
Zinsen	109.349,05
Summe Einnahmen	3.102.445,41
abzüglich Summe Ausgaben	2.627.055,04
Überschuß	475.390,37

Naturschutz

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

Im einzelnen:

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

Öffentlichkeitsarbeit

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

Im einzelnen:

- DHV-Info, bisher 62 Ausgaben;
- kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder;
- Verteilung des DHV-Info an die österreichischen, schweizerischen und deutschen Vereine, an die Luftämter und andere interessierte Behörden und Personen sowie im Austausch an zahlreiche in- und ausländische Luftfahrtzeitschriften;
- Verleih der DHV-Filme an Vereine,

Ausgaben 1990 Bezeichnung Gesamthetrag Ausbildungsreferat: Vergütungen und Reisekosten 421.638,88* für Prüfungen 114.913,95* für Lehrgänge Technikreferat: Vergütungen und Reisekosten techn. Prüfer und Hilfspersonal, Unterhalt Meßwagen, Prüfgeräte 330.498,61* und Raumkosten Gütesiegelplaketten, Stempel 33.742,77* Sportreferat: Trainingsmaßnahmen, Wettkämpfe, Reisekosten, Pokale, Urkunden, Ligen, Nationalmannschaften, Vergütungen Teamchefs und Hilfspersonal 155.043,14* **DHV-Info** 455.060,58 24.084,65 Filme, Video Rettungsschnüre, Lernausweise, Aufnäher 39.904,65 44.877,36 Broschüren, Karten, Bücher 1.989,75 T-Shirts Vergütungen und Reisekosten Kommission 98.763,03 443.126,83 Personalkosten und Personalreisekosten Geschäftsstelle 162.481,80 Prto, Tel., Rollgeld, Zoll Kopierer, Computer, Büromaterial, Druckkosten 88.432.19 20.442,72 Raumkosten 40,00 Spenden 12.592,45 öffentliche Gebühren DHV-Versicherungen 67.606,40 1.060,52 Zuschüsse an Vereine 49.560,00 DAeC-Beiträge 11.767,40 **Buchhaltung und Beratung** 49,427,36 nichtabzugsfähige Vorsteuern 2.627.055,04 Summe Ausgaben

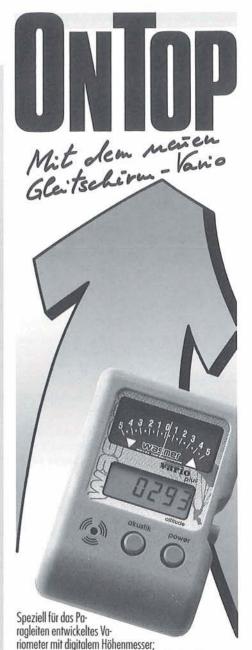
* Diesen reinen Referatsausgaben sind die allgemeinen Ausgaben anteilig hinzuzurechnen, z. B. 15% aus den Geschäftsstellenpersonalkosten bei den Pilotenprüfungen. Erst die Summe von reinen Referatsausgaben und anteiligen allgemeinen Ausgaben ergibt die Gesamtkosten des Referats.

Schulen, Behörden und andere Interessierte;

- Vorführung der DHV-Filme bei Vereinen und anderen Interessierten;
- Mitwirkung an Informationsveranstaltungen;
- Fernseh- Rundfunk- und Pressebeiträge, Interviews, Erklärungen.

Zusammenfassung und Vorschau

Die Zahl der neuen Befähigungsnachweise entspricht der Vorjahreszahl, die Zahl der Flugschulen hat sich nicht mehr erhöht. Der Mitgliederzuwachs hat sich etwas verlangsamt. Die Anzeichen sprechen für eine Beruhigung der stürmischen Entwicklung der Vorjahre, jetzt auch beim Gleitsegeln. Ursache kann auch der zunehmend engere Luftraum sein. Die Fluggelände und den Luftraum zu erhalten, sie angemessen zu erweitern, ist die Hauptaufgabe der kommenden Jahre.



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 • höhenund temperaturkompensiert • Sink- und Steigakustik (Sinkton abschaltbar) • automatischer Sinkton beim Überschreiten von —3,5 m/sec • automatische Batteriekontrolle • extrem geringer Stromwerbrauch • 9 V Blockbatterie • Gewicht ca. 200 g • Grundfarbe: Gelb • Abmessungen 120x85x40/25 mm • Halterung mit elastischem Klettband (Oberschenkel)

Im Lieferumfang: Klettbandhalterung, Batterie und Schutzbeutel.

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

Protokoll der 12. DHV-Jahrestagung

am 12.10.1991 in Elzach

Beginn 16.25 Uhr

Ende 20.30 Uhr

Teilnehmer: Gemäß Anwesenheitsliste sind 243 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. 1229 Vollmachten wurden vorgelegt. Die Gesamtstimmenzahl beträgt 1472.

1. Begrüßung

Peter Janssen begrüßt die anwesenden Mitglieder sowie Peter Rieger und Jens Friedemann als Vertreter des Luftfahrtbundesamtes. Dem Drachenfliegerclub Elztal als gastgebenden Verein dankt er für die Vorbereitung der Tagung.

Waldemar Obergfell spricht als Vertreter des DFC Elztal zur Versammlung.

2. Regularien

Beschluß (Akklamation, einstimmig): Wolfgang Gerteisen wird zum Protokollführer bestimmt.

Es wird festgestellt, daß die Einladung zur Jahreshauptversammlung 1991 form- und fristgerecht durch Abdruck im DHV-Info 62 den Mitgliedern zugegangen ist. Die Versammlung ist beschlußfähig.

Beschluß (Akklamation, einstimmig): Das Protokoll der Jahrestagung 1990 in Ruhpolding wird genehmigt.

3. Bericht der Hängegleiterkommission

Die Kommissionsmitglieder berichten über die Arbeit der Geschäftsstelle und der einzelnen Fachbereiche. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Tätigkeitsbericht 1991, der Bestandteil dieses Protokolls ist.

Peter Janssen: Mitgliederentwicklung, Gelände, Naturschutz, Ausbildung, Luftraum, Technik, Wettkampfsport, Vertrag mit dem DAeC, Berufsverbände, Finanzen, Geschäftsstelle.

Klaus Tänzler: Ausbildung. Hans-Peter Zepf: Technik. Peter Urban: Sicherheit. Lambert Stäpgens: Finanzen

Charlie Jöst: Siegerehrung Deutscher Streckenflugpokal 1991. Persönlich geehrt wurden:

Hängegleiten: Raimund Rud (Gesamtsieger), Karsten Gaebert (2. Platz), Andrea Kopp (2. Platz Damenwertung), Marie-France Blavoet (3. Platz Damenwertung), Karsten Gaebert (Juniorsieger), Malte Bernhardt und Stefan Köstlin für Delta Club Bavaria Ruhpolding (Mannschaftssieger).

Gleitsegeln: Torsten Hahne (Gesamtsieger), Sepp Gschwendtner (3. Platz), Barbara Lacrouts (Damen-und Juniorsiegerin), Sepp Gschwendtner für Gleitschirmsegler Werdenfels (Mannschaftssieger).

4. Bericht der Kassenprüfer

Benno Osowski trägt, zugleich im Namen von Ulrich Fuschelberger, den Kassenprüfbericht vor: Belegwesen und Buchführung geordnet und vollständig. Keine Anhaltspunkte für Unregelmäßigkeiten. Empfehlungen des Vorjahres durchgeführt.

5. Aussprache zu Berichten

Die Kommissionsmitglieder und der Kassenprüfer geben zu Fragen der Verbandsmitglieder ausführlich Auskunft.

6. Entlastung der Kommission

Benno Osowski stellt den Antrag, die Kommission zu entlasten. Willi Tacke beantragt geheime Abstimmung.

Beschluß (Akklamation, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt.

Beschluß (Akklamation mehrheitlich, 348 Enthaltungen, 96 Nein-Stimmen): Der Antrag auf Entlastung der Kommission wird angenommen.

Edeltraud Erl beantragt die Wahl von Stimmzählern. Beschluß (Akklamation, mehrheitlich): Der Antrag wird abgelehnt. – Stefan Eylert bleibt als Stimmzähler tätig.

7. Neuwahl der Kassenprüfer

Wahlleiter

Kandidaten: Dieter Börsig, Alan Lix, Willi Tacke, Helmut Wilms. Beschluß (Akklamation, einstimmig): Die vier Kandidaten werden als Wahlleiter bestimmt.

Zwei Kassenprüfer

Kandidaten: Uli Fuschelberger, Benno Osowski, Rolf Rader. Beschluß (geheime Abstimmung, Uli Fuschelberger 1042 Stimmen, Benno Osowski 710 Stimmen, Rolf Rader 1044 Stimmen): Uli Fuschelberger und Rolf Rader werden zu Kassenprüfern gewählt

Rolf Rader nimmt die Wahl an. Peter Janssen erklärt, daß der abwesende Uli Fuschelberger seine Wiederwahl annimmt.

8. Satzungsänderung

Peter Janssen und Stefan Eylert begründen namens der Kommission die Notwendigkeit einer Verbreiterung der Stimmenbasis durch Änderung von § 20 der Satzung. Die Kommission hat den in Info Nr. 62 abgedruckten Vorschlag zurückgezogen und schlägt die >Modifikation A (analog Allgäu)< vor:

»Die Stimmenzahl jedes Mitgliedsvereins beträgt 10 % der Zahl der Vereinsmitglieder, für die der Mitgliedsverein den Verbandsbeitrag zu bezahlen hat. Das Stimmrecht ist auf höchstens 30 Stimmen begrenzt. Bruchteile werden auf ganze Stimmen aufgerundet. Stichtag für die Mitgliederzahl ist der 1. Januar des jeweiligen Jahres. Absatz 2 bleibt unberührt.«

Gerhard Steinmetz schlägt die >Modifikation B< vor:

»Gemeldete Vereinsmitglieder, die ihr Stimmrecht weder persönlich ausüben noch auf einen anderen Stimmberechtigten übertragen haben, können ihre Stimme auf den Verein, der für sie den Verbandsbeitrag zu bezahlen hat, schriftlich übertragen. Das Stimmrecht des Vereins ist auf höchstens 100 Stimmen abzüglich der persönlich ausgeübten und auf andere übertragene Stimmen begrenzt.«

Für das Abstimmungsverfahren schlägt Peter Janssen vor, die Satzungsänderungsentwürfe zu § 20 nacheinander zur Abstim-

mung zu bringen; welcher zuerst die 2/3-Mehrheit erreicht, ist angenommen; erreicht keiner die 2/3-Mehrheit, bleibt § 20 unverändert.

Beschluß (Akklamation, mehrheitlich): Der Vorschlag wird angenommen.

Für das weitere Verfahren ist zu entscheiden, ob über die einzelnen Punkte der gesamten Satzungsänderung einzeln oder als Block abgestimmt werden soll.

Beschluß (Akklamation, mehrheitlich): Über jeden Punkt einzeln.

Es folgt eine ausführliche Diskussion über die Modifikationen A und B, über die Bindungswirkung der Vollmachten und über Verfahrensfragen.

Gerhard Steinmetz beantragt, in einer vorgeschalteten Abstimmung die Modifikationen A und B gegeneinander zu stellen; die mit der einfachen Mehrheit soll dann als Satzungsänderungsantrag zur Abstimmung für die 2/3-Mehrheit gestellt werden. Der Antrag von Gerhard Steinmetz wird zurückgestellt.

Abgestimmt wird zunächst über den Antrag von Dieter Rebstock, am selben Abend über die Änderung des § 20 der Satzung nicht mehr abzustimmen.

Beschluß (Akklamation, mehrheitlich): Der Antrag wird angenommen.

Zu entscheiden ist, ob am selben Abend noch die übrigen Satzungsänderungspunkte behandelt werden sollen.

Beschluß (Akklamation, mehrheitlich): Nein, nicht mehr behandeln.

9. Anträge

Die Kommission stellt zum Vertrag mit dem DAeC folgenden Änderungsantrag:

»Die DAeC-Vertreter wirken an den sportfachlichen Kommissionsentscheidungen – soweit die für den DHV keine finanziellen Folgen haben – mit 1 Stimme mit. Dieses Stimmrecht wird je nach Abstimmungsgegenstand vom Hängegleiter- oder vom Gleitsegelvertreter ausgeübt.«

Beschluß (Akklamation, 11 Gegenstimmen): Der Antrag wird angenommen.

10. Ort der Jahrestagung 1992

Vorschläge: Berlin, Rottach-Egern, Stuttgart, Weilheim, sowie der noch umbestimmte Veranstaltungsort der INDUGA 1992. Vorab ist zu entscheiden, ob der Veranstaltungsort der DHV-Jahrestagung 1992 konkret genannt sein muß.

Beschluß (Akklamation, mehrheitlich): Muß konkret benannt sein.

Abstimmung zu den Ortsvorschlägen

Beschluß (Akklamation, Berlin 385 Stimmen, Rottach-Egern 92 Stimmen, Stuttgart 468 Stimmen, Weilheim 515 Stimmen): Die Jahrestagung 1992 findet in Weilheim/Oberbayern statt.

Peter Janssen schließt den offiziellen Teil der Jahrestagung. Die Dia-Multivision »Sky & Rock« mit Markus und Dirk von Mallinckrodt folgt.

Gmund, 14. Oktober 1991

Peter Janssen Vorsitzender Wolfgang Gerteisen Protokollführer

DHV in Zahlen	Stand 1.10.199
Mitglieder	
gesamt	25143
weiblich	2506
männlich	22637
Vereinsmitglieder	11071
Direktmitglieder	14072
Vereine gesamt	227
Befähigungsnachweise	00014
Piloten gesamt	23214
Hängegleiten	12846
Gleitsegeln	10368
davon mit Zusatzberechtigung Hängegleiterschlepp	2247
Hängegleiterwindenfahrer	601
Hängegleiter-UL-Schlepp	297
Gleitsegelschlepp	718
Gleitsegelwindenfahrer	94
Fluglehrer Geprüfte Lehrer gesamt	488
Drachenfluglehrer	206
Gleitsegellehrer	108
Drachenflug- und	
Gleitsegellehrer	87
Ausbildungsstätten	
gesamt	210
Hängegleiten	119
Gleitsegeln	91
davon mit Zusatzberechtigung Hängegleiterwindenschlepp	48
Hängegleiter-UL-Schlepp	8
Gleitsegelwindenschlepp	21
Gütesiegel	
gesamt	666
Hängegleiter	205
Hängegleitergurtzeuge	85
Hängegleiterrettungsgeräte	32
Startwinden	2
Schleppgeschirre	12
Gleitsegel	223
Gleitsegelgurtzeuge	89
Gleitsegelrettungsgeräte	18
(ennzeichen gesamt	8923
Hängegleiter	5542
Iltraleichtflugzeuge	2609
Gleitsegel	772

<u>sicherheitsjournal</u>

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



UNFALLVERHÜTUNG setzt Unfallerforschung voraus.Wer selbst verunglückt, wer über einen anderen Unfall

Kenntnis hat oder wer über einen Beinahe-Unfall etwas weiß, informiert kurz die DHV-Geschäftsstelle und hinterläßt dort seine Telefonnummer. Der DHV-Sicherheitsreferent Peter Urban nimmt dann Kontakt auf. Die Unfallmeldepflicht des Piloten bzw. Gerätehalters nach § 5 Luftverkehrsordnung bleibt unberührt.

UNFALL TELEFON 08022/7031

Schwerer Unfall beim Drachenschlepp

Hörpel bei Hamburg – Am 28.7.1991 startete der A-Schein-Pilot Ralf Karsten mit seinem Impuls 14 an der Winde. Nach Zeugenangabe herrschte Seitenwind von fast 90 Grad mit einer Geschwindigkeit von ca. 10 km/h; der Pilot hielt keinen Vorhaltewinkel.

Unmittelbar nach dem Start brach das Gerät nach rechts aus und stieg in etwa 3 m Höhe. Dort kam es zum Strömungsabriß, das Gerät kippte auf die Nase und der Pilot schlug vermutlich mit dem Kopf voran auf dem Boden auf. Er zog sich schwere Verletzungen zu.

Tödlicher Gleitschirmunfall

Forclaz/Schweiz - Am 6.8.1991 startete der A-Schein-Pilot Michael Blatter am Col de la Forclaz. Beim Hangsoaring klappte der Gleitschirm in geringer Höhe ein und der Pilot verlor die Kontrolle über seinen Gleitschirm. Beim Aufprall zog sich der Pilot tödliche Verletzungen zu.

Sicherheitsmitteilung Alpin Sitzgurt

Wie im DHV-Info Nr. 60 mitgeteilt, ist das Gleitsegelgurtzeug GS 03-005-87 »Alpin Sitzgurt« der Firma Flight Design nicht für den Betrieb mit Rettungsgeräten geeignet und darf deshalb seit Anfang des Jahres 1991 nicht mehr verwendet werden.

Die Firma Flight Design hat nunmehr eine Nachrüstung prüfen lassen. Mit dieser Nachrüstung erfüllt das Gurtzeug die für den Einsatz von Rettungsgeräten erforderlichen höheren Festigkeitsanforderungen.

Die vorläufige Sperre dieses Gleitsegelgurtzeuges wird daher für die Geräte zurückgenommen, die nachgerüstet sind.

Die Nachrüstung wird von der Firma Flight Design auf dem Gurtzeug bestätigt.

DHV-Technikreferat

Flair von Rochelt abgestürzt

Mit seinem starren Gleiter Flair 2 wollte der aus München stammende Design-Professor Günter Rochelt die Fliegerei revolutionieren. Mit dem Prototyp Flair II hatte Testpilot Knut von Hentig eine lange Serie von Flügen erfolgreich durchgeführt. Das Konzept schien sich zu bewähren.

Jetzt ist der Prototyp am Flugplatz Unterwössen abgestürzt. Der erfahrene Segelfluglehrer Max Stadter als Pilot kam dabei ums Leben. Das Gerät war beim Landeanflug in ca. 50 m Höhe auf die Nase gegangen und in einem Winkel von mehr als 90 Grad aufgeschlagen.

Das Luftfahrtbundesamt untersucht den Unfall. Die Unfallursache ist bisher nicht abschließend geklärt. Bekannt ist bisher, daß der Pilot bereits während des Fluges über die kopflastige Trimmung klagte. Anhand der Resultate aus den früheren DHV-Testwagenmessungen und aus den ergänzenden Berechnungen eines Segelflug-Aerodynamikers waren für Klappen- und Höhenruderausschläge, sowie für Schwerpunktlage und Höchstgeschwindigkeit enge Grenzen festgelegt, mit denen Knut von Hentig die erste Testflugserie ohne Vorkommnisse durchgeführt hatte.

Diese Grenzen waren beim Unfallflug vermutlich nicht eingehalten worden. Das Gerät stürzte nach dem Ausfahren der Klappen ab.

Sicherheitsmitteilung Pamir

Als Voraussetzung für die Anerkennung der SHV-Typenprüfung durch den DHV über den 31.12.91 hinaus, müssen an allen Pamir-Geräten in Deutschland folgende Umrüstungen durchgeführt sein:

- a) Entfernung der Anschlagschraube am vorderen Flügelrohr.
- b) Fixierung der vorderen Trennstelle an den Flügelrohren durch Einbau eines 6 mm dicken Bolzens mit Sicherungsring.
- c) Einbau der modifizierten und bereits versandten Kiel-Innenmuffe.

Firma Bautek Harald Zimmer

Siehe auch Seite 34.

sicherheitsjournal

Tödlicher Drachenunfall

Grattersdorf - Am 26. 9. 1991 startete der Flugschüler Johannes Großer vom Büchlstein. Es war sein erster Flug mit dieser Höhendifferenz.

Nach mehrstündigem Warten wegen ungünstiger Windverhältnisse lief der Pilot zu langsam und mit zu großem Anstellwinkel an und stürzte mit seinem gewohnten Fluggerät Uno ab. Seine Verletzungen führten wenig später zum Tod.

Tödliche Kollision Drachen – Gleitschirm

Tannheimertal/Österreich - Am 21.8.1991 kollidierte der Drachen von Eberhard Doster mit einem Gleitschirm. Die beiden Geräte lösten sich nach der Kollision wieder voneinander und der Gleitschirmpilot konnte seinen Flug fortsetzen, während Eberhard Doster in steilen Spiralen 700 Höhenmeter abstürzte ohne seinen Rettungsschirm auszulösen. Der Pilot zog sich beim Aufprall tödliche Verletzungen zu.



Der technische Leiter von BMW Dingolfing, Prof. Joachim Elsholz (links), übergibt den Schlüssel des gesponserten BMW-Zugfahrzeugs an den **DHV-Vorsitzenden** Peter Janssen. Rechts der DHV-Prüfungsleiter Bernd Schmidtler.

BMW sponsert neues Zugfahrzeug

Ein Jahrzehnt lang hatte der Opel Diplomat V8 treue Dienste als Zugfahrzeug bei den DHV-Festigkeitsmessungen geleistet. Jetzt ist er so betagt, daß mit gefährlichen technischen Mängeln oder gar mit seinem »Ableben« gerechnet werden muß.

Schwierig war die Suche nach einem Ersatzfahrzeug mit hoher Kraft und optimaler Beschleunigung. Denn die Länge der Landebahn auf dem Flugplatz Eggenfelden ist begrenzt und die Beschleunigungsstrecke für das Testfahrzeug verkürzt zwangsläufig die verbleibende Teststrecke.

Die Hilfe kam von BMW. Der Autokonzern schenkte dem DHV als Zugfahrzeug ein Modell 735 i mit 6 Zylindern und 218 PS. Das Fahrzeug wurde zur Optimierung der Beschleunigung von BMW noch modifiziert. Außerdem will BMW die Wartungsarbeiten übernehmen.

Änderung bei den Nachprüffristen

Bisher gab es nur den starren Zeitraum von 2 Jahren von einer Nachprüfung bis zur nächsten. Dies führte zu Problemen bei Altgeräten, wenn der Hersteller bei der Nachprüfung den Geräten keine weiteren vollen 2 Jahre mehr zutraute. Im Zweifel hat er den Nachprüfstempel verweigert, sodaß etliche noch fliegbare Altgeräte ausgeschieden sind.

Deshalb wurde die Regelung für die turnusmäßige Nachprüfung (Info 61, Seite 25) in Ziffer 3 neu formuliert:

»Die Bestätigung des gütesiegelmäßigen Zustandes ist, wenn der Hersteller keine kürzere Frist angibt, bis zum 31.12. des 2. Folgejahres wirksam, nach erneuter Nachprüfung und Bestätigung für weitere 2 Folgeiahre und so fort.«

Bei der Bemessung der neuen Nachprüffrist läßt sich jetzt der jeweilige Zustand des Altgeräts berücksichtigen.

Sicherheitsmitteilung Parasail XC / Jaguar XC

Unsere Gleitsegel mit den Typenbezeichnungen Parasail XC 10 und XC 11 sowie Jaquar XC 10 und XC 11. Gütesiegel-Nummern GS 01-095-89 und 01-098-89, haben teilweise einen überdurchschnittlichen Verschleiß aezeiat.

Ursache sind Materialmängel des Teijin-Segeltuches, die zu einem erhöhten Verlust der Luftundurchlässigkeit bei Gebrauch führen. Folge ist eine gefährliche Sackflugneigung der Geräte. Die Sackflugneigung kündigt sich dadurch an, daß das Segeltuch an der Eintrittskante weich und lappig wird und daß sich das Gleitsegel beim Starten schlechter aufziehen läßt.

In Übereinstimmung mit dem DHV verkürzen wir die Nachprüffristen für die genannten Geräte bei Schulungsgeräten auf 6 Monate und bei anderen Geräten auf 12 Monate. Wenn diese Fristen überzogen sind, besteht kein gültiger Betriebstüchtigkeitsnachweis. Die verkürzte Nachprüffrist gilt ab 1.1.1992.

Die Herstellerfirma Parasail GmbH hat ihre Geschäftstätigkeit eingestellt. Die Nachprüfungen werden durchgeführt von der in Gründung befindlichen Nachfolgefirma Turn Point GmbH, vorläufige Adresse c/o Albrecht, Gudrunstr. 22, 8000 München 19, Tel. (089) 1675079

Firma Parasail Ilona Albrecht

Sicherheitsmitteilung Foil Combat

Bei der in Deutschland verkauften Version des Foil Combat 152 der Herstellerfirma Enterprise Wings können sich die Flügelrohre im Flugbetrieb dauerhaft verformen. Die Verformung ist durch Peilen am ausgebauten Rohr erkennbar. Änderungen des Flugverhaltens wurden nicht festgestellt.

Wir sind bereit, die im Ausland bereits verwendeten Verstärkungsmuffen einzubauen. Die entsprechende Änderung ist vom DHV geprüft und genehmigt. Wir fordern die Gerätehalter dringend zur Umrüstung auf.

Firma Skyline Wolfgang Genghammer

<u>sicherheitsjournal</u>

Erklärung des DHV zum Hängegleiter Pamir

Der DHV hat als Pilotenvereinigung und als Beauftragter des Bundesministers für Verkehr die Aufgabe, für die Sicherheit der Fluggeräte zu sorgen. Bei der Erfüllung dieser Aufgabe beschränkt er sich in Veröffentlichungen etc. auf das sachlich notwendige Maß. Aus diesem Grund hat der DHV über den Pamir bisher nur die Sicherheitsmitteilungen, wie sie nach dem jeweiligen Kenntnisstand erforderlich waren, veröffentlicht. Darüberhinaus gab es keine Äußerungen des DHV, um die wirtschaftlichen Interessen der Gerätebesitzer und der Herstellerfirma Bautek möglichst zu schonen.

Mehrere Veröffentlichungen von Firma Bautek und Anderen im Drachenflieger-Magazin haben aber ein verzerrtes Bild des Vorgangs gezeichnet. Die nachfolgende Erklärung dient der Richtigstellung.

- ▶ Die Gerätesperre ist eine Präventivmaßnahme, die dann schnell und wirksam einsetzen muß, wenn schwerwiegende Ereignisse – beim Pamir zwei Gerätebrüche in der Luft – den Verdacht auf technisches Versagen nahelegen. Untersuchungsergebnisse abzuwarten, könnte für weitere Piloten zu spät gewesen sein.
- ▶ Der Hinweis der Firma Bautek auf die Geräte anderer Hersteller geht fehl: Kein anderer Hersteller baut Hängegleiter mit Nasensporn. Speziell bei der Nasenspornkonstruktion wirkt durch die Zugkraft der Spannseile eine hohe Last auf die Federschnapper bzw. auf die Anschlagschraube, die sich beim Unfall von Stefan Daxl als nicht tragfähig erwiesen hat.
- ▶ Immerhin hat Firma Bautek eine dickere Blechschraube zur Umrüstung verschickt. Aber bis heute ist ungeklärt, ob diese neue Schraube die Festigkeit des Flügels genügend verbessert. Zu einer Testwagenfahrt gemäß Gütesiegelforderungen, bei der die Flugbelastung simuliert wird, war Firma Bautek nicht bereit.
- ▶ Einer anderen dringenden Empfehlung des DHV ist Firma Bautek nachgekommen und hat den Pamir-Piloten eine Verstärkungsmuffe für das vordere Kielrohr zugesandt. Wie dringend die Empfehlung war, hat ein weiterer. erst später bekanntgewordener Kielrohrbruch in der Schweiz gezeigt.

- ▶ Immer wieder ist zu hören, die Nasensporn- und Flügelrohrkonstruktion sei baugleich mit den bewährten Vorgängermodellen. Das trifft nicht zu: Beim Pamir erfolgt die Abspannung über ein einzelnes Seil vom Nasensporn zu den Flügeln. Bei den Vorgängermodellen sind es zwei Seile, von denen eines am vorderen Rohr ansetzt, also keine Kraft auf Schnapper und Anschlagschraube wirken läßt.
- ▶ Zum Vorwurf der Ungleichbehandlung: Andere vergleichbar gravierende Unfallhäufungen, wie mit dem Pamir am 30.05.1991, hatte es bereits vorher mehrfach gegeben und der DHV hatte ebenfalls mit Gerätesperren reagiert. Bei gerätetechnischen Mängeln mit geringerem Gefährdungsgrad reagiert der DHV entsprechend abgestuft, beispielsweise wie jetzt beim Pamir mit der Forderung, innerhalb einer bestimmten Frist eine Umrüstung durchzuführen.
- ➤ Firma Bautek beruft sich darauf, vom DHV geforderte Änderungen müßten vom SHV, der das Gütesiegel erteilt hatte, die Zustimmung erhalten. Was stünde beim SHV dagegen, beispielsweise einen stabilen Rohranschlag zu genehmigen?
- ▶ Von der Firma Bautek und von der Schweizer Prüfstelle wurde das Selbstverschulden des verunglückten Piloten, der die Schnapper nicht ordentlich hatte einrasten lassen, in den Vordergrund gestellt und ihm die Nichtbeachtung der Betriebsanleitung angelastet. Der DHV ist dagegen der Auffassung, daß den schweren Folgen eines solch einfachen Fehlers durch bauliche Maßnahmen vorgebeugt werden muß, jedenfalls wenn diese Maßnahmen mit geringem Aufwand zu bewerkstelligen sind.
- ▶ Um den betroffenen Piloten zu helfen, hatte der DHV der Firma Bautek verschiedene Lösungswege aufgezeigt; jeweiliger Materialaufwand pro Gerät wenige Mark. Bei der Mehrzahl dieser Lösungswege wäre keine Testfahrt erforderlich gewesen.

Der DHV bedauert die Vermögenseinbuße der Pamir-Besitzer, muß aber bei der Interessenabwägung der Flugsicherheit den Vorrang geben. Er begrüßt die jetzt gefundene Lösung, siehe Sicherheitsmitteilung Seite 32.

Vorsicht beim Kauf alter Schul-Gleitsegel

Wer in seiner Ausbildung zu »seinem« Gleitsegel Vertrauen gewonnen hat, will damit auch nachher fliegen – verständlich und vernünftig. Dieser Wunsch des Schülers deckt sich oft mit dem Interesse der Flugschule, den Bestand an Schulungsgeräten durch Geräteaustausch zu verjüngen.

Beim Erwerb eines Schulungsgerätes sollte berücksichtigt werden, daß in der Schulung die Gleitsegel intensiv genutzt werden. Das Problem der erhöhten Luftdurchlässigkeit tritt verschärft auf und kann in der Zeit nach dem Erwerb den Piloten überraschen. Mit einer vorsorglichen Nachprüfung des Geräts durch den Hersteller kann der Käufer sich absichern.

Sicherheitsmitteilung Flight Design

In Übereinstimmung mit dem DHV verkürzen wir die Nachprüffristen für <u>alle</u> unsere Gleitsegel mit Produktnummern bis einschließlich xxx0590 (= bis Mai 90) auf 6 Monate für Schulungsgeräte und 12 Monate für alle anderen Geräte. Wenn diese Fristen überzogen sind, besteht kein gültiger Betriebstüchtigkeitsnachweis. Die verkürzten Nachprüffristen gelten ab 1.1.1992. Diese Nachprüfungen sind bis 30.6.1992 kostenlos.

Ursache hierfür ist, daß es bei diesen Geräten zu einer erhöhten Luftdurchlässigkeit kommen kann. Folge ist eine gefährliche Sackflugneigung der Geräte. Die Sackflugneigung kündigt sich dadurch an, daß das Segeltuch an der Eintrittskante weich und lappig wird und daß sich das Gleitsegel beim Starten schlechter aufziehen läßt.

Generell bieten wir eine kostenlose Prüfung der Luftdurchlässigkeit zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Sammlung von Praxisdaten an.

Firma Flight Design Matthias Betsch

Anzeige

Das Versicherungsprogramm

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. VersSt.	Umfang Anmerkungen
Halterhaftpflicht für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel (Hauptvertrag) Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler Halterhaftpflicht für Mitgliedsvereine	DM 1,5 Mio pauschal Personen- und Sachschäden maximal DM 500000,— pro verletzte Person	weltweit Hängegleiter + Gleitsege DM 45,- bei DM 500,- S DM 60,- ohne SB Nur Gleitsegel DM 40,- bei DM 500,- S DM 50,- ohne SB		45,- bei DM 500,- SB 60,- ohne SB Gleitsegel 40,- bei DM 500,- SB	Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb; keine Gerätekennzeichnung; Selbstbeteiligung vom Bundesaufsichtsamt bestätigt; Gleitflugzeuge gleichgestellt; Versicherungsausschlüsse auf Minimum reduziert, ebenso bei übrigen Versicherungen. Auch für Haltergemeinschaften. Bei Versicherungsfällen in der Schweiz vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.
Fluglehrerhaftpflicht	DM 1 Mio		DM 150,-	Lehrtätigkeit der Fluglehrer und -assistenten	
Schirmpackerhaftpflicht	Personen- schäden				Packen von Rettungsgeräten mit Fachkunde
Startwindenhaftpflicht	Schaden		edoung edoung des Jahres 1/12 pro Monat	kostenios	Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeu
			rend d	DM 65,-	Zusätzlich: inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug
Startleiterhaftpflicht			wäl	für alle Mitglieder kostenlos für alle Mitglieder sostenlos für alle Mitglieder kostenlos DM 45,- Für alle Mitglieder kostenlos DM 2,- pro Mitglied	Startleiter mit Befähigungsnachweis
Geländehaftpflicht		Deutschland	hluß		Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine			gsabso	für alle Mitgliedsvereine kostenlos	Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc.
Veranstalterhaftpflicht	DM 300000,- Sachschäden		icherun		Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen im Versicherungsjahr
Rechtsschutz für DM 100 000,- Mitgliedsvereine		weltweit 2	ei Vers		Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc.
Luftfahrzeug-Verkehrs- Rechtsschutz			ıgen: B	DM 45,-	Wie Kfz-Rechtsschutz
Bergungskosten	DM 1000,-		icheru	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	f	Für alle	für alle Mitglieds- vereine kostenlos	Tätigkeit als vom Verein beauftragter Startleiter
Flug-Unfall, Tod und Invalidität				DM 45,-	Verzehnfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-
Flug-Unfall, nur Invalidität	DM 10000,-			DM 30,-	Risiko gemäß AUB inkl. andere Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz
Boden-Unfall für Veranstalter	DM 10000,- bei Tod DM 20000,- bei Invalidität	Deutschland		DM 100,-	Alle genehmigungspflichtigen Hängegleiter- und Gleit- segelveranstaltungen im Versicherungsjahr. Verdoppelung möglich
Kapital-Lebensversicherung wit Berufsunfähigkeits-Zusatzversicherung DM 200000,-			Präm	ie nach Alter und Bedarf	Prämienbefreiung bei 50% Berufsunfähigkeit. Kein Risikozuschlag für nichtgewerbliche Hängegleiter- und Gleitsegelpiloten



Es gibt kein »kl

von Manfred Kreipl

enn man die einschlägigen Fachzeitschriften dieses Jahres aufmerksam verfolgt hat, so konnte man leider mehrmals von Gewitterunfällen lesen. Nach dem schwarzen 26. Juni 1991 mußte man erschüttert feststellen, daß viele Piloten nicht einmal eine gut ausgeprägte Gewitterwalze als Abschreckung für einen Start ansehen, um dann viele Kilometer vom Startort entfernt, sich mehr oder minder geschockt und verletzt in den Bäumen wiederzufinden!

Für mich ist es unverständlich, daß man nicht einmal den Wetterbericht (auch wenn er in etlichen Fällen nicht oder nur teilweise für das Startgebiet zutrifft) anhört, denn genau an diesem Tage sprach die Wettervorhersage von der Beendigung eines tropischen Temperaturabschnittes durch nachfolgende, zum Teil heftige und örtlich von Hagel begleitete Gewitter. Und wenn dann eine Kaltfront noch so

klassisch ausgeprägt ist wie die am 26. Juni, mit einer Böenwalze wie sie im Lehrbuch steht, was soll man dann noch alles im Theorieunterricht zitieren und zeigen?

Ein Standardsatz im Meteo-Unterricht für alle Fluglehrer und auch für alle Assistenten lautet: »Es gibt kein kleines Gewitter!«

Was ist ein Gewitter, wie arbeitet es und wie kann man es erkennen?

Das vielschichtige Zusammenwirken der Kräfte in der Atmosphäre läßt sich wohl nie exakt berechnen. Ihre augenfälligste Auswirkung jedoch, die in unendlich vielfältiger Gestalt sich bildende Wolke, erlaubt Klassifizierungen und Anhaltspunkte dafür, wie sich das Wetter der unmittelbaren Zukunft entwickelt.

Beispielsweise deuten Schichtwolken und Nebel auf stabile Schichtung hin, die in >meteorologischen Ruhezeiten« auftreten. Quellwolken dagegen sind ganz eindeutige Boten labiler Schichtung.

Und Gewitterwolken (= Cumulonimben, CB) sind fast immer mit heftigen Wettererscheinungen wie kräftigen Schauern, Wolkenbrüchen, Hagel oder auch Sturm verbunden.

Die extremen Vorgänge labiler Schichtung sind weitaus interessanter für die Meteorologen, aber auch gefährlicher für die Fliegerei, als die stabilen.

Wolkentürmchen von kurzer Lebensdauer: Häufig Gewittervorboten!

Eine Reihe von türmchen- oder zinnenartigen Wölkchen im mittelhohen Niveau wächst aus einer gemeinsamen Basis heraus: Altocumulus castellanus bezeichnet sie der Wetterkundige, während lauter kleine Wolken-



ines« Gewitter!

flöckchen, wattebauschartig zerzupfte Wolken im mittelhohen Niveau, als Altocumulus floccus das gleiche Wettergeschehen ankündigen wie die Castellanus-Form.

Die Zeit der Entstehung von Castellanus oder Floccus liegt im Sommer etwa zwischen 8.00 und 10.00 Uhr morgens. Wenn aus dem blauen Himmel heraus plötzlich diese kleinen Wolkenbänder erscheinen, so künden sie mit ihrem Auftreten von möglichen nachmittäglichen Gewittern.

Diese Wolkenart verschwindet nach einer Lebensdauer von 20 bis 45 Minuten ebenso schnell am Himmel, wie sie aufgetaucht ist.

Bei 188 solcher Beobachtungen in fünf Sommern über Süddeutschland (beobachtet von Sindolf), ergab sich folgende Statistik:

▶ in 65 Fällen kam es nach diesem Auftreten von castellanus/floccus zu Gewittern: ▶ in 25 Fällen zur Bildung von CB mit Schauern;

▶ in 41 Fällen zu CB-Entwicklung ohne Schauer am Beobachtungsort;

▶ in 12 Fällen fiel Regen aus stabil scheinender Bewölkung;

▶ nur in 38 Fällen kam es zu keinerlei markanten Wettererscheinungen.

Das ergibt in beinahe 70 Prozent aller Beobachtungen ein Auftreten von Gewitterwolken.

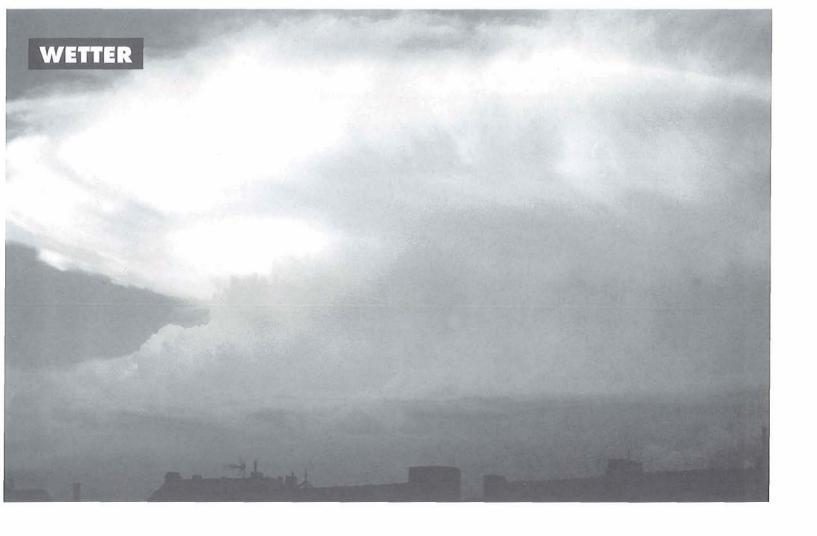
Die Entwicklungsstadien einer Gewitterwolke (= CB) reichen vom ersten Auftauchen der Mutterwolke Cumulus bis zu den verbleibenden restlichen Eiswolken im hohen Wolkenstockwerk (= Cirren). Auf- und Abwinde bestimmen maßgeblich die Verteilung der Niederschlagselemente in der Wolke.

Beim Betrachten der Windverteilung während der CB-Lebensgeschichte ergeben sich folgende Stadien: Cumulus-, Reife- und Auflösungsstadium.

Am Anfang steht die Cumuluswolke

Obwohl sich aus den meisten Cumuluswolken keine Gewitter entwickeln, beginnt doch jedes Gewitter zunächst mit der Bildung einer Quellwolke. Der Mechanismus in diesem Stadium einer Cumuluswolke ist eine Aufwärtsströmung, was bedeutet, daß die gesamte Wolke >nur< aus Aufwinden besteht. Diese Aufwärtsströmung hat eine unterschiedliche Stärke und reicht nahe vom Erdboden bis zur Wolkenobergrenze. Das Wachstum der Cumuluswolke kann 10 bis 15 m/s betragen!

Die Quellwolke besteht in diesem Stadium überwiegend aus Wassertropfen. Diese sind relativ klein, wachsen jedoch im weiteren Verlauf bis zur Größe eines Regentropfens innerhalb der Wolke. Die aufsteigende Luft trägt dieses flüssige Wolkenwasser in die Höhe der Nullgradgrenze.



Jetzt besteht innerhalb der Wolke bereits Vereisungsgefahr, obwohl in den meisten Fällen die Wolkenwassertropfen nicht gleich bei Erreichen der Nullgradgrenze gefrieren, sondern unterkühlt im flüssigen Zustand verweilen. Dies kann bis zu minus 10 Grad Celsius passieren! Bei der nächsten Erschütterung aber gefrieren sie spontan!

Wenn die Wassertropfen weiter an Gewicht zunehmen, beginnen sie zu fallen. Diese fallenden Wassertropfen ziehen Luft mit sich hinunter und erzeugen somit eine kalte Abwärtsströmung, die parallel zur im Cumulus herrschenden Aufwärtsströmung existiert.

Tödliches Reifestadium

Wenn aus der Wolkenunterseite Niederschlag fällt, dann ist dies das Zeichen, daß sich eine Abwärtsströmung entwickelt hat und daß die Zelle in das Reifestadium gewechselt ist. Der kalte Regen in der Abwärtsströmung verzögert eine kompressive Erwärmung (= die abstürzende Kaltluft gerät ja unter höheren Luftdruck und wird demnach erwärmt!), und die Abwärtsströmung bleibt kühler als die Umgebungsluft. Aus diesem Grunde wird die Geschwindigkeit der Abwärtsströmung noch erhöht, und sie kann durchaus mehr als 10 m/s erreichen. Die schnell nach unten strömende Luft bricht an der Unterseite der Wolke heraus und verursacht einen starken, böigen Bodenwind, einen krassen Temperatursturz und einen raschen Luftdruckanstieg. Dieser lebhafte Bodenwind wirkt wie ein »Pflug«, dessen Vorderkante praktisch die Böenlinie darstellt.

In der Zwischenzeit haben die Aufwinde eine Maximalgeschwindigkeit erreicht. In unseren Breiten liegen die Aufwindstärken zwischen 15 und 30 m/s, können aber auch noch mehr betragen. Ihr Maximum findet sich in mittleren und oberen Bereich der Gewitterwolke. In den Südstaaten der USA und über Malaysia wurden Rekordwerte von 86 bzw. 87 m/s gemessen!

Das Aussehen der Wolke hat sich in diesem Stadium natürlich auch verändert. Reichte vorher die Cumuluswolke, die durchaus auch auf Kosten der

sie umgebenden, benachbarten Quellwolken gewachsen war, bis etwa 6 km Höhe und betrug ihr Durchmesser etwa 2,5 km, so wuchs sie im Reifestadium bis zur Grenzschicht der Wettersphäre, zur Tropopause, die im Sommer gut und gerne bei 10 bis 12 km Höhe zu finden ist. Ihr horizontaler Durchmesser wuchs auf 20 bis 30 km an. Die Wolke erreicht Höhen mit Temperaturen um minus 40 bis minus 60 Grad Celsius und zeigt einen amboßähnlichen Wolkenschirm, der sich im Eisniveau in Richtung der stärksten Windscherung an der Tropopause ausbreitet.

Sobald der Aufwind im Reifestadium die große Menge der Wolkenwassertröpfchen nicht mehr »tragen« kann, fallen diese aus und verwandeln den Auf- in einen Abwind. Es entsteht also eine Zweiteilung dieser Zelle in einen Auf- und einen Abwindsektor. Die Umwandlung der Aufwinde erfolgt zunächst etwa in Höhe der Nullgradgrenze, später im Bereich darüber.

In den Abwinden wurden als Spitzenwerte cirka 25 m/s festgestellt, deren heftigster Bereich im unteren Teil der Wolke und unter der Wolke liegt. Diesen vertikalen Luftbewegungen

In den Südstaaten der USA und über Malaysia wurden in Gewitterwolken Aufwindstärken von 86 bzw. 87 m/s gemessen!

sind zusätzlich Wirbel überlagert. Das trifft besonders für den Bereich des Mischniederschlages (= Schneeregen, Graupel) zwischen der Höhe der Nullgradgrenze und etwa der Höhe des minus 20-Grad-Niveaus zu.

Im Reifestadium kommt es dann auch zu optischen und akustischen Erscheinungen wie Blitz und Donner.

Da sich Gewitter nur bilden können, wenn die Temperatur mit der Höhe rasch abnimmt, kommt es deshalb auch zu starken Temperaturgegensätzen innerhalb der Wolke und der Umgebungsluft. Die Gewitterwolke selbst kann man - vereinfacht - als gewaltigen Kondensator betrachten, wobei die Blitze die ݆berschläge‹ darstellen.

Das Auflösungsstadium einer Gewitterwolke ist erreicht, wenn sich der Abwind über den gesamten unteren Zellenteil ausgedehnt hat. Die Wolke verliert ihre markanten Formen, wird streifig, löchrig und regnet sich aus. Innerhalb kürzester Zeit kann der ursprüngliche Wassergehalt so einer Wolke auf ein 1/10 reduziert werden: Es schüttet wie aus Eimern! Aber nach einiger Zeit macht der Starkregen gleichmäßigem Niederschlag Platz: Die Wolke regnet sich aus. Am Himmel bleiben dann noch verschiedene Schichtwolken in verschiedenen Höhe übrig; deutlich ist meist der Eisschirm noch zu sehen, der von der Höhenströmung davongetragen wird.

Stärke der Gewitter

Einige Gewitter erscheinen vereinzelt in labiler Luft, dauern nur ein oder zwei Stunden und verursachen lediglich Regen und mäßig-starke Böen. Solche Gewitter sind >Luftmassengewitter«, aber sie sind immer noch zu gefährlich, um einen Flug hindurch oder darunter hinweg zu wagen. Sie sind einzeln stehend, deutlich lokalisierbar und meist ortsfest.

Andere Gewitter treten in regelrechten Linien auf, dauern einige Stunden, produzieren kräftige Regenfälle - möglicherweise Hagel - und starke, böige Winde. Diese Gewitter

sind meistens >Frontgewitter<. Sie sind gewöhnlich stärker als Luftmassengewitter und häufig kündigt sie ein der Gewitterlinie vorauseilender »Böenkragen« an.

Luftmassengewitter (darunter versteht man auch die sogenannten Wärmegewitter und auch die orographischen Gewitter, die sich an einem Hindernis bilden) entstehen meistens durch eine erwärmte Erdoberfläche. Bei schwachen Winden - was geringen Luftdruckgegensätzen entspricht und reinem Strahlungswetter sowie unterstützt durch eine Strömungsanordnung, die aufsteigende Luft begünstigt (= Hitzetief oder tiedruckmäßig gekrümmte Isobaren in der Wetterkarte), erreichen sie die maximale Intensität und Häufigkeit über Landgebieten während der mittleren und spä-Nachmittagsstunden. (In Küstennähe erreichen sie ihr Maximum erst während der Nachtstunden, in denen die Erdoberfläche am kühlsten ist und kühle Luft vom Land über das relativ warme Wasser fließt.)

Die Abwärtsströmung und der kalte Niederschlag kühlen den niedrigen Teil des Gewitters ab, ebenso die darunterliegende Oberfläche. Dadurch wird der Zufluß von Wasserdampf unterbrochen, das Gewitter verliert an Energie und löst sich auf. Eine solche Gewitterzelle hat gewöhnlich einen Lebenslauf bis zu knapp 2 Stunden,

meist aber weniger.

Frontgewitter sind normalerweise mit einem Tiefdruckgebiet verknüpft. Es handelt sich, wie schon der Name sagt, um Fronten, also Grenzlinien verschieden temperierter Luftmassen. Hier wirkt nicht die Einstrahlung auslösend, sondern der Einbruch dichterer kühler Luft, der sich auf große Entfernungen hin so auswirkt, daß die vorgelagerte weniger dichte, warme und labil geschichtete Luftmasse zwangsweise gehoben wird. Diese Aufwärtsbewegung der Luft entlang solcher Fronten sorgt für viele solcher Gewitterbildungen, die sich manchmal wie an der Perlschnur gezogen, dem Betrachter darbieten. Es ist nicht auszuschließen, daß solche Gewitter

durch die nachmittägliche Einstrahlung noch intensiviert werden. Solche Frontengewitterzellen können einige Stunden lang bestehen bleiben.

Damit sich Gewitter überhaupt bilden können, muß die labile »Schichtdicke« in der Atmosphäre mindestens 3 km mächtig sein, sodaß sich die Wolke genügend weit in Gebiete mit negativen Temperaturen entwickeln kann. Weiterhin muß ein entsprechender Feuchtenabschub von unten her gewährleistet sein, um Prozesse zur Wasserdampfsättigung wirksam werden zu lassen.

Die einzelnen Zellen verteilen sich unregelmäßig über das gesamte Gewitter, haben unterschiedliche Entwicklungszustände und sind voneinander durch bis zu 3 km meist turbulenzarme, mit Wolken ausgefüllte Zonen getrennt.

Gewittergefahren

4 In vielen Gewitterwolken kommt Hagel vor. Meist schmelzen die Hagelkörner, bevor sie den Erdboden erreichen.

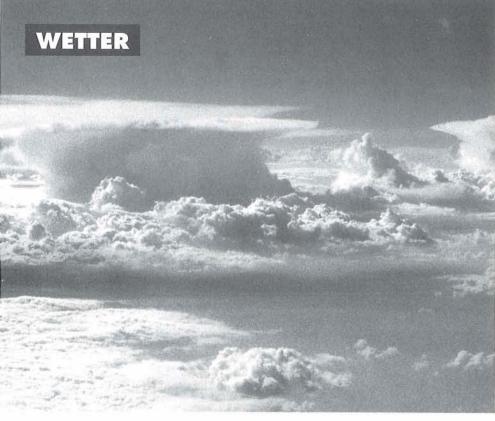
2 Stark wechselnde Winde wehen sowohl im vertikalen als auch im horizontalen Bereich.

2 Das Gebiet der stärksten Blitzschläge liegt im Temperaturbereich von minus 5 Grad bis plus 3 Grad Celsius. Ein zweites Maximum trifft man oberhalb etwa 7 km Höhe an. Je größer die Anzahl der Blitze, umso schwerer ist das Gewitter. Nähert sich das Gewitter dem Auflösestadium, nimmt die Blitzanzahl ab.

4 Vereisung wurde statistisch bei jedem zweiten Flug durch einen CB angetroffen, am häufigsten im Temperaturbereich zwischen Null und minus 7 Grad Celsius (= im Sommer Flughöhe knapp über den Alpengipfeln!)

7 Turbulenz besteht im gesamten CB-Bereich, wenn auch ein ausgeprägter Spitzenwert im Bereich des Mischniederschlags zu erwähnen ist.

2 Die Bodenwinde unmittelbar und in der Gewitterwolke sind oft sehr heftig und böig, wobei starke Richtungsschwankungen und Geschwindig-



Gewitterwolken erreichen Höhen mit Temperaturen um minus 40 bis minus 60 Grad Celsius

ne- Montred V.

keitsänderungen (= Scherung) beteiligt sind.

4 Kaltluftausflüsse aus CB's können in Bodennähe sehr häufig sogenannte Windsprünge verursachen, wobei die Windrichtung unter gleichzeitiger Windauffrischung – häufig mit Böen verbunden – um fast 180 Grad wechselt. Solche Effekte können einem aktiven Gewitter ohne weiteres 10 bis 20 km vorauseilen! Die Beachtung einer Fahne bei einem Gewitter gibt gute Anhaltspunkte!

Wellenbeispiel

Zur Veranschaulichung der Gewittertheorie mit ihren Stadien bietet sich ein anderes Beispiel aus der Natur an, das in seinen Grundzügen verblüffende Ähnlichkeiten und Übereinstimmungen mit der CB-Entwicklung hat: Eine Welle im Meer.

Die ruhige Meeresoberfläche entspricht der ungestörten Atmosphäre, die erste Grundstörung – beim CB die Bildung des Cumulus – der beginnenden Wellenbildung. Im gleichen Maße, wie sich die Quellwolke auftürmt, bauscht sich auch die Welle auf. Beginnt der Gipfel der Welle überzukippen, läßt sich das mit dem angenommenen Gleichgewichtspunkt zwischen den Kräften vergleichen. Später beginnt sich der Schwerpunkt der Welle zu verlagern, dies entspricht dem Absturz des gewittereigenen Kaltluftkör-

pers und die Welle überschlägt sich als Brecher. Die Kaltluft breitet sich unterhalb des CB aus, der Aufwindstrom wird unterbrochen. Analog dazu fällt die Welle in sich zusammen und flacht ab. Wie Restwolken zurückbleiben, so auch bei der Welle leichtes Gekräusel.

Der Übergang vom elektrisch entladungsfreien Cumulus zum vorgewittrigen Zustand tritt erfahrungsgemäß etwa mit dem Beginn der Eisbildung im oberen Cumulusteil ein, mit der dann auch die Elektrisierung großen Stils und die Niederschlagsbildung einsetzt. Diese Entwicklungsphase kann man häufig äußerlich bereits wahrnehmen, wenn die ursprünglich scharf ausgeprägten Konturen der Quellwolke in ihrem oberen Teil unscharf-milchig werden und seidigglatt schleierartig zu zerfließen beginnen.

Auf- und Abwinde

Aufwinde:

Unter der Quellwolkenbasis über
 Land bei Sonnenschein: bis 5 m/s,
 unter der Quellwolkenbasis über

See bei Sonnenschein: bis 2 m/s, ▶ in flachen Quellwolken: bis 3 m/s,

▶ im CB im Aufwindschlot – je nach Entwicklungsphase –: 5 bis 20 m/s und mehr.

▶ große CB normal: 15 bis 25 m/s, übliche Maxima: 30 bis 40 m/s,

▶ in türmchenförmigen Wolken (ca-

stellanus): 3 bis 5 m/s, Spitzenwerte darin bis 15 m/s.

Abwinde:

▶ Im Regen oder Hagel innerhalb der Gewitterwolke: normal bis 15 m/s,

▶ im starken Starkregen bei Wolkenbasis um 1.500 m GNB (unter der Basis): bis 25 m/s,

▶ bei kälterer Luft und niedriger Basis: bis 10 m/s,

▶ in beutelförmig herabhängenden Wolken (mammatus): bis 3 m/s.

Faustregeln:

➤ Starten Sie niemals angesichts eines sich nähernden Gewitters. Plötzliche, extreme Windsprünge oder Turbulenzen in Bodennähe können laufend erwartet werden.

▶ Versuchen Sie niemals, unter einem Gewitter hindurchzufliegen, auch dann nicht, wenn Sie bis zur anderen Seite sehen können. Die Turbulenz unter der Gewitterwolke kann verheerend sein oder die Auf- und Abwinde so stark, daß Sie entweder eingesaugt oder hinabgestoßen werden.

▶ Nehmen Sie niemals an, daß ein Gewitter >leicht< ist. Es gibt nämlich in ihrem Flugsport keine >leichten< oder >kleinen< Gewitter!

▶ Die einzige Lebensversicherung bei Gewitter besteht darin, Gewitter grundsätzlich zu meiden! ✓

vereinsnachrichten

Clubmeisterschaft der Albatros Paragleiter

Am 13.7.1991 veranstalteten die Albatros Paragleiter Puchheim ihre diesjährige Clubmeisterschaft. Nach zwei Durchgängen belegte Jörg Buchert Platz 1, Sigi Hopfgartner Platz 2 und Klaus Mollenhauer Platz 3.

Schulungsgelände Teuven + Henri-Chapelle

Infolge der Entscheidung der B.V.V.F. während der Versammlung vom 24.9.1991, müssen wir sie bitten, die obengenannten Schulungsgelände kaum oder besser gar nicht mehr zu benutzen.

Es hilft tatsächlich niemandem, falls diese Gelände wegen Überlastung verboten werden und somit völlig verlorengehen würden.

Wir bitten Sie, diese Informationen Ihren Clubs/Schulen mitteilen zu wollen.

F.B.V.L. Federation belge de vol libre

Bärenpokal

Der 9. Bärenpokal der Althofdrachen e.V. wurde am 24. und 25.8. 1991 abgehalten.

Den ersten Platz belegte Peter Voigt vor Lothar Wüst und Uli Blumenthal. Ingrid Metz konnte den Damenpokal mit nach Hause nehmen. Sieger bei den Senioren wurde Karl Lapinski.

Problematik getroffen

Noch eine Anmerkung zur Ausgabe 62, Artikel von Christoph »Gleitschirmfliegen Kinderleicht«. Trifft die Problematik sehr exakt. Kann ich nach meinem letzten Flugurlaub in Kössen nur bestätigen. So manchmal mußt du beim Starten (oder zumindest startähnlichen Versuchen) wegsehen, sonst wird's dir einfach schlecht.

Martin Blodau



Claus Gerhard: 130 km aus der Winde

Erster Langstreckenflug bei Berlin

Seit der Wende in der ehemaligen DDR versuchen Drachenflieger in der Umgebung Berlins zu zeigen, daß hier wie anderswo im Flachland größere Streckenflüge möglich sind. Dabei hätte alles viel einfacher sein können.

Zunächst war das Problem mit den nicht vorhandenen Startbergen, das andere längst gelöst haben. Die Antwort heißt Winden- und UL-Schlepp. Dann machte die frisch gebackene neue Bundesrepublik am 3. Oktober 1990 den Luftraum um Berlin im Umkreis von bis zu 100 km für Drachen- und Segelflieger dicht. Also hieß es, weit hinausfahren auf's Land. Doch wohin? Hindernisse gab es trotz der neuen Fliegerfreiheit allenthalben: Im Osten die Oder, im Westen Havelland und Elbe, im Süden der ED-R 87 und 88, ein riesiger, den Russen vorbehaltener Sperrgürtel, der auch am Wochenende nicht durchflogen werden darf.

So schien nur der Norden Berlins in akzeptabler Entfernung Möglichkeiten für den Drachenstreckenflug zu bieten. Eingezwängt zwischen Kontrollzonen der russischen Militärplätze kämpften sich engagierte Drachenflieger vom Phoenix-Verein durch das neue entstandene Behördendickicht und falsch verstandenes Umweltbewuβtsein, um irgendwo eine stillgelegte Wiese oder einen nicht mehr benötigten Agrarflugplatz für's Drachen- und Gleitschirmfliegen nutzen zu dürfen.

Mit großem Elan wurden auf den verschiedensten Plätzen an den Wochenenden Hunderte von Starts auf der neuen Vereins-Winde absolviert, aber nur selten blieb mal ein Drachen länger als 5 Minuten oben. Noch seltener gelang es jemandem, wegzufliegen. Strecken bis zu 30 km Wustrau und Stölln/Rhinow blieben die herausragenden Ergebnisse. Das konnte unmöglich alles sein!

Konnte unmoglich alles sein! Dabei hätte man nur die Segelflieger fragen müssen. Seit den dreißiger

Jahren nutzen sie bevorzugt die starke Thermik über dem märkischen Heidesand südlich von Berlin, während der Norden und Nordwesten mit seinen feuchten Böden fliegerisch weniger ergiebig ist. Inzwischen haben sie auf Grund meteorologischer Erkenntnisse eine Thermikkarte der ehemaligen DDR erstellt, die auch einige Drachenflieger für die Planung ihrer Flugstrecken nutzen konnten. Und siehe da, es hat sich gelohnt! Am Sonntag, dem 28.07.1991 schaffte ich mit einem Magic IV einen 130 km weiten Flug von Jüterbog bis Eisle-

Gegen 15.00 Uhr starteten wir 3
Piloten auf dem Flugplatz Reinsdorf
südlich von Jüterbog aus der Winde.
Man hatte einen 70 km weiten Zielflug nach Bitterfeld angemeldet. Der
Segelflugwetterbericht hatte bei leichtem Nord- bis Nordostwind und einer
Basishöhe von 2000 m gute Bedingungen gemeldet. Als jedoch die
angesagten 2 bis 4/8 Cumuli allenfalls aus 1/8 bestanden, machte sich
Skepsis für das Vorhaben breit.

Aber der Start in den Hausbart war problemlos, und auch bei blauem Himmel trugen die Kiefernwälder über dem märkischen Sandboden gut. An der Elbe, der ersten Klippe des ehrgeizigen Vorhabens, mußten leider 2 Piloten landen, während ich bei Kemberg wieder Thermikanschluß fand. Ab da lief alles problemlos. Die Kraterlandschaft der Braunkohleregion um Gröfenhaichen und Bitterfeld spendete hervorragende Aufwinde.

briefe

Die Segelflieger von Renneritz staunten nicht schlecht über diesen seltenen Vogel am Himmel, begrüßten ihn freundschaftlich und begleiteten den Drachen in Richtung Halle-Oppin. Auch hier zeigte das Wetter seine Schokoladenseite. In großer Höhe zog der Flieger über die Saale in Richtung Eisleben, wo er gegen 18.40 Uhr am Rande eines kleinen Dorfes überglücklich landete.

Die Bewohner von Klein-Osterhausen konnten es kaum glauben, daß er 3 1/2 Stunden zuvor 130 km entfernt bei Jüterbog gestartet und nur mit der Kraft der Sonne und des Windes hierher geflogen war. Nachdem der Erfolg ausgiebig gefeiert war, dauerte es in dieser Nacht noch lange, bis Pilot und Drachen auf dem Landweg wieder Berlin erreichten. Einig war man sich, daß bei einer früheren Startzeit an einem solchen Tag die 200 km drin gewesen wären. – Beim nächsten Mal vielleicht!

Claus Gerhard

Gurtzeug gerissen

Im Info Nr. 60 ist im WM-Bericht der Absturz des Schweden Peter Wicander erwähnt. Bei einem Trainingsflug riß die Hauptaufhängung aus seinem Air Bulle Gurtzeug. Der Schwede überlebte, weil er in einen Fluß stürzte. Sein Absturz schlägt im internationalen Magazin Cross Country weiter Wellen. Nach einer beschwichtigenden Stellungnahme des Gurtzeugherstellers antwortete nun Peter Wicander:

Es war für mich eine große Enttäuschung als ich die Antwort, die N. Chevalier (Air Bulle) im Cross Country Nr. 14 direkt an mich und die Besitzer von Air Bulle Hard-Top-Gurtzeugen geschrieben hat. Erstens einmal habe ich an meinem Gurtzeug keine Veränderungen vorgenommen und es war in seinem ursprünglichen Zustand, als ich es in Brasilien geflogen habe. Zweitens habe ich keinen Kunstflug durchgeführt. Ich hatte meinen Drachen auf 90 km/h beschleunigt und richtete die Nase gerade wieder horizontal aus, als das Gurtzeug brach. Meiner Meinung nach ist es bedeutungslos, ob die

Sicherheitsschnur durch den Karabiener läuft, da, falls die Karbon-Platte bricht, immer noch 30 cm Schnur-Ende übrig sind. Das Seil wäre wegen des dünnen Karabiner-Radius sowieso durchgeschnitten worden.

Am meisten erschreckt mich daß es in Frankreich kein Testsystem gibt, das Drachengurtzeuge kontrolliert. In Deutschland und Großbritannien gibt es Vereinigungen, die solche Produkte, die auf den Markt kommen, testen

Warum absolviert Air Bulle für seine Gurtzeuge nicht den deutschen Gütesiegeltest? Warum ignoriert Air Bulle die Tatsache, daß Karbonplatten empfindlich gegen Schläge sind? Warum bieten sie ein Verstärkungsteil für die bereits auf dem Markt befindlichen Gurte an? Einerseits sagen sie, daß ich mein Gurtzeug auf gefährliche Art und Weise modifiziert habe und andererseits bieten sie eine verstärkende Umrüstung an.

Durch das Versagen des Gurtzeuges hatte ich einen materiellen Verlust von \$ 7000,-, aber dies ist lediglich der materielle Verlust. Oft habe ich wegen dieses Unfalls Alpträume. Ich bin knapp am Tod vorbeigegangen! Hiermit frage ich Air Bulle. Habt ihr dies auch in Betracht gezogen?

Peter Wicander

Vereinsmeisterschaft

Die vierte Vereinsmeisterschaft im Gleitsegeln der Ostallgäuer Drachenund Gleitschirmflieger wurde an der Jöchelspitze ausgetragen. Zum dritten Mal sicherte sich dort Oliver Strangfeld aus Marktoberdorf den Titel des Vereinsmeisters. Zweiter wurde Thomas Grimm, dritter Josef Merkt.

Drachen- und Gleitschirmpiloten, die Interesse an einem vom Verein durchgeführten Windenschleppkurs haben oder am nächsten Sicherheitstraining teilnehmen möchten, melden sich bitte bei Dieter Bergmann, Telefon 08342/1481.

Ostallgäuer Drachen und Gleitschirmflieger Marktoberdorf

Ein besonderes Flugerlebnis

Zusammen mit meinem Freund habe ich letztes Jahr die A-Schein-Prüfung für Paragleiter gemacht. Dieses Jahr wollten wir zum ersten Mal einen Flugurlaub machen und zwar im Tannheimer Tal. Auf Grund der schlechten Wetterlage dort sind wir jedoch an einem Tag nach Andelsbuch zum Niedere gefahren, wo die Sonne schien. Der erste Start an dem plateauartigen, flachen Startfeld klappte hervorragend.

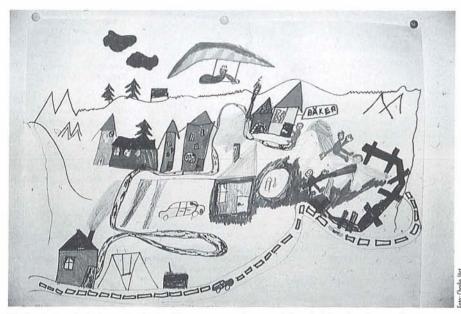
Als wir jedoch zum zweiten Mal starteten, passierte mir ein Mißgeschick. Ich streifte mit der rechten Seite meines Sitzgurtes eine niedrige Tanne, dabei muß die Schlaufe meines Sigma Minitex Rettungsgerätes aufgegangen sein. Da ich ansonsten jedoch gut wegkam, habe ich dies erst bemerkt, als ich schon höher in der Luft war und den Außencontainer schlackern hörte. Der Rettungsschirm bliebt jedoch noch ungeöffnet. Als ich dann probierte, den Klettverschluß wieder zu schließen, ist der Innencontainer mit dem Schirm ganz herausgefallen und trotz stabiler Fluglage hing ich plötzlich an mei-

Da ich noch kein Sicherheitstraining absolviert habe, war mir ziemlich mulmig zumute, zumal der Niedere stark bewaldet ist. Dennoch muß ich das Rettungssystem loben: ohne zu pendeln oder mich zu drehen, bin ich mit flugunfähigem Hauptschirm gesunken. Trotz allem hatte ich großes Glück und bin mitten auf einem Wanderweg gelandet - wenn auch etwas unsanft, jedoch ohne mich zu verletzen.

nem Rettungsgerät.

Mein Freund, der kurz nach mir gestartet war und das Ereignis aus der Luft beobachtet hatte, flog über mich hinweg, und ich winkte ihm zu als Zeichen, daß alles in Ordnung war. Mit zitternden Knien legte ich meine Schirme zusammen und stieg zur Mittelstation des Lifts ab.
Währenddessen machte ich mir Gedanken, in welche Aufregung ich die übrigen Flieger und die Liftgesellschaft versetzt haben mußte.

Als ich jedoch an der Mittelstation ankam, brauchte ich keine Rettungs-



Kinder haben in Ruhpolding beim Fliegen zugeschaut und den >Schirmdrachen« erfunden

aktion abzublasen! Der einzige, der sich um meinen Unfall kümmerte, war mein Freund. Nachdem er möglichst schnell gelandet war, wollte er mit dem Lift wieder hochfahren bis zur Unfallstelle. Es mußte sogar noch die Liftgebühr zahlen, um zu mir zu kommen. Und obwohl er an der Talstation die Notlage erklärte, war der einzige Kommentar des Liftpersonals nachdem der Mann durch sein Fernglas den Berg hinaufgeschaut hatte - "Wieso, da oben ist doch keiner mit einem Rettungsschirm!". Die Tatsache, daß man nur einen kleinen Teil des Berges von unten sehen kann, schien ihn nicht zu bekümmern.

Ich muß jedoch sagen, daß es mich sehr erschreckt hat, wie wenig Aufmerksamkeit die übrigen Flieger (es waren nicht wenige) dem Unfall schenkten, d. h. eigentlich gar keine, und daß das Liftpersonal vom Niedere trotz des Hinweises, daß etwas passiert war, keine Initiative ergriff. Es hätte ja auch sein können, daß ich verletzt und bewegungsunfähig irgendwo gelegen hätte. Das Verhalten der Leute war meiner Meinung nach unverantwortlich. Ist es wirklich so, daß beim Fliegen jeder nur sich selbst der Nächste ist?

Birgit Meyer

Fliegen auf Lanzarote

Schulen und Agenturen vergessen darauf hinzuweisen, daß die Windgeschwindigkeit in der Regel hoch und die Thermik hart ist. Flugschüler und Piloten, die vom Festland her an Schwachwind und weiche Thermik gewöhnt sind, können hier leicht überfordert sein. Insbesondere wenn der Wind die ersten 10 Tage des Urlaubs zu stark zum Fliegen war und nun wenige Tage vor der Abreise unbedingt noch geflogen/geschult werden soll.

Sollten die Unfallzahlen in diesem Jahr weiter steigen, ist zu erwarten, daß die Inselverwaltung den freien Flug für auswärtige Piloten untersagt oder erheblich beschränkt.

Wir bitten daher, daß der DHV seine Mitglieder beim Besuch unserer Insel auffordert:

- 1. Vor dem ersten Flug Informationen/Einweisung von unserem Club einzuholen bei Herrn Roberto Espino Betacort, (er spricht deutsch und englisch), c/o Yayo, Calle Ortega y Gasset 51, 85500 Arrecife, Tel. 81 14 65 oder 81 40 84.
- 2. Den Kontakt zu den lokalen Piloten zu suchen.
- 3. Seine Flugerfahrung kritisch zu überprüfen. Die Thermik auf unserer Insel ist auf Grund fehlender Vegeta-

tion härter und somit gefährlicher als in den meisten Fluggebieten Europas.

Ihre Schulen bitten wir dringend um Kontaktaufnahme mit dem Club vor Schulungsbeginn. Wir empfehlen keine L- oder A-Schein-Ausbildungen in den Mittagsstunden von 12.00 bis 15.00 Uhr bei Thermik vorzunehmen und die Schüler nicht bei hohen Windgeschwindigkeiten zu überfordern. Vor allem bei Schulen entsteht rasch ein (auch kommerzieller) Leistungsdruck in den letzten Urlaubstagen das Lernziel zu erreichen, auch wenn keine Schulungsbedingungen herrschen.

Ein letzter Hinweis noch für die Gleitschirmflieger des DHV:

Daß für sie auf Lanzarote der Wind in der Regel zu stark ist, dürfte sich inzwischen auch in Deutschland herumgesprochen haben. Viele Piloten kamen im letzten Winter enttäuscht von ihrem Flugurlaub nach Hause. Durch Turbulenzen, sich plötzlich erhöhende Windgeschwindigkeiten und/oder Thermik ist auf Lanzarote die Stabilität des Gleitschirms oder seine Maximalgeschwindigkeit oft nicht mehr ausreichend.

Aus diesem Grunde fliegt kein Einheimischer auf Lanzarote Gleitschirm.

Unser Club besteht nunmehr seit 10 Jahren mit knapp 50 aktiven Drachenfliegern. Trotz ganzjährigem Flugbetrieb gab es bisher bei unseren Mitglieder keine schweren Flugunfälle. Die Ausbildung erfolgt hier von Anfang an bereits im Grundkurs bei Starkwind, so daß die Schüler vom ersten Tag an höhere Windgeschwindigkeiten gewöhnt sind.

Reiseagenturen und Flugschulen erwecken in ihren Anzeigen den Eindruck, daß Lanzarote das ideale Fluggebiet mit Flugmöglichkeiten für jede Windrichtung und -stärke sowie der Thermik auch im Winter ist. Dies ist nur bedingt richtig.

Wir hoffen, daß mit ihrer Hilfe dieser Winter sicherer und der freie Flug auf Lanzarote nicht beschränkt wird. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Club Zonzamas Vuele Libre Lanzarote Benito Rodrigez Gonzalez

gebrauchtmarkt

Hängegleiter

Impuls 17, Bj. 10/89, nur 30 Höhenflüge, rot-gelb-multicolor, noch nie etwas verbogen, alles Original, kostenl. 2-Jahres-Check, DM 2.800,- © 08170/8286.

Uno, Bj. 4/89, blau, hellblau, weiß, VB DM 2.800,-. © 07935/511.

Quattro, Topzustand, 5-Johres-Check neu, incl. Vario, Keller-Gurt, Charly Schirm, Helm, Ersatzrohre, Zubehör, VB DM 3.500,: © 06039/44363.

Axis 15, Bi. 3/90, ca. 40 Flüge, crashfrei, sehr guter Zustand, Trilamkante vorne und hinten, Speedbar, Airfoil-Steuerbügel, VG, gelb/weiß/magento, VB DM 4.800;: © 07331/62362.

Bullet SP 12, Bj. 89, gepflegt, VB DM 2.900,: Sensor 510 €, Bj. 4/90, wie neu, VB DM 5.900,: Prieler Roce Gurtzeug, Bj. 89, 185 · 195 cm, mit Sigma Rettungsschirm, Bj. 4/90, VB. € 02291/2776.

Impuls 14, Bj. 8/89, pink/blau, auf Wunsch 2-Johres-Check, incl. Räder, DM 3.500,- © 07021/75497.

Pamir, Bj. 6/91, co. 25 Flüge, croshfrei, AK neongelb, DS orange/mint, OS weiß, 2 Steuerbügel, VB DM 5.950;. © 07121/82991.

Duck 2, Bj. 84, guter Zustand, Spektralfarbensegel, DM 700,-. © 06441/-31133.

Moyes XS Race, sehr guter Zustand, grün-pink, DM 4.500,: © 08042/4738.

Moyes GTR 162 Race, Bj. 87, ca. 30 Flüge, guter Zustand, VB DM 2.900, © 08841/4277.

Swing, Bj. 5/87, absoluter Bestzustand, crashfrei, DM 1.900,-. © 02058/71579.

Atlas 14, Bj. 87, VB DM 1.700,-, Kniehönger, VB. © 0821/606697.

HP AT 158, Bj. 10/89, wenig geflogen, VB D/M 5.500,-. © 06126/2744

HP 1, sehr guter Zustand, S-Jahres-Check, Aerosafe Steuerbügel, VB DM 2.100,- Vario, digitaler Höhenmesser, Geschwindigkeit, TEK, Wasmer Alto Vorio, 1 1/2 Johre, VB DM 600,- Air Bulle GS-Gurtzeug, VB DM 150.- © 08686/8589.

Magic K3, neu, 3 Flüge, DM 6.500,: Sensor 510 E, Bj. 4791, VB DM 6.000,: Kombi Vorio-Höhenmesser, DM 390,; Prieler Racer Gurt, Bj. 4/90, 180 - 200 cm, mit Sigma Schirm, Bj. 4/90, VB. © 02291/-2776 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.

Pamir, Bj. 4/91, wenig geflogen, sehr guter Zustand, schöne Farben, VB DM 5.900,- © 08657/1273 abends.

Magic IV 155, Bj. 5/86, sehr guter Zustand, Spectralfarben, VG, DM 2.200,-Keller Integral, 175 cm, mit Schirm, DM 450,-, Variameter Pritzel MV 1, DM 100,-, Fohrtmesser Holl, Helm Uvex Integral, DM 100,-, © 06192/44214.

Moyes Mars 170, Bj. 85, 5-Johres-Check föllig, mit Kniehänger und Metamorfosi Rettungsschirm, VB. © 089/911052.

Minifex II, 14 qm, Bj. 86, Doppelsegelgerät, Check bis Ende 92, sehr guter Zustand, VB DM 1.300,-: © 07433/8470.

Zephir CX, Bj. 8/90, ca. 50 Flüge, DM 4.200,: © 08381/81284.

Atlas 14, guter Zustond, frisch gecheckt, VB DM 1.500;, außerdem 4 Steuerbügelseitenrohre. © 02761/3347 oder 0231/479620.

Uno, Bj. 89, ca. 15 Flüge, neuwertiger Zustand, neon-pink, mit Räder, Kniehänger, Schirm, Helm, Wasmer Vorio WV, wegen Aufgabe des Sports. Roland Kottal, Sägegasse 24, 7816 Münstertal.

Atlas 18, Bj. 12/85, neuwertig, mit Kniehängergurt, weiß mit Regenbogenstreifen, DM 1.000, © 08461/271.

Lotus 16, Bj. 88, crashfrei, OS weiß, US multicolor blau, Aerosafe, VB DM 2.200, © 0941/791693.

Bullet C 16, Bj. 87, weiß, Doppelsegel hellblau, DM 1.950, © 07524/-3754 oder 0711/723110.

Polaris Delta Super, Eistflug 89, Röder, Kniehänger mit Parasail Rettungsschirm, alles Topzustand, sehr wenig geflogen, komplett VB DM 2.900,. © 07152/-

Sphinx D, Bi. 7/88, wie neu, AK und DS pink, OS und US neongelb, profiliertes Trapez, Speedbar, Röder, komplettes Ersatztrapez, DM 2.400,- © 0631/47144.

Pamir, Bj. 4/91, wenig geflogen, crashfrei, weiß/blau, VB DM 5.900,-. © 06151/895331.

Uno, 6S 90, nur 45 Flüge, croshfrei, gepflegt, wie neu, Sonderforben, VB DM 3.100,-. Bullet Novum, GS 91, VB DM 5.500,-. © 05151/24468.

Highway Superscorpion, wenig geflogen, incl. Räder, mit Kniehänger und Rettungsgerät, DM 1.650,: © 07171/30207.

Vampir II, Bj. 83, Check bis 12/91, auf Wunsch verlängerbar, unten weiß-rotorange, Röder, DM 750,- PRS Karpfengurt, fast neuwerlig, bis 190 cm, pink-rot, incl. Rethungsschirm PRS Speedy I, Integralhelm, DM 999,- wegen Sportoufgabe. © 09945/1052.

GT, 1 Jahr, Swing, 2 Jahre, beide günstig. © 07031/35145.

Wings, Bj. 82, guter Zustand, Check bis Ende 91, mit Kniehängergurt, DM 700,: © 0231/356594.

Komplette Ausrüstung, DM 2.000,: Cloud II mit Ersatzsteuerbügel, Kniehänger Gurtzeug, Rettungsfollschirm (Mittelleine), 1 Paor Röder, Integrolhelm, Klinke für Schleppstart. Alles in sehr gutem

Zustand. Alles auch einzeln. © 0711/-

234115.

UP C2 165, Bj. 86, Topzustand, VB DM 2.000,- © 08641/7288.

Polaris D 14, Bj. 86, DM 1.500,-, Kniehänger und neues Rettungssystem, DM 1.000,- © 0911/415541.

Zephir CX, Bj. 90, noch keine 10 Flüge, sehr schöne Forben, DM 5.100;. Kellergurt, 170 - 190 cm, mit Schirm, DM 500;; Fluckklinke, DM 150;; alles zusommen DM 5.500;. © 0621/575736.

Competition, Bj. 87, kaum geflogen, FP DM 3.000,: © 0221/7744132 oder 02232/28432.

Impuls 17, Bj. 89, wenig Flüge, croshfrei, sehr guter Zustand, 2-Jahres-Check neu, magento/fürkis, incl. Röder, DM 2.500,-, Priler Integralgurt, bis 185 cm, DM 280,-, Metamorfosi, DM 650,- © 089/-619911. Atlas 16, Bj. 83, AK orange, VB DM 800,-. Parasail Kniehänger mit Rettungsschirm, VB DM 800,-. © 05731/980122.

Uno, Bj. 89, sehr gepflegt und croshfrei, Speedbar, Rüder, Ersotzrohre, VB DM 2.800,- Shing Integrolgurtzeug, 175 - 180 cm, mit Charly Mittelleinenschirm, einwondreier Zustand, VB DM 800,-, Afro Cirrus, VB DM 1.000,- © 02305/12846.

Zephir 88, pink, VB DM 2.350,: © 04354/576.

GT, Bj. 90, DM 3.000,-. © 07545/-3142 ab 19.00 Uhr.

Feder, Bj. 86, gepflegter Zustand, GS neu, Speedbar, VB DM 1.900... € 07431/102705 und ab 20.00 Uhr 07435/1727.

Zephir CX, Bj. 89, VB DM 3.999,. Kellergurt mir Cherly Schitm, DM 1.000,; Cockpit, DM 350,; 2 CB-Funkgeröte mit Helmset, DM 500,; © 07722/1757.

Polaris Delta 16, 8i, 85, 5-Johres Check neu, mit Rädern und Speedbar, Alu-Transportrohr, obschließbar. Delta 16, ohne Check, Uvex Integralhelm, Kniehangergurt, aller Delta 20% Nachlung: Neue Bundesländer Starthilfe 20% Nachloß. © 089/8508941.

Polaris Delta Super, Eistlug 89, Röder, Kniehänger mit Parasail Rethungsschirm, olles in Topzustand, sehr wenig geflogen, komplett VB DM 2.900;- © 07152/46187.

Moyes XS 142, Bj. 91, fost neu, orange/blau, VB DM 7.000;- Prieler Integralgurt, 175 cm, mit Rethungsgeröt Parasail VI, 1 1/2 Johre, DM 1.300;- © 089/-4300012 ab 17.00 Uhr.

Atlas 14, Bj. 11/87, 70 Flüge, Speedbar, Räder, VB DM 2.000,... Kniehänger und Schirm, DM 650,; Vario, DM 150,; Leiter und Ersatzrohre gratis. © 089/21803649 oder 711730.

Saphir 17, sehr guter Zustand, neuer 5-Jahres-Check, Keller Gurt, 170 - 185 cm, Wosmer Cockpit, Charly Mittelleinenschirm, Uvex Integralhelm, kompl. CB-Ausrüstung, Toli Dachträger, Quick Safe, Karten, Bücher und Kleinteile, günstig, wegen Aufgabe des Sports. © 07724/2845 oder 5432.

Saphir 17, Bj. 86, 5-Johres-Check neu, 3 Johre nicht geflogen, werksbestötigter Bestzustand, tolle Forben, Keller Integralgurt, pink, mit Parasail Schirm, Kevlar Integralhelm, Flytec Vario mit Höhenmesser, Hogen-Schleppklinke, zusammen VB DM 3.600.: © 07531/73398.

Saphir 17, Bj. 86, 8 Flüge, neuwertig, DM 2.100,- Keller Integralgurt, Helm und Rettungsschirm zusätzlich, VB. © 07641/-

Uno, 15 qm, Bj. 85, guter Zustand, neuer 5-Jahres-Check, AK rot, OS weiß, US gelb, incl. Schlafsack Liegegurt, DM 1.800,-. © 069/502558.

Sport 167, Bj. 7/88, sehr guter Zustand, blau/weiß, VB DM 3.200,- Rodemocher Integralgurt, Bj. 7/90, wie neu, 180-210 cm, violett, VB DM 550,- Wosmer Combi Air, Vario mit Steig- und Sinkakustik, zwei Höhenazeigen, gelb, mit Halterung, VB DM 550,- Integralheim Uvex, Größe XL, rot, DM 100,- © 0661/70550.

Polaris Delta 14, Bj. 86, praktisch neu, nur 2 Höhenflüge, zusätzlich neu gecheckt, VB DM 2.000;-, evtl. Kniehänger, Fallschirm und Höhenmesser, VB. © 0941/760483 oder 09471/97709.

HP AT 158, 1 Saison alt, sehr guter Zustand, oben weiß, unten leuchtrot, leuchtgelb, Achterl. Mylarsandw., VB DM 6.500,:
© 0611/806425 oder 06131/839011 trosüber.

Atlas 14, Bj. 86, Topzustand, Check neu, VB DM 1.850,: © 0911/362878 oder 364061.

Superfex, gecheckt bis 12/92, orangerot-weiß-blau, Kurzpackmaß 2 m, DM 1.000,: © 0761/891520.

Moyes XS 155 R, Bj. 89, VB DM 4.500; Polaris Delta, Bj. 85, gegen Höchstgebot. Keller High Tec, Bj. 88, blau und Porasoil VI, zusammen DM 1.100;; evtl. auch einzeln. © 06725/5870.

Polaris D 16 S, Bj. 3/87, AK schwarz, sonst rot und weiß, DM 1.800,-. © 0531/53767 öfters versuchen.

Moyes XS Race 155, 1 A-Zustand, ca. 40 Flüge, DM 5.100,-. © 08822/-7095.

Club 15, Bj. 89, 25 Flüge, pink-weiß, VB DM 2.300,-, Helm und Räder, wegen Sportaufgabe. © 08065/378.

Atlas 16, Bj. 82, gepflegt, Check bis Ende 91, Speedbar, Räder, Kennzeichen, schön bunt, incl. Kniehünger, VB DM 1.000, © 0761/700485 oder 07685/1366.

Pamir, ganz neu, 5 Flüge, tolle Farben, NP DM 6.900,; VB DM 6.000,; Charly Kongoroo Schlafsackgurt, 1/2 Jahr, mit Rettungsschirm, NP DM 1.990,; VB DM 1.450;; © 06083/2654.

Prüfungskalender 92

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

Gleitsegeln

Datum	Avt	Driifungeort	Organisator
Datum	Art	Prüfungsort	
08.01.	T	Rieden	Heinz Fischer, 08362/37038
09.01.	P	Tegelberg	Heinz Fischer, 08362/37038
15.01.	T	Rieden	Heinz Fischer, 08362/37038
16.01.	P	Tegelberg	Heinz Fischer, 08362/37038
16.01.	TS	Füssen	Heinz Fischer, 08362/37038
17.01.	PS	Füssen	Heinz Fischer, 08362/37038
19.01.	T	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
22.01.	T	Rieden	Heinz Fischer, 08362/37038
23.01.	Р	Tegelberg	Heinz Fischer, 08362/37038
26.01.	T	Rieden	Heinz Fischer, 08362/37038
02.02.	T	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
09.02.	T+P	Tegelberg	GSS Christa Vogel, 08362/8687
23.02.	T	Rieden	Heinz Fischer, 08362/37038
26.02.	T	Rieden	Heinz Fischer, 08362/37038
27.02.	Р	Tegelberg	Heinz Fischer, 08362/37038
04.03.	T	Rieden	Heinz Fischer, 08362/37038
05.03.	Р	Tegelberg	Heinz Fischer, 08362/37038
08.03.	T	Rieden	Heinz Fischer, 08362/37038
08.03.	T	Schwangau	GSS Christa Vogel, 08362/8687
15.03.	T	Schwangau	GSS Christa Vogel, 08362/8687
21.03.	T+P	Tegelberg	GSS Christa Vogel, 08362/8687
21.03.	T+P	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
21.03.	S+W	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
24.03.	T	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe 06654/353
28.03.	T+P	Tegelberg	GSS Christa Vogel, 08362/8687

Hängegleiten

- The same	3 - 3		
Datum	Art	Prüfungsort	Organisator
26.01.	T	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
02.02.	T+W	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
08.02.	T+P	Tegelberg	DFS Christa Vogel, 08362/8687
03.03.	T	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
08.03.	T	Schwangau	DFS Christa Vogel, 08362/8687
15.03.	T	Schwangau	DFS Christa Vogel, 08362/8687
21.03.	T+P	Tegelberg	DFS Christa Vogel, 08362/8687
21.03.	T+P	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
21.03.	T+P	Wasserkuppe	Flugcenter Wasserkuppe, 06654/353
28.03.	T+P	Tegelberg	DFS Christa Vogel, 08362/8687

Prüfungsarten: T = Theorie A+B; P = Praxis A+B;

S = Windenschleppberechtigung; U ≈ UL- Schleppberechtigung;

W = Windenfahrerberechtigung

Neue DHV-Gütesiegel

Stand 31.10.91

Hängegleiter-Gurtzeuge

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
03-085-91	Racer Spaghetti	Delta Sport
03-086-91	PePiPack	Petö Istvan/Woiczynski Michael

Gleitsegel-Gurtzeuge

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
03-089-91	Soaring Light Plus Cross	Pro Design/Wolf
03-090-91	Pro-Tec	AilesdeK/Krimmer

Gleitsegel-Rettungssysteme

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetreuer
02-015-91	SC 120 Help	Pro Design/Wolf
02-016-91	Oscar 16	Perche
02-017-91	Oscar 18	Perche
02-018-91	Champion 29	Vonblon/Parasail

Gleitsegel

GS-Nr.	Gerätebezeichnung	Hersteller/Musterbetr.	Klasse
01-215-91	Phantom 49	Nova/Schlager & Strobl	3
01-216-91	Dream 24 3 Trageg.	Flight Design	2
01-217-91	Advance Alpha 23	Skyline	2
01-218-91	Corvette 23	Edel/Finsterwalder	1-2
01-219-91	Corvette 26	Edel/Finsterwalder	1-2
01-220-91	Apollo 27	Edel/Finsterwalder	2
01-221-91	Joy 28	Munich Sails	3
01-222-91	Advance Alpha 27	Skyline	2-3
01-223-91	Prisma 26	Zuberbühler/Wörl	3
01-224-91	Corrado Challenger 23	Pro Design/Wolf	2-3G
01-225-91	Corrado Challenger 25	Pro Design/Wolf	2-3G
01-226-91	Corrado Challenger 21	Pro Design/Wolf	2-3G
01-227-91	Saphir Must 285	ITV/Breuer	3G
01-228-91	Taboo 25	Aerosport International	2
01-229-91	Taboo 28	Aerosport International	2
01-230-91	Genair 328	AilesdeK/Krimmer	3G
01-231-91	Genair 331	AilesdeK/Krimmer	3G
01-232-91	Aerologic 47	Fly Market	3G

Klassifizierung

- 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.

DHV-Streckenflugpokal 91, Endergebnis

Hängegleiten Einzel

Rang	Name	Verein	Punkte	Rang	Name	Verein	Punkte	Rang	Name	Verein	Punkte
1	Raimund Rud	3 7	726	38	Olaf Barthodzie	Hamburger	267	75	Wolf Löhr	Trier	109
2	Karsten Gaebert	Südschwarzwald	694	39	Thomas Becher	Achental	260	76	Markus Wiener	Achental	108
3	Jürgen Tulzer	Ruhpolding	685	40	Andreas Becker	Phoenix	254	76	Klaus Baumgartner	Achental	108
4	Bernhard Malte	Ruhpolding	614	41	Martin Haug	Stuttgart	245	78	Sascha Hotz	Basel	104
5	Holger Bolz	Mittag-Team	605	42	Erwin Bude	Köln-Düren	242	78	Arno Greiner	(2)	104
6	Karl Maillinger	Pfälzer	569	42	Bernhard Mayer	Ruhpolding	242	80	Mattias Jetsch	Wasserkuppe	101
7	Rainer Rössler	Einkorn	568	44	Marie-Fr. Blaevoet	Ruhpolding	236	81	Michael Furrer	Südschwarzwald	100
8	Siggi Barth	Trier	555	45	Ralf Schmitt	Hamburger	219	82	Alv Kintscher	- 40	99
9	Gerd Langwald	Lohaus	551	46	Jan Richter		215	83	Peter Kampfhammer		98
10	Peter Wolter		546	46	Henning Kettler	Odenwälder	215	84	Barbara Auer	Ruhpolding	94
11	Bernd Otterpohl	Lohaus	537	48	Peter Achmüller	Hochries	212	85	Herbert Sturm	Hamburger	92
12	Heinz Koch	Trier	511	48	Rüdiger Hack	Weilheim	212	86	Bernd Weber	Suttgart	91
13	Dirk Postulart	Lohaus	505	48	Christoph Haustein	Ammergauer	212	87	Peter Kaltenhofer	Odenwälder	90
14	Stefan Köstlin	Ruhpolding	487	48	Walter L. Raggl	Achental	212	88	Michael Braunstein	Südschwarzwald	87
15	Helmut Wilms	Hamburger	470	52	Martin Scheible	Seissen	208	89	Helmut Lutz	Condor	85
16	Wolfg. Weinmann	Bergsträßler	460	53	Thomas Ide		204	90	Harald Zimmer	Trier	84
17	Günter Fleischmann	Althof	459	54	Rüdiger Claus	Battenberg	186	91	Jobst Bäumer	Trier	81
17	Michael Black	Bergsträßler	459	55	Thomas Odenwald	Althof	184	92	Christian Noll	111 12 1	80
19	Paul Raggl	Ammergauer	404	56	Michael Braun	Althof	182	93	Wolfgang Betz	Wolkenkratzer	79
20	Stefan Senger		396	57	Andreas Heil	Oberpfälzer	182	94	Franz Braun	Elztal	76
20	Reinhard Zettl	Mosbach	396	58	Peter Sebralla	Hohenpeißenberg	179	95	Egbert Sonntag	Trier	75
22	Lorenz Fritz	Ingolstadt	392	59	Martin Silberhorn	Ingolstadt	174	95	Peter Walter	Ammergauer	75
23	Martin Einsiedler	d'Allgäuer	384	60	Joachim Cuolt	Südschwarzwald	170	96	Michael Siedelberg	Mosbach	74
24	Michael Schmidt	Ingolstadt	382	61	Herrmann Justen	Trier	163	97	Renate Heil	Oberfälzer	71
25	Johann Klier	-	367	62	Lothar Schmidt	(+)	160	98	Brigitta Richter	West	70
26	Ralf Giering	Hamburger	348	63	Andi Kanior	Kaiseradler	148	98	Uwe Würdemann	Wiehengebirge	70
27	Wolfgang Neuhofer	Ruhpolding	340	63	Günter Friebe		148	100	Frank Notzon	Mittelland	67
28	Uli Calmbach		334	63	Arno Gröbner	Ederbergland	148	101	Sepp Haberl	Isarwinkel	66
29	Anja Kohlrausch	Harzer	301	66	Richard Roth	Schwangauer	146	101	Albert Scharl	Loffenau	66
30	Sepp Singhammer	Isarwinkel	298	67	Wilfired Simon		134	103	Bernd Huber	Trier	64
31	J.Weichselgartner	Hochries	294	68	Thomas Dengler	Bergsträßler	132	103	Armin Neuhofer	Ruhpolding	64
32	Werner Fleck	Althof	293	69	Karl Schuhmann	Achental	131	105	Ingo Westerboer	Oberpfälzer	62
33	Andrea Kopp	Südschwarzwald	291	70	Dr. L.C. Gerhard	Phoenix	130	106	Joachim Bergert	-	59
34	Elmar Volz	Köln-Düren	285	71	M. Hoffmann Guben	Suttgart	126	106	Peter Mages	Achental	59
35	Christoph Klink	Loffenau	276	72	Martin Stengelin	Einkorn	114	108	Robert Lebeda	Stuttgart	58
36	Karl-Heinz Vogel		274	73	Hartmut Kirchhoff	Phoenix	112	109	Lukas Etz	-	53
37	Roland Wörle	Südschwarzwald	271	73	Uwe Kirchhoff	Phoenix	112				00

Hängegleiten Damen

Rang	Name	Verein	Punkte
1	Anja Kohlrausch	Harzer	301
2	Andrea Kopp	Südschwarzwald	291
3	Marie-France Blaevos	Ruhpolding	236
4	Barbara Auer	Ruhpolding	94
5	Renate Heil	Oberpfalz	71
6	Brigitta Richter	West	70

Hängegleiten Junioren

Rang	Name	Verein	Punkte
1	Karsten Gaebert	Südschwarzwald	694
2	Stefan Senger		396
3	Martin Einsiedler	d'Allgäuer	384
4	Anja Kohlrausch	Harzer	301
5	Martin Stengelin	Einkorn	114
6	Markus Wiener	Achental	108
7	Michael Furrer	Südschwarzwald	100
8	Peter Walter	Ammergauer	75

Gleitsegeln Einzel

Rang	Name	Verein	Punkte
1	Torsten Hahne	Tegernseer Tal	353
2	Uli Wiesmeier	Werdenfels	328
3	Sepp Gschwendtner	Werdenfels	287
4	Willi Schierle	Condor	271
5	Michael Brunner	Werdenfels	217
6	Barbara Lacrouts	Tegernseer Tal	207
7	Peter Rummel	Tegernseer Tal	194
8	Christoph Kirsch	Tegernseer Tal	182
9	Franz Koller	Ostrachtaler	163
10	Klaus-Günter Eberle	Ursen	158
11	Martin Echtler	Werdenfels	154
12	Willi Brunner	Tegernseer Tal	129
13	Peter Helm	2	116
14	Christian Schilling	Werdenfels	97
15	Richard Brandl	Tegernseer Tal	92
16	Harald Buntz	Werdenfels	84
17	Stefan Mast	Tegernseer Tal	74
18	Bernhard Sager		55
19	Josef Reiser		45
	Joachim Bergert		28

Gleitsegeln Damen

Rang	Name	Verein	Punkte
1	Barbara Lacrouts	Tegernseer Tal	207

Gleitsegeln Junioren

Rang	Name	Verein	Punkte
1	Barbara Lacrouts	Tegernseer Tal	207
2	Martin Echtler	Werdenfels	154

Gleitsegeln Mannschaft

Rang	Name	Verein	Punkte
1	Uli Wiesmeier	Werdenfels	328
	Sepp Gschwendtner	Werdenfels	287
	Michael Brunner	Werdenfels	217
2	Torsten Hahne	Tegernseer Tal	353
	Barbara Lacrouts	Tegernseer Tal	207
	Peter Rummel	Tegernseer Tal	194
3	Peter Rummel	Tegernseer Tal 2	194
	Christoph Kirsch	Tegernseer Tal 2	182
	Willi Brunner	Tegernseer Tal 2	129
4	Martin Echtler	Werdenfels 2	154
	Christian Schilling We	Werdenfels 2	97
	Harald Buntz	Werdenfels 2	84

Torsten Hahne, Gewinner des Streckenflugpokals, Gleitschirm







Raimund Rud, Gewinner des Drachen-Streckenflugpokals

Hängegleiten Mannschaft

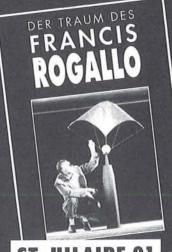
Rang	Name	Verein	Punkte
1	Jürgen Tulzer	Ruhpolding	685
	Bernhard Malte	Ruhpolding	614
	Stefan Köstlin	Ruhpolding	487
2	Gerd Langwald	Lohaus	551
116	Bernd Otterpohl	Lohaus	537
	Dirk Postulart	Lohaus	505
3	Karsten Gaebert	Südschwarzwald	694
	Andrea Kopp	Südschwarzwald	291
	Roland Wörle	Südschwarzwald	271
4	Siggi Barth	Trier	555
-0110	Heinz Koch	Trier	511
0.000	Herrmann Justen	Trier	163
5	Helmut Wilms	Hamburger	470
	Ralf Giering	Hamburger	348
	Olaf Barthodzie	Hamburger	267
6	Wolfg.Weinmann	Bergsträßler	460
	Michael Black	Bergsträßler	459
	Thomas Dengler	Bergsträßler	132
7	Lorenz Fritz	Ingolstadt	392
	Michael Schmidt	Ingolstadt	382
	Martin Silberhorn	Ingolstadt	174
8	Günter Fleischmann	Althof	459
51111	Werner Fleck	Althof	293
15319	Thomas Odenwald	Althof	184
9	Paul Raggl	Ammergauer	404
	Christoph Haustein	Ammergauer	212
	Peter Walter	Ammergauer	75
10	Thomas Becher	Achental	260
	Walter L. Raggl	Achental	212
17 7	Karl Schuhmann	Achental	131
- 11	Karl-Heinz Vobel	Nordbayern	274
	Lothar Schmidt	Nordbayern	160
	Arno Greiner	Nordbayern	104
12	Andreas Becker	Phoenix	254
11000	Dr. L.C. Gerhard	Phoenix	130
13 (2)	Hartmut Kirchhoff	Phoenix	112
9 00	Uwe Kirchhoff	Phoenix	112
13	Martin Haug	Stuttgart	245
	M.Hoffmann-Guben	Stuttgart	125
	Bern Weber	Stuttgart	91
14	Andreas Heil	Oberpfälzer	182
1000	Renate Heil	Oberpfälzer	71
	Ingo Westerboer	Oberpfälzer	62
		200000000000000000000000000000000000000	



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, Drachenund 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.



ST. HILAIRE 91 ZWEIFACH PREISGEKRÖNT

HERSTELLUNG: Charlie Jöst. INHALT: Leben und Wirken des Drachen- und Gleitschirmerfinders Francis Rogallo unter Verwendung seltener NASA-Archivaufnahmen. Im Verleih als 16-mm-Filmkopie. Zum Verkauf als VHS-Videokassette.



HERSTELLUNG: 1985 von Charlie Jöst. INHALT: Geschichte des Drachenfliegens, Entwicklung geeig-neter Prüfmethoden, Aerodynamik des Drachenflügels, Flatter-sturz und Flugmechanik, Festigkeitsprüfungen, Testflüge. FILMDAUER: 90 Minuten (3 Teile à 30 Minuten). ADRESSATEN: In Ausbildung befindliche und ausgebildete Drachenflieger, Vereine und Flugschulen.

lm 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

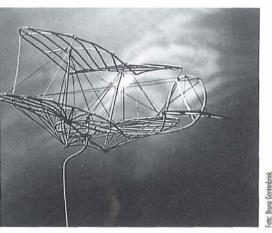
Teil 3 zusammen mit »Drachenfliegen – heiter bis wolkig«.

BEDINGUNGEN FÜR DEN FILMVERLEIH

Der Verleih der Super-8-Filme geht nur an Vereine und Flugschulen. Der Versand erfolgt in speziellen Filmversandkoffern ausschließlich als Eilsendung und Einschreiben. Die Versandkosten sind in den Verleihgebühren bereits enthalten. Die Rücksendungskosten sind vom Entleiher zu tragen. Die Ausleihdäuer darf 5 Werktage (einschließlich Versand) nicht überschreiten. Eine längere Ausleihdauer kann nur in Rücksprache mit der DHV-Geschäftsstelle vereinbart werden. Der Entleiher haftet für Schäden an den entliehenen Filmen.

entliehenen Filmen. Jede Filmrolle kostet DM 50,– Verleihgebühr. Bei Verleih von 2 oder mehr Filmrollen kostet die 2. Rolle DM 40,–, die 3. Rolle DM 30,–, die 4. und jede weitere Rolle DM 20,–. Alle Beträge gelten einschließlich Mehrwertsteuer.

BEDINGUNGEN FÜR DEN VIDEOVERKAUF Lieferung nur gegen Vorkasse. Preis je Kassette DM 40,– incl. MwSt. Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 52570), Kto.-Nr. 79657 oder Postgiroamt München (BLZ 700 100 80), Kto.-Nr. 96105-807. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen! Entleihen der Videokassetten ist nicht möglich!



Die Lilienthal-Trophy

Der Wettbewerb um die Lilienthal-Trophy hat hervorragende Ergebnisse gebracht: Für Freie Strecke Hängegleiten mit **351** km ging die Trophy an eine Frau, an Kari Castle aus USA. Dieser Flug war weltweite Jahresbestleistung (auch für Männer) und zugleich Damen-Weltrekord. In der Disziplin Dreiecksflug Hängegleiten gewann **Jim Lee**, ebenfalls USA, mit **195** km. Dieser Flug ist Weltrekord. Beim Gleitschirmfliegen holte **Xavier Remond** mit seinem Weltrekordflug von **147** km in der Freien Strecke die Trophy nach Frankreich.

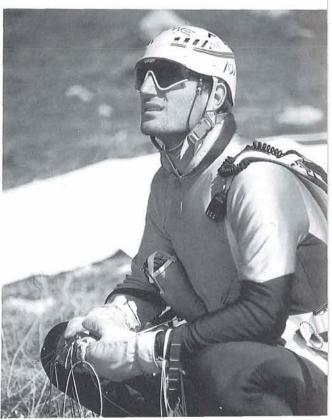
Die Preisverleihung bildete einen der Glanzpunkte beim FAI General Council 1991 in Berlin. Glanzpunkt zum einen wegen der fliegerischen Leistung und zum anderen, weil diese Drei unter den honorigen FAI-Länderdelegierten und Gästen mit jugendlicher Sportlichkeit hervorstachen.

Diese gemeinsame Ehrung mit den Segelfliegern bei der höchsten Luftsport-Institution hat dem Stellenwert des Drachen- und Gleitschirmfliegens im internationalen Sportgeschehen sehr gut getan und wird sich günstig in den Diskussionen über unsere Gleichstellung im Luftraum auswirken.

Schon bei der vorgeschalteten FAI-Pressekonferenz hatten die drei Preisträger das Interesse der zahlreichen Journalisten auf sich gezogen und den Drachen- und Gleitschirmsport in der örtlichen und internationalen Presse positiv in den Vordergrund gerückt.

Organisiert war der Trophy-Wettbewerb gemeinsam von der DAeC-Sportfachgruppe Segelflug und vom DHV unter Leitung des Ex-Segelflugweltmeisters Bruno Gantenbrink. Der gemeinsame Wettbewerb mit seinen Organisationsgesprächen und der Schlußveranstaltung hat die >Gleitsportarten
einen großen Schritt einander nähergebracht – eine wertvolle Zukunftsvorsorge.

Xavier Remond flog bereits vor einem Jahr mit 147km Freie Strecke in Namibia, Bitterwasserfarm, einen phantastischen Gleitschirm-Weltrekord



Kari Kastle schaffte 351 km freie Strecke: »Junge war ich ein glückliches Mädchen«



Not bad for a girl! schreibt Kari Castle über ihren Weltrekord, »nicht schlecht für ein Mädchen!«

Chicago Internationaler Flughafen. Ich kann nur ans Flüchten denken, aber die Fluggesellschaft hat meinen Heimflug storniert. Nach einem Monat in Österreich, Teilnahme bei den Damen-Weltmeisterschaften, gleicht dieser Flughafen einem Gefängnis. Ich entscheide mich, meinen freien Telefonanruf auszunutzen, und so wähle ich Mark »Gibbo« Gibson in der Sierra Nevada an. Mark ist genau die Person, um mich beim Fliegen psychisch aufzubauen, und dieser Anruf ist keine Ausnahme.

»Das Wetter im Owens Valley richtet sich für den großen Tag her« sagt er, »mindestens für einen Zweihundert-Meilen-Flug vom Horseshoe Startplatz oberhalb Lone Pine. Von Wolkenstraßen und abgefülltem Sauerstoff träumend, nahm ich kaum meine trostlose Umgebung wahr!

20. Juli: Aufgestanden um 5.30 Uhr, eile ich zum Startplatz, breite die Flügel aus, werfe die Gartenstühle raus, sauge die Morgensonne ein und trinke Kaffee. Guten Morgen!

Mark und ich waren beide vor 9.30 Uhr in der Luft und sofort an der Wolkenbasis. Der Tag sah nach Überentwicklung aus, deshalb rasten wir die Sierra Nevada entlang, den üblichen Weg nach Bishop, dann flitzten wir zum Spaß zurück, so weit wir konnten, beinahe bis Big Pine. Nach dem Fliegen mit WW HP AT 158 in Österreich war es in jedem Fall ein gutes Gefühl meinen kleinen 145 HP AT wieder zu fliegen!

21. Juli: 1. Rekord-Versuch. Offene Strecke war ausgeschrieben, die Cumulus pufften in den Himmel und der Tag sah großartig aus. Besonders als die Gleitschirme um 9.00 Uhr starteten und im Geradeausflug fortwährend stiegen. Um 9.30 Uhr in der Luft, auf unserem Weg die erfurchteinflößende Sierra Nevada entlang. Mark war der perfekte Thermikschnüffler, er funkte: » Come on Baby, beeile Dich, bevor es überentwickelt«.

Am Birch Mountain neben Big Pine fanden Mark und ich uns niedrig wieder, aber in kürzester Zeit kam ein Reißer durch, das war der Zeitpunkt meiner ersten Querung. Mark ging zuerst, er ließ schwächeres Zeugs aus. Ich blieb zurück und nahm schließlich das schwache Steigen bis auf 12000 ft. Zu eben diesem Zeitpunkt war Mark in ernstlichem Sinkflug. Er erreichte den Black Mountain und schrubbte sich die Seele aus dem Leib.

Inzwischen flog ich über seinen Kopf hinweg, kam zum nächsten Grat und weg war ich. Das nächste, was ich hörte, war Mark »hit the deck!« Oh noo!!

RHAIL Ich wußte, er würde fluchen. Übers Radio kam: »Kari, hörst du Kari, fliegst du weiter? Ich dachte mir, ich kann keinen Grund finden warum nicht, ich habe gerade zum ersten Mal das Valley gequert und bin auf 14000 ft. Ich antwortete: »yeh, ich will weitermachen.« Ruhe ... Mark: »Wenn ich für dich fahre, bedeutet das, daß du morgen für mich fährst, richtig?« Kari: »Ha, ha... keine Rede!« Mark: »Das wird ein langer Weg, um nach Hause zu laufen«. Ich machte das Radio aus, das ist ein Trick, wenn dich jemand am Boden nervt, ich habe ihn von Gibbo gelernt. Er wurde schnell weich, setzte sich ins Auto, ermutigte mich weiter.

Ich landete schließlich 142 Meilen weit, hinter Pilot Peak, mit dem dringenden Wunsch zu pinkeln! Während der Nacht am Lagerfeuer stichelte jedermann, sie mochten meine Entschuldigung für die Landung nicht. Alle stimmten überein, sie würden für einen 200 Meilen Flug in die Hosen machen.

22. Juli. Offene Strecke und ein Zielflug zum Flugplatz Austin waren angemeldet. Ich war präpariert (Erwachsenenwindeln). Nichts würde mich nun stoppen. Der Himmel sah beeindruckend aus. Cumulus pufften schon um 7.00 Uhr. Oh noo!

Wir verbummelten die Zeit am Startplatz bis 10.30 Uhr, füllten Sauerstoff-Flaschen ab, organisierten einen Fahrer und zeichneten eine Karte für ihn zum Austin Airport. Als wir dann endlich vom Berg weg waren, Junge war das gut! Diesmal führe ich Mark die ganze Strecke an dem Höhenzug runter bis Onion Valley. Wir kamen hoch, gerade vor der Querung, ich wählte die hintere Route zum Queren. Ganz plötzlich entschied die »Onion Valley Grunion« daß ich nicht diesen Weg gehen würde.

Glücklicherweise bevorzuge ich es, mich wirklich fest an der Steuerbügelbasis zu halten, weil ich mit über 90 auf einen kleinen »Ya Hoo Ritt« ging. Ich legte es auf keinen Streit an und wählte halt die vordere Route. Mark überholte mich auf eben dieser. Wir beide entschieden, sogar ohne Absprache über Funk, daß es Zeit sei zum Oueren.

Wir querten zum Mazurka Park und kletterten zur Wolkenbasis, brannten zum Westguard Pass und glitten bis zum Gunther Startplatz. Wir flogen über den Windsack. der kreuz und quer blies. Ya Hoo! Mark tauchte zum weißen Fleck auf dem Berg über Coldwater Canyon und mir wurde es ganz verdrallert zumute, deshalb sprintete ich raus zum Raydeans. Die Wolken sahen so gut aus, ich wußte, es mußte irgendwo raufgehen. Sicher genug, draußen über der Mine kurz vor Piute, hängte ich mich in eine leichte Thermik. Ich driftete damit geradewegs das Tal hinunter. Cool ... Ich rechnete mir aus, gerade am Ende des Tales zu Boden zu segeln. Aber nein, es zog mich raus auf ungefähr 11000 ft, so tauchte ich zurück in die Berge und fuhr fort mich in den Hintern zu treten. Ich verließ das Zeug, dachte, der nächste muß besser sein oder ich werde rausfliegen zum Landen. Ich hatte fast genug!

Kurz darauf war ich vor Boundary Peak und dachte mir, das ist es, entweder komme ich jetzt hoch oder ich vergesse es. Die Wolken in Nevada sahen dermaßen ergreifend aus, ich mußte durchhalten. Boom! Halt durch, das ist es, 1500 ft up! Ich hing unter der Wolkenbasis und war entkommen! 100 Meilen gemacht und 100 Meilen vor mir.

Und nun der beste Teil vom Flug, mit nichts als wunderbaren Wolkenstraßen und kleinen Hügeln überall. Inzwischen war Mark an der Wolkenbasis und 10 Meilen voraus. Wir hielten den Funkkontakt auf einem Minimum, weil unsere Radios in der Nacht zuvor nicht aufgeladen worden waren. Kurz vor Mina schaltete ich mein Radio an und fand heraus, daß Mark wegen einer Wolkenstraße Richtung Norden auf Luning zufliegt. Klang gut für mich, sah aus wie die Straße, die zu nehmen ist. Und Junge, sie war es.

Der Rest des Fluges war ein Stück Torte. Flachlandfliegen ist dermaßen vergnüglich nach dem Kampf mit den hohen Bergen. Treiben mit der Thermik und hoch bleiben ... damit komme ich zurecht! Bald konnte ich die 200 Meilen Marke sehen, ich wußte, ich hatte es. Meine beeindruckende Bodencrew war genau unter mir und feuerte mich an. Gegen 18.30 Uhr fand ich mich hinter der 200 Meilen Marke wieder, in leichtem Zeug driftend. Ich hatte es getan. Es schien unwirklich, weil es ziemlich leicht war. Aber ich kriegte das Grinsen in meinem Gesicht und das würde nicht aufhören! 18.50 Uhr landete ich mitten in Nevada, 210 Meilen vom Startplatz entfernt. Ich wurde von drei weiteren Grinsern und kaltem Bier begrüßt. Junge, war ich ein glückliches Mädchen!

Übersetzt aus dem Englischen

Colorado Connection

Das 196 km-Dreieck von Jim Lee

Startgelände

Das Wild Horse Plateau liegt im südlichen Zentralcolorado, lediglich 11 Kilometer nördlich von New Mexico. Die glatte Form des Plateaus, das sich 245 m über das San Luis Valley erhebt und das Fehlen von Geländehindernissen schafft selbst bei starkem Wind einen sanften Aufwind. Aber bei Null-Wind-Bedingungen muß man direkt in eine Ablösung starten, um eine vorzeitige Landung im Tal zu verhindern.

24 km östlich erhebt sich die 320 km lange Sangre de Cristo Kette bis zu 4200 m Höhe. An windigen Tagen überqueren wir die Berge in die östlichen Ebenen von Colorado und New Mexico. An leicht windigen Tagen fliegen wir die Berge entlang, je nach Windrichtung nach Norden oder Süden. Vor 2 Jahren zeigten ein paar Entdeckungsflüge das Potential dieses Geländes und so kauften Kathy und ich das beste Startgelände auf dem Plateau.

Das Dreieck

Das Dreieck wurde kreiert, indem ich mir so viele Berge wie möglich zunutze machte. Die Spanish Peaks sind zwei Vulkan-Berge östlich der Sangre-Kette. Blanca Peak



Jim Lee hat seinen Startplatz am Wilde Horse Plateau gekauft



im Norden liegt etwas weiter westlich als der Rest der Kette. Deshalb sollten der östliche Spanish Peak und der Blanca Peak die Wendepunkte des Dreiecks sein. Eine bequeme Straße innerhalb des Gleitwinkels von Blanca schafft die Möglichkeit, den bestehenden 167 km Rekord zu verbessern.

Am 4. Juli drehte der Wind auf Nord und war mit weniger als 15 km/h in der Höhe angesagt. Eric Hempstead, Kathy und ich waren sehr früh am Start und beobachteten die Cumulanten, die sich über den Bergen bildeten. Wir entschieden, daß wir den Dreiecks-Versuch machen sollten.

Der erste Schenkel

Minuten nach dem Start ließ die schwache Thermik nach und ich sank hinunter zu ein paar kleinen Hügeln, die einer Kante nördlich vorgelagert sind. 100 m über Grund erwischte ich eine schwache Thermik und als ich wegstieg schob mich der Wind zu meinem Startpunkt. In 3800 m Höhe angekommen, machte ich das Startpunktfoto und flog zurück zum Start.

Eric startete in die nächste Ablösung und kämpfte um Höhengewinn, als ich über ihn hinweg flog. Auf dem Weg zu den Bergen fand ich lediglich einzelne kleine Ablösungen. Es war bereits spät und so nahm ich nur die stärksten Aufwinde. Bei der Öko-Farm-Gemeinschaft von Chama am Fuße der Berge, bot sich mir ein 6 m Bart an. Als das Steigen bis auf 5300 m anhielt und die Kursrichtung mit Cumulanten bedeckt war, sahen die Chancen für den Abschluß der Aufgabe wieder gut aus. Die Cumulanten schossen nicht hoch, obwohl aus den Cumulanten im Süden bereits Schnee fiel und die Cumulanten im Norden bereits dieselben Anzeichen hatten. Nach einem leichten Flug entlang der Berge war es Zeit die Kette zu verlassen und unter ausgezeichneten Wolken zum West Spanish Pe-

ak zu queren. Eric war zwischenzeitlich von der Überentwicklung überrascht worden, als er die Berge erreichte. Dies zwang ihn zurück nach Chama in den Sonnenschein. Nachdem er eine gute Thermik gefunden hatte, entschied er sich der Straße nach Norden zu folgen und hielt sich damit von der Überentwicklung fern.

Der zweite Schenkel

Ich erreichte den Wendepunkt am East Spanish Peak in 4900 m Höhe, war aber nun abseits der Wolkenstraße. Über dem Wendepunkt stand lediglich ein isolierter Cumulant und nur sporadischer Aufwind ging von Peak aus, so daß ich zurück zur Kette flog. Ich sank unter die Nordseite des Peak, die Kante direkt vor mir, glücklich, daß der normalerweise vorhandene Westwindrotor nicht auf mich lauerte.

Kathy, eine große Hilfe sowohl im Wettbewerb als auch bei Rekordflügen, wartete nervös auf der Spitze des La Veta Passes, um im Falle einer Außenlandung Funkkontakt zu halten. Sie gab mir moralische Unterstützung, als ich eine Höhe erreichte, bei der eine Umkehr notwendig gewesen wäre, um landbares Gelände zu finden.

Ich schaffte es, erneut unter gute Wolken zu kommen und fand über dem Cuchara Ski-Gebiet einen 5 m Bart. Ich erreichte die Basis in 5400 m. Damit war es eine leichte Aufgabe die Kette zur Westseite hin zu überqueren.

Als ich an der Basis wegflog, sank ich hinunter zum Paß, wo keine Wolken standen. Ich mußte dringend Höhe machen, um die Basis beim Blanca Peak zu erreichen. Dort traf ich ein Segelflugzeug, das von der anderen Richtung kam. Wir stiegen zusammen in einem 2 m Bart die baumbedeckten Hänge nach oben.

Als ich die wunderschönen alpinen Seen auf der Ostseite von Blanca überflog, waren diese noch zugefroren. Als ich am Wendepunkt mit der Kamera in der Hand ankam,



Jim Lee fliegt in seinem >Shelk, einer aerodynamisch ausgefeilten GFK-Gurtkonstruktion

irgendwo einen Aufwind geben, schließlich war ich doch über dem besseren Gelände. Nun, während Eric in der Thermik stieg, sank ich immer tiefer und bald gab er über Funk durch: »Ich habe gerade weitere 4000 ft höhe gemacht, die zu verkaufen wären«. Ich war sauer, nicht auf Eric, aber die Welt schien mir so ungerecht. Kathy hatte an der Straße geparkt und beobachtete mich, wie ich immer tiefer sank. Keiner von uns beiden antwortete auf Eric's Witz

Später, über einer Goldmiene, die bereits Thermik bei anderen Flügen produziert hatte, hob mich die rettende Thermik des Tages in den Himmel. Nachdem ich weiter gestiegen war, als entsprechend des Gleitwinkels nötig ge-

wesen wäre um Wild Horse zu erreichen, düste ich Eric hinterher. Zusätzliche Höhe machte es möglich, die abendlichen Farben der Berge auszukosten und über die schizophrene Natur von Thermikflügen nachzudenken; einmal würde man aus lauter Ärger und Frustration am liebsten auf die Basis losschlagen und im nächsten Augenblick fliegt man glückselig in der schönsten Thermik.

n. ng war **Das Finish**

> Ein paar Kilometer vor dem Ziel machte ich Eric vor mir aus und ich gab Gas, als der Racer-Instinkt in mir Überhand gewann. Wir flogen beide über den Zielpunkt, gerade als Kathy auf den Landeplatz fuhr. Da ich noch hoch genug war, machte ich mehrere Fotos, aber die Kamera gab das selbe Geräusch wie zuvor ab.

Um 19.10 Uhr hatten wir beide perfekte Null-Wind-Landungen. Kathy empfing uns mit Umarmungen und Bier. Nervös löste ich den noch tickenden Barographen vom Flügel und wir sahen, daß er den Flug vollständig dokumentiert hatte. Ich prüfte die Kamera – die Batterien waren in Ordnung –, der Film war ordentlich in die Rolle zurückgespult worden. Zurück in unserem Haus in Taos feierten wir den Rekord und schossen Raketen in die schwarze Sternennacht.

Die Gesamtzeit für den Flug waren 6 Stunden 10 Minuten, die Flugzeit für das Dreieck war 5 Stunden 40 Minuten, dies bedeutet eine Schnittgeschwindigkeit von 30,3 km/h über die 196 km (ich hatte zwar versucht ein 200 km Geschwindigkeits-Dreieck zu kreieren, aber es gab auf meiner Landkarte keine identifizierbaren Landschaftsmerkmale). Wild Horse hat das Potential für ein größeres Dreieck. Dreiecke machen viel Spaß und schaffen den Antrieb für schwach windige Tage. Dennoch hoffe ich im nächsten Frühjahr auf die windigen Tage und mehr Freie-Strecken Versuche.

Übersetzt aus dem Englischen von Wolfgang Gerteisen

stellte ich mit Bestürzung fest, daß sie nicht funktionierte! Jedesmal, wenn ich auf den Auslöseknopf drückte, machte die automatische Kamera nur ein kurzes »brrr«, als sie versuchte den Film zu transportieren. Ich spiralte deshalb hinunter, unaufhörlich den Auslöseknopf drückend. Schließlich klickte es. Da ich nicht wußte, ob die Kamera funktioniert hatte, hielt ich den Auslöseknopf weiterhin gedrückt und hörte schließlich das Kameraklicken.

»Wenn es schiefgegangen ist soll es eben so sein« war alles was ich denken konnte, als ich nach Blanca zurückflog. In Wettbewerben fliege ich immer mit zwei Kameras, aber bei Rekordversuchen benutze ich lediglich eine Kamera um die Kosten für Filme zu reduzieren. All dieser Ärger lediglich wegen der Kosten von \$ 3,– für einen Film!

Der letzte Schenkel

Als ich die Kamera wieder an meinem Gurtzeug befestigt hatte, mußte ich meine Sinne wieder voll auf das Steigen konzentrieren. Die Westseite von Blanca gab Steigen her. Ich begegnete Eric. Er beschloß zu wenden und nach Wild Horse zu fliegen, derselben Route folgend, die er über das Flachland genommen hatte. Ich war bald hoch über Blanca und baute mehr auf die Berge.

Als die Sonne tiefer sank bewegten wir uns alle drei auf dem letzten Schenkel nach Süden. Der Wind war auf den ersten beiden Schenkeln jeweils schräg von vorne gekommen und nun hätten wir für den langen Gleitflug zurück nach Wild Horse Rückenwind gebrauchen können. Die Luft war ruhig und ich schaffte es lediglich zweimal in kleinen Blasen 200 m Höhe zu gewinnen. Es lief nicht so, wie ich es mir vorgestellt hatte. Die Luft fühlte sich sanft an, gerade als ob die Thermik bereits aus wäre und wir glitten bereits 30 Minuten ohne Steigen. Plötzlich berichtete Eric, daß er 1 m Steigen gefunden hatte, es gab also noch Hoffnung. Selbst mit dem Wissen, daß er zu weit von mir entfernt war, um zu ihm hinzugleiten, mußte es noch



Drachenfliegen

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

DHV bietet an

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,



ICAO-Karten

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





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



Gleitschirmsegeln für Meister

Das Buch über Fliegen mit Hochleistern, Streckenfliegen, Alpines Fliegen. Von Toni Bender, Peter Janssen, Klaus Tänzler, Sepp Gschwendtner,

Dr. Victor Henle; 203 Seiten Peter Cröniger, mit 219 teils farbigen Abbildungen, Preis DM 44,-



für Befähigungsnachweis A Hängegleiten; Eigendruck, Prüfungsfragen (ohne Abbildung) nur Beranigungsnachweis A Hangegieiten; Eigenuruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,rreis iur Driv-wingheuer Dwi Zu,-, iur wichtingheuer D für Befähigungsnachweis B Hängegleiten; Eigendruck, Tur Beranigungsnachweis B Hangegreiten; Eigenbrück, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,für Befähigungsnachweis A Gleitsegeln; Eigendruck, rur beramgungsnachweis A Giertsegem, Eigenunger, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,-, für Nichtmitglieder DM 28,für Befähigungsnachweis B Gleitsegeln; Eigendruck, nur Berangungsnachweis B Gensegein; Eigenaruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,--; für Nichtmitglieder DM 28,--

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



bestehend aus 30 m Nylon-Flechtschnur

Flugbücher für Drachenflieger und Gleitsegler

Rubriken: Flug Nr., Geratetyp, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung, Erste-Hilfe-Anweisungen. gung, Ciale-time-Anweraungen. Preis für DHV-Mitglieder DM 57. für Nichtmitglieder DM 8,-



FLUGBUCH

FLUGBUCH

DHV-Aufnüher

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

Rettungsschnur-Set

und 30 g Bleigewicht; Preis DM 8,-

Sümtliche Preise ind. Mehrwertsteuer und Versandkosten

Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 71152570), Kto.-Nr. 79657 oder Postgiroami Nünchen (BLZ 70010080), Kto.-Nr. 96105-807. Bei Überweisung



Al Capone läßt grüßen: Hans Olschewski, Bob Aumer und Bob Baier mit Ladies

Die Owens Family

Im Sommer 1993 werden im Owens Valley die besten Piloten um den Weltmeistertitel fliegen. Die Chance, sich unter Wettkampfbedingungen bei den US-Open darauf vorzubereiten, nutzten viele Nationen und sandten starke Mannschaften.

Ein Bericht von Ralph Striewski

Die Deutschen waren mit Bob Aumer, Bob Baier, Hans Olschewski, Sepp Singhammer, Martin Storz und Ralph Striewski vertreten.

Schon im Training, unter halbstarken Bedingungen, zeigte das Valley seine Klauen und nicht umsonst lud der Veranstalter alle Piloten zum Sicherheitsseminar ein.

Zum Warmfliegen 100 km

Als erster pfiff Ted Boyse über die Ziellinie, die mitten über die Landebahn eines alten Flughafens bei Mina ausgelegt war, dicht gefolgt von seinen Wills Wing Teamkollegen.

Vom Segelfliegen abgeschaut, erprobte Tom Kreytche, der Organisator, den fliegenden Start. Eine Stunde nach Öffnung des Startfensters rollte man die Startlinie am Fuß des Berges aus, jeder schoß sein Startphoto und jagte danach auf den Hausbart zu. Die Kunst war, zur richtigen Zeit mit möglichst viel Höhe über dem Startpunkt zu sein. So gestaltete sich der Zieleinlauf für die Zuschauer jeden Tag äußerst spannend, der erste Pilot, der über die Linie heizte, war wirklich der Gewinner des Tages. Es wurden keine Punkte vergeben, man addierte die Flugzeiten, wer am Ende am wenigsten Stunden auf dem Konto hatte, der durfte sich Sieger der US-Open 1991 nennen.

Zielflug Mina, zwei Wendepunkte, 130 km

Das deutsche Team und Funken, die unendliche Geschichte, noch im Trai-

ning stellten sich einige Hindernisse der ungestörten Kommunikation in den Weg, einmal brannte wegen falscher Polung ein Akku durch, ein anderes Gerät folgte im Flug der Schwerkraft nach unten und manche Funksprüche hörten sich an wie eine Direktübertragung vom Hurrikan Bob. Im Wettkampf funktionierte es dann immer besser und das war auch notwendig, denn ohne Teamwork wären Schnittgeschwindigkeiten bis zu 60 km/h nie möglich gewesen. So ließen sich die Deutschen von den Lokalmatadoren auf dem Weg nach Mina nicht abhängen und besonders Bob Baier, Bob Aumer und Hans Olschewski landeten regelmäßig unter den ersten Zehn. Tomans Suchanek hieß der Sieger des Tages, ob brasilianische Tropen oder kalifornische Wüste, er scheint überall den schnellsten Weg zur Ziellinie zu finden. Er war auch der einzige, der den späteren Sieger Tony Barton bis zum Schluß gefährden konnte.

Westgardpaß, die Falle der Amerikaner

Bei der deutschen Meisterschaft hatte Klaus Tänzler die Ausländer in die Falle Kampenwand gelockt, die Amerikaner haben für solche Zwecke den Westgardpaß und die Unkundigen gingen ihnen auf den Leim. Der zweite Wendepunkt war so gelegt, daß man bei immer schwächer werdenden Bedingungen zweimal über diese Hürde mußte. Hans Olschewski funkte schon seinen voraussichtlichen Landeplatz durch, weit ab von jeder menschlichen Behausung und Straße, in 20 Metern reichte es noch für einen Kreis, noch einen, noch einen und schließlich zum Weiterflug ins Ziel, der einzige der deutschen Mannschaft, dem es an diesem Tag bis zur Linie reichte.

Showtime in Coaldale

Der Amerikaner an sich ist ein fröhlicher Mensch und wenn der Anlaß auch ein trauriger ist, so kann er sich doch herzlich freuen. Ungefähr so groß wie Ostfriesland und genauso flach war der Landeplatz in Coaldale und obwohl der Windsack, und die Staubwolke vom Crash des Vordermannes die Windrichtung anzeigten, entschieden sich doch die meisten Piloten für eine Rückenwind-Bergablandung. Jeder dieser spektakulären Überschläge wurde von den Umstehenden mit großem Hurra und tosendem Applaus belohnt. Zum Glück verletzte sich niemand ernsthaft, nur Bob Aumer humpelte noch einen halben Tag lang, nachdem er den einzigen Steinhaufen in 100 km Umkreis umgegraben hatte. Am Anfang wußte niemand mit dem Wort »hypoxic« (sauerstoffunterversorgt) etwas anzufangen, nach dieser Demonstration jeder. stundenlangem Fliegen Nach Höhen zwischen 4500 und 5700 m leidet die Denkfähigkeit durch den Sauerstoffmangel, ohne daß sich die Piloten dessen bewußt werden. Man muß sich dauernd aus der Flasche mit Sauerstoff versorgen, um krassen Fehlentscheidungen vorzubeugen.

Wie wichtig eine sorgfältige Flugvorbereitung gerade im Owens Valley ist, zeigte sich in diesem Durchgang beim Endanflug. Sepp, Bob und Hans waren ganz vorne mit dabei, als plötzlich das Wills Wing Team mit Vollgas sehr nieder aus dem Bart in Richtung Ziel lospreschte. Sie hatten sich den Endanflug mit dem Computer ausgerechnet und die Karten dementsprechend präpariert, auf den letzten 10 Kilometern nahmen sie damit den Deutschen noch 10 Minuten ab.

Der Tag der Endanflüge

Tony Barton hatte sich inzwischen mit seiner bedingungslosen Raserei an die Spitze des Gesamtklassements gesetzt, dicht gefolgt von Tomas Suchanek und Jim Lee. Der fünfte Durchgang hatte seine Tücken, bis zur Wende verlockten die Hammerbärte zum Rasen, danach war der Thermikofen ausgeschaltet. Viele der Favoriten, wie Larry Tudor, Chris Arai und Drew Cooper, setzten ohne es zu ahnen nach der Wende zur vorzeitigen Landung an, sie ignorierten die schwachen Lüftchen und immer auf Geschwindigkeit bedacht, hofften auf den nächsten Expressaufzug - vergebens. Sepp und Martin setzten als erste zum 20 km-Endanflug an und standen, den Tagessieg schon fast in der Tasche, kurz vorm Ziel; die endlose Weite hatte sie getäuscht. Nur Sekunden hinter dem Tagessieger Tony Barton pfiffen Ralph, Hans Olschewski und die Bob's über die Ziellinie.

Ein turbulentes Finale

Durch die anstrengende Fliegerei ausgelaugt, hoffte jeder auf eine gemütliche kleine Aufgabe zum Abschluß, es sollte anders kommen. Starker Südwestwind und die damit verbundenen Turbulenzen machten das Fliegen zum Kampf. Ralph spielte in einem Canyon eine Stunde lang Jojo bis er wieder wegkam, Martin taumelte im Lee zu Boden und Sepp wurde ein ewig langer Canyon zur Falle.

Bob Baier: Sauerstoff für große Höhen





Owens Valley: Hitze, Staub und Hammerbärte

Hans und die beiden Bob's schlossen ihre hervorragende Gesamtleistung mit Plätzen unter den ersten 10 ab, als Nachzügler kroch Ralph nach Sonnenuntergang über die Linie. Tomas Suchanek konnte noch so schnell fliegen, Tony Barton ließ sich den Gesamtsieg nicht mehr abknöpfen und siegte am Ende mit einer halben Stunde Vorsprung vor Tomas. Dem hatten irgendwelche Wandalen am Vorabend beide Kameras mit Filmen und den Fallschirm gestohlen, die Piloten entschieden aber mit großer Mehrheit, ihm den Durchgang trotz fehlender Wendepunktfotos anzuerkennen und so den Ausgang des Wettbewerbs bis zum Schluß offen zu halten.

Schade, daß Hans Olschewski einen Durchgang nicht anerkannt bekam, weil seine Kamera gestreikt hatte, er hätte sich sonst noch vor Bob Baier (7.) plaziert und wäre damit bester Deutscher gewesen. Der neue Teamchef wird all seine Überredungskünste aufbringen müssen, um ihn von seinen Rücktrittsplänen abzubringen.

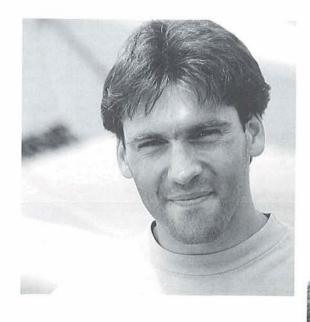
Ausblick auf die WM

Die großen Höhen- und Temperaturunterschiede, Sonne, Staub und lange Flugaufgaben laugen den Körper extrem aus. Um einen zweiwöchigen Wettbewerb, wie die WM, mit hoher Motivation und Leistungsfähigkeit durchzustehen, bedarf es äußerst guter Kondition und Akklimatisation.

Ergebnis

Rang	Pilot	Land		
1	Tony Barton	USA		
2	Tomas Suchanek	CSFR		
3	Jim Lee	USA		
4	Randy Haney	CND		
5	Nelson Howe	USA		
6	Dave Sharp	USA		
7	Bob Baier	BRD		
8	Chris Arai	USA		
9	Manfred Aumer	BRD		
10	Carl Braden	AUS		

Liga-Winner 91, Drachen



Interview von Klaus Tänzler



Welche Eigenschaften braucht man, um die Liga gewinnen zu können?

In erster Linie Beständigkeit. Beständigkeit ist eigentlich das Wichtigste. Ich hatte einen schlechten Ligastart, ich war nach dem ersten Durchgang 25. Zu früh gestartet, mußte ich allein fliegen und dann bin ich eingeholt worden von den anderen, die später gestartet sind und im Pulk hinter mir her sind. Aber mich hat dieses Jahr trotzdem eigentlich garnichts aus der Ruhe gebracht. Ich weiß nicht warum, aber dieses Jahr lief es sehr gut.

Hast Du keine Erklärung dafür?

Anscheinend habe ich, nachdem es mir in Brasilien sehr schlecht gegangen ist, eine stärkere Motivation aufgebaut als in den Jahren davor. Ich habe nicht öfter trainiert als sonst, eher weniger. Wobei es ein Vorteil ist, daß mein Foil unproblematisch fliegt. Bei dem muß ich mich nicht eingewöhnen, wenn ich drei Wochen lang nicht geflogen bin. Früher bin ich Geräte geflogen, auf die hat man schon trainieren müssen. Und was viel bringt, ist die Erfahrung der vielen Jahre, die ich jetzt schon dabei bin. Zweimal habe ich die Liga schon gewonnen, 1986 und 1987. Damals hatte ich natürlich gehofft, daß ich noch ein drittes Mal draufsetze. Jetzt hab ich mich schon gefreut, daß es mir gelungen ist

Wie lange fliegst Du schon?

Ich habe 1976 angefangen, war 14 Jahre alt und bin durch meinen Vater zum Fliegen gekommen. Mein Vater hatte einen Knut Standard,

aber er ist damit nicht abgehoben, er war zu schwer oder der Drachen zu klein. Dann ist der Drachen rumgelegen, bis ich es mal probiert hab. Ich bin damit eigentlich gleich auf Anhieb zum Fliegen gekommen. Mit 15 Jahren bin ich den Neunerköpfelpokal mitgeflogen. Von da weg bin ich die Ranglistenwettbewerbe mitgeflogen. Ich hab damals aber viele andere Sachen auch gemacht, Eishockey, Motorrad Trialrennen, Regattasegeln. Die Trainingssaison für das Eishockeyspielen hat sich dann mit dem Drachenfliegen überschnitten, weil man im August schon wieder mit dem hockeytraining angefangen hat. 1979 wäre ich fast schon in der Nationalmannschaft gewesen. Ich hatte einen wichtigen Ranglistenwettbewerb gewonnen, aber dann wurde ich, weil ich zu leicht war, nachträglich rausprotestiert.

War Weltmeister Josef Guggenmos Dein Lehrmeister?

Er war mein Vorbild. Lehrmeister kann man nicht unbedingt sagen. Die guten taktischen Sachen hat dir niemand gesagt. Du hast dir halt viel abschauen müssen, leichtgemacht hat der es dir nicht.

Du hast lange um einen Platz in der Nationalmannschaft kämpfen müssen und viele Nackenschläge eingesteckt.

Ja, 1979 sind zur WM in Japan 12 Piloten mitgekommen, ich war der 13. 1981 wäre ich beinahe in der WM-Mannschaft gewesen. 1983 bei der DM als letzte Qualifikation für die WM am Tegelberg habe ich geführt, dann hat mir der Wolfgang Genghammer beim Squashen den Ball ins Auge geschlagen, damit war die Deutsche für mich gelaufen. Aber weil ich bei den Tyrolean Masters den 2. Platz gemacht habe, bin ich doch noch ins Team gekommen. Zu Beginn der WM verunglückte

mein Vater bei einem Autounfall tödlich. Ich flog die WM nicht mit. 1985 bei der WM in Kössen sind 7 Leute mitgeflogen - ich war der 8. in der Rangliste. Mir hatten Qualifikationspunkte aus dem Vorjahr gefehlt. Ich war so frustriert, da hab ich gedacht, jetzt hör ich auf, ich mag nicht mehr. Aber dann wurde die Liga gegründet und ich hab mir gesagt, ich tu jetzt keine anderen Sportarten mehr, ich konzentriere mich ganz auf's Fliegen. Ich habe mit Eishockey aufgehört und dann ist es gegangen, dann hab ich durchgezogen.

Nach dem Motto, jetzt erst recht?

Und weil es Spaß macht. Ich freue mich bei den Wettbewerben die Szene zu treffen und miteinander zu fliegen. Zum Beispiel mag ich den Toni gern, aber wenn er mich in der Luft abhängt, mag ich ihn gar nicht gern. Diese Spannung, das ist halt das Schöne. Und man lernt halt nie aus, du lernst viel mehr miteinander als allein.

Lassen Dir Deine beruflichen Verpflichtungen genug Zeit für den Sport? Du mußtest früh die Leitung der Maschinenbaufirma deines Vaters übernehmen.

Irgendwie muß ich es halt vereinbaren. Ich habe mittlerweile auch gute Leute im Betrieb, die mich unterstützen und was dafür übrig haben, daß ich Wettbewerbssport betreibe. Die sehen das auch anders, wenn ich zu Wettkämpfen fahre, als wenn ich in Urlaub gehen würde.

Welchen Rat würdest Du einem Liga-Neuling geben, der sich in der Deutschen Leistungsspitze behaupten will?

Daß man nicht aufgibt, auch wenn man noch so große Rückschläge verkraften muß. Du meinst ja immer, Fehler passieren nur dir, aber die passieren den anderen auch. Und wenn jemand enttäuscht ist, weil es nicht gleich auf Anhieb so läuft, dann sag ich: »Wie stellst du dir das vor, meinst du, daß du als einziger kommst von sovielen Tausend, die den Drachenflugsport betreiben – und daß es dann für dich gleich glatt durchläuft bis an die Spitze?«

Lieber La Mouette-Kunde

Nachfolgend finden Sie eine Aufstellung über alle autorisierten Händler der Generalvertretung La Mouette Deutschland/Österreich.

Nur diese Händler haben garantiert La Mouette-Neugeräte mit Gütesiegel und Original-Ersatzteile der Fa. La Mouette, welche zur Erhaltung des Gütesiegels Ihres Hängegleiters unerläßlich sind.

Ebenfalls finden Sie nachfolgend ein Verzeichnis aller von uns eingesetzten 5-Jahres-Check-Außenstellen.

Nur diese sind berechtigt, den 5-Jahres-Check an Ihrem Gerät durchzuführen.

Sollten Sie noch kein La Mouette-Kunde sein, würden wir uns freuen, Sie als neuen La Mouette-Piloten im Kreis zufriedener Kunden begrüßen zu dürfen, denn:

Wir haben die Drachen mit dem unschlagbaren Preis-/Leistungsverhältnis!

COBRA DM 6850,-Das Spitzengerät: DM 6450,-Der Allround-Hochleister: Compact 13 & 14 Trilam Das Umsteiger-Gerät: Competition 15 & 17 DM 4850, Das Intermediate-Geräte: Sphinx 15 DM 3780,-Der Weltrekord-Intermediate: Atlas DM 3350. Sphinx BI Der Doppelsitzer: DM 4800,-

(Alle Preise incl. 14 % Mwst.)

Wir garantieren: Top-Preis, Top-Qualität und Top-Service!

Generalvertretung La Mouette Deutschland und Österreich:

Drachenflugschule Radolfzell, Stanko Petek, Mägdebergstraße 3, D-7760 Radolfzell, Tel. Büro 07732-2728, Fax: 07732-2306

Gebietsvertretungen Deutschland:

DFS Stefan Mühl, Tel.: 02692-8288; DFS Elmar Müller, Tel.: 02981-6640; DFS Werner Musiol, Tel.: 05321-18899; DFS Wolf Schneider, Tel.: 089-482141; DFS Manfred King, Tel.: 07682-8279; DFS Udo Wilhelm, Tel.: 05203-6645; DFS R. Schellenburg, Tel.: 09461-3528; DFS Christian Gerlich, Tel.: 05632-5198; DFS Ingo Westerboer, Tel.: 0941-97274; DFS Helmut Bonertz, Tel.: 06871-4859; DFS Lukas Bader, Tel.: 030-8024884; DFS Frank Seide, Tel.: 0-0037-78-425726;

Autorisierte 5-Jahres-Check-Stellen:

Stanko Petek, Mägdebergstr. 3, 7760 Radolfzell, Tel.: 07732-2728; Christian Gerlich, Welleringhausen 28, 3542 Willingen, Tel.: 05632-5198; Manfred King, In der Gumm 3, 7807 Elzach, Tel.: 07682-8279; Udo Wilhelm, Schwarzer Weg 2-4, 4806 Werther, Tel.: 05203-6645; Helmut Bonertz, Kirchstr. 19, 6648 Wadern-Wadrill, Tel.: 06871-4859; Elmar Müller, Nuhnetalstr. 73, 5788 Winterberg, Tel.: 02981-6640; Wolfgang Brauer, Mittelstr. 15, O-5400 Sondershausen; Frank & Ralf Seide, Ottogerd-Mühlmann-Straße 7, 0-6900 Jena, Tel.: 078-425726.

Liga-Winner 91, Gleitschirm



Interview von Christine Pfeifer



Ernst, Du bist in diesem Jahr einer der erfolgreichsten deutschen Gleitsegelpiloten. Aber auch ein Profi mußte irgendwann einmal seine Fähigkeiten erlernen. Wie hat bei Dir alles begonnen?

Auf der Silvesterfeier 87/88 wettete ich mit einem Freund, daß ich am nächsten Tag vom Brauneck fliegen würde. Ich startete, flog und wußte, das ist mein Sport. Wenige Monate später trat ich dann ebenfalls am Brauneck zur A-Schein-Prüfung an. An diesem Tag schloß ich auch erste Kontakte zur Firma Bichlmeier und war bereits eine Woche später Testpilot.

Du hast Dich dann auch bald recht erfolgreich für den Wettkampfsport interessiert. Du bist 89 in der Liga mitgeflogen, hast Dich dort für die WM in Kössen qualifiziert. Weshalb folgte darauf 1990 eine einjährige Pause?

Der Grund dafür war eigentlich der letzte Durchgang bei eben dieser WM. Die Enge des Pulkfliegens machte mir Angst und da ich mental nicht gut drauf war, bin ich frühzeitig landen gegangen und verschenkte dadurch einen guten Platz. Daraufhin beschloß ich dann 1990 keine Wettkämpfe zu fliegen. Anfang 91 kam ich dann nach einem Firmenwechsel zu meiner alten Firma zurück und ließ mir dort einen guten Schirm bauen. Mein Ziel, wieder in die Nationalmannschaft zu kommen und bei der WM in Frankreich mitzufliegen, hing wohl auch mit der Veränderung des Wettkampfsportes zusammen.

Diesen Wunsch hast Du Dir ja auch zielstrebig und konsequent erflogen. Der Auftakt war der Gewinn von Bassano, dem folgten die Bayrische Meisterschaft und der Ligagewinn mit dem Titel des Deutschen Meisters. Wie würdest Du diesen Erfolg erklären?

Wenn ich mir etwas richtig vornehme, mich dafür reinhänge, meine ganze Energie investiere, dann schaffe ich das auch.

Du hast es auch erreicht, bist bei der WM mitgeflogen. Nach den anfänglichen Erfolgen als Favorit gehandelt, hattest Du ja einen schweren Einbruch mit drei schlechten Durchgängen. Woran lag das?

Ich kann gar nicht so genau sagen, was da eigentlich abgelaufen ist. Ich hab einige schwerwiegende Flugund Entscheidungsfehler gemacht. Noch dazu belasteten mich zu dieser Zeit private Probleme. Es war enttäuschend für mich, da ich mir gute Chancen ausgerechnet hatte und auch mein Schirm einer der besten war

Damit schneidest Du auch gleich das Gerätethema an. Man sagt Deinen Schirmen nach, daß sie nur von Dir fliegbar seien, was wohl nicht zuletzt an den Ausmaßen liegt. Wie sind diesbezüglich Deine Pläne für 1992?

Ich werde mir wahrscheinlich einen Flash 63 bauen lassen. Zu meinen Wettkampfgeräten kann ich nur sagen, daß ich sie nicht teste. Da ich sehr aufmerksam und aktiv fliege, vermeide ich sehr viele unangenehme Situationen. Ich kann nur Vertrauen in den Schirm haben, wenn ich nicht weiß, welche unangenehmen Eigenschaften er hat.

Beruf und Wettkampffliegen! Wie läßt sich das für Dich vereinbaren? Bis zur WM habe ich im Betrieb meines Vaters gearbeitet und das war schwer unter einen Hut zu bekommen. Die Zeiten für Liga und andere Wettkämpfe mußte ich reinarbeiten. Mit den Erfolgen hat er dann auch eingesehen warum ich das alles mache.

Seit der WM habe ich einen Vertrag mit UP als Werkspilot und habe damit das Arbeiten daheim ganz aufgehört. Mittlerweile muß man Profi sein, um ganz vorne mit dabei sein zu können.

Wettbewerbspilot und Privatleben! Wie sieht diese Kombination bei Dir aus?

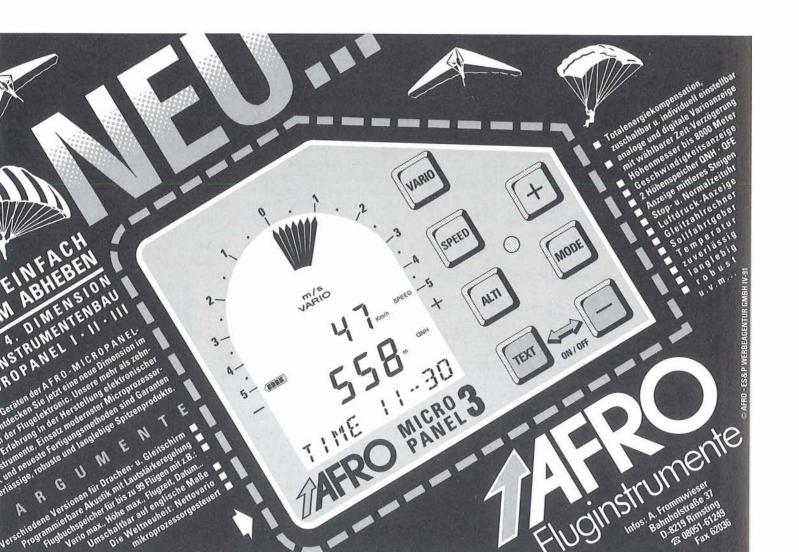
Sehr schlecht! Das Problem dabei ist, daß ich ein 100%iger Flieger bin und jede freie Minute in die Fliegerei stecke. Meine besten Freunde sind Piloten.

Für eine Freundin, die nicht selber fliegt, bedeutet das eine sehr schwierige Situation. Für 1991 habe ich auch die Quittung in Form des Endes einer Beziehung bekommen. Schauen wir mal wie's 1992 läuft. Was würdest Du als besonders typisch für Dich bezeichnen?

Vorallem, daß ich zu draufgängerisch bin und zu risikoreich fliege. Das möchte ich für 1992 in den Griff bekommen. Auch im theoretischen Bereich möchte ich mir diesbezüglich mehr Wissen aneignen.

Wie sind Deine fliegerischen Zukunftsperspektiven? Was hast Du Dir für das nächste Jahr vorgenommen?

Ich möchte den Worldcup gewinnen! Im Streckenflugbereich sind mir in den letzten Jahren immer wieder Leichtsinnsfehler, vorallem in der Dokumentation unterlaufen. Weltrekord-Streckenflüge wären natürlich sehr schön. Zeitlich sieht es dafür jetzt besser aus, da ich nun auch während der Woche fliegen kann. Eine Traumstrecke von mir wäre der Flug vom Wallberg zum Comer-See.



JUNIOR-CHALLENGE 91

»Die ham aber aufg'laden«



Fachlicher Leiter der Junior-Challenge war kein geringerer als der Internationale Deutsche Meister Knut von Hentig. Mit Rat und Hilfe stand der Streckenpokalsieger 91 Raimund Rud bereit, der das Drautal besonders gut kennt, weil er dort aufgewachsen ist.

Sosehr sich auch alle auf weite Streckenflüge und viele Wettbewerbsdurchgänge gefreut hatten, mehr als zwei Durchgänge ließ das Wetter nicht zu. Während der meisten Tage setzten aufkommende Gewitterschauer den Flügen ein vorzeitiges Ende. Dennoch, die Anreise aus den verschiedenen Winkeln Deutschlands dürfte sich gelohnt haben. Knuts Vorträge über Wettkampftaktik und Wettkampf-Psychologie, das Studium der besonderen Raffinessen im Reglement, die gemeinsame Auswertung der Wendepunktfotos und die Verbesserung der Start- und Landetechnik anhand von Video-Zeitlupenstudien sind hilfreich für zukünftige Wettbewerbe. Laut Sportordnung qualifizieren sich die 5 Besten der Junior-Challenge für die Liga 92. In der Liga aber herrscht ein scharfer Wind. In dem höchststehenden deutschen Wettbewerb gibt es für Neulinge kein Pardon. Wer sich nicht auf

den ersten 35 Rängen halten kann, steigt unverzüglich wieder ab.

1991 ist es anders gekommen als in früheren Jahren, in denen die erfahrenen Altmeister stets den Ton angaben

und Neulinge sich äußerst schwer taten, beim Versuch sich in der deutschen Leistungsspitze zu etablieren. Bekannte Namen wie Josef Stellbauer, Georg Weinzierl, ja sogar der mehrfache Deutsche Meister und Ex-Weltmeister Josef Guggenmos mußten dieses Mal den Jungen weichen und verloren nach Ablauf der Wettkampfsaison 91 ihren seit Jahren sicheren Ligaplatz. Für sie beginnt nun, wie für alle die in die Liga aufsteigen wollen, der harte Weg über die Landesmeisterschaften, Deutsche Meisterschaft und über den

Bei der Junior-Challenge 91 kristallisierte sich dieses Jahr eine Gruppe von 6 vielversprechenden Nachwuchspiloten heraus, daher wurde ausnahmsweise das Aufnahmekontingent der Liga auf 6 Piloten erweitert. Junior-Challenge Sieger Roger Baumeister kommt aus dem Stuttgarter Raum, er jobt bei der Firma Thalhofer und fliegt einen Reflex, Zweiter Markus Wiener kommt aus dem Chiemgau/Oberbayern, jobt bei Skyline und fliegt Foil, Robert Blum aus Oberstdorf/Allgäu jobt bei der dortigen Gleitschirm- und Drachenflugschule, fliegt Laser. Es folgen der Betriebswirtschaftsstudent Andi Kanior, er wohnt im Inntal zu Füßen des Wilden Kaisers, Thomas Hosse aus Baden Württemberg und Tho-

mas Ide, Hausberg Tegelberg, der schon bei der diesjährigen Bayerischen auf sich aufmerksam gemacht hatte.

Streckenflugpokal.

»Gehörst Du auch zu die Kalendscher?« fragte der Startplatz-Bauer, wenn er durch die Reihen der startbereiten Drachen lief, um seine »Pickerlen« zu verteilen.

Vielleicht das nächste Mal? Die Anmeldung erfolgt über die DHV-Geschäftsstelle, der Termin für die Junior-Challenge 92 wird wieder in die Ferienzeit gelegt, die Teilnahme ist kostenlos.

Die Aufsteiger

unior-Challenge – zum
zweiten Mal veranstaltete
der DHV diese Mischung aus
Qualifikationswettbewerb und Unterricht für den wettkampfambitionierten Drachenflugnachwuchs. Während
der letzten Juliwoche, zur sommerlichen Urlaubszeit, verwandelten 31

Teilnehmer den Campingplatz bei Greifenburg/Kärnten in ein Ferienlager. Besondere Merkmale der Piloten:
nicht älter als 25 Jahre und
talentverdächtig.

Seiltänzer Robert Blum



otos: Klaus Tänzler

egen Zuspruch fand anläßlich der German Open in Garmisch der hohe Autokran zum Bungee Springen. Einem Teil der Piloten und Pilotinnen reichte anscheinend der Adrenalinstoß der Wettbewerbsdurchgänge nicht, stürzten sie sich doch kopfüber vom ca. 50 m hohen Kran ins Gummiseil. Auch DHV-Boß Peter Janssen nützte diese ideale Trainingsmöglichkeit gerade für Politiker und Funktionäre: nach hohem Aufstieg und tiefem Fall weich abgefangen zu werden.



Christoph Kirsch am Bungee



er Wettbewerb des Jahres sollte wieder einmal das Lucky Strike Open in Verbier werden. Gefrustet von vielen, durch schlechtes Wetter abgesagten Veranstaltungen freuten sich alle Piloten auf den bisher immer sehr gut organisierten Bewerb. Heuer hätte das Lucky Strike aber eher die »Goldene Zitrone« verdient. Da man sich einbildete, bis zu drei Durchgänge am Tag fliegen zu müssen, saß man zur Thermikzeit immer in der Seilbahn, als Wendebojen wurden anscheinend die ausgewählt, die bei der niedrigen Basis am schlechtesten zu sehen waren, Regelauskünfte waren pro Sprache verschieden, die Wertung bevorzugte die »Minimalisten«, also die Piloten, die nach einer Gleitwinkelboje zum Landeplatz stallten. Zuguterletzt war man dann nicht mal in der Lage, ein korrektes Endergebnis zu erstellen. In einem arroganten Brief, natürlich in französisch, an alle Teilnehmer lobte der Veranstalter seinen >grandiosen< Wettbewerb in höchsten Tönen und schrieb u. a. von einem Budget von 200.000,-Franken bei voll ehrenamtlicher Tätigkeit.

Mir ist da schon ein Rätsel, wo bei ca. 10.000 Franken Preisgeld die



Lucky Strike Open

restlichen 190.000,- bleiben, vielleicht sollte man einen Teil dem früheren Organisator Claude Amann anbieten, der viel zum guten Ruf von Verbier als Gleitschirmmekka beigetragen hat und dem heuer anscheinend die Lust vergangen war.

Zwei Dinge sorgten, außer dem Wettbewerbsärger, für Hauptgesprächsstoff bei der abendlichen Pizza. Einmal der neue »Gleitschirm« von AilesdeK, der trotz mindestens 12 m Spannweite und einer Flügeltiefe von ca. 1,5 m wirklich flog, hielten doch die meisten die vorab veröffentlichten Bilder eher für eine Fotomontage. Ob's das >Gelbe vom Ei< ist, wird sich herausstellen, schaut doch das Fluggerät optisch wie ein Fledge-Drachen aus. Der Fledge war als Loopinggerät weltweit beliebt, bei Gleitschirmfliegern stößt diese Flugfigur, zumindest unfreiwillig, wenig auf Begeisterung.

Ein Denkmal in der Gleitschirmentwicklung hätte sich auch Phillipe Briod setzen können, wäre da nicht ein Hausdach im Weg gestanden. Flog er doch mit seinem Schirm liegend wie ein Drachenflieger und steuerte über ein Drachentrapez. Auf Grund des vorher erwähnten Daches wird diese Idee noch einige Zeit auf ihre Durchsetzung warten müssen, aber ausgeschaut hat's bis auf die »Endphase« wirklich gut.



s häufen sich die Mitteilungen im DHV-Info sowie in anderen Fachzeitschriften, daß man >leider < gezwungen ist, sein Fluggelände für Gastflieger zu sperren. Versuchte man früher wenigstens noch sachliche Gründe anzuführen, erfolgen solche Bekanntmachungen jetzt schon kommentarlos, oder werden, als Gipfel, damit begründet, daß Drachenfliegen zwar erlaubt, Gleitschirmfliegen aus >Naturschutzgründen« jedoch verboten sei. Es ist sicherlich der einfachste und bequemste Weg, Ärger mit Anwohnern, Bauern, Behörden usw. aus dem Weg zu gehen, sein Fluggelände für andere zu schließen, man spart sich außerdem auch das gelegentliche Ausgekurbelt werden von unangenehmen Gleitschirmfliegern. In Urlaub fährt man ja sowieso woanders hin, da reicht schon der Streß, wenn man mit hundert anderen den Himmel teilen muß.

Ich möchte betonen, daß ich völlig dafür bin, Piloten gleich welcher Fakultät, die sich nicht an die Regeln des Fluggebiets halten, Ärger mit Anwohnern verursachen, denen Naturschutz ein Fremdwort ist und vor allem durch überzogene Risikobereitschaft dem Flugsport sowie dem Fluggebiet schaden, ein Flugverbot zu erteilen, aber dies ist der falsche Weg. Bald gehört jeder Start- oder Landeplatz einem Club oder einer Schule. Wenn's

so weitergeht kauft den Rest dann noch ein Schirmhersteller, da wird man dann nur noch mit dem »richtigen« Gerät fliegen dürfen.

Daß es auch anders geht, beweist der DCTT am Wallberg. Da steht mit viel Einsatz nahezu täglich ein Clubmitglied an Start- und Landeplatz, weist Gastflieger speziell auf Besonderheiten hin, achtet aber auch auf strikte Einhaltung der Regeln und scheut sich auch nicht den >Unbelehrbaren« ein befristetes Flugverbot zu erteilen.

Ich kann eigentlich nur raten, die Namen der Clubs und Schulen, die nicht bereit sind, korrekte Piloten, sei es Drachen oder Gleitschirm, bei sich starten zu lassen, zu sammeln und diese dann in allen noch offenen Fluggeländen nicht mehr fliegen zu lassen. Vielleicht wird's denen dann klar, daß das zwar typisch deutsch egoistisch, aber keine Lösung unserer Probleme ist.

enn man heute Anzeigen von Gleitschirmherstellern liest, fällt auf, daß kaum mehr Leistungsangaben gemacht werden, dafür wird die Gütesiegelnote, sofern sie gut ist, klar herausgestellt. Eine >Blockade der Wirtschaft«, wie ein Hersteller in einem Kommentar einer Fachzeitschrift meinte, scheint das Gütesiegel zumindest für die Firmen nicht zu sein, die in der Lage sind, ihre Schirme entsprechend zu entwickeln und zu trimmen. Ganz Schlaue geben allerdings lieber die Note an, die sie bei ACPUL, der französisch- schweizerischen Version des Gütesiegels erreicht haben. Die ist bisher allerdings teilweise noch so weit von der Realität entfernt, daß sogar Geräte, die beim DHV schon im Vorflugtest durchfielen, dort die Note 1 erhielten.

Eine Konsequenz solcher Fehleinstufungen war jetzt bei ACPUL der Verzicht auf eine Gesamtbewertung, man bewertet jede Flugfigur einzeln und überläßt es dem Interessenten, seine Schlüsse zu ziehen. Ich glaube allerdings, daß es einem gar nichts bringt, wenn ein Schirm z. B. beim Einklappen bestens reagiert, dafür eine hohe Negativtendenz hat, der Boden ist auf jeden Fall gleich hart. Auch halte ich es nicht für richtig, daß Firmenpiloten, wenn auch von einem Mitbewerber, die Geräte fliegen und die Bewertung nach Video erfolgt.

Schirmreaktionen kann man extrem beeinflussen. ich kann mir nicht vorstellen, daß auf einem Video die Pilotenhaltung überprüfbar ist. Das Wegdrehen der Schirmkappe z. B. bei seitlichem Einklappen kann durch die Sitzhaltung extrem beeinflußt werden. Wer's nicht

glaubt, braucht sich nur auf die eingeklappte Seite zu legen, er wird die brutalsten Spiralen machen; legt er sich, vorher, auf die Gegenseite, wird das Gerät kaum wegdrehen.

Sicherheitstests gehören in Hände von herstellerunabhängigen Behörden, Vereinen und Testpiloten. Ein BMW-Mechaniker prüft beim TÜV ja auch keinen Mercedes. Allerdings ist mir beim DHV-Gütesiegel nicht klar, warum man die Erklärung der Gütesiegelnote dem >Geschick< und der >Redekunst< des Händlers überläßt. Warum ist es nicht Vorschrift, das Gütesiegelprotokoll in die Betriebsanweisung aufzunehmen? Dann wäre endlich Schluß mit den Erklärungen, »der Schirm ist total sicher, seinen Dreier hat er nur bei einem total praxisfremden Gütesiegelmanöver, das in echt nie vorkommt«.

Abschließend bleibt mir nur zu sagen, daß ich es für wichtig und nötig halte, Tests korrekt und aussagekräftig zu machen. Für viel wichtiger halte ich es aber, daß sich die Piloten, seien es Anfänger oder >Profis<, darüber klar sind, eine Flugsportart zu betreiben, in der die Naturkräfte und das Pilotenkönnen die bestimmenden Faktoren sind. Eine Leewalze schmeißt auch einen 1er Schirm in den Wald, andererseits kann ein geübter Vielflieger mit seinem 3er-G-E-Schirm tolle Flüge machen.

Wir wünschen allen

Advance-, ADG-, AGT-, Alles d'K-, Airwave-, Apco-, Cloudbase-, Condor-, Delta Fly-, Edel-, Falhawk-, Firebird-, Flight Design-, Fun-, Hekra-, Inferno-, ITV-, La Mouette-, Munich Sails-, North Sails-, Nova-, Paradelta-, Parasail-, Paratech-, Pro Design-, STV-, Swing-, US-Voiles- und allen anderen

Piloten

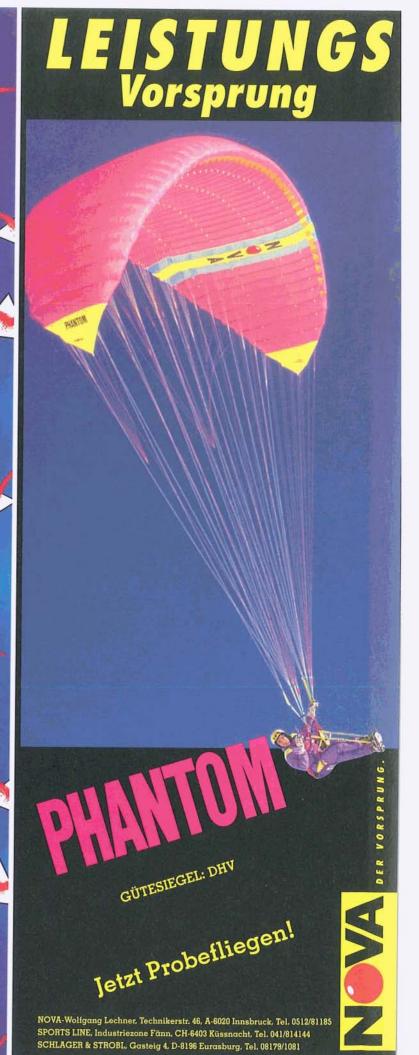
ein

frohes Weihnachtsfest und eine himmlische, unfallfreie Flugsaison 1992.



FLIGHT DESIGN

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.







Der Sprung in

SICHERHEITSTRAINING

Interview mit
Karl Slezak
Leiter des AilesdeKSicherheitstrainings:
»Es gab Einschläge
in den See, daß es
einem wirklich gegraust hat, bei denen hat man geglaubt, der Pilot würde so einen Sturz
nie überleben, wenn
er aufs Land fallen
würde«

VON KLAUS TÄNZLER





SICHERHEITSTRAINING

Das Sicherheitstraining am Achensee genießt allgemein einen guten Ruf. Wie entstand die Idee, wann habt ihr begonnen?

Los ging's im August 89. Die Überlegung, sowas zu machen, kam damals vom Hersteller Kalbermatten. Er hatte das Sicherheitstraining den Käufern seines Hochleisters Trilair mehr oder weniger zur Auflage gemacht, damit sie mit Hochleisterschirmen umzugehen lernen. Der Schritt von den damaligen Genair auf den Trilair war gewaltig.

Wieviele Teilnehmer haben das Training seither besucht?

An die 900.

Welche Piloten kamen?

Am Anfang waren es eindeutig die ambitionierten Piloten mit viel Flugerfahrung, die mit ihren Hochleistern kamen. Mittlerweile kommt ganz gemischtes Publikum, nach wie vor Piloten, die z.B. schon kritische Flugsituationen erlebt haben. Der überwiegende Teil sind Piloten mit weniger Flugerfahrung; die kommen, um besser gewappnet zu sein. Sicherheitstraining als sinnvolle Ergänzung ihrer A-Schein-Ausbildung. Heute kommen oft ganze Clubs und Flugschulen mit Teilnehmern, die ein sehr unterschiedliches Niveau aufweisen.

Wie gut war ganz allgemein das flugpraktische Pilotenkönnen?

Was auffiel, das Start- und Landekönnen ist oft erschreckend schlecht. Man hat oft den Eindruck, die Leute haben sich nach der Schulung auf diesem Gebiet nicht mehr weiterentwickelt. Oder in der Schulung wird die Technik nicht richtig beigebracht. Fehler haben sich eingeschliffen, z.B. Sitzenbleiben bis zum Schluß, keinen Kontrollblick usw. Man merkt sofort, ob jemand ein Gefühl für seinen Schirm hat oder nicht. Es ist so, daß heute jemand heraussticht, wenn er offensichtlich mit seinem Schirm umgehen kann und ein gutes Gefühl für die Reaktionen seines Schirms entwickelt hat, nicht nur im Extremflug sondern auch im Normalflug, z.B. Kurvenflug.

Die Leute, die auffallend schlecht starten und landen, sind vor allem Piloten, die schon länger ihren Schein haben. Deshalb müßten Auffrischungskurse zur Start- und Landetechnik eigentlich zum Angebot jeder Flugschule gehören. Bevor jemand zum Sicherheitstraining kommt, sollte er eigentlich souverän starten und landen.

Du machst während des Sicherheitstrainings auch Bodenübungen?

Der starke Talwind nachmittags am Achensee bietet sich geradezu für

Rückwärtsaufziehübungen an. Man staunt, wie wenig Leute dabei echtes Können zeigen. Wir trainieren, den Schirm senkrecht über sich zu halten, durch feinfühliges Korrigieren der Bremsleinen, das heißt aktives Fliegen am Boden zu lernen. Kommt der Schirm

vor, muß ich bremsen, wandert er nach hinten muß ich Geschwindigkeit machen, die Bremsen lösen.

Ziel des aktiven Fliegens ist, in bockigen Verhältnissen dafür zu sorgen, daß der Schirm nie so weit vorkommt, daß er einklappt und nie soweit nach hinten geht, daß Sackfluggefahr besteht. Man kann am Boden Einklapper simulieren und so das Einklappverhalten des eigenen Schirms kennenlernen. Dreht der Schirm stark weg? Öffnet er wieder oder bleibt er hängen? Man kann am Boden Frontstalls machen, B-Leinenstalls, Fullstalls usw. Auch das alles sollte viel stärker schon in die Grundausbildung eingehen. Das Gefühl für den Schirm lernt man am Boden.

Das Programm des Sicherheitstrainings in kurzen Worten.

- 1. Umfassende theoretische Einweisung im Lehrsaal, ca. 4 Stunden anhand von Lehrvideos.
- 2. Demonstrationsflug von einem der Instruktoren, der jeweils das tägliche Flugprogramm vorstellt.
- 3. Flugpraktische Übungen der Teilnehmer mit ständiger Videoaufzeichnung und je einem Fluglehrer am Start- und Landeplatz. Die Flüge erfolgen über dem Achensee, ein motorisiertes Rettungsboot steht mit Bergungsmannschaft stets bereits. Jeder Teilnehmer fliegt mit Schwimmweste. Zuerst wird nichts Extremes geflogen: Steilspirale, Aufschaukeln, B-Leinenstall.
- 2. Flug: Fullstall, mit richtigem Aus-

leiten. Vor diesem Manöver haben die Leute am meisten Respekt und auch Angst. Ist diese Hürde genommen, fällt die Hemmschwelle für die weiteren Flüge.

3. Flug: Schwerpunkt seitliches Einklappen in allen Variationen. Wir haben auf diese Übungen den Schwerpunkt des Trainings gelegt, weil hier nach wie vor der Unfall-

»Bevor jemand zum Sicherheitstraining kommt, sollte er eigentlich souverän starten und landen können«

> faktor Nummer 1 gegeben ist. Dann ist der erste Tag rum. Abends werden die Video-Aufnahmen diskutiert und an den einzelnen Beispielen werden Fehlreaktionen aufgezeigt.

> Der nächste Tag beginnt sehr früh. 4. Flug: Nochmal Schwerpunkt Einklapper und Frontstall.

> 5. Flug: Negativdrehen, nur im Ansatz...

Warum dieses Manöver?

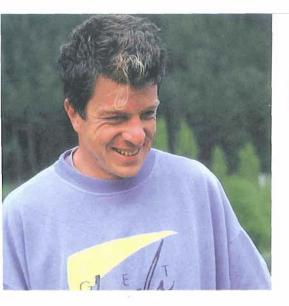
Um den Piloten zu zeigen, wie man diesen Flugzustand erkennt und wie eine gefahrlose Ausleitung zu machen ist. Man kann beim Thermikfliegen sehr schnell mal ungewollt ins Trudeln kommen, vor allem wenn man, was häufig zu beobachten ist, den Schirm viel zu stark anbremst, in der falschen Hoffnung, so schneller zu steigen. Immer wieder kommen die Piloten beim Einleiten der Steilspirale ins Negativdrehen. Wir haben sehr, sehr oft gesehen, daß die Leute mehr als eine Negativdrehung machen oder gar stabil weitertrudeln und so in sehr große Probleme gerieten.

Wie lassen sich Fehlreaktionen in den Griff bekommen?

Es geht ja so schnell, die meisten kriegen gar nicht mit was geschehen ist. Anhand der Videoaufzeichnung kann man ihnen sehr gut erklären, was sie falsch gemacht haben.

Gab's dabei Unfälle?

Karl: Nein, es gab bei diesen Flugfiguren noch nie einen Unfall. Bei den



Karl Slezak: »Das Gefühl für den Schirm lernt man am Boden«

Starts und dem normalen Landen auf dem Landeplatz hatten wir drei Unfälle, Beinverletzungen.

Die Stürze ins Wasser verliefen alle glimpflich?

Ja, sie sahen zwar hin und wieder spektakulär aus, es hat sich jedoch nie jemand verletzt.

Wie geht der Lehrgang weiter?

Da jeder Gleitschirm andere Eigenheiten hat, übt der Teilnehmer verstärkt die kritischen Punkte seines Geräts.

Sind dir Gleitschirme als besonders kritisch aufgefallen?

Generell sind die Hochleister sehr anspruchsvoll, man muß sie ständig aktiv fliegen. Hier ein Appell an die Händler und Flugschulen, sehr vorsichtig zu sein im Verkauf von Hochleistern.

Wie endet der Kurs?

Der 6. Flug ist normalerweise der letzte. Abschließender Programmpunkt: Ertasten des Stallpunktes, des Sackflugpunktes und Werfen des Rettungsschirms.

Wieviele Rettungsgeräte-Einsätze hast Du gesehen?

An die 300.

Wie gut haben die Rettungsgeräte funktioniert? Welche Unterschiede waren zu beobachten?

Hauptunterschied ist die Länge der Verbindungsleine, von ganz kurzer Verbindungsleine – unmittelbar am Piloten beginnen die Fangleinen – bis zu Geräten mit bis zu 6 m langer Verbindungsleine. Der zweite Unterschied sind Schirme mit oder ohne Mittelleine.

Zur Länge der Verbindungsleine. Sah man in der Praxis Vorteile und Nachteile?

Man kann es auf den Nenner bringen: Kurze Verbindungsleine = schnelle Öffnungszeit, starke Pendelanfälligkeit. Die Möglichkeit zur Verwicklung mit dem Gleitschirm ist geringer als bei langen Verbindungsleinen. Ganz lange Verbindungsleinen tauchten sehr selten auf, es zeigte sich bei ihnen eine deutlich längere Öffnungszeit. Positiv aufgefallen sind mittellange Systeme mit etwa 2 m oder 2,5 m langer Verbindungsleine. Bei ihnen zeigte sich noch der Vorteil der schnellen Öffnung und gleichzeitig eine schon bessere Pendelstabilität.

Sah man unterschiedliches Verhalten von Rettungsschirmen mit und ohne Mittelleine?

Keine Auffälligkeiten.

Welche Sinkgeschwindigkeiten hast Du beobachtet?

Das eine Extrem: Es gab fast zu gutes Sinken. Leichte Piloten an einem großen Rettungsgerät kamen kaum runter! Am Achensee gibt es gegen Abend oft Umkehrthermik mit 2 m Steigen über dem See. Wir hatten einen Teilnehmer, der hing sicherlich eine Minute ohne Sinken an einem Fleck und ist dann ganz langsam runtergeschwebt.

Das andere Extrem: Es gab Einschläge in den See, daß es einem wirklich gegraust hat, bei denen hat man geglaubt, der Pilot würde so einen Sturz nie überleben, wenn er aufs Land fallen würde.

Welche Rettungsschirme zeigten gute Eigenschaften?

Der Sigma Minitex und der Firebird R 2 fielen besonders positiv auf.

Welche Rettungsschirme waren weniger gut?

Sehr hohes Sinken kam durch Pilotenfehler zustande und wenn ungeeignete Rettungsgeräte eingesetzt wurden, also zu kleine Schirme für das daran hängende Pilotengewicht. Pilotenfehler führten zur Scherenstellung, d. h., daß sich Gleitschirm und Rettungsgerät ungünstig beeinflussen, so daß der Rettungsschirm nicht richtig tragen

Wie verhält sich der Pilot aus deiner Sicht beim Rettungsgeräte-Einsatz richtig?

Im Ernstfall, wenn der Pilot erkennt, der Rettungsschirm ist die einzige verbliebene Möglichkeit: ohne zu Zögern energisch werfen, möglichst weg vom Gleitschirm. Dann, wenn der Rettungsschirm öffnet, den Gleitschirm an den Bremsleinen soweit zu sich herziehen, daß nur noch eine Fahne ohne Auftrieb bleibt. Das ist die beste Gewähr dafür, daß der Rettungsschirm stabil über dem Piloten steht, mit seiner ganzen Fläche trägt und nicht in gefährliche Pendelbewegungen kommt.

Hast du typische Pilotenfehler erkannt?

Der Rettungsschirm kommt wieder ins Pendeln, wenn man kurz vor dem Aufschlag, mit der Hand an der Verbindungsleine, sich aufrichten will und dabei nicht verhindert, daß sich ein Teil des Gleitschirms wieder öffnet.

Welche Aufhängungsart des Rettungsschirms am Gurtzeug ist positiv aufgefallen?

Die Aufhängung beidseitig vorn am Aufhängepunkt des Gleitschirms und die Aufhängung im Schulterbereich, wobei ich den Eindruck gewonnen habe, mit der Aufhängung beidseitig vorne hat der Pilot die besseren Eingriffsmöglichkeiten.

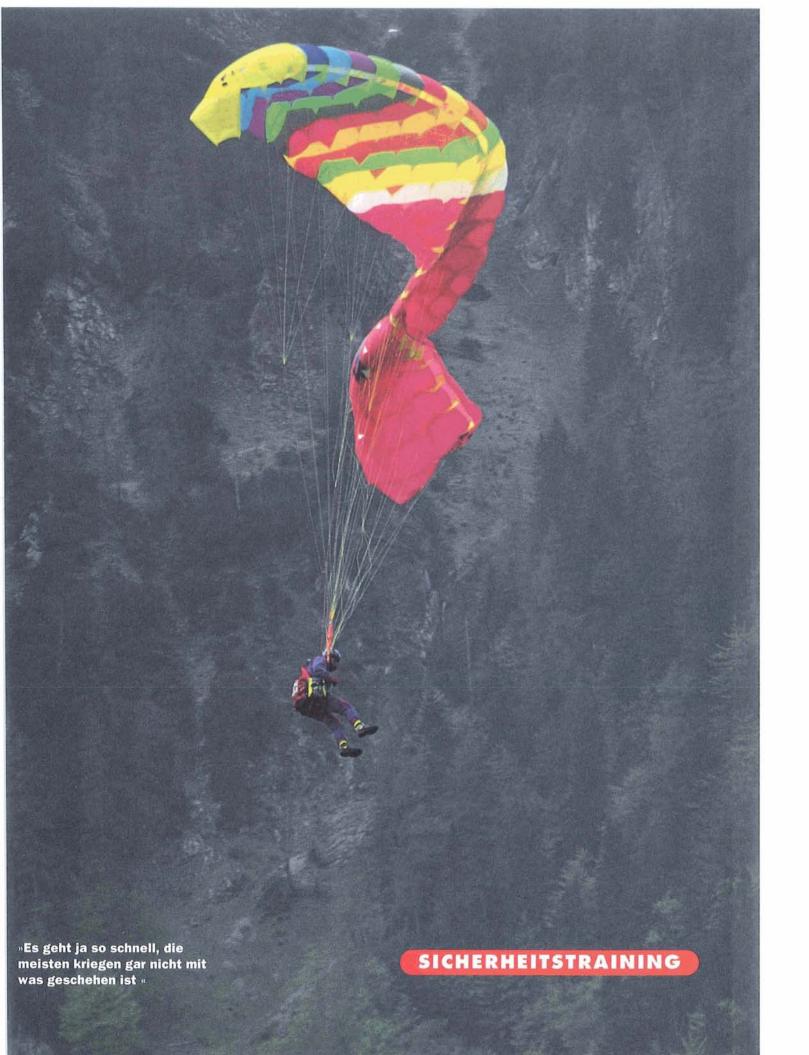
Welche Aufhängungsart ist negativ zu bewerten?

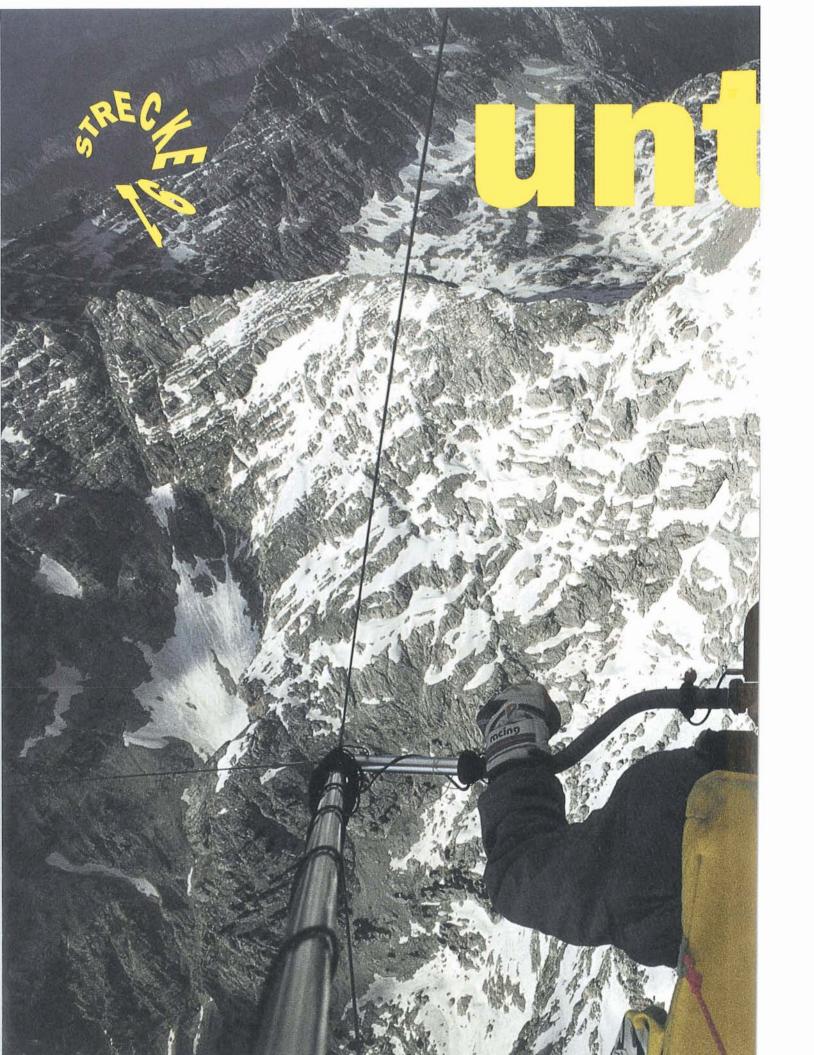
Einseitige Aufhängung ist unakzeptabel, weil gefährlich. Man braucht sich bloß mal in ein Gurtzeug hängen und dann einen Karabiner wegmachen, dann kann man sich vorstellen, in welch ungünstiger Lage man runterkommt.

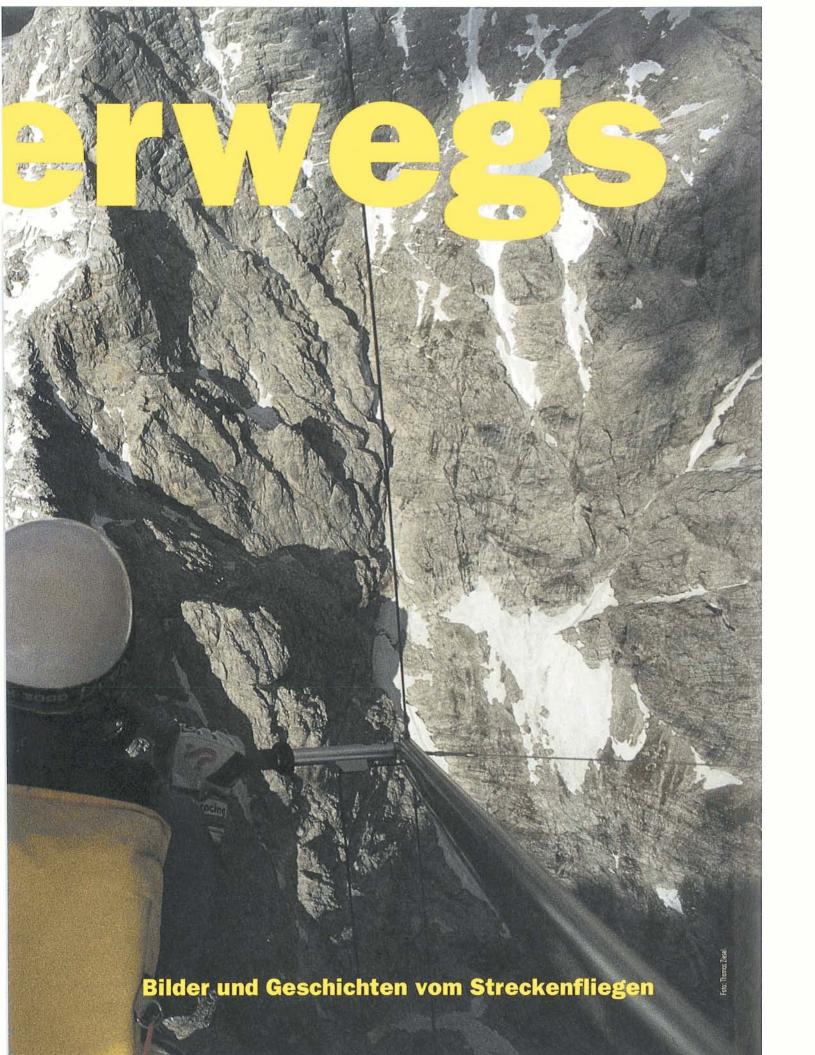
Sind alle Rettungsschirme schnell aufgegangen?

Keineswegs, es ist immer wieder mal vorgekommen, daß eines gar nicht geöffnet hat. Wobei wir bei demselben Gerätetyp in drei Fällen Herstellungsfehler bemerkten. Der Hersteller hat unverzüglich reagiert, um weiteren Fehlöffnungen vorzubeugen. Zweimal sind Schirme nicht aufgegangen, weil sie völlig zusammengepappt waren, sie waren nicht neu gepackt worden, nachdem sie mal naß geworden sind.

Gut gewartete Rettungsschirme hatten nie Probleme mit der Öffnungszeit. Schlecht gewartete Schirme wurden oft hunderte von Metern hinterhergezogen und gingen nur durch heftiges Schütteln an der Verbindungsleine auf.









Raimund Rud: »Ich bin 48 und ich finde, es ist nicht notwendig Pläne zu haben.«





Im Frühjahr der Schock aus dem

Im Frühjahr der Schock aus dem

Flachland. Der Regen klatscht an

Flachland. Der Regen klatscht an

die Fensterscheiben, die Bäume

die Fensterscheiben, die Bäume

biegen sich im Wind und im Ge-

biegen sich im Wind und im Ge-

birge hat es wieder weit herun-

birge hat es wieder weit herun-

tergeschneit. Michael Schmid ist

tergeschneit. Michael Schmid ist

von Böhming aus 260 km weit

von Böhming aus 260 km weit

geflogen. – Raimund Rud erzählt

geflogen. - Raimund Rud erzählt,

wie er trotzdem den Strecken

wie er trotzdem den Strecken-

flugpokal gewann.

flugpokal gewann.



Für mich zählt zu diesem Zeitpunkt erst einmal der Sügro-Cup. Da ich lieber reich und gesund bin als arm und krank, ziehe ich Ehre und Geld der alleinigen Ehre vor. Und, ein guter Flug von der Hochries ist auch ein guter Deutschlandflug, die Voraussetzung für eine akzeptable Plazierung im Streckenflugpokal.

Bis lange nach Pfingsten liegt in diesem Jahr im Gebirge immer weit herunter ins Tal der Schnee, sinnlos da hinein zu fliegen, die Basis ist meistens viel zu tief. An den wenigen halbwegs guten Tagen versuchen wir den 90 km ZR zum Reichenhaller Haus. Ein guter WNW-Wind bringt uns immer schnell bis zur Wende, aber der Rückweg ist hart und endete nach stundenlangen Kämpfen immer irgendwo auf der Strecke. Gundram Hoffmann hat daraus die Lehre gezogen und hat sich am Pfingstmontag, frustriert vom Gebirge, von der Hoch-



erwegs

ries aus auf den Weg ins Flachland gemacht und landete bei Passau, fast 130 km. Der Sügro-Cup schien gelaufen, denn die guten Tage im Alpenvorland werden ab Ende Mai immer seltener.

22. Juni, ein Samstag. Der Tag verspricht gut zu werden. Wieder den ZR? Wenn es früh abtrocknet und gegen den Wind heim? Die Alternative, hinein ins Gebirge. Das 120 km Dreieck von Kössen aus ist mir noch nie geglückt, der Anflug nach Kössen ist 17 km weit und nicht ganz ohne! Ich hörte, daß man in letzter Zeit das Dreieck öfter gegen den Uhrzeigersinn probiert hat, also Wilder Kaiser, Wildkogel, Schmittenhöhe und nicht so wie es ursprünglich von Jo geflogen wurde. So schreibe ich es auch auf. Doch am Kaiser noch immer keine Wolke und die Zeit drängt, es ist bereits 11.30 Uhr. Ich ändere meine Startmeldung, also zuerst Schmittenhöhe. An diesem

Tag haben es von Kössen aus einige Piloten, u.a. auch Drew Cooper, gegen den Uhrzeigersinn versucht und sind nicht heimgekommen.

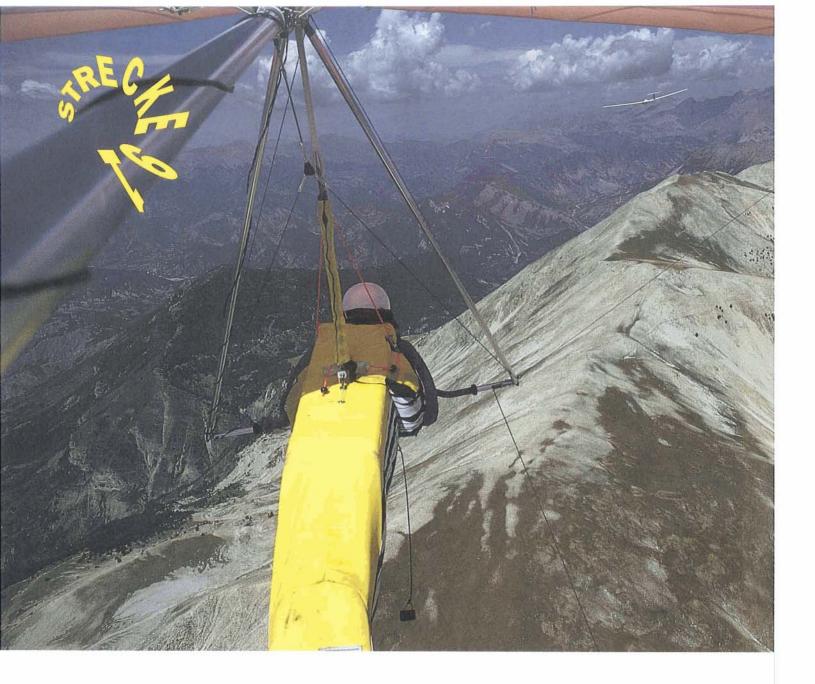
Die Liga beginnt für mich mit einem Nuller - das hat verwickelte, weittragende Konsequenzen, aber ich fliege am Anfang wenigstens noch recht annehmbar. Bei der DM in Ruhpolding verlassen mich dann alle Geister und Sinne, der Heimvorteil schlägt voll zu – in der Liga lande ich damit auf den Relegationsrängen. Da ich noch einmal, wenigstens ein Jahr Liga fliegen möchte, wird jetzt der Streckenflugpokal plötzlich immens wichtig. Aus Ruhpolding verdrücke ich mich wie ein geprügelter Hund und möchte eigentlich nur kurz auf dem Heimweg bei den Damen in Kössen vorbeischauen - und bleibe die ganze Woche hängen.

Wo kann man um diese Jahreszeit noch Strecken fliegen die eine Plazie-

rung unter den ersten Zehn versprechen würden? Fiesch und Südfrankreich. Nach Südfrankreich möchte ich aber nicht, ist mir einfach zu risikoreich. Also Fiesch, wunderschöne Tage dort, wunderschöne Flüge, aber »nur« ein 108 km flaches Dreieck als Ausbeute für den Streckenflugpokal, damit ist nicht einmal ein Blumentopf zu gewinnen. An manchen guten Tagen ist verblüffenderweise die »Grimselschlange« an und wenn man da in Andermatt eine Wende hat ... An einem Tag bin ich am Furka auf atemberaubender Höhe, allerdings erst um 16.00 Uhr!

St Andre: Vielleicht mußte ich dorthin um noch eine Lektion zu lernen. Beim ersten Flug schien es auch gleich so zu sein. Obwohl ich am Lac d'Allos auf 3000 m bin, komme ich gegen den starken NW-Wind nicht mehr heraus, muß am See landen, liefere einen Steuerbügel und verletze mich leicht an der Hand. Ich bin angeschlagen, es hat mich kalt erwischt. Fange ich heuer so an, wie ich letztes Jahr hier aufgehört habe? Tagelang fliege ich mit angezogener Handbremse.

Das es dann doch gereicht hat, nun das gehört für mich zu den Geheimnissen des Leistungsfliegens. ✓



unterw

id waren natürlich noch jede

Außer Raimund Rud waren natürlich noch jede

Menge andere Piloten unterwegs, um die begehrund den Ruhm zu erringen

ten Punkte, den Pokal und den Ruhm zu erringen

 oder einfach um schöne- und weite Streckenflünzler berichtet

ge zu erleben. Klaus Tänzler berichtet

Zwei außergewöhnlich gute Flachland-Tage hatte die Streckenflugpokal-Saison 91 zu bieten. Den 30. Mai, an diesem Tag flogen gleich 4 Piloten über 200 km; Henning Kettler und Karl Maillinger starteten am Donnersberg und landeten nach 215 km auf derselben Landewiese. Ein großes Waldstück ließ den Weiterflug nicht ratsam erscheinen. Rainer Rössler flog zur gleichen Zeit von Mosbach 202 km weit – aber den Vogel abge-



Barth stieg zur selben Zeit von der Neumagener Rampe auf und segelte 223 km weit.

1991 ist also das Jahr der freien Strecken im Flachland, die deutschen Gebirgsgipfel steckten zur besten Thermikzeit wochenlang im Sauwetter. So gelang es kaum, dort nennenswerte Deutschlandpunkte zu sammeln. Raimund Rud gelang trotzdem ein 120 km Dreieck von der Hochries aus. Er mußte erstmal 17 km nach Kössen fliegen, um das Jo Bathmann'sche Kaiserdreieck beginnen zu können. Das brachte ihm nicht nur aussichtsreiche Deutschlandpunkte sondern auch den 2.000,- DM hoch dotierten Sieg im Sügro-Cup, der erstmals vom Hochrieser Club veranstaltet wurde. Der rührige Club hatte als Sponsor für diesen Streckenwettbewerb einen Süßwarengroßhandel gewonnen. Nach dem Motto: Haribo macht Kinder froh und den Raimund ebenso.

Die Entwicklung hin zum FAI-Dreieck hatte letztes Jahr auch im Flachland eingesetzt, es gab damals immerhin 6 vollendete Dreiecke über 50 km. 1991 wurde aus dem Flachland kein einziges Dreieck gemeldet. Diese Königsdisziplin aber entscheidet letztlich über die Plazierungen an der Spitze.

Das Finale des Streckenflugpokals spielte sich wieder, wie schon in den Jahren zuvor im südfranzösischen Bermuda-Dreieck ab, im berühmt berüchtigten See-Alpengebiet der Haute Provence. Hier katapultierte sich Karsten Gaebert, der Nachwuchspilot, der 1991 auch in der Liga für Furore gesorgt hatte, auf den zweiten Platz. Und hier schaffte diesmal Helmut Denz das größte bisher in Europa dokumentierte FAI-Dreieck, ausgehend von seinem Urlaubsdomizil St. Andre, stolze 173 km. Helmut, der seit Einführung des Streckenpokals jährlich immer wieder einen Spitzenplatz belegen konnte, hatte dieses Mal trotzdem keine Chance auf eine vordere Plazierung. Ihm fehlte der entscheidende Deutschlandflug. Nicht, daß er keinen zustandegebracht hätte, er wurde ihm nur anschließend regelrecht geklaut. Nach der Landung am Schluchsee im Schwarzwald war plötzlich der Packsack mit Gurtzeug, Instrumente und den Dokumentationsunterlagen spurlos verschwunden.

Im Damen-Klassement heimste Anja Kohlrausch, die mittlerweile zu den besten 10 Drachenfliegerinnen der Welt zählt, den Sieg ein, vor ihrer Konkurrentin Andrea Kopp, die mit einer 100 km Ziel-Rück-Aufgabe eine beachtliche Leistung vorzueisen hatte.

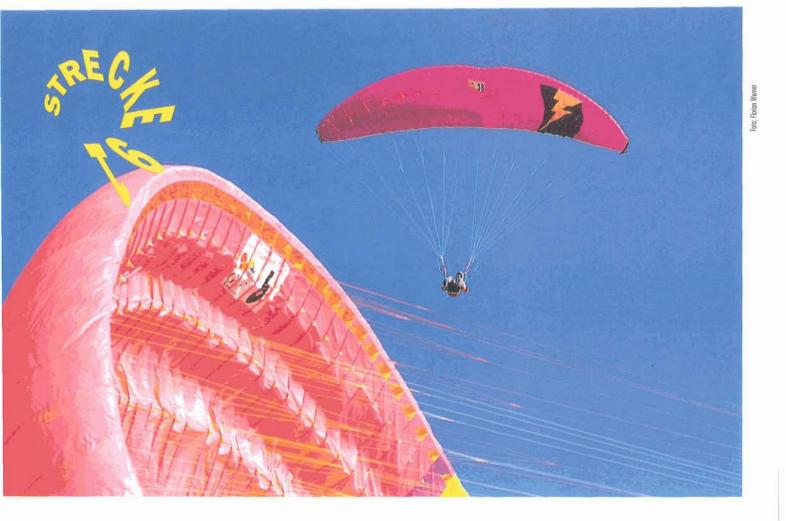
Den Mannschaftspokal holten zum zweiten Mal hintereinander die Ruhpoldinger Drachenflieger. Und – man höre und staune: zweiter Platz in der Mannschaftswertung für die Windengemeinschaft Lohhaus!

egs

schossen hat Michael Schmid mit seinem gewaltigen 260 km Flug, gestartet in Böhming.

Wieviele Flachlandflieger werden wohl, aufgeweckt von diesen Paukenschlägen, auf eine weitere Wetter-Chance gelauert haben? Michi Black und Wolfgang Weinmann standen jedenfalls am Donnersberg bereit, als zwei Monate später am 28. Juli wieder ein großer Tag gekommen war. Michi flog 214 und Wolfgang 216 km. Sigi





Gleitschirmflieger errei-

tschirmflieger errei-

chen heute Strecken, von

heute Strecken, von

denen mancher Drachen-

in mancher Drachen-

flieger nur träumen kann.

er nur träumen kann.

Ursache dafür ist eine

che dafür ist eine

·Krankheit , die Torsten

kheit, die Torsten

Hahne, Gewinner des

e, Gewinner des

Gleitschirm-Streckenflug-

schirm-Streckenflug-

pokals näher untersucht.

Is näher untersucht.

unterw

Ich gebe es offen zu. Auch ich gehöre zu der Gruppe der Infizierten, die alljährlich, besonders in den Monaten März bis August, an diesen heimtückischen Fieberschüben erkranken.

Dann sieht man sie wieder, die Opfer dieses Virus (Typ: Up,Up and away), wie sie die Startplätze bekannter Berge belagern. An →Data-Back-Cameras∢, Barographen, der panischen Suche nach geeigneten Startzeugen und diesem starren Blick in die Ferne sind sie deutlich zu erkennen.

Die Prognose der Seuche ist ungewiß, Strecken von mehr als 100 Punkten verschaffen jedoch kurzzeitige Linderung der Symptome; bei den schwerer Erkrankten sind es dann auch längst nicht mehr nur die Kilometer, die zählen. Jeder Kilometer will hier mit einem Faktor multipliziert werden. Qualität geht vor Quantität.

Das vor zwei Jahren noch sehr kleine Grüppchen der an Strecken-Fieber infizierten, hat im Lager der Tüten-Flieger beachtlich zugenommen; besonders wenn man den oft >phantastischen« (kommt von Phantasie) Geschichten einiger Überflieger Glauben schenkt. Baron Münchhausen würde vor Neid von seiner Kanonenkugel fallen, ob der unglaublichen Leistungen. Schaffen es da doch tatsächlich einige Spezialisten zur gleichen Zeit einen >großen< Flug von etlichen Kilometern zu machen und gleichzeitig im gemütlichen Gasthof ein Tal weiter entdeckt zu werden. So kann es einen auch nur wundern, warum trotz der großen Anzahl an Cross Country Piloten leider nur eine relativ kleine Anzahl in der Ergebnisliste des Streckenflug-Pokals auftaucht. Könnte es sein, daß die Dokumentation eines Fluges schon die erste, oft unüberwindbare Schlüsselstelle darstellt?

Sorry, aber einige Highlights muß ich hier einfach erwähnen. Da wäre zum Beispiel der Ernst, wirklich kein allzu schlechter Pilot. Aber was bringt ihn bloß dazu, auf dem Weg vom Brauneck bis nach Oberstdorf seinen Barographen erst an der Wolkenbasis einzuschalten?

Einige verlieren in der Luft ihren Photoapparat oder stellen kein >Data-Back ein, andere vergessen den Schirm oder sogar die Startmeldung zu fotografieren.

Bei mir selbst verschwindet ein Teil des Negativfilms eines 90 km Dreiecks in Fiesch.

Ungeschlagener Sieger in der Kategorie >Pleiten,Pech und Pannen« war aber der Uli. 70 km flaches Dreieck der Film war zu kurz bemessen und spult sich automatisch vor dem Ende des Fluges zurück. 90 km in der Schweiz - der Barograph ertrinkt in Orangensaft. Ja,das Schicksal kann grausam sein.

Abgesehen von diesen kleinen Episoden verlief der Streckenflug-Pokal dieses Jahr bis in den August hinein ungemein spannend. Waren da doch schließlich im Vorfeld schon gewaltige Mengen an Bier und und anderen Leckereien auf die Köpfe einiger Teilnehmer oder auf den eigenen gesetzt



worden.

Zwei Trends wurden dieses Jahr besonders deutlich. Geschlossene Aufgaben sind stark im Kommen und bereits Mitte März sind recht große Aufgaben fliegbar.

13.3.91 Bitterkalt, aber ein 52 km Karwendeldreieck ist der Lohn für die Frostbeulen. Thermik wie im Mai; bloß um 16 Uhr ist der Ofen leider aus. Trotzdem für morgen wollen wir ins Pinzgau.

14.3.91 70 Km Ziel-Rück im Pinzgau. Mein lang geträumter Traum geht in Erfüllung. Ruppiger Lee-Waschgang ohne Wolken aber mit toller Fernsicht. Babsi läßts krachen und kämpft sich auch ins Ziel.

16.4.91 74 Km vom Wallberg bis kurz vor Leogang. Alle verlassen mich. Am Kaiser endlich wieder ein Mensch. Sepp Singhammer mit seinem Drachen. Ich folge ihm im Tiefflug. Doch mein Schirm zeigt mir die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Bis ich wieder oben bin, vergeht über eine Stunde. Strafe muß sein. Zwischen den Loferer und Leoganger Steinbergen ist ein Truppenübungsplatz. Aus Angst vor fliegenden Geschossen flüchte ich ins sichere Lee. War dann wohl nichts mit der Landung am Zeller See.

14.5.91 Mit Peter in Pfalzen, Südtirol. Sillian und zurück steht auf dem Programm. Zuerst reißt mir eine Leine so bei 3000m, dann fährt mir einer auf mein Auto und schließlich wird Peter 2 km vor und 1000 m über dem Zielpunkt wieder 3 km rückwärts geblasen. War nicht unser Tag.

22.5.91 Wieder mal vom Wallberg aus auf Strecke. In Erpfendorf in Tirol hänge ich mit dem Sepp 20 Minuten lang in 15 m über Grund am Soaringhang fest. An Baumwipfeln hangel ich mich nach Waidring. Wieder nix.

28.5.91 Am Brauneck. Verwegen schreibe ich Landeck als Ziel aus. Am Karwendel wieder dieser Sepp Singhammer mit seinem Drachen. Der Mann verfolgt mich. Bernhard und Ritsch sagen im Inntal Ade, dafür begleitet mich der Toni Mitteregger ab der Hohen Munde. 3 Km vor meinem Ziel hänge ich wieder mal 20 m über Grund im Inntal. Rechts der Wald, links der Inn, die Autobahn, die Eisenbahnlinie und die Landstraße. Verdammt eng hier das Inntal. Das Dach der Venetbahn Talstation ist Formatfüllend, so viel Höhe hab ich da noch. Ernst segelt nach Oberstdorf, Uli fliegt ein gutes Dreieck vom Wank.

30.5.91 Wieder am Brauneck. Diesmal soll es nach Schuls gehen. Bloß irgendwie krieg ich nicht die Kurve und gehe in Sonthofen nieder. Auch gut. Sehe ich endlich mal das Allgäu. Wieder ganz alleine. Uli verläßt mich in Oberammergau. Mein Funk piept und brummt 2 Stunden lang, bis der Akku leer ist und bringt mich an den Rand eines Nervenzusammenbruchs. Nie wieder verstaue ich den Funk so unerreichbar.

31.5.91 Am Brauneck. Vario kaputt. Ich kämpfe mich über das Niemandsland der Ammergauer Alpen und lande am Tegelberg. Sepp der >Power Grufti< kämpft sich in 7 Stunden bis zum Breitenberg vor.

1.6.91 Der Tag der Tage. Vom Wallberg aus soll es nach Westen gehen. Ca. 50 Leute wollen ernsthaft auf Strecke gehen. Ernst fliegt schneller als sein Schatten und überholt sich selbst. Leider landet ihn sein Schirm auch etwas zu schnell. Ritsch und einige andere besuchen den Golfplatz in Kössen. Nach 111 km stehe ich kurz 🕏 vor St.Johann im Pongau im Talwind

und muß schon 2 Stunden vor Thermikende landen. Was ist heute wohl der Uli und die anderen geflogen?

15.6.91 Uli fliegt 120 km Zielflug von Fiesch nach Chur. Jetzt gehts mir an den Kragen. Es wird richtig span-

Anfang Juli 91. Sepp und Christoph machen das Pinzgau unsicher und ich hocke in der Wüste in New Mexiko. Per Telephon höre ich die Nachricht. Sepp fliegt ein 74 km Dreieck und Christoph einen 107 km Ziel-Rück. Panik, ich muß sofort zurück.

August. Willi belagert Fiesch. Glücklicherweise schreibt er an dem Tag mit Basis auf 4700 m nichts großes aus. Ich hocke in München und habe leider keine Zeit.

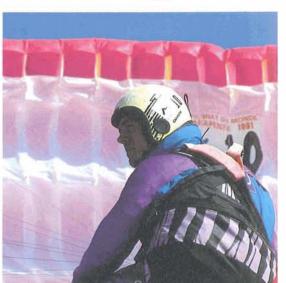
11. bis 15. August Südfrankreich St.Andree. Verzweifelte Versuche an einem 100 km Ziel-Rück. Der Cheval Blanc ist ein Mörder. Rodeoreiten ist ein Kinderspiel dagegen. Sogar der Ernst »the animal« hat Angst.

16.8.91 Finale in Fiesch. Mir gelingt ein 90 km Dreieck. Bei einer Basis von 3200 ist die Gegend bei Goppenstein nur etwas für Freunde des Horrors. Trotzdem Jubel. »Das müßte der Sieg im Streckenflugpokal sein« sage ich zu einem Schweizer. »Komisch« meint der, »das gleiche hat der Uli zu mir gestern auch gesagt. Er ist ein FAI-Dreieck in Chamonix geflogen«.

Der Streckenflugpokal 91 ist vorbei. Nächstes Jahr warten eine ganze Reihe neuer Aufgaben auf die Piloten. Streckenfliegen ist nicht primär ein Wettkampf gegen die anderen, sondern ein aufregendes Spiel mit der Natur in dem man die Karten selber mischt.

Ich hoffe das Streckenfieber findet nächstes Jahr viele neue >Opfer«.

Torsten Hahne, Gewinner des Streckenflugpokals









Interview von Klaus Tänzler

Raimungud

Was soll ich jetzt schreiben? Der Münchner Raimund Rud hat den Streckenflugpokal gewonnen, oder der Österreicher Raimund Rud?

Du kannst auch schreiben der Eskimo hat in der Sahara den größten Karpfen geangelt.

Im Ernst, wo bist Du zu Hause?

In Europa, nein das ist zu eng, auf dem Globus.

Du bist früher in der Österreichischen Liga mitgeflogen, seit 2 Jahren aber in der Deutschen Liga. Wie kommt's?

Zum einen hatte ich den Eindruck, daß in der Österreichischen Liga die sportlichen Maßstäbe nicht immer ganz ernst genommen werden und zum anderen ist es für mich einfach schöner mit Leuten zu fliegen, mit denen ich öfters zusammen bin, da ich in Deutschland lebe.

Was ist das für ein Gefühl, den Streckenflugpokal gewonnen zu haben? Triumph?

Nein. Es ist ganz bestimmt kein Triumph. Es ist eher eine leise Befriedigung. Du hast gesagt, um den deutschen Ligaerhalt abzusichern, hättest Du versucht im Streckenflupokal so gut wie möglich zu punkten. Gibt Dir der Ligawettkampf mehr als das Fliegen für den Streckenflugpokal?

Nein, so würde ich das nicht formulieren. Streckenfliegen vermittelt mir die Freude am Fliegen. Beim Wettbewerb hab ich keine Zeit mich zu freuen. Aber, wenn ich alleine Strecke fliege, fehlt mir der unmittelbare Vergleich, ich brauche das feed back, wie gut ich wirklich fliege. Ich bin vielleicht doch ehrgeiziger, als ich es wahrhaben will.

Wie bist Du zum Fliegen gekommen, was hast Du vorher gemacht?

Ich war vorher extremer Bergsteiger und sehr oft, wenn ich nach ein oder zwei Tagen in der Wand den Gipfel erreicht habe, habe ich mir gewünscht, jetzt so wie die Bergdohlen hinunter zu gleiten. Beim Skifahren sah ich das erste Mal einen Drachenflieger und ich wußte, das ist es.

Das klingt so, als würden Dich extre-

me Dinge anziehen. Schon von Kindheit an?

In meiner Kindheit wurde ich eher mit extremen Dingen konfrontiert, als daß ich hinter ihnen her war.

Inwiefern?

Ich bin mit 2 Jahren von meinen Eltern weg zu einem Bauern gekommen und sobald ich laufen konnte, mußte ich auch arbeiten. Niemals hat man mir gesagt, daß ich gut gearbeitet habe.

Vom Knecht zum Dipl. Ing.? Hat Dich Dein Bauer etwa auf die Hochschule geschickt?

Nein, der verabreichte mir eine Tracht Prügel, als ich den Wunsch äußerte, auch nur auf die Hauptschule zu gehen. Mit 16 bin ich abgehauen, hab Maschinenschlosser gelernt und später neben dem Beruf die Voraussetzung nachgeholt, um auf die Hochschule gehen zu können.

Wie alt bist Du eigentlich? Hast Du konkrete Pläne?

Ich bin 48 und ich finde, es ist nicht notwendig Pläne zu haben.

SREC



Wo bist Du Zuhause?
»In Europa, nein das ist
zu eng, auf dem Globus.«

wettbewerbssport



Europacup der Senioren: Der Schwede Per Fjellström, 70 Jahre, wohnt am Polarkreis

Senioren Europacup

54 Teilnehmer aus 6 Nationen, und als Vorflieger der amtierende Weltmeister Suchanek kamen zum Senioren-Europacup 1991 nach Liberec in die CSFR. Leider war der Start bei den 3 Durchgängen oft durch starken Seitenwind behindert und an einem Tag überhaupt nicht möglich. Trotzdem wurden von vielen Piloten einige hundert Meter Startüberhöhung erreicht, aber die dann durchgeführten Ziel-Rückflüge endeten, spätestens beim Rückflug, alle mit einer Außenlandung.

Nur unser Vorflieger Suchanek zeigte uns wie es gemacht wird und landete nach ca. 40 km bei Vrchlabi/ Riesengebirge. Der Rest der Teilnehmer bemühte sich beim Boyen-Dreiecksfliegen mit anschließender Zeit- und Zielwertung um eine gute Plazierung.

Rudi Absolon

Ergebnis

Rang	Pilot	Land
1	Björn Colliander	Schweden
2	Vaclav Chvala	CSFR
3	Arthur Spori	Schweiz
4	Adolf Palm	BRD
5	Hagen Brandenburger	BRD
6	Siegfried Keller	BRD
7	Wolfgang Boretzky	BRD
7	Uwe Hansen	BRD
9	Jochen Müller	BRD
10	Lennart Hakanson	Schweden

Paragliding World Cup

In der Flugsaison 1992 will das Internationale Gleitschirm-Weltcup-Komitee die ersten Wettkämpfe in Japan, Frankreich, Italien, Österreich und in der Schweiz organisieren. Der Weltcup wird gemäß den Reglements und Richtlinien der FAI durchgeführt. Zum ersten Präsidenten des Komitees wurde der Oberstdorfer Otto-Mäx Fischer gewählt.

Neuer Frauen-Teamchef

In der Wettkampfsaison 1991 hat Charlie Jöst als Teamchef dem Frauenleistungssport neue Impulse gegeben, mit der ersten Ladies-Challenge-Veranstaltung, der Internationalen Deutschen Meisterschaft und dann mit der Betreuung des WM-Teams in Kössen. Nach dem diesjährigen Höhepunkt, dem Gewinn der Bronze-Medaille durch das deutsche WM-Team, beendete Charlie Jöst seine kurze und erfolgreiche Tätigkeit.

Nachfolger als Teamchef ist auf Wunsch der Frauen Raimund Rud. Wir drücken ihm die Daumen!

Teamchef-Wechsel

Klaus Tänzler hat seine Tätigkeit als Teamchef für Hängegleiten beendet. In mehrjähriger Arbeit hat der die Hängegleiter-Liga und die Deutsche Nationalmannschaft geführt und gestaltet. Es ist ihm gelungen, einen guten Teamgeist einkehren zu lassen und den deutschen Wettkampfsport zu beleben. Ein besonderes Anliegen war ihm der Nachwuchs, den er beispielsweise durch die Einführung der Junior-Challenge kräftig gefördert hat.

Sein Nachfolger ist der Drachenfluglehrer Richard Hermann aus Stuttgart. Er wurde unter 4 Bewerbern vom Leistungskader der Liga gewählt und von der DHV-Kommission bestätigt.

An Klaus Tänzler Anerkennung und Dank! Für Richard Hermann Glück und Erfolg!

Neu anerkannte FAI-Weltrekorde

Hängegleiter

Pilot	Rekordart	Leistung	Ort	Datum
Jim Lee, USA	Dreiecksflug	195 km	Mesa, Colorado / USA	4.7.1991
Kari Castle, USA	Freie Strecke ♀	350,82 km	Owens Valley / USA	22.7.1991
Judy Ledden, GB	Dreiecksflug ♀	113 km	Kössen / Österreich	22.6.1991

Gleitsegeln

Pilot	Rekordart	Leistung	Ort	Datum
Chris Muller, CND	Zielflug	101 km	Invermere / Canada	7.7.1991
Wille Muller, CND	FS a. g. B.	109,32 km	Mt. Seven Golden / Canada	4.8.1991
Sepp Gschwendtner, D	Höhengewinn	3100 m	Bitterwasser / Namibia	17.12.1989

wettbewerbssport

Avoriaz

Avoriaz/Morzine – ein herrliches Fluggebiet 50 km vom Genfer See in Richtung Chamonix. Nachdem der erste Schock beim Anblick der Landschaftsvergewaltigung abgeklungen ist und wir uns in dem Retortendorf zurechtgefunden haben, kommt langsam Stimmung auf, denn der Wetterbericht verspricht Gutes.

Nach dem morgendlichen Liegestuhlbriefing werden die Piloten mit Bussen zum Sessellift transportiert. Oben empfängt sie >French Fast Food mit Hühnerbein, Salat und Kuchen. Wahrscheinlich liegt's an der Verpflegung, daß ein Großteil der Piloten die Aufgabe, einen 40 km Bojenflug, beenden kann. Uli Wiesmeier mit seinem alten Schirm (»der folgt mir ganz brav«) gewinnt den 1. Durchgang.

Am nächsten Tag dieselbe morgendliche Zeremonie und – eine eigene Wettkampfzeitung. Frisch aus der Presse erfährt man die neuesten Gerüchte (z.B. daß >Rambo< Sebastien Bourguin nach seinem Stromleitungscrash in Verbier an einem >Führer über Hochspannungsleitungen in der Schweiz und Frankreich< schreibt oder daß Uli Wiesmeier die >Kriegsbemalung< nur aus taktischen Gründen auflegt).

Den Tagesdurchgang gewinnt Andy Hediger mit 7 Sekunden Vorsprung



Umweltschock in Avoriaz

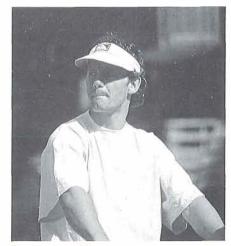
vor Uli Wiesmeier, der sich die Zeit mit einer >Apfellandung« vertrödelte.

Samstag – An den Bojen wird >Wolkenradar (mit Ferngläsern ausgestattete Beobachter) installiert, das zusätzlichen Ärger vermeiden helfen soll. Außerdem gibt es, benannt nach einem australischen Kinderspiel, – Cats craddle. Wer schafft die weiteste Strecke bei 4 freiwählbaren aus 10 festgelegten Bojen?

Schon beim Frühstück laufen die Taschenrechner heiß und der Poker, nicht nur für die Piloten, beginnt. Die Organisation ist sich der Versuchssituation bewußt, ein Zusatzreglement für etwaiges Mißlingen wird herausgegeben.

Nach bis zu 5 Stunden Flugzeit die Ergebnisse: Neben der ca. 70-km Einheit von Uli Wiesmeier, gefolgt von Elie Hanstean, können auch Michi Brunner und Harry Buntz hervorragende Resultate verbuchen.

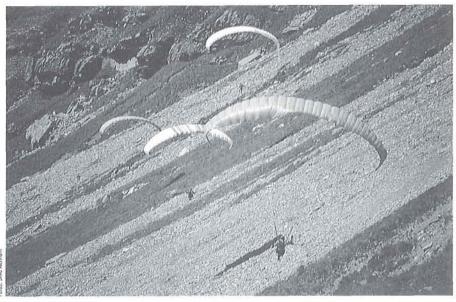
Silke Aichhorn



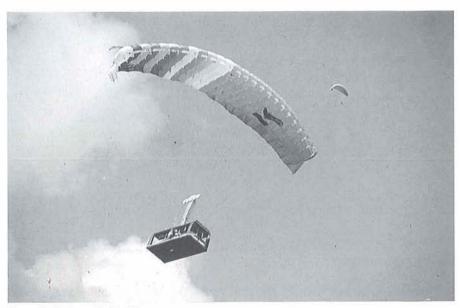
Gewinner Uli Wiesmeier

Ergebnis

Rang Pilot		Land	Punkte
1	Uli Wiesmeier	D	2989
2	Walter Holzmüller	A	2740
3	Andre Hediger	CH	2712
4	Markus Noichl	A	2644
5	Mich Brunner	D	2592
6	Michi Kobler	CH	2522
7	Bernard Stocker	F	2484
8	Sebastien Bourquin	CH	2421
9	Harry Buntz	D	2412
10	Toni Mitteregger	A	2411
10	Yves Goueslain	F	2411



wettbewerbssport



Show-Ballast am Gleitschirm

Lucky Streik in Verbier

»Daß ma uns des jeds Jahr wieda odean – dahoam war's doch vui schena!« (O-Ton Uli Wiesmeier) Und er hatte leider nicht ganz unrecht, denn für Verbier 1991 war ein großes Fettnäpfchen gerade gut genug.

Der Wettergott für Gleitschirmwettkämpfe zeigte sich, wie gewohnt, zuverlässig und bescherte am 1. Wettkampftag neben Regen den üblichen Pilotenfrust. Auch am nächsten Tag sind die Bedingungen nicht gerade vom Feinsten und doch werden für die zwei Gruppen unterschiedlich bewertete Aufgaben gestellt, u. a. ein Maximalzeitflug. Nicht nur >Gleitschirmopa« Sepp Gschwendtner (Zitat: »Wie in alten Zeiten am Tegelberg«) ist irritiert, sondern auch einer der DHV-Testpiloten, der nach einer kleinen Präsentation seines >Höhen-Abbau-Repertoires als >Schnellster< am Landeplatz steht.

Am Samstag ist dann Streik angesagt. Ca. die Hälfte der anwesenden Deutschen und einige andere brechen den Wettbewerb ab, da die gestellten Aufgaben äußerst sinnlos erscheinen (Bojen über der tiefen Basis). Auch der Pilotenabend trägt nicht unbedingt zur Stimmungsverbesserung

Nachdem am Sonntag die Ergebnisse für den Cut herausgegeben werden, beginnt wieder des Wettkampfpiloten (liebste) Nebenbeschäftigung – die Organisation muß 20 Proteste überprüfen die, fast alle gerechtfertigt, das Bild der Liste stark verändern.

Ein Finalflug, der von Robbie Whittall gefolgt von Andy Hedinger gewonnen werden kann (beide haben jedoch Fotofehler), bringt ein nicht unbedingt repräsentatives Ergebnis.

Als >gekonnter< Abschluß wird die unprotestierte Liste vom Morgen zur Endauswertung verwendet, mit dem doch eher peinlichen Ergebnis, daß bis auf den Ersten, Peter Geg, die Plätze falsch verteilt sind. Dieser kleine Rechenfehler wird aber erst nach der Siegerehrung entdeckt und die richtigen Sieger erfahren am darauffolgenden Mittwoch in Avoriaz ihre Plazierungen.

Silke Aichhorn

Ergebnis

Rang	Pilot	Land	Punkte
1	Peter Geg	D	1987
2	Klaus-Günth. Eberle	D	1978
3	Eric Vonlanthen	CH	1975
4	Urs Haari	CH	1912
5	Robbie Whittall	GB	1837
6 Gerald Maret		CH	1811
7	Michael Küng	Α	1759
8	Hannes Weininger	D	1748
9	Christian Heinrich	A	1739
10	Thierry Barboux	F	1705



Michi Brunner

French Open 91 Hanggliding

Als letzten Wettbewerb in dieser Saison hatten sich 8 deutsche Ligapiloten für die French Open 91 im Lachens, 30 km südlich von St. Andre angemeldet. Zu den 60 französischen Piloten, die den Cut der Nationalen Meisterschaften überstanden, kamen noch 40 internationale Spitzenpiloten, allen voran Tomas Suchanek.

Als sich die Piloten zum ersten Wertungsflug fertigmachten, geschah etwas merkwürdiges: die Wettkampfleitung schloß das Fenster, als gerade die ersten Winddummies im Flachland zwischen Lachens und dem 8 km entfernten Mt. Teillon an die Basis aufzogen, und den Wendepunkt anvisierten. Noch blieben die Piloten ruhig, da die Aufgabe in relativ kurzer Zeit absolviert werden konnte. Als die verbleibende Thermikzeit jedoch knapp wurde und die ersten Piloten nervös nachfragten, wurde der Tag wegen zu starkem Wind aus Sicherheitsgründen gecancelt. Am Abend mußten wir feststellen, daß wir einen Hammertag verpaßt hatten.

Der zweite Durchgang, ein 130 km Zielflug auf geknickter Bahn. Trotz tiefer Basis rasten die Piloten auf den 1. Wendepunkt zu, angeführt vom früh gestarteten Randy Haney. Tomas Suchanek hatte, obwohl relativ spät gestartet, schon kurz

wettbewerbsspor

nach der Wende den Spitzenpulk eingeholt und jagte die führenden Haney, Walbec, Biehler und Crapanzano. Biehler und Crapanzano flogen jedoch zu ungeduldig weiter, was Crapanzano nach 80 km zur Landung bei Thorame Haute zwang, während das Hauptfeld, mit den meisten Deutschen, hoch über ihm hinwegzog. Unter den 45 im Ziel gelandeten Piloten erflog Tomas Suchanek die schnellste Zeit und konnte sich so noch vor dem zuerst gestarteten Randy Haney plazieren.

Um am letzten Wettkampftag auch den Zuschauern etwas zu bieten, wurde der Startpunkt eines 120 km Dreiecks um 6 km gegen einen 45 km/h-Wind gelegt. Diese Hürde war für nahezu die Hälfte des Feldes unüberwindbar. Neben Spitzenpiloten wie Randy Haney stand auch die Hälfte des deutschen Teams nahe dem Startpunkt. War der Startpunkt umrundet, ging es bei hoher Basis und starken Steigwerten nach Tharame-Haute, wo der zweite Wendepunkt lag. Der darauf folgende Gegenwindschenkel brachte alle bis auf neun Piloten zu Boden, darunter auch die beiden im Feld verbliebenen Deutschen. Unter den 9 Piloten Gerard Thevenot, Tomas Suchanek, Richard Walbec und Alan Chauvet. Als niemand mehr mit einem heimkommenden Piloten rechnete, tauchte der pinkfarbene Reflex von Dan Vinhalik in der Abendsonne auf. Damit schaffte neben Suchanek ein zweiter Tscheche den Task. Vinhalik schob sich damit im Endklassement auf Rang 5 vor. Sieger wurde Tomas Suchanek knapp vor Gerard Theve-

Daniel Biehler Thomas Altenried

Ergebnis

Rang	Pilot			
1	Tomas Suchanek			
2	Gerard Thevenot			
3	Alain Chauvet			
4	Richard Walbec			
5	D. Vyhnalik			
6	Christian Durif			
7	C. Foiblet			
8	Jess Flynn			
9	Jean-Marc Dumont			
10	Gill Souviron			



Kranführer in Chamonix

Vorweltcup in Chamonix – ein Versuch

Die 150 > weltbesten < Piloten hatten sie zum 2. Internationalen Vergleich dieses Jahres erwartet. Neben der französischen- und schweizerischen Spitze waren sieben Deutsche ins überfüllte Chamonix gekommen und sie fühlten sich auch gleich wie zu Hause: Zwei Tage lang Regen.

Samstag Mittag, die Basis hängt noch immer am/unterm Startplatz rum, wird die Aufgabe gestellt, 43 km Zielflug auf geknickter Bahn. Frühzeitige Starts bringen die ersten prominenten Absaufer, bis sich der 4. Pulk mit Uli Wiesmeier, Michi Brunner, Klaus Günter Eberle, Urs Haari und Hannes Weininger als erste größere Gruppe an die 1. Boje herankämpft.

Trotz geringem Wind wagen sie den Talsprung, finden aber keinen Anschluß und müssen sich mit ca. 17 km zufriedengeben. Nur ein nochmals gestarteter Pilot aus Chamonix kann ihnen auf 25 km davon-

Sonntag -> Kaiserwetter<. Die Basis auf 3300 - 3500 m - und das Organisationskomitee, unter Leitung von Eric Escoffier, läßt sich zur bisher größten in einem Gleitschirmwettbewerb gestellten Aufgabe hinreißen - 68,5 km Zielflug auf geknickter Bahn. Nach anfänglichen organisatorischen

Schwierigkeiten (12-er Film für 4 Bojen) wird das Fenster erst um 12.30 Uhr geöffnet. Letzte Landung 17.30 Uhr - endlich kommt Bewegung in die Masse.

Den ›Grätenritt‹ gewinnt der Schweizer Uli Bohlen in der Zeit von 2 Stunden 52 Minuten mit 18 Minuten Vorsprung auf Xavier Remond. Der am Vortag schon so erfolgreiche französische Pilot Elie Hanoteau verpaßt die Zeit für die letzte Landung um nicht mal 1 Minute, wird aber trotzdem Gesamtsieger. Ihm folgen Oliver Perez aus Chamonix und Uli Wiesmeier. Weiter erreichen in dem hervorragend besetzten Startfeld Michi Brunner Platz 5 und Markus Meier aus Bad Tölz Platz 12.

Silke Aichhorn

Eraebnis

9			
Rang	Pilot	Land	Punkte
1	Elie Hanoteau		1900
2	Perez Olivier	F	1729
3	Uli Wiesmeier	D	1727
4	Urs Haari	CH	1709
5	Michi Brunner	D	1696
6	Hinnerek Ehlers	CH	1679
7	Luz Toujan	F	1678
8	Thierry Barboux	F	1664
9	Robert Graham	CH	1655
10	Andre Hediger	CH	1514

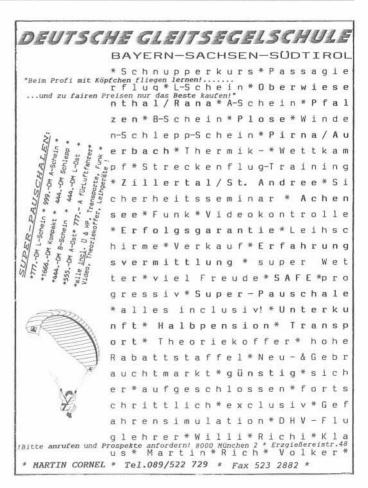
WETTBEWERBSKALENDER 92

Termin	D/G	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter/Auskünfte/Anmeldung
1.9.91 - 31.8.92	D/G	Deutscher Streckenflugpokal	Europa	DHV
07.01 16.01.	D/G	Flatlands	Forbes/Australien	Melbourne Paragliding Centre, Tel./Fax 30/8824130
09.01 12.01.	G	Stubai-Cup	Kreuzjoch/Stubaital	Turismusverband Vulpmes, Tel. 05225/2808
18.01 25.01.	D/G	Internationales Meeting	Dorf Gastein/A	Dorfgasteiner Bergbahnen AG, Tel. A-6433/2230
18.01 26.01.	D	Australian Open Nationals	Tumut/Australien	Moyes Delta Gliders Pty., Tel. (02) 3875114
27.01 03.02.	G	Australian Paragliding Open		Melbourne Paragliding Centre, Tel./Fax 30/8824130
19.03 22.03.	D	Liga		Ligaausschuß
26.03 29.03.	D	Liga		Ligaausschuß
17.04 20.04.	D	Hamburger Meisterschaft	Neustadt-Glewe	Wilfried Detman, Tel. 040/217351
24.04 26.04.	D	Liga	The second	Ligaausschuß
30.04 03.05.	D	Liga		Ligaausschuß
24.05 30.05.	D	Hessische Meisterschaft	Seeboden/A	Kurt Luther, Tel. 06172/42508
25.05 30.05.	D	Junior Challenge		DHV
27.05 11.06.	D	Europameisterschaft	Vaga/Norwegen	FAI
28.05 31.05.	D	Bayerische Meisterschaft	Tegelberg	Schwangauer DFC, Rohrkopfweg 11 A, 8958 Füsser
06.06 09.06.	D	Deutsche Meistersch. Damen		DHV
20.06 27.06.	D	Senioren-Europacup	Oderen/Elsas	Rudolf Absolon, Reinhardsweg 4, 6057 Dietzenbach
22.06 05.07.	D	Vor-Weltmeisterschaft	Owens Valley/USA	FAI
12.07 18.07.	D	Int. Deutsche Meisterschaft	Tannheim/A	DHV
30.07 02.08.	D	Ladies Challenge		DHV

The same of the sa	77			
al Property	Day Printer	eraus	PG-1 PR 1	111777
- 31117.1	11.1.1.7	.12.1114	. 1 1 1 1 1	111.7.1
H I I I I		78:171		CALL CO.

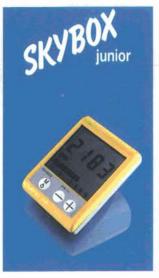
LEHRGANGSKALENDER 92

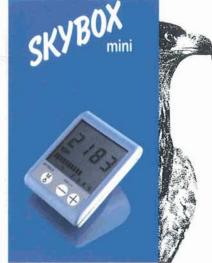
3.04 5.4.	G	Eingangstest für Gleitschirmlehrerausbildung (Ausweichtermin 10.412.4.)
8.5 10.5.	D	Eingangstest für Drachenfluglehrerausbildung (Ausweichtermin 15.517.5.)
11.9 13.9.	D	Eingangstest für Drachenfluglehrerausbildung (Ausweichtermin 18.920.9.)
18.9 20.9	G	Eingangstest für Gleitschirmlehrerausbildung (Ausweichtermin 25.927.9.)
21.9 4.10.	G/D	Gleitschirmlehrer-Lehrgang Drachenfluglehrer-Lehrgang
5.10 18.10.	G/D	Gleitschirm- Assistentenlehrgang Drachenflug- Assistentenlehrgang



Sie sind da. Die Neuen. Von ATW.



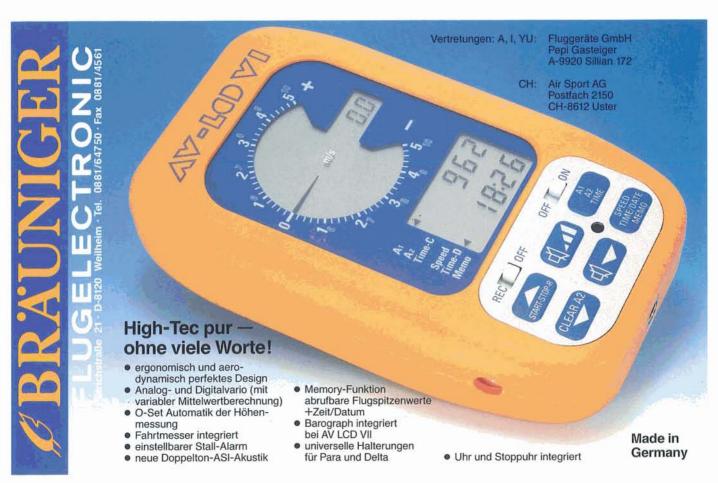




Präzisions-Fluginstrumente

& Becker Design

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



FLYTEC

3030

/TEC SWITZERIAND



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 Mittelwert-

das vollautomatische Zeiger-Analogvariodisplay, 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

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, Ebengustrasse 8, CH-6048 Horw Telefon 041 47 34 24, Telefox 041 48 54 24

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



High technology and top quality flight instruments made in Switzerland.

FLYTEC 3030, FLYTEC 3020, FLYTEC 3010