

**Glück
im
Unglück**

Als Clou des Flugtages in Arosa wollten die beiden Deltasegler Walter Schönauer und Peter Haltiner dem Publikum ihre Figur «Explosion» präsentieren. Doch im entscheidenden Moment missverstanden sich die beiden Freunde: Walter wollte einen geschlossenen Kreis drehen, Peter aber kreuzte. Ihr Zusammenstoß endete gottseidank glimpflich.



DRACHENFLUG

BOHREN Karl

Stans

Die Drachenflugschule Bad Scuol-Tarasp-Vulpera bestätigt hiermit dass der/die oben genannte Teilnehmer(in) einen dreitägigen Gleiterflugkurs in Scuol absolvierte und die anschließende Prüfung bestanden hat. Sowohl der Unterricht, als auch die verwendeten Gleiter sind durch das Eidgenössische Luftamt in Bern genehmigt.

Der Fluglehrer

*Mike
Harber*

Scuol, den

30. März 74

Der Kurverein
Bad Scuol-Tarasp-Vulpera

Leinath

DRACHEN-FLUGSCHULE

mit Weltmeister Mike Harker



BAD-SCUOL-TARASP-VULPENA

Quittung Fr. 280

Von Idr. Bohren

Fr. Zweihundertachtzig 00/100

1 Drachenkurs vom

28.3. - 30.3.74

empfangen zu haben, bescheinigt

Scuol, den 28. März 19 74

Nr. I de C'

FAVORIT

SCUOL 28.-30. März 1974



Mein Lehrmeister „MIKE HARKER“



Mein erster Start im März 1974





Heidis erste Versuche



mit etwas Schräglage aber
es fliegt fliegt fliegt.....t



Mein erster wirklicher Flug
am 2. Kurstag.

Mit viel Glück am richtigen
Ort gelandet !!!!



Unvergesslich,
der erste Flug.



Mike Harter

Paul war am Morgen
immer der Erste!





erster Flug ca 100 Meter am 2. Tag



Die ersten Flüge mit Fuss-Start auf der
Sachsler Allmend. Gerät: Prototyp vom Swiss Delta FFA





Paul bekommt sein erster
eigenes Delta von der FFA



Beachtenswert seine
perfekte Haltung!



in Pose für den Fotografen!



früh übt sich.

ES FLIEGT !



*auch Sie hat Gefallen daran.
Sabine 2-jährig.*



Swiss Delta von FFA

Sommer 74 vom Stanserhorn



mit Sabine + Paul nach der Landung

Flug vom Niederbauen, Herbst 74



Swiss Delta von FFA

Erstflug vom Brunni-Engelberg

Herbst 74



Paul Wagner mit Bennett 210

Erstflug Melchsee-Frutt Stöckalp



Februar 75





Ski-Start auf Melchsee Frutt Februar 75

Startvorbereitung





Erstflug vom Bonistock Febr. 75



Gleitwinkel
"1 : Stei"

Landeanflug
in Stöckalp





Sepp Enders Delta - Air - Mail !

Erstflug vom Muotterschwandenberg



Frühling 75

Bill Bennett 210



Frühling 75

mit Paul Wagner
vom Stanserhorn



Geräte: Bill Bennett 210



*Sachseln
Frühling 75*



*immer viele
Zuschauer*



mein ganzer Stolz:
„die Sterne“

Geni Matlmann



Senni Grüter

Mein erster Ikarus 100



beim Einfliegen
im Juni 75 in Sachseln

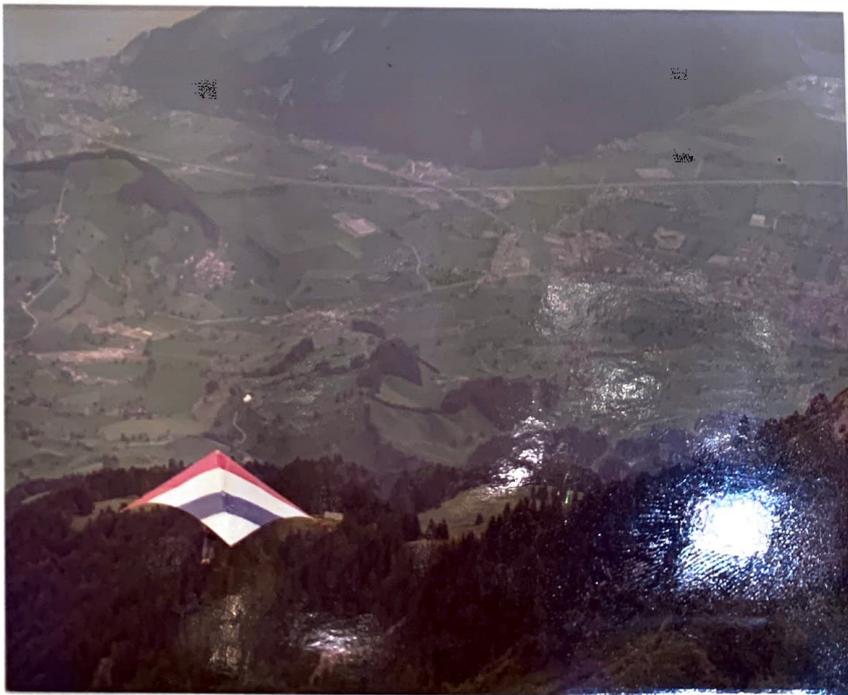




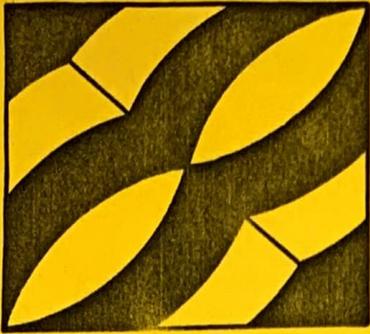
Flug vom Stanserhorn
Plate genug zum
Aufstellen !



- finde den Strecker
nicht



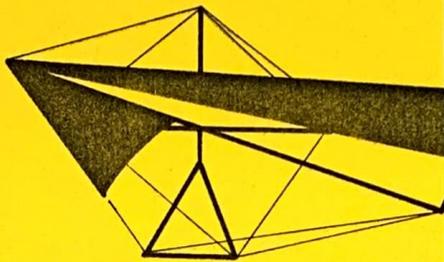
Bruno
Mühlemann



ZENTRALSCHWEIZERISCHE
MEISTERSCHAFT IM

DELTA - FLIEGEN

PROGRAMM



12.+13. JULI, 1975

SACHSELN / OW

EV. 19. + 20. JULI

ZENTRALSCHWEIZERISCHE MEISTERSCHAFT IM DELTA - FLIEGEN

ORGANISATIONSKOMITEE

PRAESIDENT : Bohren Karl Instruktor SDV
MITGLIEDER : Mattmann Eugen Instruktor SDV
Tschabold René Instruktor SDV
Wagner Paul
Hofstetter Otto

JURY-MITGLIEDER

SCHIEDSRICHTER : Bohren Karl
FLUGLEITER : Mattmann Eugen
Tschabold René
WETTKAMPFRICHTER: Wagner Paul
Hofstetter Otto

EINRICHTUNGEN : TRANSPORT : Org. - Komitee
START + LANDEPLATZ : Bohren Karl
HILFSAKTIONEN : Org. - Komitee
ORDNUNGSDIENST : Org. - Komitee
SEKRETARIAT : Bohren Susanne
RECHNUNGSBUERO : Muri K. / Durrer T.
KONTROLLEN:(BREVET) : Org. - Komitee
PRESSE : Hofstetter Otto
SANITAET : Samariterverein Sachseln
ARZT : Notfallarzt
FUNKVERBINDUNG : Radio TV, Eberli, Giswil
LAUTSPRECHERANLAGE : CAMEL Cigarettes
FESTWIRTSCHAFT : Org. - Komitee

TILNEHMERLISTE Z S M IM DELTAFLIEGEN

1	Eberli Herbert	Stansstad
2	Meister Anton	Edlibach
3	Koller Alois	Rotkreuz
4	Amstutz Tony	Buochs
5	Grüter Josef	Ruswil
6	Kuster Josef	Udligenswil
7	Christen Bruno	Luthern
8	Mühlemann Bruno	Perlen
9	Marty Franz	Oberarth
10	Truttmann Martin	Seelisberg
11	Aschwanden Andreas	Seelisberg
12	Baumann Hans-Rudolf	Seelisberg
13	Huser Walter	Seelisberg
14	Bossert Ruedi	Kaisten
15	Würms Valentin	Bischofszell
16	Büchel Werner	Rohrschacherberg
17	Binder Rudolf	Brugg
18	Lötscher Fredy	Cham
19	Rohrbach Ruedy	Oberwil AG
20	Kadlec Georg	Luzern
21	Messmer Hans	Affoltern
22	Hochreutener Peter	Goldach
23	Büchel Werner Engelbert	Rohrschacherberg
24	Büchel	
24	Enderli Walter	Neuhausen
25	Inderbitzin Josef	Jbach
26	Michel Willi	Ringgenberg
27	Strub Hans-Ruedi	Buchs
28	Hofstetter Otto	Kriens
29	Tschabold Rene	Wohlen
30	Mattmann Eugen	Gisikon
31	Wagner Paul	Stans
32	Bohren Karl	Stans

Liebe Deltafreunde,

anlässlich der Regional-Ausscheidung am Chasseral gaben einige Punkte betreffend Wettbewerbsreglement Anlass zu Diskussionen, welche dann von den Experten des SDV für die weiteren Wettkämpfe festgesetzt wurden.

Damit wir unsere Meisterschaft reibungslos abwickeln können, möchten wir Euch diese Punkte noch schriftlich mitteilen.

Ergänzung zum Wettbewerbs-Reglement

- 1) Das Tragen eines Helmes während der Meisterschaft ist obligatorisch.
- 2) Proteste sind spätestens 1 Stunde nach Ablauf des Wettbewerbes schriftlich dem Wettkampfkomitee einzureichen.
- 3) Startreihenfolge: falls ein Teilnehmer nicht rechtzeitig am Start erscheint, kann der Flug nicht mehr geflogen werden.
- 4) Startintervall ist 2 Minuten.
- 5) Wenn eine Landung ausserhalb des Zielkreises, \varnothing 50 m, erfolgt, wird der Flug annulliert und kann nicht wiederholt werden.
- 6) Das Fliegen in liegender Position ist verboten und hat die Disqualifikation zur Folge. Als liegende Position wird gewertet, wenn die Schräglage des Piloten weniger als 45 Grad Neigung beträgt. (90 Grad = senkrecht)
- 7) Die Flächenbelastung darf nicht unter 4 kg/m² betragen.
Gewicht: $\frac{\text{Pilot} + \text{Gleiter}}{\text{Segelfläche}}$ z.B. $\frac{80.0 \text{ kg}}{20.0 \text{ m}^2} = 4.0 \text{ kg/m}^2$.
Im Zweifelsfalle kann die Jury Stichproben vornehmen.

Wir möchten alle Teilnehmer bitten, das Wettbewerbs-Reglement in allen Punkten einzuhalten und insbesondere sämtliche bestehenden Vorschriften des Eidgenössischen Luftamtes zu befolgen.

Das Organisationskomitee sah sich leider gezwungen aus finanziellen Gründen das Startgeld auf Fr. 30.- zu erhöhen.

Ueber die Durchführung gibt Telefon 169 am 12. resp. 19. Juli, morgens ab 0600 Uhr Auskunft.

Das Organisationskomitee wünscht allen Teilnehmern viel Erfolg und "happy landing"

Stans, 1. Juli 75

O.K.- Präsident
K. Bohren

Delta-Flieger meisterwürdig

Zwischen Oberschwanden und Sachseln kämpfen am Wochenende rund 30 Deltasegler um die erstmals zur Durchführung gelangende Zentralschweizer Meisterschaft.

Vorderhand 11.7.75

Hun. Die Delta-Segler sind in relativ kurzer Zeit seit der Einführung dieser Sportart in unserem Lande bereits in einen etwas zweifelhaften Ruf geraten. Verschiedene Unglücksfälle mit tödlichem Ausgang begleiteten die ersten Versuche, mit einem nur 15 kg schweren Fluggerät Distanzen in der Luft zu überwinden. Seit

nisse ausgetübt werden kann. Heute ist diese Sportart, die sich einer zunehmenden Beliebtheit erfreut, bereits meisterschaftsreif. Nach Weltmeisterschaften vor wenigen Wochen, bei denen die Schweizer Teilnehmer recht erfolgreich abgeschnitten haben, führt auch die Zentralschweizer Wettbewerbe durch, die als Qualifikation für die Schweizer Meisterschaft gelten.

Rund 600 m Höhendifferenz

Der Regierungsrat des Kantons Obwalden hat zwar vor wenigen Tagen ein Flugverbot für Delta-Segler erlassen. Dieses betrifft jedoch nur Flüge über das Gebiet des Vierwaldstättersees. Davon nicht betroffen sind also jene Meisterschaften, die am kommenden Wochenende (evtl. eine Woche später) zwischen Oberschwanden und Edisried (bei Sachseln) durchgeführt werden. Bei zwei Kilometern Luftlinie werden 600 Meter Höhendifferenz überwunden, was eine reine Flugzeit von rund vier bis fünf Minuten ergibt. Für einmal wird allerdings nicht jener Meister, der diese Distanz am schnellsten überwindet, sondern jener, der sich am längsten in der Luft zu halten vermag. Darin liegt nämlich die Kunst des Deltafliegens. Nur genaue meteorologische und flugtechnische Kenntnisse erlauben es dem Piloten, den Aufwind nach langen Segeln auszunützen. Für die Zentralschweizer Meisterschaften haben sich rund 30 Aktive gemeldet. Einer der Favoriten ist der Krienser Malermeister Otto Hofstetter, WM-Teilnehmer, der als routinierter und mutiger Segler gilt.

Sicherheitsmassnahmen

Seit sich das Eidgenössische Luftamt der Delta-Fliegerei angenommen hat, dürfen die Segler nicht mehr höher als 150 Meter über Boden fliegen. Die Geräte müssen vom Luftamt abgenommen und eingetragen sein. Der Pilot muss mit einem Sturzhelm ausgerüstet und die Belastung seines Gerätes darf nicht höher als vier Kilogramm pro Quadratmeter Fläche sein. In Fachkreisen rechnet man damit, dass es in der Schweiz bis zum Jahresende rund 1000 aktive Delta-Segler geben wird.

jedoch Ausbildungszentren geschaffen wurden und das Eidgenössische Luftamt Regeln und Vorschriften erlassen hat, konnte die Fliegerei unter Kontrolle gebracht werden. «Wilde Flieger» ohne jede Ausbildung sind in die Minderheit versetzt worden, und es hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Delta-Fliegerei nicht ohne elementare fliegerische Kennt-



Erste Meisterschaft der Delta-Segler

Seit dem letzten Jahr segeln sie lautlos und für den Laien atemberaubend durch unsere Lüfte und landen irgendwo wie die grossen Krähen mit ein, zwei Schritten. Am kommenden Wochenende tragen die Delta-Segler der Zentralschweiz in Sachseln ihre erste regionale Meisterschaft aus.

-ry. Wer schaut schon auf, wenn ein Flugzeug über das Dorf hinwegdonnert, oder wenn die Segelflieger lautlos ihre Kreise fliegen. Letztes Jahr schaute man aber wieder gegen den Himmel, als die Delta-Segler in den Nidwaldner Luftraum hinausflogen. Gestartet wird auf Kreten und Berggipfeln um

Grund nicht übersteigen. Es darf nur sitzend geflogen werden. Wir erkundigten uns nach dem Unterschied zwischen sitzender und liegender Stellung beim Flug. Otto Hofstetter — wohl der bekannteste Deltasegler der Zentralschweiz — erklärte uns, dass die Stellung auf den Flug keinen Einfluss ausübe. In der liegenden Position habe man das wirkliche Fluggefühl, während das Sitzen mit einer Fahrt auf dem Sessellift zu vergleichen sei. Gesteuert wird nur mit der Gewichtsverlagerung.

Verbot noch nicht in Kraft

-ry. Vor einiger Zeit hat der Nidwaldner Regierungsrat ein Verbot für den Start von Delta-Seglern auf dem See erlassen. Eine gleiche Verfügung hat nun auch der Kanton Obwalden erlassen. Gegen die Verfügung der Nidwaldner Regierung ist allerdings eine Verwaltungsbeschwerde beim Verwaltungsgericht eingereicht worden, so dass die Rechtskraft noch aussteht. Um eine richtige Verhandlungsbasis zwischen den Deltaseglern und anderen Institutionen und Behörden zu schaffen soll anlässlich der Meisterschaften in Sachseln der Versuch unternommen werden, einen regionalen Verband zu gründen.

80 Minuten Flugzeit am Stanserhorn

Wir interessierten uns nach den Deltaflügen vom Stanserhorn. Mit dem Tragkorb, der jetzt an Stelle einer Kabine angebracht ist, wird der Transport der 15 bis 20 Kilo schweren Geräte leicht bewerkstelligt. Das Entgegenkommen für eine Landung im Pulverturm bringt den Vorteil mit sich, die Talstation wieder zu Fuss erreichen zu können. Die ärodynamischen Bedingungen am Stanserhorn sind günstig und ermöglichen Flüge von 10 und mehr Minuten. Den Rekord hält aber H. Gyax aus Münchenstein mit seinem «Quicksilver». Es ist dies eine Neukonstruktion mit der er sich während 80 Minuten in der Luft halten konnte. Bei guter Termik sind mit diesem Segler schon Flüge von fünf Stunden gemacht worden. — Das Stanserhorn ist aber kein Meisterschaftsberg, höchstens wenn man im Gebiet der Blumatt starten würde. Das Fluggelände muss nämlich überall rasch zugänglich sein, was im Bergwald nicht immer möglich ist.

Eine Bitte haben die Organisatoren der ersten Zentralschweizerischen Meisterschaft an die Besucher dieses Anlasses. Parkieren Sie auf den Parkplätzen und gehen Sie ab der Hauptstrasse damit der Durchgangsverkehr nicht behindert wird.

sich für einige Minuten der tragenden Luft anzuvertrauen. Dieser neue Sport — ein grosser Traum früherer Generationen — hat in der Schweiz schnell Anhänger gefunden und heute sind an die 700 Delta-Segler beim eidgenössischen Luftamt eingeschrieben, die auch ihr Flugbrevet absolviert haben. Dieses Brevet wird ähnlich wie bei den Segel- und Motorfliegern erworben.

Ideales Meisterschaftsgelände in Sachseln

Wie uns OK-Präsident Karl Bohren, der in Stans eine Deltasegler-Schule führt, erklärte, wird in Sachseln auf Oberschwanden gestartet und in Sachseln eine Ziellandung versucht. Die Flugzeit dürfte 4 bis 5 Minuten dauern. Die Flugzeit und die perfekte Ziellandung in einen Kreis von 50 Meter Durchmesser werden Punkte ergeben. In Sachseln werden 30 der 35 in der Zentralschweiz aktiven Deltasegler am Start sein. Dabei gibt es auch gewisse Vorschriften des Luftamtes zu beachten. Die Höhe darf 150 Meter über

Schau der Delta-Segler

Zentralschweizer Meisterschaften ob Sachseln

h. 35 Deltasegler aus der Zentralschweiz kämpfen am Wochenende ob Sachseln im Flug von der Schwand aus (Ziel ausgangs Sachseln) in den Regionalausscheidungen für die Schweizer Meisterschaft. Für die nationalen Titelkämpfe sind die sieben bis acht besten der Region startberechtigt. Die Zentralschweizer Meisterschaften werden aufgewertet durch die Teilnahme der drei WM-Finalisten Otto Hofstetter (12.), Josef Grüter (19.) und Georges Cadletsch (43.). Die Flüge finden am Samstag von 9 bis 17 Uhr und am Sonntag von 9 bis 12 Uhr statt. Am Sonntagnachmittag werden die Meisterschaftsteilnehmer sich am Schau- und Demonstrationsfliegen beteiligen.



Mein erster Wettbewerb



nach dem Start



bei der Landung

Obwalden: Die ersten Delta-Meisterschaften

Im leichten Flug zu Tale

Bei Sachseln werden sich rund dreissig moderne Jünger Ikarus' im schwebenden Flug mit Deltaflügeln messen. Die junge, oft als halbsbrecherisch verrufene Sportart kämpft um Anerkennung. Zusammenarbeit mit dem Luftamt und Regeln, die der Sicherheit von Beteiligten und Unbeteiligten dienen, sollen dazu helfen.

Wenn Nebel oder Dunst die Sicht verdecken, wenn der Wind schneller als mit zehn Stundenkilometern weht, dann dürfen die leichten Delta-Hängegleiter nicht mehr starten. Bei solcher Witterungsabhängigkeit haben die Organisatoren der ersten zentral-schweizerischen Delta-Meisterschaft vorsorglicherweise zwei Durchführungsdaten festgelegt, das Wochenende vom 12. und jenes vom 19. Juli. Der Wettflug wird nach strengen Regeln und Vorschriften durchgeführt, die maximale Sicherheit für die Teilnehmer und einen fairen Ablauf garantieren sollen.

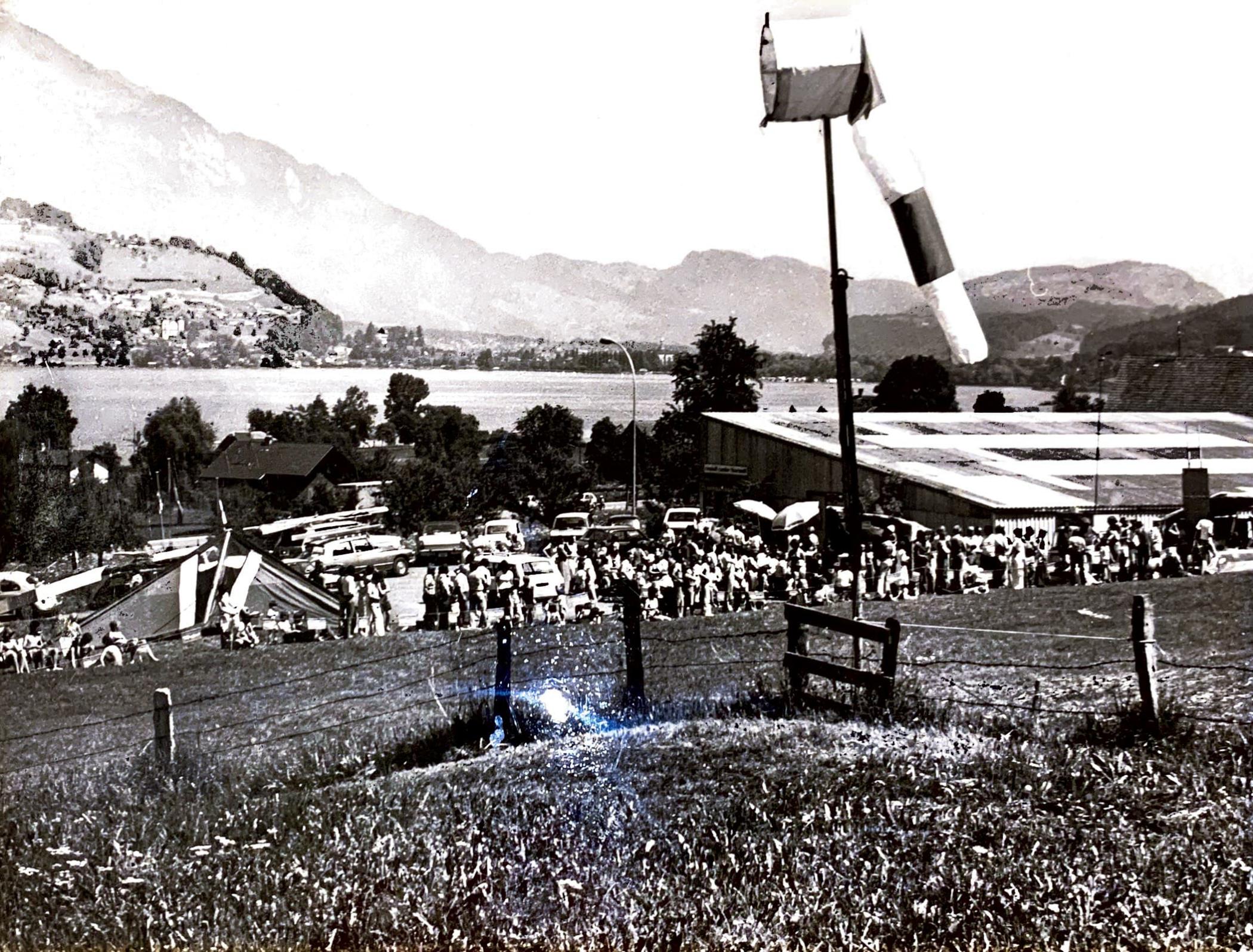
Die Deltaflieger, so OK-Präsident Karl Bohrer, kämpfen um Anerkennung ihrer Sportart, die leider eigentlich seit ihrem Bestehen durch spektakuläre Unfälle in ein schiefes Licht geraten ist. Doch der Deltaflug ist, so Karl Bohrer, kein «gefährliches und tollkühnes Unternehmen», wenn man es innerhalb der Vorschriften und mit seriöser Ausbildung betreibt. Die meisten Deltaflieger der Schweiz («gegen Ende dieses Jahres werden es sicher tausend sein», Delta-Instruktor Eugen Mattmann) sind im Schweizer Deltaverband zusammengeschlossen, der eng mit dem Eidg. Luftamt zusammenarbeitet. Das Luftamt hat denn auch entsprechende Vorschriften erlassen. So dürfen die Deltaflieger nicht höher als 150 Meter ab Grund gleiten, die Flugge-

räte (Gewicht rund 15 kg) müssen vom Luftamt zugelassen und dort eingetragen sein, die Tragflächenbelastung darf nicht weniger als vier Kilogramm je Quadratmeter betragen, um eine genügende Stabilität zu gewährleisten. Fliegen ohne Helm ist verboten. Auch der Versicherungsschutz ist geregelt. Die Deltapiloten können nach entsprechenden Kursen bei SDV-Instrukto ren ein Delta-Brevet erwerben, wobei sie theoretisch und praktisch geprüft werden. Die Instrukto ren ihrerseits erhalten ihre Ausbildung in einem einwöchigen Kurs. Noch gibt es in der Schweiz 200 bis 300 «wilde» Delta-Piloten ohne Brevet (Eugen Mattmann), doch es soll möglicherweise schon im nächsten Jahr der Punkt kommen, an dem das Fliegen ohne fachgerechte Ausbildung verboten wird.

Die Wettflugstrecke für die zentral-schweizerische Meisterschaft führt von Oberschwanden nach Sachseln (Edisried). Der Höhenunterschied beträgt bei einer Luftlinie von zwei Kilometern rund 600 Meter. Die Flugzeit dauert vier bis fünf Minuten. Bewertet werden die Zeit, es gilt, möglichst lange in der Luft zu bleiben, und eine Ziellandung. Die Meisterschaft gilt gleichzeitig als Qualifikationsmöglichkeit für die Schweizer Delta-Meisterschaften vom nächsten September. Hu.

Tagblatt vom 5. Juli 75

Zinnenspiegel vom Tonstein des 17. Jahrhunderts





Hans Gygar war auch dabei



Der erste Quicksilver

NO	NAME	1. Flug		2. Flug		3. Flug		4. Flug		5. Flug	
		Dist.	Zeit								
1	Inderbitzin J.	18.70	4.34	/	3.52	/	4.22	/	3.34	9.60	4.28
2	Meister Anton	/	4.05	5.10	3.41	/	4.20	11.75	3.42	13.40	3.48
3	Bossert Ruedi	17.80	5.26	4.15	4.25	4.45	5.17	/	4.21	8.60	4.47
4	Messmer Hans	0.00	4.38	15.00	4.15	2.30	4.44	6.10	4.10	22.30	4.23
5	Baumann Hans-R.										
6	Büchel Werner	14.90	5.45	/	5.11	5.15	7.01	12.00	5.26	9.60	5.25
7	Hofstetter Otto	4.70	8.18	1.80	7.26						
8	Binder Rudolf	/	5.33	3.50	4.50	22.55	5.25	/	5.03	/	4.25
9	Eberli Herbert	/	4.53	20.00	4.04	/	5.00	/	4.15	4.65	4.40
10	Huser Walter										
11	Marty Franz	15.20	4.37	3.45	4.00	3.10	5.15	3.85	4.23	/	4.57
12	Büchel Engelbert	23.20	5.00	/	4.23	2.50	5.43	/	4.28	3.45	4.43
13	Michel Willi										
14	Würms Valentin	/	4.30	14.10	4.05	14.65	4.55	8.05	4.12	14.00	4.40
15	Wagner Paul	4.55	5.02	4.60	5.15	22.50	4.41	5.85	4.35	7.50	5.07
16	Rohrbach Ruedi										

NO	NAME	1. Flug		2. Flug		3. Flug		4. Flug		5. Flug	
		Dist.	Zeit								
17	Enderli Walter	/	5.41	0.45	5.08	22.95	6.20	0.65	5.20	1.10	6.23
18	Koller Alois	3.05	3.51	16.60	3.42	14.80	4.23	3.90	4.00	21.50	4.18
19	Christen Bruno	1.15	5.33	4.80	5.23	3.90	6.14	20.70	6.27	21.70	5.46
20	Truttmann Martin										
21	Amstutz Tony	/	4.29	18.10	4.44	/	5.03	/	4.35	/	5.23
22	Kadlec Georg	/	5.01	12.70	5.41	9.15	4.52	/	4.41		
23	Mattmann Eugen	4.75	4.18	24.80	5.29	3.00	3.47	9.20	4.26	/	4.50
24	Lötscher Fredy										
25	Strub Hans-Ruedi	/	4.36	17.50	4.40	1.25	5.46	7.85	4.32	10.50	5.05
26	Aschwanden Andr.										
27	Grüter Josef	4.50	4.52	0.60	4.46	13.00	5.02	23.50	5.00	3.70	5.19
28	Mühlemann Bruno	/	3.51	/	5.18	20.70	4.01	19.10	4.16	/	4.26
29	Kuster Josef	9.15	5.32	17.20	5.18	12.30	4.47	8.60	4.57	8.90	5.00
30	Hochreutener P.	/	3.20	14.40	3.47	/	3.37	5.70	3.19	17.50	4.55
31	Bohren Karl	3.40	5.52	17.45	6.06	8.40	5.10	12.80	5.17	8.10	6.24
32	Bachmann W.		9.54	25.00	4.33	/	0.13	10.05	3.26	23.60	3.42

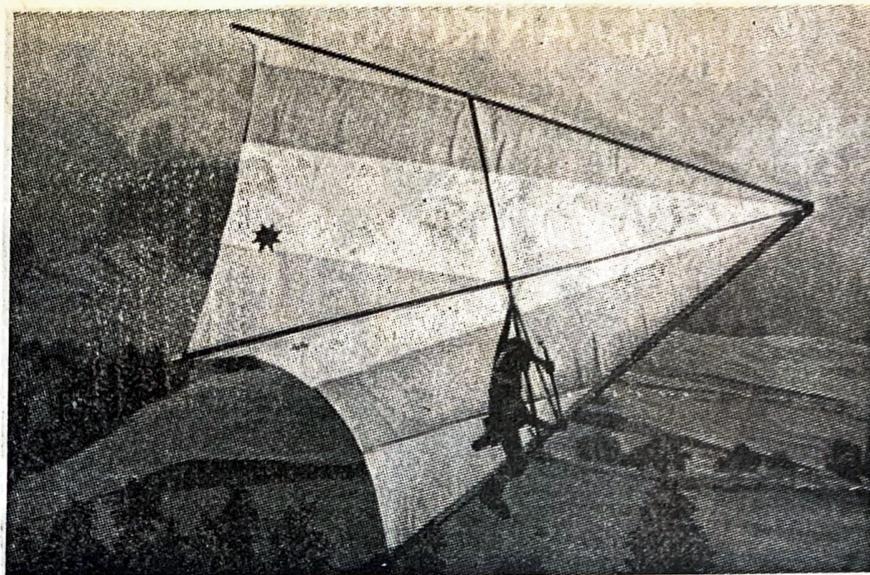
Die Anzeige-Tafel

ZENTRALSCHWEIZERISCHE MEISTERSCHAFT
IM DELTA - FLIEGEN IN SACHSELN

12. + 13. Juli 1975

Rangliste

<u>Rang:</u>	<u>Teilnehmer:</u>	<u>Punktzahl:</u>
1	Hofstetter O.	1'028
2	Enderli W.	803
3	Christen B.	776
4	Büchel E.	672
5	Grüter J.	663
6	Bohren K.	644
7	Strub H. R.	643
8	Messmer H.	633
9	Wagner P.	628
10	Büchel W.	625
11	Marti F.	606
12	Bossert R.	594
13	Kuster J.	558
14	Kadlec G.	522
15	Mattmann E.	490
16	Koller A.	481
17	Binder R.	458
18	Würms V.	413
19	Eberli H.	366
20	Meister A.	352
21	Inderbitzin J.	350
22	Hochreutener P.	315
23	Bachmann W.	219
24	Amstutz T.	191
25	Mühlemann B.	183



Frei wie ein Vogel schwebt dieser Deltaflieger gegen das Ziel.

Foto Reinald Huwylers

Zentralschweizerische Delta-Meisterschaft

Wettflug mit eigenen Flügeln

In Sachseln (Edisried) fand über das Wochenende die erste zentralschweizerische Meisterschaft im Deltafliegen statt. Auf einer Strecke (Luftlinie) von zwei Kilometern und mit 600 Metern Höhenunterschied massen sich dreissig Jünger Dädalus' im Flug mit eigenen Flügeln.

Hu. Suchend und erwartungsvoll blickten die Zuschauer — einige feldstecherbewehrt oder das Teleobjektiv schussbereit — vom Zielplatz gegen den steilen, bewaldeten Berghang ob Sachseln. Sie warteten auf den kleinen Punkt, der sich plötzlich von einer Waldlichtung löste und in die Luft hinaus glitt — dem Flug der Bergdohle gleich. Es war ein Deltaflieger, ein Anhänger der Sportart, die in jüngster Zeit eine schnelle Verbreitung fand, der sich über das letzte Wochenende an der ersten zentralschweizerischen Meisterschaft im Deltafliegen beteiligte. Dreissig Jünger Dädalus' nahmen an dieser Meisterschaft teil und absolvierten je fünf zählende Flüge, bei denen Flugzeit und Ziellandung gewertet wurden.

Zentrumslandungen

Der Startplatz war auf Oberschwanden, 1100 Meter über Meer, und führte hinunter zum in der Luftlinie zwei Kilometer entfernten Zielrund bei Sachseln. Der Höhenunterschied des Fluges betrug 600 Meter. Für die Piloten galt es, Wind, Gelände und die Eigenschaften ihres Fluggerätes gut auszunützen, um möglichst lange in der Luft zu bleiben und schliesslich möglichst im Zentrum eines Kreises mit 50 Meter Durchmesser zu landen. Für Zentrumslandungen erhielt der Pilot 250 Punkte, für je zehn Zentimeter, die er von der Mitte weg aufsetzte gab es einen Punkt Abzug, und wer gar den Kreis verpasste, dessen Flug wurde disqualifiziert.

Verschiedene Drachen

Grosse Unterschiede ergaben sich bei

den einzelnen Teilnehmern bei den Ziellandungen wie bei den Flugzeiten. Während die Schnellsten kaum länger als drei oder vier Minuten in der Luft verweilten, hielten sich die besten bis zu acht Minuten im Gleitkurs. Diese grossen Unterschiede sind einerseits natürlich auf das Können des Deltafliegers zurückzuführen, andererseits aber auch auf die Konstruktionsart des Drachens. Die älteren Modelle mit spitzerem Winkel weisen eine Gleitzahl von 1:4 auf, sinken also schneller als die neueste Konstruktion der Deltagleiter, ein kürzeres, stumpfwinkliges Gerät mit einer wesentlich verbesserten Gleitzahl von 1:7. Allerdings, erklärte uns ein Delta-Instruktor, dass es für die sichere Beherrschung des neuen Modells einen erfahrenen und sicheren Piloten braucht, dass noch wenig geübte Piloten mit dem älteren, dafür gutmütigeren Drachen Vorlieb nehmen müssen.

Nun, die Veranstalter der ersten zentralschweizerischen Meisterschaft im Deltafliegen können auf ein gelungenes Wochenende zurückblicken — auch der Wettergott trug mit Sonne und günstigem Wind dazu bei. Neben dem dichten Strassenverkehr herrschte bei Sachseln für diesmal auch ein reger Luftverkehr — allerdings abgas- und lärmfrei — wurde doch auf Oberschwanden rund 200mal das Zeichen zum Start eines Delta-Fliegers gegeben.

Die Rangliste der zentralschweizerischen Meisterschaft ergab folgendes Bild: 1. Otto Hofstetter, Kriens. 2. Walter Enderli, Schaffhausen. 3. Bruno Christen, Luthern.



Mit vollen Flügeln präzise dem Ziel entgegen. (Photo Ruedi Hopfner)

Zentralschweizer Meisterschaften im Delta-Fliegen in Sachseln

Hofstetter: Zwei Sieges-Flüge

Bei traumhaft schönem Wetter und optimaler Thermik trugen über das Wochenende im Himmel über Sachseln 29 Deltaflieger ihre regionale Meisterschaft aus, bei welcher der Krienser Otto Hofstetter als Sieger hervorging.

Von Hanspeter Léchenne

Bessere Verhältnisse hätten sich die 29 Deltaflieger, die zum regionalen Championat nach Sachseln gekommen waren, gar nicht wünschen können. Die am Sonntag ideale Thermik, die durch Sonneneinstrahlung entstehende auftriebende Wärme, half wesentlich mit, die Veranstaltung ohne schwerwiegende Zwischenfälle über die Runden zu bringen. Die Springer absolvierten insgesamt je fünf Sprünge, von denen zwei gewertet wurden. Ziel der Springer war es, möglichst lange, unter Ausnutzung der besten Thermik, durch die Lüfte zu schweben und ausserdem im einen Durchmesser von 50 Metern aufweisenden Zielkreis möglichst nahe dem Zentralpunkt niederzugehen. Die Flieger konnten ihre Flüge am Samstag beim eher windigen Wetter noch nicht derart lange hinauszuzögern wie dies am Sonntag bei dem milden Lüftchen möglich war. Von der Absprungstelle auf dem Oberschwanden auf zirka 1600 Metern Höhe bis zur Landung benötigten die «Vögel» zwischen drei und beinahe neun Minuten, wobei der spätere Sieger und grosse Favorit Otto Hofstetter in seinen beiden ersten Sprüngen die Gleitfähigkeit des neuentwickelten Seglers Ikarus 200 ausgezeichnet auszunützen verstand und nicht nur durch seine Zielsicherheit bei der Landung zu seinem Punktevorsprung gelangte. Glück hatte der Krienser insofern, als nur zwei Sprünge gewertet wurden, denn nach einer Zwischenlandung im dritten Versuch, hatte er beim nächsten Versuch bei der Landung gar einen Sturz zu verzeichnen, wobei er sich eine Rippenverletzung zuzog. Da er aber in den ersten beiden Sprüngen dominiert hatte, konnte er gleichwohl zum Sieger ausgerufen werden. Zeit und Distanz bei der Landung wurden in Punkte umgerechnet, wobei die beste Zeit und eine Punktlandung je 250 Punkten entsprachen. Abweichungen wurden entsprechend mit Abzügen beglichen.

Tagen durch Demonstrationsflüge aufge-lockert wurde, vermochte nicht nur die eingefleischten Deltaflieger-Fans, sondern auch zahlreiche Touristen aus Deutschland, Holland, England usw. anzulocken, die bei der Durchfahrt Anlass zu einer willkommenen Autorast fanden und dem Treiben am Himmel, die bräunende Wirkung der Sonne bis zur Neige ausnützend, interessiert zuschauten.

Die Rangliste: 1. Otto Hofstetter, Kriens, 1028 P. 2. Walter Enderli, Neuhausen, 803 P. 3. Bruno Christen, Luthern, 776 P. 4. Werner Büchel, Rorschacherberg, 672 P. 5. Josef Grüter, Ruswil, 663 P. 6. Karl Bohren, Stans, 644 P. 7. Hansruedi Strub, Buchs, 643 P. 8. Hans Messmer, Affoltern, 633 P. P. Paul Wagner, Stans, 628 P. 10. Engelbert Büchel, Rorschacherberg, 625 P.



Der Delta-Fliegermeister der Zentralschweiz: Otto Hofstetter aus Kriens.

Reges Interesse bei den Touristen

Die Veranstaltung, welche an beiden

1. August 75 auf Stanserhorn



Demonstration für Polizeiaspiranten





Mekhnee - Frutt
Sommer 75



Landung auf
dem Seedamm



**1. Schweizermeisterschaft
im DELTA FLIEGEN**

27./28. September 1975

I N T E R L A K E N

**1. Championnat Suisse
de VOL DELTA**

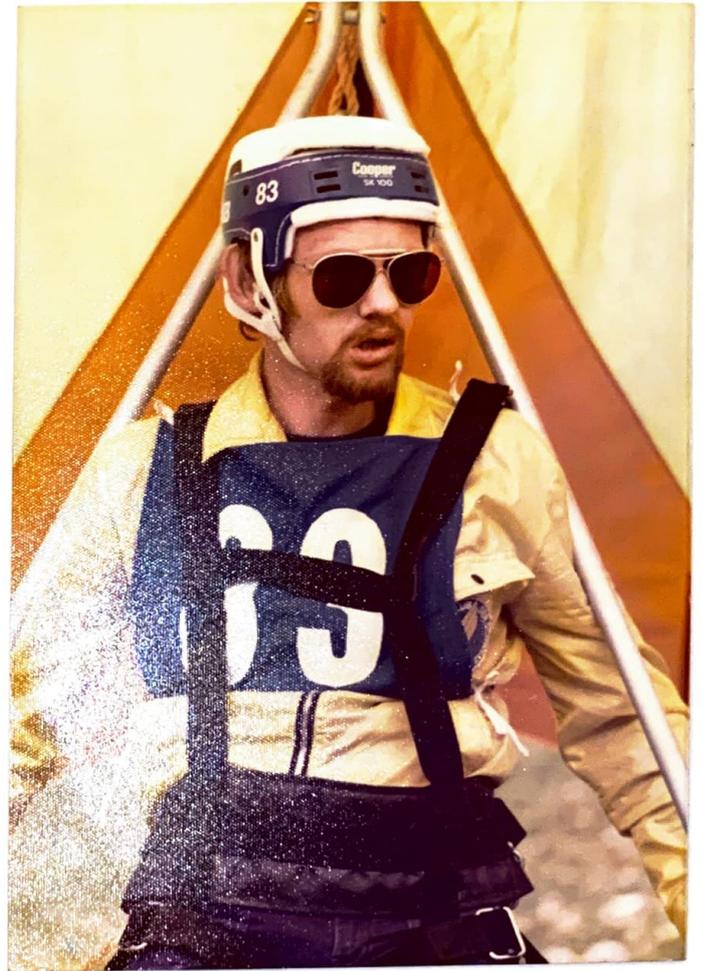
27/28 septembre 1975

I N T E R L A K E N

STARTLISTE



Start-Konzentration



der Wind stimmt nicht



im Landeanflug

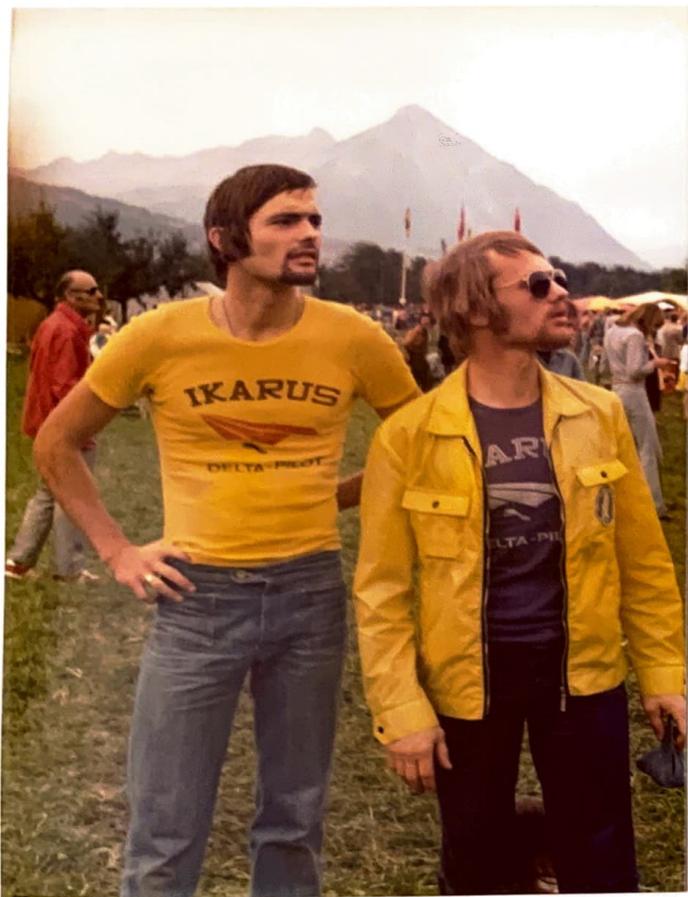


im Stall vor der Landung





Zufrieden mit der
Landung ?



- ist er wohl besser
gelandet als wir ?



kritische Zuschauer !



- Ruhepause

1. SCHWEIZER MEISTERSCHAFT IM
DELTAFLIEGEN INTERLAKEN
27./28. September 1975

1er CHAMPIONNAT SUISSE DE
VOL DELTA INTERLAKEN
27/28 Septembre 1975

R A N G L I S T E

L I S T E D E R A N G S

Rang	Name/Nom	Ort/Lieu	Punkte/Point
1	Tscherne Werner	Altenrhein	908
2	Achermann Michel	Scuol	889
3	Pfändler Werner	Zürich	885
4	Oberleitner Herbert	Wettingen	875
5	Bohren Karl	Stans	868
6	Giovanola Laurent	Monthey	864
7	Hofstetter Otto	Kriens	862
8	Spörri Uli	Zumikon	861
9	Blazek Oldrich	Meyrin	857
10	Rithner Etienne	Monthey	851
11	Kuster Josef	Udligenswil	831
12	Woeffray André	Monthey	820
	Müller Bruno	Grindelwald	820
14	Berger Fritz	Gwatt/Thun	817
15	Wagner Paul	Stans	812
16	Niquille Michel	Chêne-Bourg	810
17	Engel Heinz	Winterthur	805
18	Enderli Walter	Neuhausen	803
19	Bürge Marc	Vessy	800
	Tschabold René	Wohlen	800
21	Roth Leo	Pratteln	798
22	Keller Roland	Wil	797
23	Müller Louis	Münster	794
24	Gerber Hermann	Horgenberg	792
25	Simond Roger	Tannay	788
26	Fey Peter	St. Gallen	786
27	Niggli Ruedi	Chur	780
	Michel Willi	Matten/Interlaken	780
29	Besnard Charles-A.	Boudry	774
30	Ruppen Jean-Baptiste	Massongex	770

Rang	Name/Nom	Ort/Lieu	Punkte/Point
31	Comtesse André	Bôle	768
32	Wirz Tony	Chavannes	766
33	Grueter Josef	Ruswil	763
34	Etterli Richard	Interlaken	758
	Hager Franz	Neuhaus	758
36	Lachat Marcel	Le Lignon	756
	Nater Karl	Hauptwil	756
38	Wyss Toni	Kl. Scheidegg	755
39	Wegmuller William	St. Imier	749
40	Jörg Erwin	Lenzerheide	747
41	Dorrer Ferdinand	Meiringen	744
42	Knuchel Roland	Biel	737
43	Schibli Eugen	Dietlikon	735
44	Pauli Louis	Villeret	734
45	Arnold Fredi	Dietikon	732
	Voeffray Charles	Genève	732
47	Keller Elmar	Schaffhausen	718
48	Müller Werner	Münchenbuchsee	715
49	Perret Jacques	Bevaix	699
50	Reist Andreas	Hindelbank	689
	Büchel Werner	Rorschacherberg	689
52	Gaulis Etienne	Leysin	688
	Haroutunian Berdj	Veyrier	688
54	Balet Pascal	Monthey	652
55	Messmer Hans	Affoltern	643
56	Pandel Claude	Chambesy	630
57	Zobrist Peter	Wengen	629
58	Meylan Jean-Fred	Genève	613
59	Zaug Hansruedi	Matten	612
60	Bossert Rudi	Kaisten	607
61	Glauser Peter	Burgdorf	605
62	Huguelet Frédéric	Vaufelin	600
63	Keusch Claudio	Romanshorn	593
64	Marty Franz	Oberarth	579
65	Holenweg Claude	Estavayer-Le-Lac	570
	Verdon Eric	Chez-le-Bart	570
67	Bürki André	Cortailod	556
68	Reist Markus	Münchringen	540
69	Giovannini Remo	St. Imier	535
70	Boxler Leonard	Maiefeld	526

Rang	Name/Nom	Ort/Lieué	Punkte/Poin
71	Desfayes Jean-Bernard	Lutry	500
72	Strub Hansruedi	Buchs	483
73	Aellen Pierre	Cudrefin	396
74	Heberling Hans	Chavannes	333
75	Piccard Bertrand	Lausanne	303
	Christen Bruno	Luthern	303
77	Chavanne Etienne	Moutier	243
78	Büchel Engelbert	Rorschacherberg	236
79	Amacher Hans	Unterseen	210
80	Lanz Theodor	Wengen	204
81	Wirz François	Stansstad	201
82	Fey Kuno	Fehraltorf	170
83	Blanc Jean-Pierre	Morges	0
	Moreillon Denis	Lausanne	0
	Perreten Kurt	Saanen	0

Disqualifiziert:

Bican François Genève 0

Nicht gestartet:

Deriaz Daniel Conches

Der OK-Präsident



R. Lenz



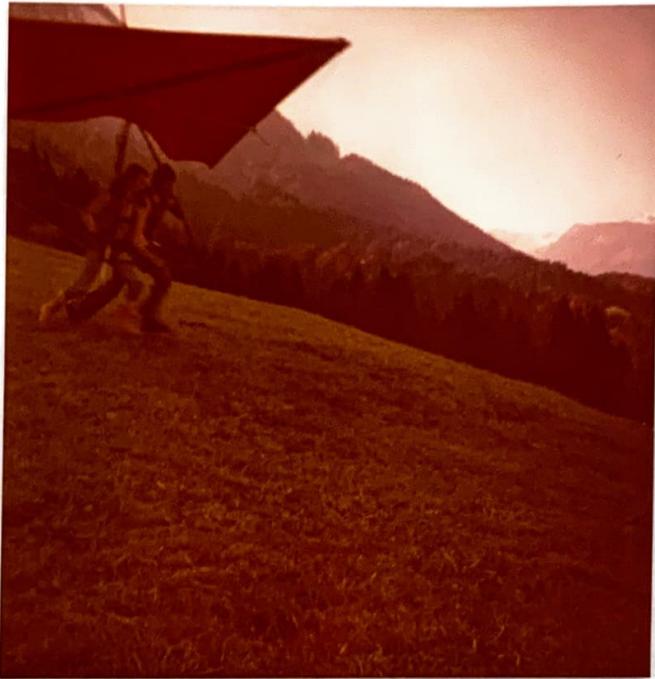
als Schiedsrichter in Funktion



Flug von Fürigen in den Vier-
waldstättersee für die Fernseh-
sendung „Stadt + Land“

Herbst 75

Herbst 75



1. Doppel-Flug mit Paul
in Sachsen.

Gerät: IKARUS 200





1976

RANGLISTE



<u>Rang</u>	<u>Start-Nr.</u>	<u>Name</u>	<u>1.</u>	<u>2.</u>	<u>Total</u>
1	85	Enderli Walter, Guntmandingen	238.0	238.0	476.0
2	94	Steinbach Chr., Oberndorf	229.5	246.4	475.9
3	66	Fey Peter, St. Gallen	241.4	226.2	467.6
4	27	Keusch Claudio, Romanshorn	213.5	240.0	453.5
5	9	Bohren Karl, Stans	195.0	238.5	433.5
6	69	Zollinger Peter, Zug	205.0	227.0	432.0
7	84	Prinoth Robert, Matten	224.7	204.0	428.7
8	10	Rieder Hansjörg, Bern	219.0	205.5	424.5
9	12	Brütsch Otto, Schaffhausen	177.2	234.5	411.7
10	46	Zehnder Erwin, Stansstad	224.8	173.6	398.4
11	20	Kuster Josef, Udligenswil	169.0	225.5	394.5
12	31	Bossert Ruedi, Kaisten	160.0	234.0	394.0
13	35	Scherrer Albert, Küssnacht	204.5	183.0	387.5
14	19	Müller Werner, Münchenbuchsee	143.0	229.0	372.0
15	30	Oberleitner Herbert, Wettingen	202.2	168.4	370.6
16	79	Achermann Michael, Schuls	189.0	178.5	367.5
17	8	Gerber Hermann, Horgen	226.0	137.5	363.5
18	21	Henseler Franz, Udligenswil	130.0	227.0	357.0
19	47	Halter Felix, Beinwil a. S.	204.0	142.0	346.0
20	26	Vogel Peter, Glarus	203.0	142.5	345.5
21	24	Hostetter Alfred, Davos	112.0	230.6	342.6
22	42	Keller Roland, Zürich	150.3	180.0	330.3
23	80	Müller Pius, Vaduz	221.5	80.0	301.5
24	75	Tscherne Werner, Altenrhein	122.5	176.0	298.5
25	78	Reist Andreas, Hindelbank	130.2	166.0	296.2
26	83	Jörg Erwin, Lenzerheide	190.5	103.0	293.5
27	56	Büchel Werner, Rorschach	136.5	155.9	292.4
28	5	Kadlec Georg, Luzern	224.0	60.0	284.0
29	4	Haldi Manfred, Wettingen	210.0	61.3	271.3
30	16	Niggli Ruedi, Chur	101.8	163.0	264.8
31	68	Hebisch Werner, Berlin	148.6	114.8	263.4
32	34	Colberg Günter, Berlin	108.5	154.0	262.5
33	7	Binder Ruedi, Brugg	140.0	122.0	262.0
34	72	Neukirchen Roland, Haan	159.0	100.6	259.6
35	67	Arnold Fredy, Dietikon	99.0	160.0	259.0
36	14	Müller Alwin, Olten	140.1	116.0	256.1
37	51	Soutchka Peter, Berlin	116.0	129.0	245.0
38	57	Zaugg Hans-Rudolf, Matten	155.0	75.0	230.0
39	86	Sutter Leo, Flawil	75.9	148.5	224.4
40	81	Knuchel Roland, Biel	145.5	68.0	213.5
41	61	Büchel Engelbert, Rorschach/B.	158.0	54.0	212.0
42	32	Müller Joe, Emmenbrücke	26.0	182.5	208.5
43	77	Berger Fritz, Thun	95.0	113.0	208.0
44	96	Engel Heinz, Winterthur	35.0	172.2	207.2
45	15	Wenger Bernhard, Zürich	-.0	206.0	206.0
46	1	Flückiger Jean-Pierre, Balsthal	134.0	69.0	203.0
47	74	Membrini Romeo, Chur	-.0	198.5	198.5
48	3	Pfändler Werner, Zürich	62.0	136.0	198.0
49	93	Düring Willi, Rorschach/Berg	196.0	-.0	196.0
50	48	Ulrich Silvan, Küssnacht	193.3	-.0	193.3
51	59	Ryffel Heinz, Zürich	131.0	61.0	192.0
52	91	Bossi Bruno, Glarus	178.0	-.0	178.0
52	25	Wagner Paul, Stans ./.	38.0	216.0	178.0
54	22	Grüter Josef, Ruswil	168.9	-.0	168.9
55	38	Lussy Walter, Stans	-.0	166.5	166.5

56	45	Baker Cilt, England	./.	40.0	200.0	160.0
57	33	Hoffmann Jürgen, Berlin		150.5	-.-	150.5
58	41	Güller Ueli, Zürich		82.0	61.0	143.0
59	23	Kaufmann Otto, Sachseln		27.0	115.0	142.0
60	2	Hofstetter Otto, Kriens		140.5	-.-	140.5
61	37	Tielmann Wolfgang, Berlin		17.0	114.0	131.0
62	92	Tinner Jonny, Glarus		-.-	125.5	125.5
63	65	Sieber Werner, Davos		43.0	81.5	124.5
64	58	Binker Josef, Stans	./.	104.7	223.7	119.0
65	52	Wehner Wolfgang, Berlin		-.-	117.5	117.5
66	63	Schibli Paul, Abtwil		103.0	5.0	108.0
67	28	Lölliger Rudolf, Luzern		-.-	94.0	94.0
68	49	Reisinger Stephan, Küsnacht		9.0	82.5	91.5
69	95	Tschabela René, Wohlen		-.-	86.0	86.0
70	6	Meyer Franz, Entschwil		-.-	69.9	69.9
71	18	Vogel Konrad, Bad Ragaz		61.4	-.-	61.4
72	90	Heer Albert, Glarus		-.-	60.5	60.5
73	55	Kasper Werner, Basel		46.0	-.-	46.0
74	89	Bayard Henry, Neuenburg		42.0	-.-	42.0
75	71	Müller Harry, Steinhausen		-.-	27.0	27.0
76	13	Eberli Herbert, Stansstad	./.	122.0	130.0	8.0
77	29	Boxler Bernhard, Maienfeld		-.-	5.0	5.0
78	53	Barkhausen Calle, Mettmann	./.	112.0	114.0	2.0
79	64	richle Norbert, Nussbauman		-.-	1.7	1.7



Otti Kaufmann wurde auf die Ansichtskarte verewigt!



- Start auf Madrisa



- Vorbereitung zum Landeanflug



*Stall-Phase vor
der Landung.*

- der 5. Rang ist auch hier reserviert !



Internationale Deltaflugtage Elm - 28./29. Februar 1976

1.	Michel Achermann, Scoul CH	15/31/27/0/	42 Punkte
2.	Walter Enderli, Guntmadingen CH	35/250/20/41/	96 Punkte
3.	Johnny Tinner, Glarus CH	216/56/21/29/	106 Punkte
4.	Bruno Bossi, Glarus CH	66/20/73/22/	108 Punkte
5.	Karl Boren, Stans CH*	102/5/24/-/	131 Punkte
6.	Werner Tscherns, Altenrhein CH	145/11/78/97/	186 Punkte
7.	Peter Vogel, Glarus CH	128/36/207/24/	188 Punkte
8.	Manfred Haldi, St.Stephan CH	96/211/87/37/	220 Punkte
9.	Bonni Heer, Glarus CH	114/93/17/300/	224 Punkte
10.	Alex Zender, Arbon CH*	191/39/0/-/	230 Punkte
11.	Heinz Stähli, Netstal CH	79/143/61/98/	238 Punkte
12.	Otto Brütch, Schaffhausen CH*	252/21/15/-/	288 Punkte
13.	Maximilian Schmitt, München D	147/43/158/300/	348 Punkte
14.	Gebhard Zürn, Engi CH	200/103/58/300/	361 Punkte
15.	Werner Müller, Münchenbuchsee	224/115/160/89/	364 Punkte
16.	Walter Scherer, St.Gallen CH	141/26/203/250/	370 Punkte
17.	Fredy Christen, Wollerau CH	160/89/177/300/	426 Punkte
18.	Thomy Kehren, Klosters CH	19/139/300/300/	458 Punkte
19.	Roland Kurz, Frauenfeld CH	84/125/300/250/	459 Punkte
20.	Andreas Meister, Hasle-Rüegsau	103/225/192/300	520 Punkte
21.	Fritz Schmid, Aeschi/Spiez CH	211/179/230/199	589 Punkte
22.	Heinz Graf, Klosters CH	250/300/134/224	608 Punkte
23.	Eduard Schibli, St.Gallen CH	300/171/198/300	669 Punkte
24.	Kurt Köppel, St.Gallen CH*	264/206/242/-/	694 Punkte
25.	Fredy Arnold, Dietikon CH**	216/300/-/-/	--- -----

* kein Streichresultat, nur drei Flüge

** wegen technischen Defektes nur zwei Flüge

Technische Daten

Ziellandekonzurrenz

Start: Mittelstation Empächli 1450 m ü M

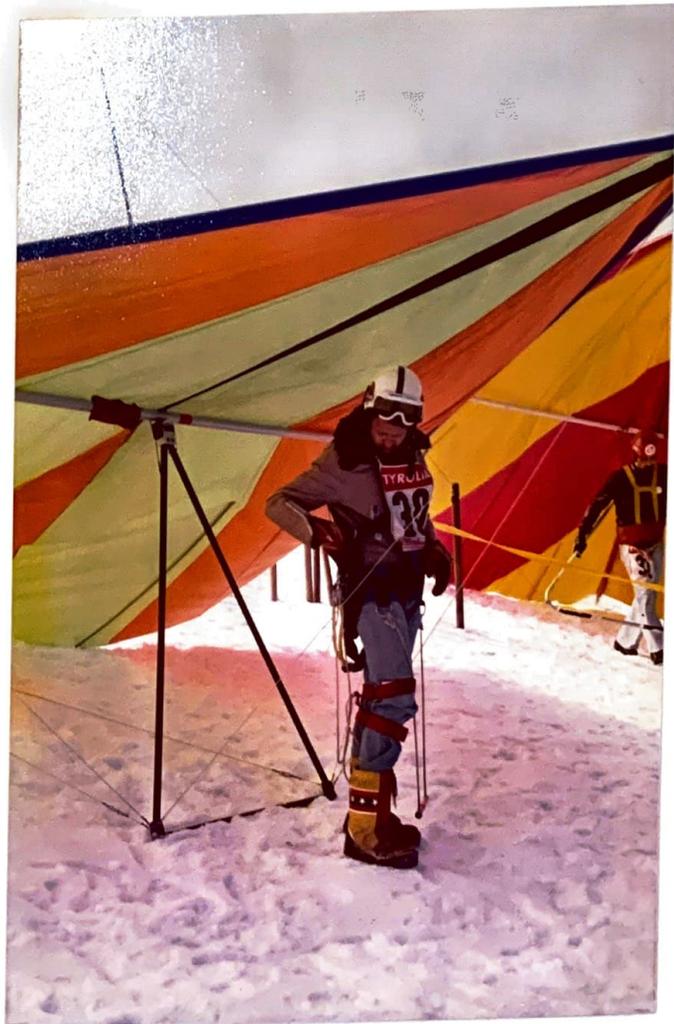
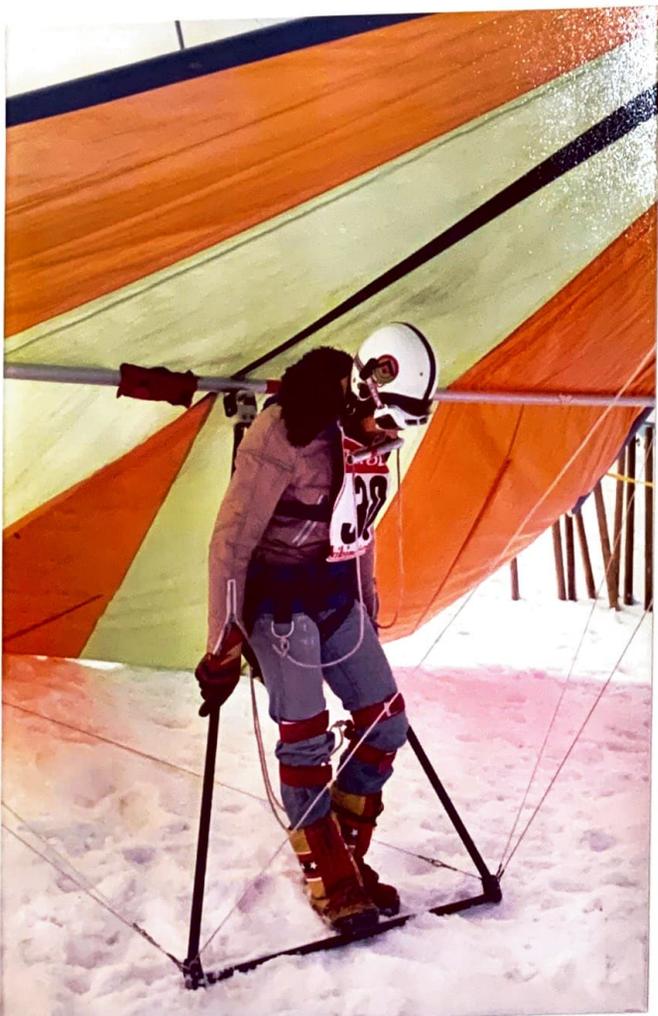
Landung: Elm Untertal 970 m ü M

Organisation: Deltafreunde Glarus und Skischule Elm

Grand Prix Skyglider Emmetten 20. + 21. März



Zum vierten mal der 5. Rang



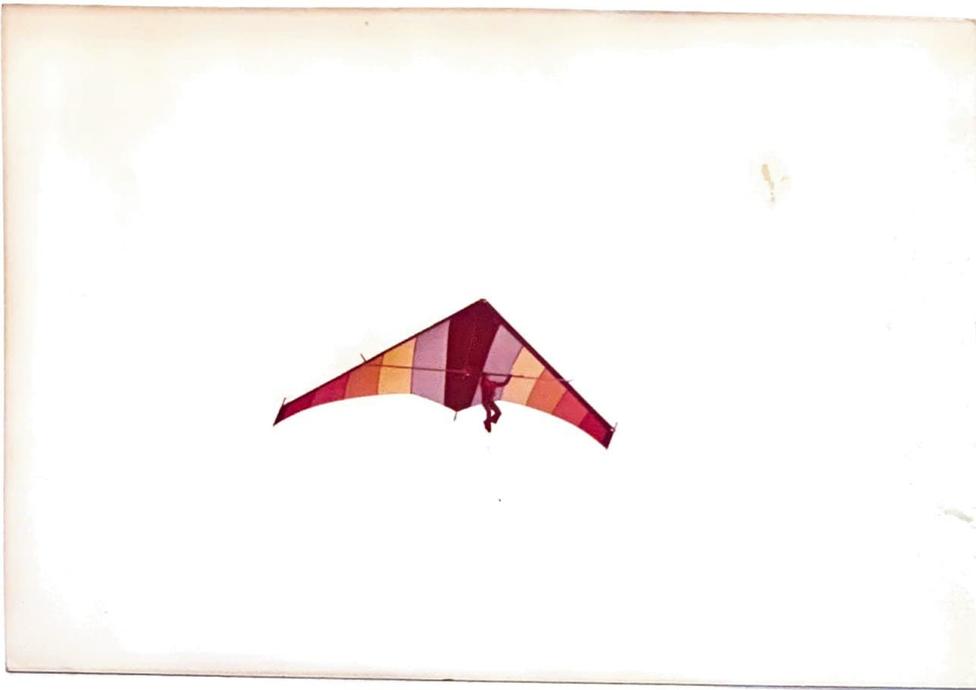
Rangliste des Grand Prix Skyglider in Emmetten 1976

Rang	Name	Punte
1.	Otto Hofstetter	25
2.	Achermann Michel	29
3.	Messmer Hans	42
4.	Roth Leo	57
5.	Boren Kari	67
6.	Baumann Markus	90
7.	Ledergerber Edi	94
8.	Kadlec Georg	99
9.	Güller Uli	117
10.	Füeg Erich	126
11.	Spörri Uli	136
12.	Mueller Werner	146
13.	Saupe Kurt	159
14.	Perner August	164
15.	Strub Hansruedi	170
16.	Bossert Ruedi	175
17.	Oberleitner Herbert	184
18.	Bergamin Markus	184
19.	Keller Roland	185
20.	Staub Peter	201
21.	Amstutz Toni	209
22.	Kehren Thomas	210
23.	Binder Rudolf	219
24.	Keller Ellmar	219
25.	Gerber Herrmann	223
26.	Wenger Bernhard	239
27.	Zumbühl Hans	245
28.	Knuchel Roland	258
29.	Karst Reto	262
30.	Henseler Franz	274
31.	Loeliger Ruedi	278
32.	Tschabold René	282
33.	Ryffel Heinz	285
34.	Baeriswyl Markus	291
35.	Kuster Harry	301
36.	Mueller Alwin	301
37.	Baillard Henri	306
38.	Mueller Harry	308
39.	Jörg Erwin	325
40.	Enderli Walter	332
41.	Hayer Franz	335
42.	Pfändler Werner	336
43.	Engel Heinz	340
44.	Amacher Hans	341
45.	Halter Felix	346
46.	Mathy Michel	378
47.	Christen Bruno	383

Rang	Name	Punkte
48.	Boxler Leo	398
49.	Gutter Adrian	440
50.	Brütsch Otto	447
51.	Meister Andreas	471
52.	Ulrich Silvan	489
53.	Schmid Fritz	500
54.	Zollinger Peter	500
55.	Scherrer Alberto	500
56.	Reisinger Stephan	500
57.	Perrollaz Ruedi	500
58.	Wyrsch Ambros	500
59.	Vogel Konrad	500



mit Pauls 200er in Sachseln



Henry Bayard
stellt in Emmetten
den ersten
IKARUS 500 vor.

2 Monate später:
ich erhalte meinen
500er. Hier beim
Einfliegen in
Sachsen.



Natürlich mit den
schönsten Farben!



*Auch Erwin Zehnder hat
die schönsten Farben!*



CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

DIMANCHE 30 MAI 1976

RESULTATS FINAUX

Classe Standard

No	Rang	Nom	Prénom	Aile	Adresse	Résultat Final	Temps Total	Distance Totale
36	1	ENGEL (BDR)	Heinz	Bora	Winterthur	1813	986	827
20	2	BOHREN (Champion Suisse)	Karl	I-100	Stans	1713	795	918
5	3	VOGEL	Peter	Brasil II	Glaris	1618	964	654
25	4	WYSS	Toni	I-100	Petite Scheidegg	1601	703	898
11	5	KUSTER	Josef	I-100	Udligenswil	1577	692	885
21	6	HENSELER	Franz	I-100	Udligenswil	1554	744	810
34	7	HOFSTETTER	Peter	I-100	Baar	1526	732	794
39	8	GUIGNARD	Thierry	Rithner C	Orbe	1517	756	761
41	9	LACHAT	Marcel	Rithner D	Lignon	1514	824	690
44	10	GULLER	Ueli	Eigenbau	Zurich	1485	719	766
28	11	TINNER	Jonny	Brasil II	Glaris	1478		
16	12	BIRCHER	Josef	Skytrek	Stans	1473		
27	13	MATHI	Christian	Ikarus	Zweisimmen	1469		
54	14	HASLER	Roger	Delta-Plane	Colombier	1444		
42	15	OBERLEITNER	Herbert	Bora	Wettingen	1434		
52	16	BERGER	Fritz	I-100	Thun	1359		
50	17	BOSSERT	Rudi	Ikarus	Kaisten	1342		
43	18	BINDER	Ruedi	Ikarus	Brugg	1250		
38	19	BURGE	Marc	Choucas	Vessy	1237		
47	20	SUTER	Dieter	Bora	Basel	1191		
53	21	TREICHLER	Heini	Bora	Wald	1188		
35	22	MULLER	Joe Fi.	Ikarus	Emmenbrücke	1173		
49	23	KEHREN	Thomas	I-100 sez	Wettingen	1109		
46	24	KUTZ	Roland	Bora	Frauenfeld	1066		
32	25	MULLER	Louis	Delta-Plane	Münster	1037		
23	26	HEER	Albert	Candelle	Glarus	1033		
13	27	FEY	Kuno	I-100	Fehraltendorf	1001		
4	28	WENGER	Bernard	I-100	Zurich	949		
31	29	HALDI	Manfred	Ikarus	Wettingen	693		
9	30	STANDKE	Werner	Manta Wing	Leysin	682		
18	31	BAUMANN	Ueli	I-100	Grindelwald	563		
26	32	GLAUSER	Peter	I-100	Burgdorf	437		
45	33	RICHTER	Norbert	I-100	Nussbaumen	383		

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

SAMEDI 29 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe Standard

Temps de base 3ème manche: 251,8

Temps de base 4ème manche: 236

No.	Nom	Prénom	3ème Points	4ème Points	Total 4 manches
4	WENGER	Bernard	243	---	601
5	VOGEL	Peter	---	445	1185
9	STANDKE	Werner	---	334	682
11	KUSTER	Josef	342	436	1554
13	FEY	Kunc	336	---	636
16	BIRCHER	Josef	359	358	1317
18	BAUMANN	Ueli	---	349	349
20	BOHREN	Karl	443	345	1630
21	HENSELER	Franz	376	425	1554
23	HEER	Albert	---	393	668
25	WYSS	Toni	402	408	1218
26	GLAUSER	Peter	437	---	437
27	MATHI	Christian	373	326	1300
28	TINNER	Jonny	400	---	1002
31	HALDI	Manfred	410	283	693
32	MULLER	Louis	394	397	1037
34	HOFSTETTER	Peter	406	405	1463
35	MULLER	Joe Fi.	---	251	844
36	ENGEL	Heinz	471	439	1812
38	BURGE	Marc	251	348	964
39	GUIGNARD	Thierry	369	---	1157
41	LACHAT	Marcel	311	392	1514
42	OBERLEITNER	Herbert	473	246	1422
43	BINDER	Rudolf	320	369	1250
44	GULLER	Ueli	---	336	1122
45	RICHTER	Norbert	383	---	383
46	KURZ	Roland	---	---	714
47	SUTER	Dieter	423	300	1191
49	KEHREN	Thomas	194	390	1109
50	BOSSERT	Rudi	297	349	1342
52	BERGER	Fritz	404	347	1359
53	TREICHLER	Heini	389	405	1044
54	HASLER	Roger	418	351	1444

Chronométrage officiel Otto ANDRE

Patronnage 24 HEURES

LISTE RECTIFICATIVE - KORRIGIERTE LISTE

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

VENDREDI 28 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe Standard

Temps de base 1ère manche: 246

Temps de base 2ème manche: 251,3

No.	Nom	Prénom	1ère manche corrigée points	2ème Points
4	WENGER	Bernard	358	---
5	VOGEL	Peter	312	428
9	STANDKE	Werner	---	348
11	KUSTER	Josef	370	406
13	FEY	Kuno	---	300
16	BIRCHER	Josef	374	226
18	BAUMANN	Ueli	---	---
20	BOHREN	Karl	423	419
21	HENSELER	Franz	419	334
23	HEER	Albert	275	---
25	WYSS	Toni	---	408
26	GLAUSER	Peter	---	---
27	MATHI	Christian	211	390
28	TINNER	Jonny	411	191
31	HALDI	Manfred	---	---
32	MULLER	Louis	---	246
34	HOFSTETTER	Peter	349	303
35	MULLER	Joe Fi.	368	225
36	ENGEL	Heinz	452	450
38	BURGE	Marc	365	---
39	GUIGNARD	Thierry	401	387
41	LACHAT	Marcel	385	426
42	OBERLEITNER	Herbert	287	416
43	BINDER	Rudolf	287	274
44	GULLER	Ueli	419	367
45	RICHTER	Norbert	---	---
46	KURZ	Roland	372	342
47	SUTER	Dieter	184	284
49	KEHREN	Thomas	327	198
50	BOSSERT	Rudi	311	385
52	BERGER	Fritz	285	323
53	TRECHLER	Heini	---	250
54	HASLER	Roger	317	358

* Le Coefficient de calcul des temps a passé de 0,94 à 1,02

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

DIMANCHE 30 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe Standard

Temps de base 5ème manche: 417,7

No.	Nom	Prénom	Points
4	WENGER	Bernard	348
5	VOGEL	Peter	433
9	STANDKE	Werner	---
11	KUSTER	Josef	365
13	FEY	Kuno	365
16	BIRCHER	Josef	382
18	BAUMANN	Ueli	214
20	BOHREN	Karl	428
21	HENSELER	Franz	330
23	HEER	Albert	365
25	WYSS	Toni	383
26	GLAUSER	Peter	---
27	MATHI	Christian	380
28	TINNER	Jonny	476
31	HALDI	Manfred	---
32	MULLER	Louis	---
34	HOFSTETTER	Peter	366
35	MULLER	Joe Fi.	329
36	ENGEL	Heinz	425
38	BURGE	Marc	273
39	GUIGNARD	Thierry	360
41	LACHAT	Marcel	---
42	OBERLEITNER	Herbert	299
43	BINDER	Rudolf	---
44	GULLER	Ueli	363
45	RICHTER	Norbert	---
46	KURZ	Roland	352
47	SUTER	Dieter	183
49	KEHREN	Thomas	---
50	BOSSERT	Rudi	132
52	BERGER	Fritz	142
53	TREICHLER	Heini	144
54	HASLER	Roger	161

Chronométrage officiel Otto ANDRE

Patronnage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

DIMANCHE 30 MAI 1976

RESULTATS FINAUX

Classe Ouverte

No	Rang	Nom	Prénom	Aile	Adresse	Résultat Final	Temps Total	Distance Totale
122	1	GUILLOUD	Eric	Dragonfly	Genève	1611	938	673
128	2	HOFSTETTER	Otto	Ikarus	Kriens	1497	920	577
123	3	GIOVANOLA	Laurant	Dragonfly	Monthey	1270	926	344
131	4	SCHIBLI	Eugen	I-200	Dietlikon	1253	628	625
134	5	JORG	Erwin	Dragon fly	Lenzerheide	1223	888	335
180	6	NIQUILLE	Michel	Dragonfly	Genève	1193		
126	7	ULRICH	Silvan	Flamingo	Küssnacht	1038		
130	8	GYGAX	Hans	Quicksilver	M/Stein	343		
133	9	REIST	Andreas	Quicksilver	Hindelbank	322		
132	10	REIST	Markus	Quicksilver	Münchringen	204		
135	11	SCHENKER	Micheline	Mini 200	Genève	180		
129	12	RENTSCH	Frédéric	Ikarus V	Montreux	---		

Challenge Trapèze d'Or gagné par Josef KUSTER, No 11, d'Udligenswil, avec un total de 1060 points sur un maximum de 1250 points.

(Challenge donné au meilleur pilote d'atterrissage de précision de toutes les classes).

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronnage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

JEUDI 27 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe Ouverte

Temps de base 1ère manche: 319

Temps de base 2ème manche: 362

No.	Nom	Prénom	1ère Points	2ème Points
122	GUILLOUD	Eric	350	445
123	GIOVANOLA	Laurent	291	259
180	NIQUILLE	Michel	---	423
126	ULRICH	Silvan	426	386
128	HOFSTETTER	Otto	343	321
129	RENTSCH	Frédéric	---	---
130	GYGAX	Hans	---	343
131	SCHIBLI	Eugen	391	259
132	REIST	Markus	---	---
133	REIST	Andreas	---	---
134	JORG	Erwin	---	322
135	SCHENKER	Micheline	---	282

Chronométrage officiel Otto ANDREY
Patronnage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

SAMEDI 29 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe ouverte

Temps de base 3ème manche: 387,8

Temps de base 4ème manche: 349,8

No	Nom	Prénom	3ème Points	4ème Points	Total 4 manches
122	GUILLOUD	Eric	382	303	1480
123	GIOVANOLA	Laurent	---	381	931
180	NIQUILLE	Michel	315	455	1193
126	ULRICH	Silvan	---	226	1038
128	HOFSTETTER	Otto	411	422	1497
129	RENTSCH	Frédéric	---	---	----
130	GYGAX	Hans	---	---	343
131	SCHIBLI	Eugen	232	186	1068
132	REIST	Markus	204	---	204
133	REIST	Andreas	---	---	322
134	JORG	Erwin	473	63	818
135	SCHENKER	Micheline	180	---	180

Chronométrage officiel Otto ANDRE

Patronnage 24 HEURES

2. Schweizer-Meisterschaft



Heinz Engel, Harry Kuster, Etienne Rithner
Erich Guilloud



P. Vogel
H. Engel
K. Bohren



K. Gisler
Programme
O. Hofstetter



27 ~ 30 mai 1976
à LEYSIN

Organisation: Ecole Delta
Office du tourisme

27 MAI 1976

Patronage





Klasse 2

1. Rithner Etienne
2. Briod Philippe
3. Tschabold René



Klasse 3

1. Guilloud Eric
2. Hofstetter Otto
3. Giovanola Laurant

Goldenes Trapez

Harry Kuster





Die Ehrendame gratuliert



Schweizermeister
aller 3 Klassen





Welche Start-
nummer hat denn
unser Papa?



Mir ist langweilig
Mamma!



-und Peter sorgte
für Abwechslung.

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

DIMANCHE 30 MAI 1976

RESULTATS FINAUX

Classe Standard

No	Rang	Nom	Prénom	Aile	Adresse	Résultat Final	Temps Total	Distance Totale
36	1	ENGEL (BDR)	Heinz	Bora	Winterthur	1813	986	827
20	2	BOHREN (Champion Suisse)	Karl	I-100	Stans	1713	795	918
5	3	VOGEL	Peter	Brasil II	Glaris	1618	964	654
25	4	WYSS	Toni	I-100	Petite Scheidegg	1601	703	898
11	5	KUSTER	Josef	I-100	Udligenswil	1577	692	885
21	6	HENSELER	Franz	I-100	Udligenswil	1554	744	810
34	7	HOFSTETTER	Peter	I-100	Baar	1526	732	794
39	8	GUIGNARD	Thierry	Rithner C	Orbe	1517	756	761
41	9	LACHAT	Marcel	Rithner D	Lignon	1514	824	690
44	10	GULLER	Ueli	Eigenbau	Zurich	1485	719	766
28	11	TINNER	Jonny	Brasil II	Glaris	1478		
16	12	BIRCHER	Josef	Skytrek	Stans	1473		
27	13	MATHI	Christian	Ikarus	Zweisimmen	1469		
54	14	HASLER	Roger	Delta-Plane	Colombier	1444		
42	15	OBERLEITNER	Herbert	Bora	Wettingen	1434		
52	16	BERGER	Fritz	I-100	Thun	1359		
50	17	BOSSERT	Rudi	Ikarus	Kaisten	1342		
43	18	BINDER	Ruedi	Ikarus	Brugg	1250		
38	19	BURGE	Marc	Choucas	Vessy	1237		
47	20	SUTER	Dieter	Bora	Basel	1191		
53	21	TREICHLER	Heini	Bora	Wald	1188		
35	22	MULLER	Joe Fi.	Ikarus	Emmenbrücke	1173		
49	23	KEHREN	Thomas	I-100 sez	Wettingen	1109		
46	24	KUFZ	Roland	Bora	Frauenfeld	1066		
32	25	MULLER	Louis	Delta-Plane	Münster	1037		
23	26	HEER	Albert	Candelle	Glarus	1033		
13	27	FEY	Kuno	I-100	Fehralt Dorf	1001		
4	28	WENGER	Bernard	I-100	Zurich	949		
31	29	HALDI	Manfred	Ikarus	Wettingen	693		
9	30	STANDKE	Werner	Manta Wing	Leys			
18	31	BAUMANN	Ueli	I-100	Grind			
26	32	GLAUSER	Peter	I-100	Burg			
45	33	RICHTER	Norbert	I-100	Nuss			

*Der World Cup wurde
vorgestellt.*

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronage 24 HEURES



CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

SAMEDI 29 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe Standard

Temps de base 3ème manche: 251,8

Temps de base 4ème manche: 236

No.	Nom	Prénom	3ème Points	4ème Points	Total 4 manches
4	WENGER	Bernard	243	---	601
5	VOGEL	Peter	---	445	1185
9	STANDKE	Werner	---	334	682
11	KUSTER	Josef	342	436	1554
13	FEY	Kuno	336	---	636
16	BIRCHER	Josef	359	358	1317
18	BAUMANN	Ueli	---	349	349
20	BOHREN	Karl	443	345	1630
21	HENSELER	Franz	376	425	1554
23	HEER	Albert	---	393	668
25	WYSS	Toni	402	408	1218
26	GLAUSER	Peter	437	---	437
27	MATHI	Christian	373	326	1300
28	TINNER	Jonny	400	---	1002
31	HALDI	Manfred	410	283	693
32	MULLER	Louis	394	397	1037
34	HOFSTETTER	Peter	406	405	1463
35	MULLER	Joe Fi.	---	251	844
36	ENGEL	Heinz	471	439	1812
38	BURGE	Marc	251	348	964
39	GUIGNARD	Thierry	369	---	1157
41	LACHAT	Marcel	311	392	1514
42	OBERLEITNER	Herbert	473	246	1422
43	BINDER	Rudolf	320	369	1250
44	GULLER	Ueli	---	336	1122
45	RICHTER	Norbert	383	---	383
46	KURZ	Roland	---	---	714
47	SUTER	Dieter	423	300	1191
49	KEHREN	Thomas	194	390	1109
50	BOSSERT	Rudi	297	349	1342
52	BERGER	Fritz	404	347	1359
53	TREICHLER	Heini	389	405	1044
54	HASLER	Roger	418	351	1444

Chronométrage officiel Otto ANDRE

Patronnage 24 HEURES

LISTE RECTIFICATIVE - KORRIGIERTE LISTE

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

VENDREDI 28 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe Standard

Temps de base 1ère manche: 246
Temps de base 2ème manche: 251,3

No.	Nom	Prénom	1ère manche corrigée points	2ème Points
4	WENGER	Bernard	358	---
5	VOGEL	Peter	312	428
9	STANDKE	Werner	---	348
11	KUSTER	Josef	370	406
13	FEY	Kuno	---	300
16	BIRCHER	Josef	374	226
18	BAUMANN	Ueli	---	---
20	BOHREN	Karl	423	419
21	HENSELER	Franz	419	334
23	HEER	Albert	275	---
25	WYSS	Toni	---	408
26	GLAUSER	Peter	---	---
27	MATHI	Christian	211	390
28	TINNER	Jonny	411	191
31	HALDI	Manfred	---	---
32	MULLER	Louis	---	246
34	HOFSTETTER	Peter	349	303
35	MULLER	Joe Fi.	368	225
36	ENGEL	Heinz	452	450
38	BURGE	Marc	365	---
39	GUIGNARD	Thierry	401	387
41	LACHAT	Marcel	385	426
42	OBERLEITNER	Herbert	287	416
43	BINDER	Rudolf	287	274
44	GULLER	Ueli	419	367
45	RICHTER	Norbert	---	---
46	KURZ	Roland	372	342
47	SUTER	Dieter	184	284
49	KEHREN	Thomas	327	198
50	BOSSERT	Rudi	311	385
52	BERGER	Fritz	285	323
53	TRECHLER	Heini	---	250
54	HASLER	Roger	317	358

* Le Coefficient de calcul des temps a passé de 0,94 à 1,02

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

DIMANCHE 30 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe Standard

Temps de base 5ème manche: 417,7

No.	Nom	Prénom	Points
4	WENGER	Bernard	348
5	VOGEL	Peter	433
9	STANDKE	Werner	---
11	KUSTER	Josef	365
13	FEY	Kuno	365
16	BIRCHER	Josef	382
18	BAUMANN	Ueli	214
20	BOHREN	Karl	428
21	HENSELER	Franz	330
23	HEER	Albert	365
25	WYSS	Toni	383
26	GLAUSER	Peter	---
27	MATHI	Christian	380
28	TINNER	Jonny	476
31	HALDI	Manfred	---
32	MULLER	Louis	---
34	HOFSTETTER	Peter	366
35	MULLER	Joe Fi.	329
36	ENGEL	Heinz	425
38	BURGE	Marc	273
39	GUIGNARD	Thierry	360
41	LACHAT	Marcel	---
42	OBERLEITNER	Herbert	299
43	BINDER	Rudolf	---
44	GULLER	Ueli	363
45	RICHTER	Norbert	---
46	KURZ	Roland	352
47	SUTER	Dieter	183
49	KEHREN	Thomas	---
50	BOSSERT	Rudi	132
52	BERGER	Fritz	142
53	TREICHLER	Heini	144
54	HASLER	Roger	161

Chronométrage officiel Otto ANDRE

Patronage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

DIMANCHE 30 MAI 1976

RESULTATS FINAUX

Classe Ouverte

No	Rang	Nom	Prénom	Aile	Adresse	Résultat Final	Temps Total	Distance Totale
122	1	GUILLOUD	Eric	Dragonfly	Genève	1611	938	673
128	2	HOFSTETTER	Otto	Ikarus	Kriens	1497	920	577
123	3	GIOVANOLA	Laurant	Dragonfly	Monthey	1270	926	344
131	4	SCHIBLI	Eugen	I-200	Dietlikon	1253	628	625
134	5	JORG	Erwin	Dragon fly	Lenzerheide	1223	888	335
180	6	NIQUILLE	Michel	Dragonfly	Genève	1193		
126	7	ULRICH	Silvan	Flamingo	Küssnacht	1038		
130	8	GYGAX	Hans	Quicksilver	M/Stein	343		
133	9	REIST	Andreas	Quicksilver	Hindelbank	322		
132	10	REIST	Markus	Quicksilver	Münchringen	204		
135	11	SCHENKER	Micheline	Mini 200	Genève	180		
129	12	RENTSCH	Frédéric	Ikarus V	Montreux	---		

Challenge Trapèze d'Or gagné par Josef KUSTER, No 11, d'Udligenswil, avec un total de 1060 points sur un maximum de 1250 points.

(Challenge donné au meilleur pilote d'atterrissage de précision de toutes les classes).

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

JEUDI 27 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe Ouverte

Temps de base 1ère manche: 319

Temps de base 2ème manche: 362

No.	Nom	Prénom	1ère Points	2ème Points
122	GUILLOUD	Eric	350	445
123	GIOVANOLA	Laurent	291	259
180	NIQUILLE	Michel	---	423
126	ULRICH	Silvan	426	386
128	HOFSTETTER	Otto	343	321
129	RENTSCH	Frédéric	---	---
130	GYGAX	Hans	---	343
131	SCHIBLI	Eugen	391	259
132	REIST	Markus	---	---
133	REIST	Andreas	---	322
134	JORG	Erwin	---	282
135	SCHENKER	Micheline	---	---

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronnage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

SAMEDI 29 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe ouverte

Temps de base 3ème manche: 387,8

Temps de base 4ème manche: 349,8

No	Nom	Prénom	3ème Points	4ème Points	Total 4 manches
122	GUILLOUD	Eric	382	303	1480
123	GIOVANOLA	Laurent	---	381	931
180	NIQUILLE	Michel	315	455	1193
126	ULRICH	Silvan	---	226	1038
128	HOFSTETTER	Otto	411	422	1497
129	RENTSCH	Frédéric	---	---	----
130	GYGAX	Hans	---	---	343
131	SCHIBLI	Eugen	232	186	1068
132	REIST	Markus	204	---	204
133	REIST	Andreas	---	---	322
134	JORG	Erwin	473	63	818
135	SCHENKER	Micheline	180	---	180

Chronométrage officiel Otto ANDRE

Patronnage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

DIMANCHE 30 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

Classe ouverte

Temps de base 5ème manche: 277,5

No.	Nom	Prénom	5ème points
122	GUILLOUD	Eric	434
123	GIOVANOLA	Laurent	339
180	NIQUILLE	Michel	---
126	ULRICH	Silvan	---
128	HOFSTETTER	Otto	---
129	RENTSCH	Frederic	---
130	GYGAX	Hans	---
131	SCHIBLI	Eugen	371
132	REIST	Markus	---
133	REIST	Andreas	---
134	JORG	Erwin	405
135	SCHENKER	Micheline	---

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronnage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

DIMANCHE 30 MAI 1976

RESULTATS FINAUX

2ème Génération

No	Rang	Nom	Prénom	Aile	Adresse	Résultat Final	Temps Total	Distance Totale
82	1	RITHNER	Etienne	Dragonfly	Monthey	1739	938	801
88	2	BRIOD	Philippe	Electra	Orbe	1485	606	879
74	3	TSCHABOLD	René	Flamingo	Wohlen	1382	707	675
89	4	KNUCHEL	Roland	Choucas-D	Bienne	1378	667	711
103	5	GERBER	Hermann	Flamingo	Horgenber	1350	815	535
104	6	MULLER	Werner	I-500	M/Buchsee	1287	845	442
78	7	KADLEC	Georg	I-500	Lucern	1248	794	454
94	8	SPORRI	Uli	I-200	Zumikon	1216	538	678
111	9	GURTNER	Adrian	Bora	Winterthur	1172	596	576
76	10	KELLER	Roland	Phönix 6	Zurich	1142	546	596
93	11	BLAZEK	Oli	Dragonfly	Meyrin	1119		
61	12	KNECHT	Rolf	Savoie	Brislach	1090		
85	13	ACHERMANN	Michel	I-200	Scuol	1072		
83	14	ROTH	Léo	Delta 2001	Pratteln	837		
84	15	BAYARD	Henri	I-500	Interlaken	788		
105	16	BAUMANN	Markus	Choucas D	Bassersdorf	661		
73	17	LUSSI	Walter	Phönix	Stans	595		
72	18	AMACHER	Hans	Cumulus	Unterseen	577		
71	19	PERRETEN	Kurt	Choucas D	Saanen	556		
75	20	TSCHERNE	Werner	Flamingo	Altenrhein	545		
91	21	HOLZER	Ulrich	Savoie	Aesch	531		
87	22	BALET	Pascal	Dragon	Monthey	526		
90	23	BICAN	François	Dragon	Genève	424		
97	24	FURST	Kurt	Delta 2001	Brislach	419		
80	25	DUFFEK	Milo	Swallowtail	Lignon	419		
63	26	ZBINDEN	Félix	Flamingo	Plasselb	403		
64	27	DUFFEK	Irmgard	Swallowtail	Lignon	385		
60	28	GERBER	Hans R.	Electra	Sierre	122		

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronnage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

JEUDI 27 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

2ème Génération

Temps de base 1ère manche: 379

Temps de base 2ème manche: 457,8

No.	Nom	Prénom	1ère Points	2ème Points
60	GERBER	Hans R.	---	---
61	KNECHT	Rolf	344	159
62	RITHNER	Etienne	381	304
63	ZBINDEN	Félix	---	---
64	DUFFEK	Irmgard	---	---
71	PERRETEN	Kurt	249	---
72	AMACHER	Hans	---	366
73	LUSSI	Walter	---	237
74	TSCHABOLD	René	416	289
75	TSCHERNE	Werner	---	---
76	KELLER	Roland	258	252
78	KADLEC	Georg	---	288
80	DUFFEK	Milo	---	237
83	ROTH	Léo	---	---
84	BAYARD	Henri	---	300
85	ACHERMANN	Michel	241	296
87	BALET	Pascal	---	---
88	BRIOD	Philippe	375	361
89	KNUCHEL	Roland	---	271
90	BICAN	François	---	134
91	HOLZER	Ulrich	---	352
93	BLAZEK	Oli	346	---
94	SPORRI	Uli	231	370
97	FURST	Kurt	---	---
103	GERBER	Hermann	247	285
104	MULLER	Werner	273	290
105	BAUMANN	Markus	---	317
111	GURTNER	Adrian	234	283

Chronométrage officiel OTTO ANDREY

Patronnage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

SAMEDI 29 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

2ème Génération

Temps de base 3ème manche: 494,4

Temps de base 4ème manche: 360,2

No.	Nom	Prénom	3ème Points	4ème Points	Total 4 manches
60	GERBER	Hans R.	122	---	122
61	KNECHT	Rolf	240	292	1035
62	RITHNER	Etienne	481	448	1614
63	ZBINDEN	Félix	---	403	403
64	DUFFEK	Irmgard	385	---	385
71	PERRETEN	Kurt	---	---	249
72	AMACHER	Hans	---	211	577
73	LUSSI	Walter	340	---	577
74	TSCHABOLD	René	347	238	1290
75	TSCHERNE	Werner	292	253	545
76	KELLER	Roland	333	299	1142
78	KADLEC	Georg	240	453	981
80	DUFFEK	Milo	182	---	419
83	ROTH	Léo	336	185	521
84	BAYARD	Henri	193	---	493
85	ACHERMANN	Michel	---	371	908
87	BALET	Pascal	325	201	526
88	BRIOD	Philippe	399	350	1485
89	KNUCHEL	Roland	376	410	1057
90	BICAN	François	---	290	424
91	HOLZER	Ulrich	---	179	531
93	BLAZEK	Oli	305	242	893
94	SPORRI	Uli	240	---	841
97	FURST	Kurt	---	159	159
103	GERBER	Hermann	244	427	1203
104	MULLER	Werner	346	378	1287
105	BAUMANN	Markus	192	---	509
111	GURTNER	Adrian	---	305	822

Chronométrage officiel Otto ANDRE

Patronnage 24 HEURES

CHAMPIONNATS SUISSES DE VOL LIBRE

DIMANCHE 30 MAI 1976

RESULTATS INTERMEDIAIRES

2ème génération

Temps de base 5ème manche: 359,1

No.	Nom	Prénom	5ème points
60	GERBER	Hans-R.	---
61	KNECHT	Rolf	214
62	RITHNER	Etienne	429
63	ZBINDEN	Felix	---
64	DUFFEK	Irmgard	---
71	PERRETEN	Kurt	307
72	AMACHER	Hans	---
73	LUSSI	Walter	18
74	TSCHABOLD	René	330
75	TSCHEREE	Werner	---
76	KELLER	Roland	---
78	KADLEC	Georg	267
80	DUFFEK	Milo	---
83	ROTH	Leo	316
84	BAYARD	Henri	295
85	ACHERMANN	Michel	217
87	BALET	Pascal	---
88	BRIOD	Philippe	332
89	KNUCHEL	Roland	321
90	BICAN	François	---
91	HOLZER	Ulrich	---
93	BLAZEK	Oli	226
94	SPORRI	Uli	375
97	FURST	Kurt	260
103	GERBER	Hermann	391
104	MULLER	Werner	50
105	BAUMANN	Markus	152
111	GURTNER	Adrian	350

Chronométrage officiel Otto ANDREY

Patronnage 24 HEURES



Schweizermeister 1976



Empfang in Sachseln!







Sabine hatte
Fieber aber
sie wollte nichts
verpassen.

Die erste
Gratulantin!



Es regnete!
Trotzdem kamen
meine Delta-
Kollegen und
Schüler.



Die Familie
mit dabei.



Des Mutters
ganzer Stolz.



Was denkt er wohl ?



Sie hat es nicht immer leicht,
freut sich aber trotzdem !



Prost!



Hier wird die
Rangliste
studiert.



Auch mit dabei,
die Schwieger-
Eltern, welche
in Leysin als
Betreuer antreten



Mein Bruder + Frau beim Ver-
gleichen der Resultate.

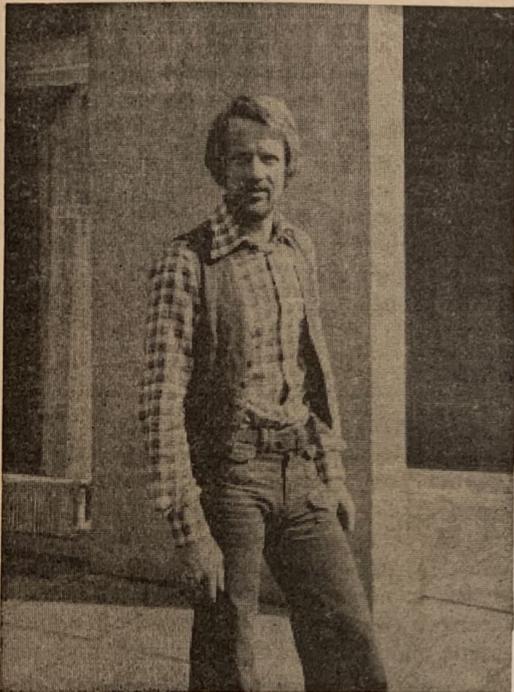


Zufrieden mit mir ?

Karl Bohren Schweizermeister im Delta-Fliegen

Bild und Bericht Ruedi Michel

Ueber das vergangene Wochenende wurden im Waadtländischen Kurort Leysin die 2. Schweizermeisterschaften im Delta-Fliegen mit rund 90 Teilnehmern durchgeführt. Für Eingeweihte nicht ganz unerwartet eroberte sich der 32jährige Sachsler Karl Bohren den begehrten Schweizermeistertitel aller Klassen. Bei 4 von 5 gewerteten Flügen wurden nebst der möglichst langen Flugzeit vor allem die genauen Punktlandungen gewertet. Daß auch in dieser Sparte der Trai-



ningsaufwand enorm groß ist, zeigt die Tatsache, daß Karl Bohren seit Besuch der Delta-Flugschule von Weltmeister Mike Harker in Scuol 1974 bereits gegen 500 Flüge absolvierte, davon über 40 von seinem Trainingsberg, dem Stanserhorn. Als brevetierter Leiter der Delta-Flugschule Unterwalden ist Bohren geradezu prädestiniert auch dem einheimischen Delta-Nachwuchs eine seriöse Grundausbildung zu vermitteln. Für die im September in Kössen (Oesterreich) stattfindenden Weltmeisterschaften wünschen wir dem sympathischen Sportler bereits heute viel Erfolg!

„Im Obwaldner“
vom 8. Juni 76



Im Deltasegeln gehören die Innerschweizer zur allerersten Garnitur des Landes. Der frischgebackene Schweizer Meister im Hängegleiten, der Stanser Karl Bohren (Bildmitte), der Krienser Otto Hofstetter (links) und der Udligenswiler Josef Kuster dürften die Schweiz an den Weltmeisterschaften in Oesterreich vertreten. Bild Beat Blättler

Karl Bohren (Stans) Schweizermeister im Delta-Fliegen

Ueber das vergangene Wochenende wurden im Waadtländischen Kurort Leysin die 2. Schweizermeisterschaften im Delta-Fliegen mit rund 90 Teilnehmern durchgeführt. Für eingeweihte nicht ganz unerwartet eroberte sich der 32 jährige Stanser Karl Bohren den begehrten Schweizermeistertitel aller Klassen. Bei 4 von 5 gewerteten Flügen wurden nebst der möglichst langen Flugzeit vor allem die genauen Punktlandungen gewertet. Dass auch in dieser Sparte der Trainingsaufwand enorm ist, zeigt die Tatsache, dass Karl Bohren seit dem Besuch der Delta-Flugschule von Weltmeister Mike Harker in Scuol 1974, bereits gegen die 500 Flüge absolvierte, davon über 40 von seinem Trainingsberg, dem Stanserhorn. Als brevetierter Leiter der Delta-Flugschule Unterwalden ist Bohren somit geradezu prädestiniert auch dem Einheimischen Delta-Nachwuchs eine seriöse Grundausbildung zu vermitteln. Für die im September in Kössen (Oesterreich) stattfindenden Weltmeisterschaften wünschen wir dem sympathischen Sportler bereits jetzt schon viel Erfolg.

„Nidwaldner Volksblatt“
vom 5. Juni 76

tag-
blatt



region

Luzerner Tagblatt/Zuger Tagblatt

Donnerstag, 3. Juni 1976



Die drei erfolgreichen Innerschweizer Drachensegler Otto Hofstetter, Karl Bohren, der neue Schweizer Meister, und Josef Kuster (von links nach rechts). Während Otto Hofstetter und Karl Bohren definitiv für die Weltmeisterschaften in Oesterreich als selektioniert gelten, besteht für den Udligenswiler Josef Kuster noch eine leise Hoffnung, eventuell als Ersatzmann ins Schweizer Nationalteam aufgenommen zu werden. Foto Bruno Voser

Schweizer Deltasegler-Meisterschaften in Leysin

Titel ging in die Innerschweiz

An den diesjährigen Schweizer Deltaflug-Meisterschaften, ausgetragen in Leysin, kam es zu einer Verlagerung der Vorherrschaft: die welschen Hängegleiter-Spezialisten mussten erstmals der mit zehn Piloten in die Waadtländer Alpen gereisten Innerschweizer Vertretung — erstellt man ein inoffizielles Mannschaftsklassement — den Vortritt lassen. Doch nicht genug: mit dem 32jährigen Stanser Teppichhändler Karl Bohren holte sich ein Zentralschweizer den begehrten Einzeltitel.

M. K. Die zweite Schweizer Deltasegler-Meisterschaft brachte die Bestätigung der zahlreichen, jüngsten Wettkämpfe, denn die Innerschweizer unterstrichen deutlich ihre Vorherrschaft. Nicht nur der neue Meister Karl Bohren (der sich übrigens auch als Skilehrer einen Namen holte) unterstrich die Aufwärtsbewegung der oftmals verschrieenen, jungen Sportart in unserer Region. Mit Otto Hofstetter, der erst kürzlich im fernen Afrika mit einem Flug vom Kilimandscharo von sich hören liess, und dem Udligenswiler Josef Kuster, der den «goldenen Bügel» für die besten Ziel-

landungen an den nationalen Titelkämpfen gewann, zeichneten sich zusammen drei Innerschweizer ganz besonders aus. Karl Bohren und Otto Hofstetter — eventuell auch Josef Kuster — winkt nun die Teilnahme an der Weltmeisterschaft im österreichischen Kössen, die anfangs September durchgeführt wird.

Gewertet wurden an den Schweizer Meisterschaften vier der fünf Wertungsflüge, in denen es galt, möglichst lange in der Luft zu bleiben, gleichzeitig aber auch eine möglichst präzise Landung vorzunehmen.

TAT

-50

Montag, 8. August 1977

Tel. 01 - 44 30 30

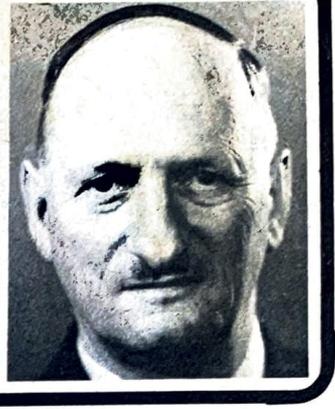
Nr. 183 42. Jahrgang
AZ 8958 Spreitenbach

Abonnenten-Vertrieb
056 - 70 12 81

Alt Bundesrat

Chaudet tot

LAUSANNE - Alt Bundesrat Paul Chaudet (Bild) ist tot. Gestern Abend um 19 Uhr starb der umstrittene Politiker im Alter von 73 Jahren in der Lausanner Universitätsklinik. Chaudet musste als Folge der sogenannten «Mirage-Affäre» im Jahre 1966 zurücktreten. Nach seinem Rücktritt erwarb sich der ehemalige Weinbauer vor allem Verdienste um das Weltkinderhilfswerk.



Bericht Seite 5

Selbstmörderischer Deltasegler starb, zwei Kameraden überlebten:

Vom Matterhorn in den Tod gesegelt!

ZERMATT - Deltasegler-Wahnsinn am Matterhorn: Auf dem Gletscher am Fuss der Nordwand zerschmetterte ein tollkühner Deltafleger. Es ist der zehnte Delta-Tote in diesem Jahr. Trotz böigem Wind und Nebel war er mit zwei Kollegen zu einem Flug vom Matterhorn gestartet.

Die drei Ausländer waren mit ihren Drachen gestern Morgen von der Solvay-Hütte zum Wahnsinns-Flug aufgebrochen.

Dem Hüttenwart versprochen sie allerdings, bei schlechtem Wetter nicht zu fliegen. Doch während ge-

stern am frühen Nachmittag die Air-Zermatt-Piloten Bernd van Doornick und Hermann-Geiger-Sohn Peter im Auftrag der Rettungsflygwacht unterwegs waren, wurde aus der Solvay-Hütte gemeldet:

«Eben Heli abgestürzt.»

Beat Perren von der Air Zermatt zur TAT: «Unsere Erkundigungen ergaben jedoch, dass etwas anderes die Nordwand hinuntergeschleppert war. Sofort flog unser Heli an den Fuss des Gletschers.

Hier fanden wir den vollkommen verstümmelten Deltafleger in den Trümmern seines Gleiters. Der Tote sah fürchterlich aus.»

Kurz nach dem Todesflug ihres Kollegen landeten die zwei anderen Drachensflieger sicher in der Nähe von Zermatt. Wie gespenstische Vögel tauchten sie aus dem Nebel auf.

Perren: «Solche Flüge bei diesem Wetter sind einfach selbstmörderisch. Im Nebel hätte es bei der Nordwand sogar einen Zusammenstoss mit unserem Heli geben können.

Wir können uns nur an den Kopf greifen. Nicht einmal gemeldet hat man uns die Flüge.»

Die Absturzursache liess sich gestern noch nicht klären. Im Nebel könnte der Deltasegler die Felsen gestreift haben. Oder eine Bö könnte ihm schon einen sauberen Start verunmöglicht haben. Zermatter Polizeisprecher: «Wir müssen den Fall allein behandeln. Das Luftamt wurde wohl orientiert, wird aber nicht ermittelt.

Und Bestimmungen, dass man vom Matterhorn herunter nicht fliegen darf, gibt es noch keine. Wir müssen uns jetzt überlegen, ob hier eingeschritten werden soll.»

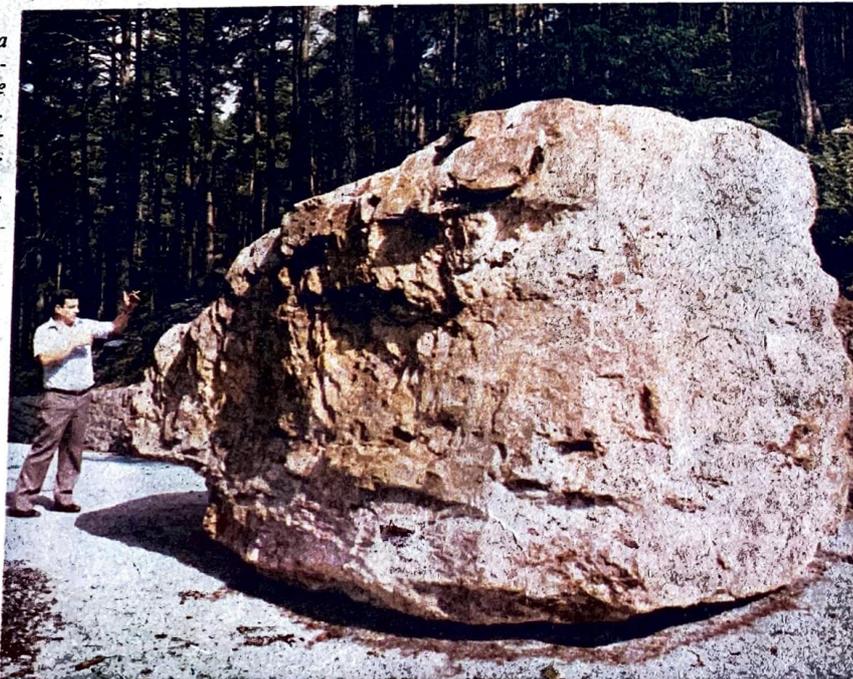
Hannes Heldstab

ZÜRICH - Horror-Wochenende auf unseren Strassen: 15 Menschen verloren bei Unfällen ihr Leben. Und am Samstag brach der Ferienrückreiseverkehr im Tessin, im Bündnerland und am Walensee total zusammen.

In der Leventina war die Gotthardstrasse durch Erdbeben unterbrochen worden. Einzelne Dörfer waren total von der Umwelt abgeschnitten.

Die Tessiner Polizei leitete den gewaltigen Heimkehrer-Strom über den San Bernardino und den Lukmanier um. Im Bündnerland stauten sich die Kolonnen sowohl am Samstag als auch gestern kilometerweit. Auch die Walensee-Strasse schluckte die Blechlawaune nicht. Stundenlang schlichen Doppelkolonnen im Schrittempo dahin. Mit 15 Toten, allein fünf davon im Wallis, war der Blutzoll, den der Strassenverkehr in den zwei Tagen forderte, extrem hoch.

Immer mehr Berge liegen auf unseren Strassen!



Solche riesige Gesteinsbrocken polterten im Rutschgebiet in der Leventina auf die Strassen.

Falscher Wagemut kann so verhängnisvoll werden wie eine Windbö

Deltasegeln — wo die Gefahr in der Begeisterung liegt

WALTER SCHNIEPER / LNN

In der Schweiz gibt es derzeit fast 2000 Deltasegler. Das Deltasegeln, vor einigen Jahren noch verwegenes Hobby einzelner, ist zu einer verbreiteten Sportart geworden, mit Wettbewerben, nationalen und internationalen Meisterschaften. Verschiedene tödliche Abstürze von Hängegleiterpiloten haben nicht nur Diskussionen über die Gefährlichkeit dieses Sportes angefangen, sondern auch den Ruf nach Verboten und schärferen Kontrollen. Wir haben uns mit aktiven Hängegleiterpiloten über das Deltasegeln, seine Gefahren und die Möglichkeiten, sie zu bannen, unterhalten.

«Du schwebst durch die Luft. Um dich ist es so still wie in einem Ballonkorb. Aber du fliegst vorwärts, erlebst den Wechsel der Landschaft unter dir. Küppen und Wälder flitzen vorbei, wenn du dem Hang entlang fliegst. Weite und Tiefe tun sich auf, wenn du dich dem Tal zuwendest. Du bist allein, aber nicht ausgeliefert. Der Hängegleiter folgt jedem Steuerbefehl». So beschreibt ein Deltapilot, der mehr als 500 Mal den Sprung ins «Leere» hinaus gewagt hat, jenen Sport, der in letzter Zeit ins Zwielicht geraten ist.

Mit dem Hängegleiter kann sich jeder als Fluggpionier fühlen. Vom ersten Hüpfen bis zum Langstreckenflug von einem 2000-Meter-Gipfel der Voralpen ist ein Deltasegler auf sich und seine eigenen Erfahrungen angewiesen. Wie reizvoll das sei, beschreibt Fritz Bigler vom Eidgenössischen Luftamt. Er ist aktiver Motor- und begeisterter Segelflieger sowie Beamter mit Hängegleitererfahrungen («Ich musste jederzeit die Geräte prüfen, also lernte ich den Deltasegler»). Nach seinen Worten vermittelt der Hängegleiter das schönste Fluggefühl.

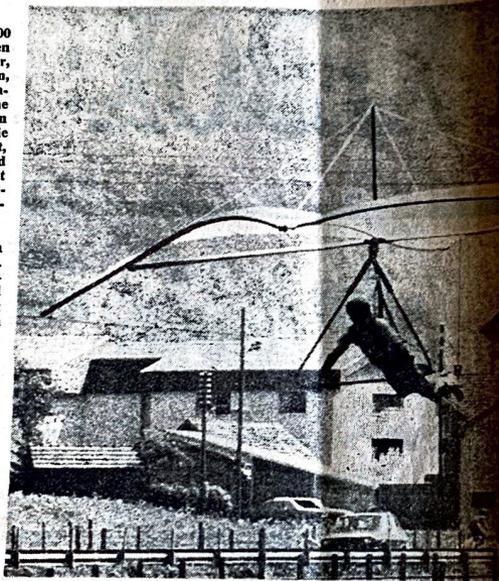
Keine neue Erfindung

Die Hängegleiter in ihrer heutigen Form sind keine Erfindung der letzten Jahre, und die neuesten Hochleistungsmodelle ähneln teilweise erstaunlich jenen Gleitern, die sich im vorigen Jahrhundert Otto Lilienthal (er flüchte zwischen 1890 und 1896 rund 2000 Gleitflüge aus) konstruierte.

Der verhältnismässig richtungsstabile Deltasegler, den die heute am meisten verbreiteten Standardgleiter haben, ist eine Konstruktion des amerikanischen Aerodynamikers Francis Melvin Rogallo und ein «Nebenprodukt» der Raumfahrttechnologie. Rogallo hatte einen zusammenlegbaren Flügel für die Bergung von heimkehrenden Raumschiffen konstruiert. Am Ende zogen die Amerikaner jedoch den konventionellen Fallschirm für die Bergung der Apollo- und Gemini-Kapseln vor. Ein Amtler übernahm später Rogallos Idee und baute Drachen, an denen sich ein Mensch im Schleppe von Motorrädern oder Motorbooten in die Höhe tragen lassen konnte.

Von da zum unabhängigen Deltasegler war es nur noch ein kleiner Schritt. Leichtes und zugleich festes Material (Rohre und Bspannung) haben den Bau von zusammenlegbaren Geräten erlaubt, die einen Menschen durch die Luft tragen können. Mit den Hängegleitern ist mehr möglich als bloss ein gebremster und gesteuerter Fall wie beim Fallschirmspringen. Erfahrene Flieger können bei hinreichendem Auftrieb stundenlang in der Luft bleiben oder sich gar in die Höhe tragen lassen. Dem Küssnacher Deltasegler Silvan Ulrich gelang ein Flug von der Seebodenalp hinauf auf die Höhe von Rigikulm — Höhenunterschied fast tausend Meter!

Pioniere und Leichtstunne



Ein Deltasegler landet vor der Kirche in Wolfenschiessen.

gehört heute zu den Pionieren des Deltasegels: Er segelte als erster mit einem Hängegleiter vom Killmindscharo. Sein «Drachen» hängt heute im Verkehrshaus in Luzern in der gleichen Halle wie Biders «Blériot».

Solange nur wenige Flieger aussergewöhnliche Risiken eingingen, war ihnen der Beifall gewiss. Jetzt, da das Deltasegeln sich fast zur «Massenbewegung» entwickelt, werden nicht mehr die Pionierleistungen bewundert, sondern die Unfälle vermehrt und angeprangert. Die Stimmen mehren sich, die ein Verbot dieses Sports verlangen.

Gefährlich fliegen «die andern»

Alle Hängegleiterpiloten, mit denen wir in den letzten Tagen sprachen, kennen die Gefahren. Aber keiner zählt sich zu denen, die zu weit gehen, die zu viel riskieren. Andererseits bremsen weder Abstürze noch Verletzungen die Begeisterung der Deltapiloten; im Gegenteil: Nach einer missglückten Landung wähnt sich jeder erfahrener als zuvor und fliegt erst recht.

Ob es Bergsteiger akzeptieren oder nicht: Ein Vergleich zwischen ihnen und Deltaseglern ist nicht abwegig. Beim Deltasegeln wie beim Bergsteigen verunfallen am häufigsten die Unvernünftigen. Es stürzen jene vom Himmel oder von der Felswand, die sich zuviel zutrauen, die zu-

wenig Erfahrung haben, jene auch, die irgendwelche «Grenzen» überschreiten, die Wetterverhältnisse einer Gegend nicht hinreichend kennen oder ungenügend beachten.

Aber es gibt auch die Vorsichtigen. So fliegt der Küssnacher Deltaseglerlehrer Silvan Ulrich (er hat einen Absturz unversehrt überstanden), nur noch mit einem Fallschirm, den er selber kreiert hat, der sich innerhalb von 20 Metern Fall öffnen soll und den er auch vertritt. Auf der Hut ist auch der Luzerner Marco Weyer, der hat eine «Baumlandung» hinter sich). Er hat einen Hochleistungssegler konstruiert, den aber andere Deltapiloten häufiger fliegen als er: «Wenn von Flug zu Flug mehrere Wochen verstreichen, habe ich zu wenig Routine, da fliege ich lieber mit einem einfacheren Standardsegler, an dem ich mich gewöhnt habe.»

«Sensibles» und «Abenteurer»

Sind Deltasegler eigenwillig? «Es hat da viele Gerüchte und Sensibles», meint Ueli Spöri, Vizepräsident des Schweizerischen Hängegleiterverbandes. Doch ein nahezu vierzigjähriger Luzerner, Lehrer von Beruf und Deltasegler seit rund einem Jahr, erkennt in mindestens der Hälfte der Deltasegler «Typen, die das Abenteuer suchen». Ein anderer Deltapilot erklärt, mehr oder weniger Selbstüberwindung sei

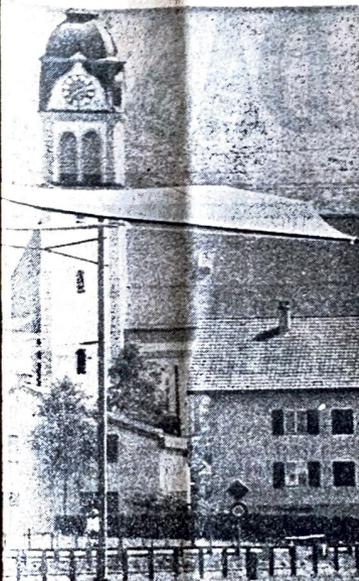


Bild A. Wept

bei jedem Start von einem Gipfel aus nötig. «Vertrauen ins Fluggerät und auf das erlernte Können müssen jedoch überwiegen, sonst darf man nicht starten», ergänzt er.

Ueli Spöri hat Angstgefühle erst, seit er als Prüfungsexperte Kontrollen durchführt: «Ich bin erschreckt über die Gedankenlosigkeit, mit der oft geflogen wird. Die Piloten wissen genug über das Wetter, sie wissen, dass sie bei einer bestimmten Wetterlage nicht fliegen sollten, aber sie vergessen, nach dem Wetter zu schauen. Sie wissen, wie man das Material überprüfen sollte, aber sie vergessen es. Sie geraten in ein «Feuer» und laufen los. Das macht mir Angst und flösst mir zugleich Respekt ein.» Spöri betonte: «99 Prozent aller Unfälle hessen sich mit so wenig Aufwand verhindern: einmal nachdenken, etwas nicht vergessen, und der Unfall passiert nicht.»

Kein Sport für Meisterschaften

Es sind nicht die heiklen meteorologischen Verhältnisse in den Voralpen und Alpen, wie etwa Böen alleine, die zum Verhängnis werden können. Die Flieger wissen, bei welchen Wetterlagen sie Böen erwarten müssen, und die anfänglich ungenügende Ausbildung in bezug auf Meteorologie ist inzwischen intensiviert worden. Es ist das erwähnte «Feuer», das

Regeln fürs Deltasegeln

LNN: «Nachlässigkeit wirkt sich beim Deltasegeln folgenschwere als bei den meisten andern Sportarten. Wer Drachen fliegt, muss gewissenhaft und exakt sein: Alle Faktoren, die bei Start, Flug und Landung eine Rolle spielen, müssen auch beim tausendsten Flug mit gleicher Genauigkeit überprüft und abgewogen werden wie beim ersten Mal», heisst es in einem Buch übers Drachenfliegen, dem wir die wichtigsten Gebote entnehmen:

— Jedes neue Gerät muss vor dem ersten Flug am Übungsberg eingehend werden

— Das Hängegleitermodell muss dem Können des Piloten entsprechen

— Fluggelände und Landeplatz müssen vor dem Flug besichtigt werden

— Klippenstarts sollen nur von sehr erfahrenen Piloten durchgeführt werden

— Wetterbedingungen beachten, das heisst:

— Windrichtungs- und Geschwindigkeitsanzeiger am Startplatz

— Windrichtungsanzeiger auf Landeplatz

— Kein Start und keine Landung bei Rückenwind

— Kein Start bei Windgeschwindigkeiten über 25 km/h

— Kein Start bei Föhn

— Kein Start bei dichten Wolken oder Nebel

— Kein Start beim Annähern einer Gewitterfront

— Kein Flug ohne Helm

Diese Liste ist nicht vollständig — doch das allein die aufgezeichneten Regeln von vielen Deltapiloten dauernd verletzt werden, bestreiten auch brevetierte Hängegleiterpiloten nicht.

einem Deltapiloten so gefährlich werden kann. Wenn ihm drei Flüge mit 30 km/h Seitenwind beim Start glückten, wagt er beim vierten Mal auch einen Start bei 35 km/h Seitenwind. Noch gefährlicher aber können Erwartung- und Leistungsdruck etwa bei Meisterschaften werden, wenn viele Deltasegler zu einem Wettbewerb antreten, wenn im Zielgelände Hunderte von erwartungsvollen Zuschauern stehen: «Dann starten viele unter Verhältnissen, bei denen sie, wären sie allein, niemals losfliegen würden», erzählt ein Deltaseglerlehrer, der im Wallis bei starkem Föhn entgegen seiner inneren Überzeugung, dafür mit Angst, über die Klippen sprang, weil er «doch bei den Meisterschaften dabei sein» wollte. Für ihn ist «das Deltasegeln ein Sport, aber er eignet sich nicht für Meisterschaften», da solche Wettbewerbe zu viele Piloten dazu verleiten, unverantwortliche Risiken einzugehen. Ein Verbot von Meisterschaften wäre denn auch für viele begeisterte Deltasegler nicht schlimm. Wichtiger ist ihnen, dass sie weiterfliegen dürfen. Jeder für sich, wie ein Vogel.

Spenden aus den USA gehen zurück — Ersatz sind kriminelle Finanzierungsmethoden

Wie sich Nordirlands Untergrundkämpfer Geld beschaffen

S. KILBARRY / REUTER / BELFAST

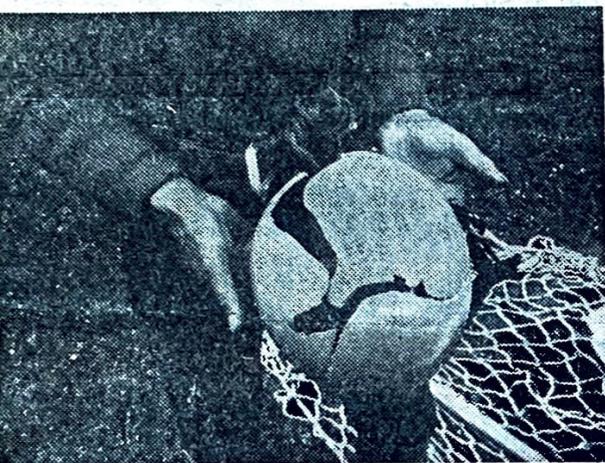
probitische protestantische Untergrund-

«Schutzgebühren». Wie es heisst, werden

weitläufigere Bedrohungen geworden als

**Nachdem
Deltasegler
von der
Nordwand
zu Tode
stürzte:**

Schweizer wollen trotzdem vom Matterhorn springen!



Der geborstene Helm gibt ein Bild der Aufprallwucht.

VON RENE E. GYGAX,
LUDWIG HEUSSER UND
URS ZURLINDEN

ZERMATT / BERN —
Trotz des furchtbaren
Dramas an der Matter-
horn-Nordwand wollen
jetzt auch besessene
Schweizer Kopf und
Kragen riskieren und
mit ihren Hängegleitern
vom Gipfel des
4000ers herunter-
segeln. Ihnen sticht
besonders in die
Nase, dass zwei
Oesterreicher den
Wahnsinnsflug als
erste überstanden.

Zwei Walliser Delta-Gruppen hatten den höllischen Plan schon seit zwei Jahren vorbereitet und fühlen sich nun um den Ruhm der Ersttat geprellt.

Tatsächlich hatten die Innsbrucker Peter Altenhofer und Karl Aichholzer von den Plänen ihrer Schweizer Kollegen Wind bekommen und klammheimlich am Wochenende das Abenteuer gewagt.

Ihr deutscher Begleiter Zino Diemer bezahlte das Rennen um den Erstflug prompt mit dem Leben (gestern im BLICK):

«Was die Oesterreicher gemacht haben, können wir auch», verkündete gestern ein deltafliegender Walliser BLICK, «aber ohne Tote, hoffe ich!»

Die Nachricht vom ver-

rücktesten Unternehmen in der Geschichte der fliegenden Menschen schlug in Zermatt wie eine Bombe ein: Niemand wollte glauben, dass die Ausländer von ganz oben gestartet waren.

Doch einer der glücklich gelandeten, der 43jährige Karl Aichholzer, erzählte im ganzen Dorf herum:

«Wir mussten uns am Gipfelkreuz anseilen, damit wir nicht vom Winde davongeweht wurden. Unser deutscher Freund startete als er-

ster und verschwand sofort im dichten Nebel. Der Letzte musste sich dann selber mit einem Messer Josschneiden!»

Dass die beiden Innsbrucker heil aufsetzten, grenzt an ein Wunder. Ein aktiver Deltasegler zu BLICK: «Das sind Dummköpfe! Man springt nie, wenn es Nebel hat und schon gar nicht bei Wind.»

Griesgrämig, dass die Oesterreicher ihnen die «Premiere» weggeschnappt hatten, meinten drei junge

Sittener: «Wir waren mehrere Male auf dem Gipfel und warteten auf günstiges Wetter.»

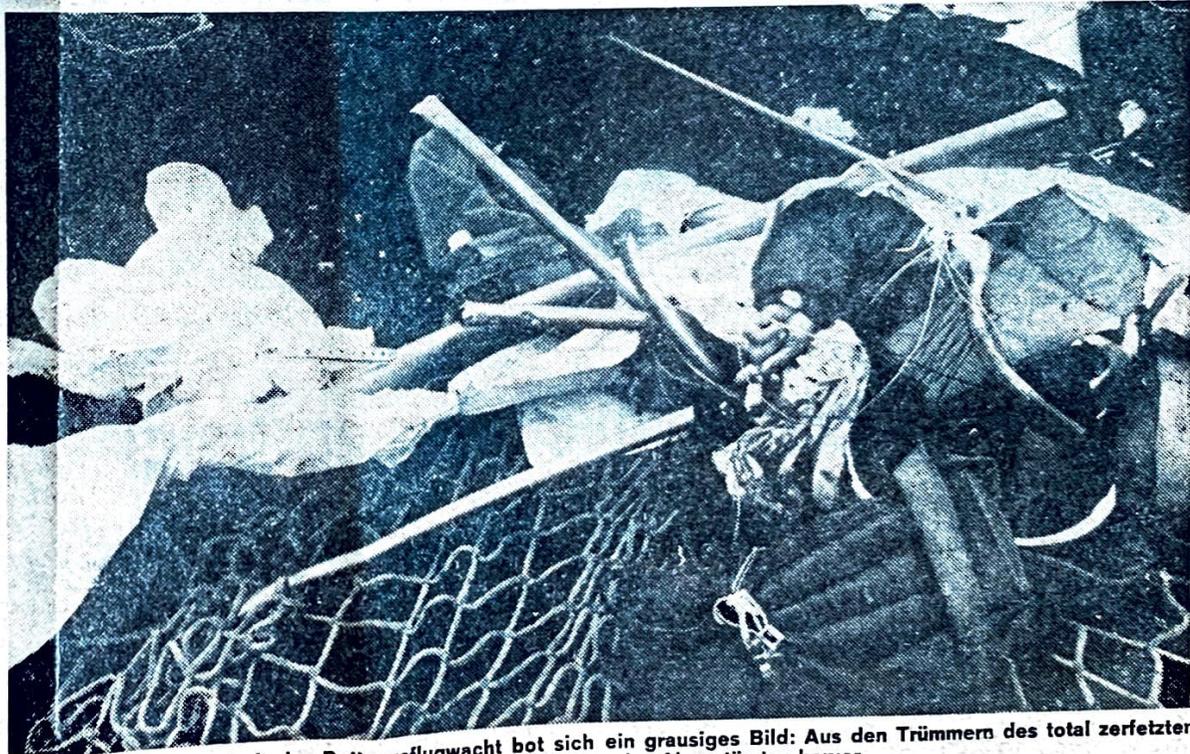
Darauf wollten die drei Ausländer am Sonntag nicht warten. Zino Diemer (42), Maschineningenieur im Münchner Vorort Strasslach, bezahlte die Ungeduld mit dem Leben.

Der Einsatzleiter der Air Zermatt zu BLICK: «Der Gleiter und die Leiche waren so zerstückelt, dass man beides einfach zusammenle-

sen und ins Transportnetz des Helis einpacken musste.»

Aber auch nach dem Matterhorn-Drama, das den 18. Deltatoten in der Schweiz bedeutete, will das Eidgenössische Luftamt nicht einschreiten. Ein Sprecher zu BLICK: «Wenn einer bei schlechtem Wetter vom Matterhorn startet, ist das ein atypischer Fall.

Dagegen ist kein Kraut gewachsen, da kann man auch mit schärfsten Paragrafen nichts ausrichten!»



Die Mannschaft der Rettungsflugwacht bot sich ein grausiges Bild: Aus den Trümmern des total zerfetzten ... ragt ein Arm des Abgestürzten hervor.

Zauberhaft und eitel: Belmondo!

PARIS — Er lässt sich mit Tigern ungeschützt filmen, er betätigt sich als Fassadenkletterer, er verzichtet in jedem Film auf ein Double: Das ist Frankreichs berühmtester Filmstar Jean-Paul Belmondo (44).

Auch wenn einmal etwas schief gelaufen ist, «Bebel» versichert mit Nachdruck: «Ich werde auch nächstes Mal alles selber drehen!»

Die Ursache dafür,

dass er sich immer wieder in Gefahr begibt, hat ein Freund von ihm verraten: «Jean-Paul ist ein zauberhafter Bursche, ein fröhlicher Kerl, solange er im Mittelpunkt steht.

Aber er ist furchtbar eitel, vom Ehrgeiz zerfressen. Er braucht stündlich Anerkennung, sonst ist er nicht glücklich.

Wehe, wenn Techniker, Arbeiter und Kollegen nicht voll des Lobes sind!»

REPORTAGEN UND BERICHTE

Beim Drachenfliegen fällt auch ein Meister vom Himmel

Doch der Ikarustraum blieb (vorerst) unerfüllt

Seit Ende der 60er Jahre gibt es in den USA den Hängegleiter (oder Delta oder Drachen) in seiner heutigen Form, der vielen das ursprüngliche Gefühl, zu fliegen wie ein Vogel, verschafft. Mike Harker, ein junger Amerikaner mit indianischem Blut, flog 1973 von der 2960 Meter hohen Zugs Spitze, dem höchsten Berg Deutschlands. Mit dieser damals sensationellen Tat begann der Siegeszug des Drachenfliegens auch in Europa. Heute wird allein in der Schweiz in über 40 Flugschulen unterrichtet, und gegen Ende dieses Jahres dürfte es 3000 Schweizer Hängegleiterpiloten geben. Andere Zahlen: Seit 1974 stürzten in unserem Land 16 Deltaflieger tödlich ab, die Schwerverletzten zählt niemand. TA-Redaktor Leiggner machte im Toggenburg seine ersten Erfahrungen mit dem tückischen Fluggerät.

Als Vogelmensch war ich nicht geboren, das zeigte sich bald: Mit fünf fibergrossen blauen Beulen und wundgeschuerten, breite Striemen aufweisenden Oberschenkeln, einem leicht lädierten Daumen und hartnäckigem Muskelkater in verschiedensten Gliedern endete (vorderhand) mein Ikarus-Traum. Nicht jedoch ohne zuvor, bei einem allerletzten, verzweifelten Flugversuch, mit dem braven alten Bora-Übungsdelta nach einem kummlichen Steuerfehler) - so der Fluglehrer - in eines jener stolzen, schwarzrotgoldenen Insekten zu krachen, die am Rand des «Idiotenhangs» (für andere Schüler ausser Reichweite) parkiert waren. Das Segel des neuwertigen «Moskitos» (Kaufpreis: 2400 Franken) war zerfetzt, mehrere Röhren seines Gerippes verbogen, der Schaden mochte um die 500 Franken betragen, und mein Ruf als «Bruchpilot» war zementiert.

«Eine Woche sollte genügen»

Dabei begann alles so einfach und harmlos: Aus einer vom Schweizerischen Hängegleiter-Verband (SHV) zugestellten Liste wählte ich an einem Freitagabend die Wildhauser Drachenflugschule aus. «Sicher lernen auch Sie fliegen... Den ersten Flug machen Sie am ersten Morgen... Eine Woche sollte eigentlich genügen... Kommen Sie morgen oder wann Sie wollen, ich bin immer da...», hörte ich erstmals die Stimme des Fluglehrers am Telefon.

Am Montag darauf füllte ich in Wildhaus das Kontrollblatt aus. Keine Frage nach sportlicher Betätigung, nach körperlichen Schäden oder gar nach meiner Motivation wird gestellt. Nur das Körpergewicht scheint von Bedeutung: Der Deltapilot steuert das Fluggerät mit dem Gewicht seines Körpers, ohne jede Mechanik, Steuerknüppel oder besonderen Kraftaufwand. Durch die eigene körperliche Geschicklichkeit erfolgt das Manövrieren in der Luft - der Traum vom Vogelmenschsein. Und hier die kapitale Frage nach dem Körpergewicht.

Dann gleich ausgerüstet mit Helm und Gurtzeug und ab ins Übungs-gelände Kolbersweid, eines sanft abfallenden Hang, über den im Winter die Skifahrer zum nahen Lift abfahren. Den 18 kg schweren «Bora 100» - vor zwei Jahren noch ein respektable Standardgleiter, jetzt nur mehr als Übungs- und Crash-Maschine im Einsatz - trägt diesmal noch der Fluglehrer. Entfallen mit Materialkunde: Das Segel ist aus hochwertigem Kunstfasstoff, gegen Witterungseinflüsse imprägniert, das Gestänge aus hochwertigem Aluminium, die Verspannung aus hochwertigen Edelstahlseilen. Anschliessend die 10-Punkte-Flugbereitschaftskontrolle am Gerät: «Vor jedem Start, nach einem Sturz oder einer harten Landung auszuführen», erklärt Fluglehrer Pius - aber ich sollte in der Folge, wenigstens am Wildhauser Übungsang, nie mehr einen Piloten diese Kontrolle auführen sehen.

Jetzt wird es ernst. Zweimal macht es Pius vor: das Trapez (Steuerbügel) an den Bauch gepresst, vier, fünf Schritte hangabwärts gelaufen, das lindblutgrüne Segel schwillt an, dehnt sich, hebt ab, schwebt wie ein Falter zehn Meter weit den Hang hinunter, reckt kurz die Nase steil in die Luft und setzt sachte im Gras auf. Ganz einfach ist das, problemlos, scheinbar ohne geringste Kraftanstrengung. Bis der Schüler an der Reihe ist. Bei meinen ersten Versuchen geht alles sehr schnell: Ich habe überhaupt keine Zeit zum Reagieren, bin gefühllos und verkrampt, von Vogel oder Schmetterling keine Spur. Kaum vom Boden abgehoben, streifen meine Füsse wieder das Gras, ich gerate in Bauchlage, und der Drachen schleift mich, scheinbar erzürnt, über den Boden hin, bevor er die Nase nach vorne kippt, das Tuch ein-sack und schlaff durchhängt. Habe ich zu heftig am Trapez gezogen oder zu spät gedrückt? («Ziehen» verringert den Luftwiderstand des Drachens, er wird schneller und lenkt; «Drücken» vermindert den Luftwiderstand, beschleunigt den Drachen und lässt ihn steigen, solange er schnell genug ist.) «Es kann



Übungsflug in Wildhaus. Bald geht es auf den ersten Höhenflug. (Bilder Camenzind)

nichts passieren, beruhigt der Fluglehrer. Und der Instanz-Lehrling muss wohl daran glauben, falls er je in die Lüfte steigen will. Glücklicherweise ist die Verletzungsgefahr in der auf-gewickelten Sumppföhre in der Löhler und Schürzen der unzähligen Landeversuche der Anfänger bezu-gen. Nachmittags geht es ganz gut: Die Starts gelingen, und ich hüpfte bis zu 20 Meter weit. Irren kann glückt auch die erste Landung auf den Füssen. Flug-lehrer Pius lobt.

Vier Todesstürze ereigneten sich

Gleichentags stürzte in Davos während der Schweizer Meisterschaften Heinz Engel aus Gerswilanther tödlich ab. Er galt als einer der besten Piloten: Schweizer Meister und Konstrukteur des «Bora»-Gleiters, die auch Pius Müller vertreibt. Beim Abruch der Meister-schaft führte Engel mit seinem selbst-konstruierten Hochleistungsdrachen «Fledermaus» nach dem ersten Durch-gang das Klassement an. Auch auf den nächsten Plätzen lagen «Fledermäuse». Die Nachricht über Pius mit Besorgnis. Engel, sein bester Geschäftspart-

ner, war auch mit ihm befreundet. «Ende Mai stürzte bereits Engels Lehrling, Felix Rinderer, tödlich ab, unten in Alt St. Johann», erklärt er nieder-geschlagen. «Bei einem Schulungsflug unter kundiger Leitung eines Fluglehrers, hiess es in der Presse. Dieser Fluglehrer war ich.»

Rinderers Absturz war schon der vierte Deltaflieger-tod, den Pius bisher als Augenzeugen miterlebte. Rinderer absolvierte die ersten Höhenflüge und musste vor dem Start wegen ungünstiger Windverhältnisse vierneinhalb Stun-den oben am Chisenring warten. Er

stürzte, «wie Pius erklärt, nach einem eindeutigen Pilotenfehler» direkt in eine Hochspannungsleitung, an der der Deltasegel hängenblieb. Weil sich ein Karabiner an seinem Hüftgurt öffnete, wurde Rinderer gegen eine Hauswand geschleudert. Er starb im Spital. «Bei den drei anderen tödlichen Un-glücken, die ich miterlebte, kamen durchweg erfahrene Piloten oder Flug-lehrer ums Leben», betont Pius.

Trotz diesen Ergebnissen denkt er nicht ans Aufhören: «Angst habe ich nie, aber jeder neue Todesfall vermehrt meinen Respekt vor der Fliegerei, vor allem jetzt der Tod Engels.» Wie man-cher Pilot der ersten Stunde - die Dra-chenfliegerei begann sich in der Schweiz erst vor drei Jahren langsam auszubreiten, heute fliegen bald 3000 Schweizer - ist Pius vorsichtiger ge-worden. Früher bot er ab und zu akro-batische Einlagen, die er jetzt als «eine totale Spinnerei» bezeichnet. «Bei über 20 km/h Windgeschwindigkeit packe ich heute mein Segel zusammen und steige zu Fuss ab.»

Dass Pius mit dieser Einstellung im Kreis der Köhner nicht nur auf An-erkennung stösst, erlebe ich anderntags in Davos, wo Teilnehmer der abgebro-chenen Schweizer Meisterschaft über

ihre Drachenweit theoretisieren. «Ika-rus», «Flamingo», «Falke», «Adler», «CIRRUS», «UP», «Eagle», «Dragonfly», «Bergfex», «Lancer Skyliner» oder gar «Phoenix» heissen die bunten Vögel. Und natürlich immer wieder «Fleder-maus», das Hochleistungsgerät, das am Vortrag bei einer Schweißluffphase seine Erbauer in einen reflektierenden Flat-

«Drachenfliegen verzehrt keine gro-ben Fehler. Wer etwa beim Skifahren seine Sicherheitsbindung nicht kor-rekt eingestellt hat, bricht sich viel-leicht die Knochen, Wer aber seinen Gleiter nicht richtig zusammenbaut und durchcheckt, stürzt mit grosser Wahrscheinlichkeit ab. Und das endet meist schlimmer als mit einem Bruch.»

(Aus «Drachenfliegen» - Off. Lehrplan des Verbandes Deutscher Drachenflieger)

tersturz (senkrechter Absturz, die Dra-chenasse nach unten gerichtet) riss und beim richtig ausgeführten Abfang-versuch des Piloten auseinanderbrach. Ja, was geschieht nun eigentlich mit den fast hundert «Fledermäusen», die von dem Erfolgsmodell innert dreier Monate verkauft wurden? Die Verkäuf-fer - auch Pius hat neun «Fleder-maus» abgesetzt - sollten sie sofort einziehen; man sollte die «Fledermaus» einem harten Test unterziehen und dann umbauen; vermutlich muss das Querrohr verstärkt werden, aber dann wird sie schwerer und verliert an Lei-stung. «Schade um die «Fledermaus», bedauern die meisten. «Was heisst hier eigentlich Leistung? Mehr Sicherheit, Widerstandskraft?»

Segel- und Hängegleiterfliegen: zwei Welten

Das Eidgenössische Luftamt drückt sich um seine Verantwortung

Wer sich in der Schweiz zum Segel-flieger ausbilden lassen will, braucht einen vom Eidgenössischen Luftamt ausgestellten Lernausweis. Dieser wird erst abgegeben, nachdem ein Vertrauensarzt des Luftamtes die körperliche und geistige Eignung des Kandidaten festgestellt hat; ausserdem muss der Kandidat mit einem Auszug aus dem Zentralregisterstreit nachweisen, dass er keine auf cha-rakterliche Mängel zurückzuführenden Vorstrafen hat. Dann kann er sich in einer vom Luftamt bewilligten und periodisch kontrollierten Schule zum Segelflieger ausbilden lassen.

Als sich TA-Redaktor Walter Leiggner anschickte, die Kunst des Hängegleiterfliegens zu erlernen, wurde er von seinem Fluglehrer nach Name, Vorname, Jahrgang, Adresse und Körpergewicht gefragt. Damit war die Sache erledigt. Leiggner könnte theoretisch medizinisch flug-untauglich oder ein dutzendmal wegen Trunkenheit am Steuer vorbestraft sein - kein Hahn würde da-nach krähen.

Ein in der Schweiz zugelassenes Segelflugzeug wird vom Eidgenös-sischen Luftamt regelmässig geprüft. Es ist bis ins letzte durchgerechnet; sein Pilot weiss genau, wie langsam und wie schnell er fliegen darf, wie-nige Kurven ohne Einschränkung der Sicherheit zulässig sind, wie man sich in Notfällen zu verhalten hat. Für den Verkehr der Segelflugszeuge gelten strenge Regeln - zum Teil ge-schriebene in der Form einer dem Strassenverkehrsgesetz nicht unähn-lichen Vollziehungsverordnung (wofür unter anderem vom Rechts-

vortritt und ähnlichem die Rede ist), zum Teil ungeschriebene in Form eines vagen, aber international gül-tigen und in allen zivilisierten Ländern strikte eingehaltenen «aviatischen Ehrenkodex».

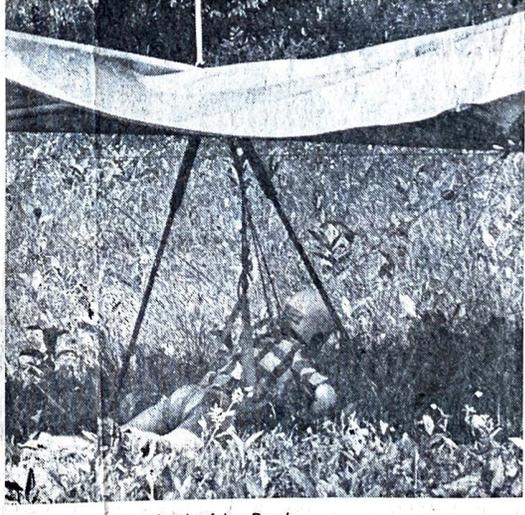
Die Hängegleiterpiloten haben zwar ein Verkehrsregelnbuch, diese sind aber so lax, dass es offenbar möglich ist, dass sich Experten auf diesem Gebiet zum Beispiel über die zulässigen Windgeschwindigkeiten streiten.

Zwei Welten: hier die klassische Fliegerei mit ihrer 70jährigen Tradi-tion und ihrer zum Teil aus der See-fahrt übernommenen Moral, deren Kennzeichen ein immenser Respekt vor der Natur und die Einsicht in die Schwächen von Mensch und Technik sind - dort der modische Massensport des Hängegleiterfliegens, bei jeder Tradition ungestüm, unbe-schwert, unbekümmert. Pech ist nur, dass diese beiden Welten in Wirk-lichkeit eine einzige sind: beide Male geht es darum, dass sich Menschen mit Hilfe technischer Geräte in die Luft erheben. Und beide Male be-steht die Gefahr eines Absturzes.

len, denn wir haben ja die freie Marktwirtschaft. Skibrickanten fragen schliesslich auch nicht danach, wie viele Menschen auf ihren immer schnelleren Brettern zu Tode rasen. Motorradfabrikanten führen wohl auch keine Statistiken über «ihre» Toten.

Der Unterschied ist nur, dass für die Hängegleiterfliegerei ein Ord-nungsgerüst bereits besteht: Die gleichen Vorschriften, die für die Klas-sische Fliegerei gelten, könnten prak-tisch ohne Einschränkung und mit nur minimalen Änderungen auch für die Hängegleiter gelten, ebenso die man-schaftsbekanntem Gesetze der air-tainment. Man müsste sie nur für verbindlich erklären und durchsetzen. Doch das Eidgenössische Luft-amt kneift: Mit dem an sich be-stimmten stichhaltigen, im ganzen gesehen aber nicht hinreichenden Ar-gument der Person- und Finanz-knappheit hat es praktisch jede Zu-ständigkeit für den neuen Luftsport von sich und an dem mit der neuen Aufgabe hoffnungslos überforderten Hängegleiterverband gewiesen. Es ist, als ob die Polizei die Motorrad-er aus dem Strassenverkehrs-gesetz entlassen würde, weil es ihrer zu viele gibt und der Mannschftsbestand für eine korrekte Überwachung nicht mehr ausreicht.

In der klassischen Fliegerei gibt es einen geflügelten Spruch, der lautet: «There are old pilots and there are bold pilots, but no old bold pilots.» Zu deutsch: «Es gibt alte Piloten, und es gibt mutige Piloten, aber keine alten mutigen Piloten.» Unter den Deltafliegern hat es nur zu viele «mutige» Piloten.



Anfänger landen manchmal auf dem Bauch.

Sturz wegen Materialversagen

Delta zu schwach gefertigt

DAVOS/CHUR – Materialversagen war «mit grösster Wahrscheinlichkeit» die Ursache für die beiden Todesstürze von Deltapiloten am 28. Mai in Fanas GR und am 20. Juni in Davos.

Das gab gestern der Schweizerische Hängegleiter-Verband bekannt. Gleichzeitig warnte er alle Besitzer der gefährlichen Gleiter vom Typ «Bora-Fledermaus», bis auf weiteres auf Flüge zu verzichten.

Am 20. Juni war dem «Fledermaus»-Konstrukteur Heinz Engel (33) in Davos während der Schweizer Delta-Meisterschaft sein, von ihm auf Hochleistungsflüge getrimmtes, Gerät zum Verhängnis geworden. Ein Delta-Fluglehrer zur TAT: «So dünnwandige Röhren, wie sie Engel für die Stangen seines Seglers

verwendete, mussten bei einem Abfangmanöver einfach draufgehen. Mit einem anderen Delta hätte der erfahrene Pilot seinen Absturz fast sicher verhindern können.»

Die technischen Untersuchungsergebnisse, zu denen der SHV zusammen mit dem zuständigen Untersuchungsrichteramt kam, weisen ganz in diese Richtung. Ein SHV-Sprecher zur TAT: «Strukturverstärkungen und Stabilitätsverbesserungen am mangelhaften Gleiter sind jetzt im Gange.»

*Hannes Heldstab
Carli Just*



Schweiz, weiss kräftig anzu-

iz wohnt in Stalden

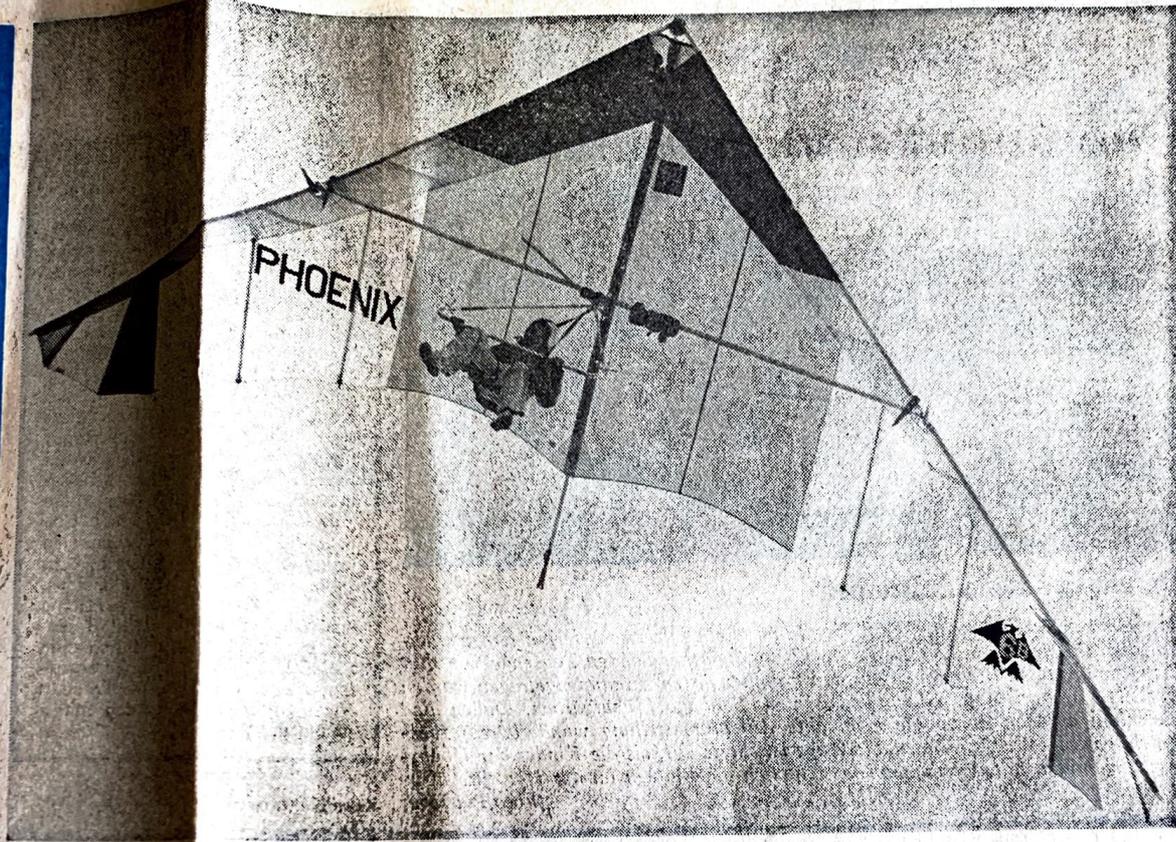
after Beruf

züglichen Prüfungsergebnis
 abgegeschlossen. Sie ver-
 auf einer Obwaldner Alp
 kurze Pause eingeschaltet.
 wird aber nach der Ge-
 Käserin? - ihren geliebten

die Tätigkeit nicht speziell
 habe. «Überhaupt nicht,
 in meiner Jugend her ge-
 zuzupacken. Und wenn
 ein Emmentaler Käse über
 gramm wog, waren schnell
 in zur Stelle, die mir halfen.»

sechs ist die Welt noch in

ausgezeichneten Lehrab-
 Anna Duss auf die Alp,
 Sommer lang. Ich wollte
 einigermassen primitiven
 meine Arbeit bewältigen. Es
 höchste Sommer meines Le-
 mt sie heute noch. Wenn
 zur Tagwache schon um
 fen wurde, tat dies der Be-
 nen Abbruch. Und der Käse,
 tiert habe, sei auch nicht von
 en Sorte gewesen, meint die
 au stolz. «Der Alpkäse ist
 etwas Besonderes. Für diese
 be ich schon nicht viel üb-
 die Zeit wieder erlauben
 Anna Burch-Duss frühmor-
 Käsekäse stehen und fack-
 Milch aufbereiten. In



Kühne Schau des kühnen Drachens.

Das reinste Deltafieber hat sich über Ob- und Nidwaldner Bergen ausgebreitet

Drachen geistern durch Unterwalden

Am Bauen oder Sanserhorn, bei frischgemähten Wiesenstücken in Wolfenschiessen oder Sachseln, da wurde der uralte Menschheitsraum vom Fliegen mit «eigenen» Flügeln wahr: der Deltasegler-Sport hat sich in den «Ländern» viele Anhänger geschaffen. Schon soll es um die 2500 Hängegleiter geben in der Schweiz, und diese Beliebtheit ist kein Wunder, denn die Hängegleiter-Seglerei ist ein recht preiswerter Sport, und das Eidgenössische Luftamt hat den Rogallo-Segeln ungewöhnlich grosse Freiheiten gelassen.

Die Gleiter stammen nicht vom guten alten Otto Lilienthal ab, sondern quasi aus dem Abfallkübel der Weltraumforschung. Wenn man einmal von den eher flugzeug-ähnlichen Sonderkonstruktionen des Hängegleiter-Pioniers Hans Spengeler im luzernischen Aesch absieht, dann stammen die heutigen Deltasegler sozusagen aus dem Abfallmeier der Nasa. Denn ein amerika-

den Dünen Kaliforniens, im Motorboot-Schlepp an Südseeküsten und bald auch in den europäischen Alpen immer rascher aus. Gerade die spektakulären Flüge in Europa haben zu gründlichem Nachdenken über die Sicherheit der Hängegleiter geführt, und zurzeit geht eine epochenmachende Schweizer Erfindung in die Serienfabrikation: Flugkapitän Arnold Wagner, seines Zeichens Konstrukteur des weltberühmten Kunstflug-Motorflugzeuges Aero-Star, hat einen Hängegleiter entwickelt, der dank einer zusätzlichen Vorflasse den bisherigen Alptraum des Deltaseglers, den Pfaltersturz, aus der Welt schaffen soll.

Prominente Innerschweizer

Es würde zu weit führen, wollte man all die Erfolge aufzählen, die Innerschweizer Deltapiloten in dieser jungen Sportart schon erzielt haben. Es sei nur an den Krienser Malermeister Otto Hofstetter

erinnert, dessen Kilimandscharo-Expedition durch die Presse ging, oder an den Stanser Karl Bohren, der es bis zum Schweizer Meister brachte. Neben solchen Erfolgen verdient auch die Sicherheit im Deltasegelsport besonderes Augenmerk. Wer in Aerodynamik ein bisschen Bescheid weiss, der kennt die enormen Schwierigkeiten, ein Nurflügel-Fluggerät einigermaßen stabil zu machen. Darum weisen neueste Konstruktionen heute oft zusätzliche stabilisierende Flächen auf, um die sonst prekären Flugeigenschaften in Grenzbereichen geringer oder sehr hoher Anstellwinkel zu verbessern. Das Entscheidende ist und bleibt aber auch bei den narrensichersten Konstruktionen das Verantwortungsbewusstsein des Piloten: immer wiederkehrende, kompromisslose Kontrollen jedes einzelnen Bestandteiles am Fluggerät — und ein Heidenrespekt vor allen heiklen Wind- und Wetterlagen.

Bildbericht von Alfred R. Wepf

riener Kabinenspezialiste namens Frank Bogallo hat den auf engem Raum zusammenrollbaren Deltasegler konstruiert, als er nach einem Weg suchte, wie man zur Erde zurückkehrende Astronauten mit kleinstem Aufwand und relativ grosser Sicherheit über dem Meer die Bergungsschiffe ansteuern könnten. Die Nasa hat dann die Idee zwar nicht gebraucht, dafür breitete sich der Hängegleitersport in



Landeplatz-Idylle

*Hannes
Heldstab*



Fledermaus mit lahmen Flügeln

Dünnere, leichtere, schneller, tödlicher! Das ist grob gesagt das Konstruktionsprinzip beim Hängegleiter «Bora-Fledermaus». In Pilotenkreisen wusste man dies schon längst.

Und deshalb verzichteten erfahrene und seriöse Delta-segler auf dieses Fluggerät.

Zwei Todesflüge aber waren nötig, bis der Schweizer

Hängegleiter Verband (SHV) jetzt auch zu dieser Erkenntnis kam. Und man scheint dort gewillt, auch die Konsequenzen daraus zu ziehen. Leider müssen sich die SHV-Spitzen aber damit begnügen, «Fledermaus»-Besitzern von weiteren Flügen abzuraten.

Das jedoch ist im Grunde genommen schon sehr viel.

Vor allen Dingen sollte dies im Luftamt zu denken geben: Wenn schon der Verband vor diesem Segler-Typ warnt, wäre eigentlich aus Bern ein Verbot fällig. Vor allem aber müsste ein verbesserter «Bora-Fledermaus» obligatorisch typen geprüft werden.

Überforderung des Luftamtes hin oder her.

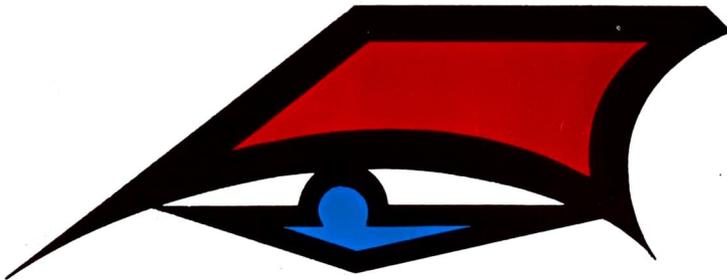


FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

1. Weltmeisterschaft im Hängegleiten
1. World Championship in Hang-Gliding

1.-12. Sept. 1976

KÖSSEN - TIROL - AUSTRIA



ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

Kössen * Tirol * Austria



1. Weltmeisterschaft im Hängegleiten '76



ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

DER PRÄSIDENT

Der ÖSTERREICHISCHE AERO-CLUB hat heuer zum 75jährigen Jubiläum seines Bestandes die Ehre, Teilnehmer und Besucher aus allen Teilen der Welt zur ersten Hängegleiter-Weltmeisterschaft zu begrüßen.

Wir sind stolz, daß Österreich für das Debüt dieses »neuen« Luftsports ausgewählt wurde, der nun offizielle Anerkennung und einstimmige Aufnahme in die große Luftfahrergemeinde der FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE gefunden hat. Der Hängegleitersport kann in der Tat als Wiederentdeckung und Wiedergeburt des ursprünglichen Fliegens angesehen werden, wie es von Otto von Liliental vor 85 Jahren begonnen wurde.

Von allen bekannten Flugsportarten kommt das Hängegleiterfliegen der Verwirklichung des uralten Traumes vom menschlichen Flug am nächsten und belohnt seine Anhänger mit dem überwältigenden Gefühl des wahren Fliegens und der Befreiung von der Erdschwere. Dieser Sport ist geeignet, vielen Menschen neue Horizonte zu eröffnen und der Jugend den Weg in die grenzenlose Welt der Luftfahrt zu weisen.

Ich hoffe, daß diese erste Hängegleiter-Weltmeisterschaft zur Verbreitung und zur Darstellung des Hängegleitersports in der ganzen Welt beiträgt und ich wünsche den Organisatoren und den Teilnehmern aus allen Nationen

viel Glück, Erfolg und gut Land!

Dr. Josef Lenz
Präsident
Österreichischer Aero-Club

Zwei Innerschweizer an der Deltasegler-Weltmeisterschaft

Hofstetter und Bohren greifen nach der WM-Krone

180 Teilnehmer aus 26 Ländern in Kössen im Tirol am Start / Die Schweiz mit einem Aufgebot von zwölf Aktiven / Intensive Vorbereitung der Eidgenossen

BEAT BLÄTTLER

An der ersten offiziellen Weltmeisterschaft der Hängegleiter vom 3. bis 12. September in Kössen (Tirol) nehmen unter anderem auch die beiden Innerschweizer Karl Bohren (Stans) und Otto Hofstetter (Kriens) teil. Daneben reist der Adligenswiler Harry Kuster als Ersatzmann nach Oesterreich. Es sind acht Flüge vorgesehen, wobei die fünf besten Resultate gewertet werden.

Drei Weltmeistertitel werden im Tirol vergeben. Und zwar in den Kategorien Standardklasse, «zweite Generation» und in der offenen Klasse. Bohren, der amtierende Schweizer Meister, startet in der Standardklasse, Hofstetter in der offenen. Die beiden ersten Kategorien unterscheiden sich zur Hauptsache im sogenannten Nasenwinkel, während in der offenen Klasse Starrflügel und eine Steuerhilfe zugelassen sind.

Obwohl die Piloten vom Aero-Club der Schweiz für die Weltmeisterschaft gemeldet werden mussten, ist der 1974 gegründete Schweizerische Hängegleiterverband (SHV) noch nicht Mitglied des Aviatic-Dachverbandes. Die einzelnen für die WM selektierten Aktiven müssen hingegen als Einzelmitglieder diesem Verband angehören. Die kommende Generalversammlung des SHV wird nun im Herbst zu beschliessen haben, in welchem Rahmen die Hängegleiter dem Aero-Club beitreten wollen. Der Aero-Club seinerseits soll bereit sein, diese Gruppe von Aviatic-Sportlern aufzunehmen.

Die Deutschschweizer, die sich für Kössen qualifizieren konnten, haben vor 14 Tagen mit dem WM-Wettkampfgelände anlässlich eines Dreiländerkampfes Deutschland — Oesterreich — Schweiz Bekanntschaft geschlossen. Karl Bohren: «Wir haben gute Chance für eine ehrenvolle Klassierung. In Europa sind

wir der Konkurrenz klar voraus. Ein Fragezeichen bleiben vorläufig noch die Teams aus Uebersee. Da wir den Deltasport in Europa von diesen Ländern übernommen haben, ist es möglich, dass einzelne dieser Equipen mit Ausnahmekönnern ins Tirol kommen werden.» Die Eidgenossen haben sich aber in den letzten Wochen intensiv auf diese Auseinandersetzung der weltbesten Deltasegler vorbereitet. Die beiden Innerschweizer Hofstetter und Bohren waren allein in den letzten zehn Tagen auf ihrem Trainingsgelände bei Ennetmoos über 40 mal in der Luft. Bohren: «Vom Buotterschwandenberg aus konnten wir herrliche Ziellandungen üben.»

Vielorts werden die Hängegleiter als waghalsige Kerle bezeichnet, die ihr Leben leichtfertig aufs Spiel setzen. Nach Aussage von Karl Bohren, der in Stansstad eine eigene Flugschule leitet, soll das Deltasegeln weit weniger gefährlich sein als Autofahren. «Wenn sich der Pilot nicht selbst überschätzt», so meint er, «ist das Hängegleiter-Abenteuer völlig ungefährlich.» Gegenwärtig kostet die Flugausbildung bei einem Fluglehrer rund 400 Franken. Da ab 1977 das Eidgenössische Luftamt für jeden Deltapiloten das entsprechende Brevet vorschreibt, werden im neuen Jahr die Kosten auf das Doppelte ansteigen. Dafür geniesst man dann auch eine gute Ausbildung, in deren Verlauf gegen 60 Landungen vorgenommen werden. Der Anschaffungspreis eines Seglers bewegt sich je nach Typ und Ausführung zwischen 2000 und 3000 Franken.



Otto Hofstetter (links) und Karl Bohren reisen mit guten Medaillenchancen an die Weltmeisterschaft der Deltasegler.
Bild Beat Blättler



Beim Training
für die Welt-
meisterschaft.



Gerät:
World Cup 90
von
Mike Harker

Kössen WM 76



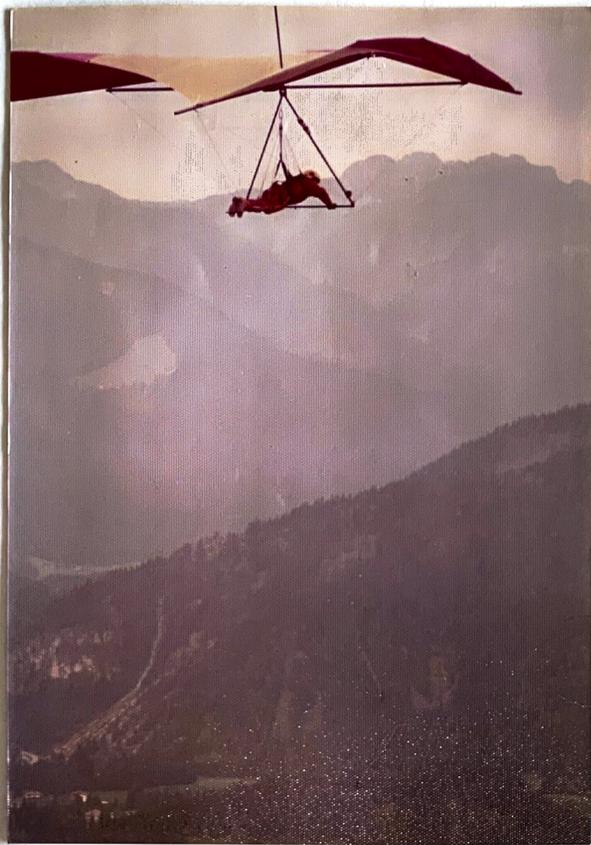


am Startplatz
auf dem
Unterberg.

auf dem Lift
H. Engel.



die Klasse I
Tony Wyss
Peter Vogel
Karl Bohren



nach dem Start



auf der Suche nach Aufwind.





2mal im Landeanflug





Leider klappte
es nicht immer
so wie hier.





*Die Schweizer Mannschaft bei der Schluss-
Veranstaltung.*



*Delta-Prominenz aus Amerika.
Bill-Bennett + Frau*



1. WELTMEISTERSCHAFT 1976 IM HÄNGEGLEITEN KÖSSEN · TIROL · AUSTRIA



WOK
A-6345 KÖSSEN/TIROL
Telefon 053 75 / 444
Telex VBKOE 051157
Bankverbindung:
Raika Kössen
Konto Nr. 2254

FINAL RESULTS

CLASS 1

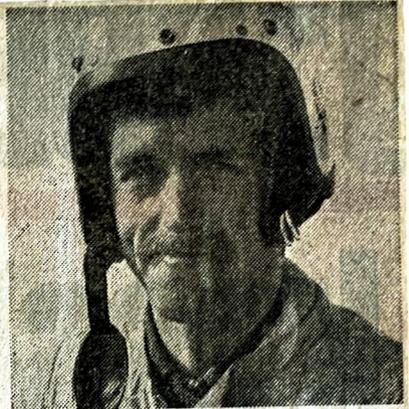
Kössen,

<u>Pos.</u>	<u>No.</u>	<u>Name</u>	<u>Nation</u>	<u>Points</u>
1. and World Champion 1976				
	47	Steinbach C.	Austria	455,05
2.	60	Steinbach J.	Austria	436,04
3.	20	Duncan R.	Australia	432,41
4.	50	Vogel P.	Switzerland	428,51
5.	10	Guggenmos J.	W. Germany	418,08
6.	16	Beresford A.	G. Britain	389,12
7.	13	Hartberger P.	W. Germany	370,46
8.	14	Berger S.	Austria	356,58
9.	25	Reed R.	USA	355,16
10.	35	Mair W.	Canada	329,38
11.	57	Engel H.	W. Germany	328,75
12.	52	McVey J.	USA	321,26
13.	5	Van de Merwe M.	S. Africa	321,02
14.	43	De Gersigny A.	S. Africa	314,90
15.	45	Alfreider R.	Italy	295,39
16.	41	Mesdag C.	France	291,49
17.	11	Sansoldo A.	Brazil	289,75
18.	3	Sargisson M.	New Zealand	277,32
19.	33	Alban D.	USA	276,75
20.	39	Bohren K.	Switzerland	250,47
21.	15	Wyss T.	Switzerland	246,21
22.	28	Pescolderung J.	Italy	243,83
23.	46	Mercorelli A.	France	242,46
24.	53	Nicolausson H.	Sweden	242,17
25.	42	Kyuhei N.	Japan	240,94
26.	23	Beltrao I.	Brazil	239,56
27.	34	Ausserhofer K-H.	Italy	199,41
28.	12	Masayuki T.	Japan	179,59
29.	6	Yoshiki O.	Japan	177,96
30.	26	Blatter A.	Canada	167,09

... 2 ...

Der erste Looping mit einem Delta

Der tollkühne Henry: «Es begann mit einem Regenschirm»»



Looping-Henry warnt alle Nachahmer.

VON BRUNO TORRICELLI
UND ROLF WIDMER

INTERLAKEN (BE)

— Seinen ersten Flug absolvierte Henry Bayard an einem Regenschirm. Damals war er sechs Jahre alt und landete unsanft auf dem Hosenboden.

Vier Jahre später trug ihn sein selbstgebasteltes Kartonflugzeug zu einem Sturzflug auf die Nase. Aber Fliegen blieb trotz diesen schmerzhaften Erfahrungen die grosse Leidenschaft des tollkühnen Henry.

Und gestern gelang ihm eine absolute Weltsensation: Ein atemberaubender Ueber-schlag mit dem Delta-Segler!

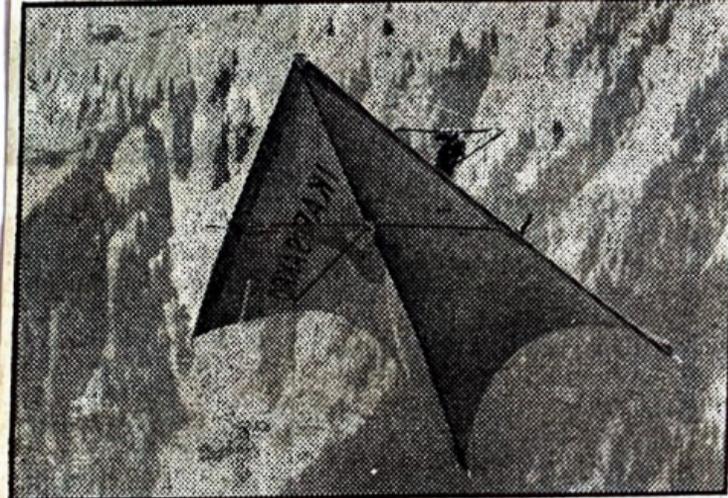
Das Berner Oberland lag in strahlendem Sonnenlicht, als sich der 29jährige Bayard daran machte, über der Niederhornrötte seine «Kapriolen» zu schlagen.

Und es gelang ihm auf Anhieb, was Fachleute für «absolut unmöglich» gehalten hatten: drei tadellose Loopings hintereinander!

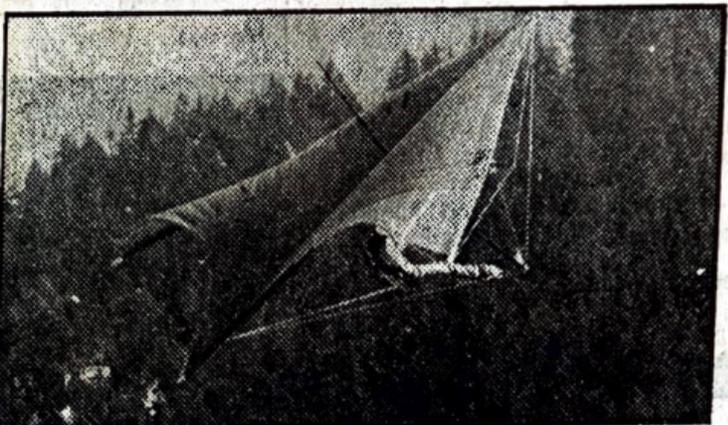
In ruhigem, raschem Flug glitt «Ikarus» Bayard dem Tal zu. Nach einigen hundert Metern senkte er plötzlich die Nase seines 17-Kilo-Seglers zum Sturzflug. Mit der damit gewonnenen Kraft setzte er zum Looping an. Dreimal hintereinander, ohne Fallschirm, mit fünf Haken am Trapez festgemacht, vollendete er seine Weltsensation.

Niemand hat bisher einen Delta-Looping geschafft. Und Bayard warnt alle Nachahmer: «Es ist eine ganz heisse Angelegenheit.»

Bayard weiss, wovon er spricht. Immerhin fliegt er nun schon zwei Jahre mit Delta-Seglern. Daneben verfügt er über eine siebenjährige Segelflugpraxis. Ihn bringt so leicht nichts mehr aus der Ruhe. «Nur», gestand der Akrobat der Lüfte BLICK, «auf dem Eiffelturm ist es mir ein bisschen mulmig geworden».



② Langsam steigt die Spitze des Flugdreiecks in die Höhe.

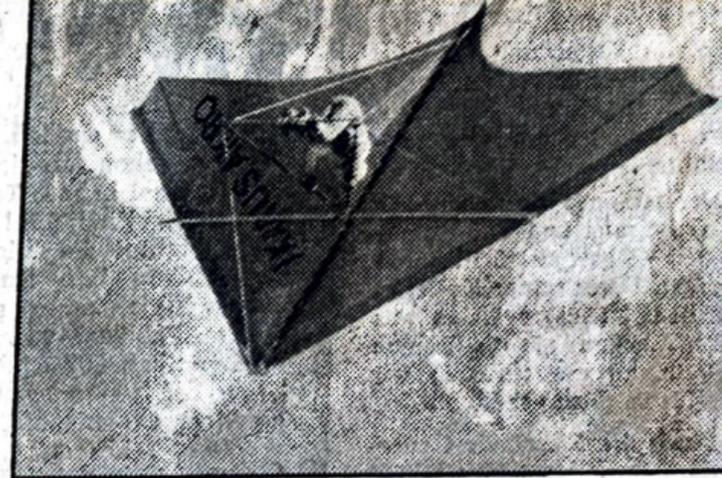


① Bayard setzt zu seinem Deltasegler-Looping an.

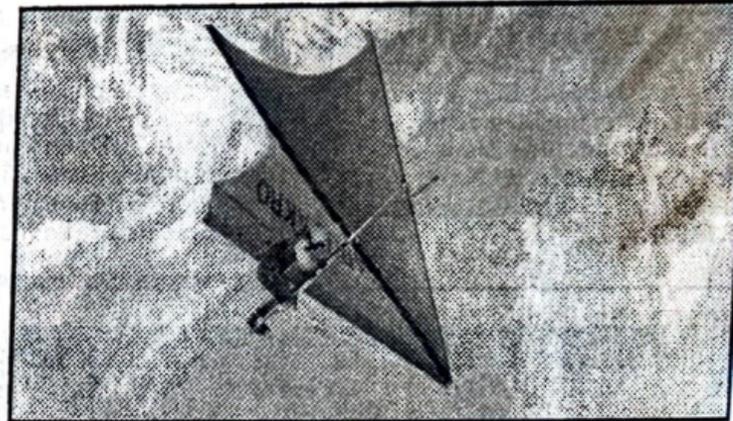
Looping! Das wagte noch keiner

INTERLAKEN (BE) — Der uralte Traum der Menschheit, es den Vögeln gleichzutun, spornt tollkühne Männer in der ganzen Welt immer wieder zu halsbrecherischen Unternehmungen an. Einem Schweizer gelang jetzt, wovon «Vogel-Menschen» auf der ganzen Welt seit Jahren vergeblich träumten: der Looping mit dem Deltasegler! BLICK war dabei, als Henry Bayard (29) den sensationellen Ueberschlag ausführte. Lesen Sie bitte auch auf der Seite 2: «Es begann mit einem Regenschirm.»

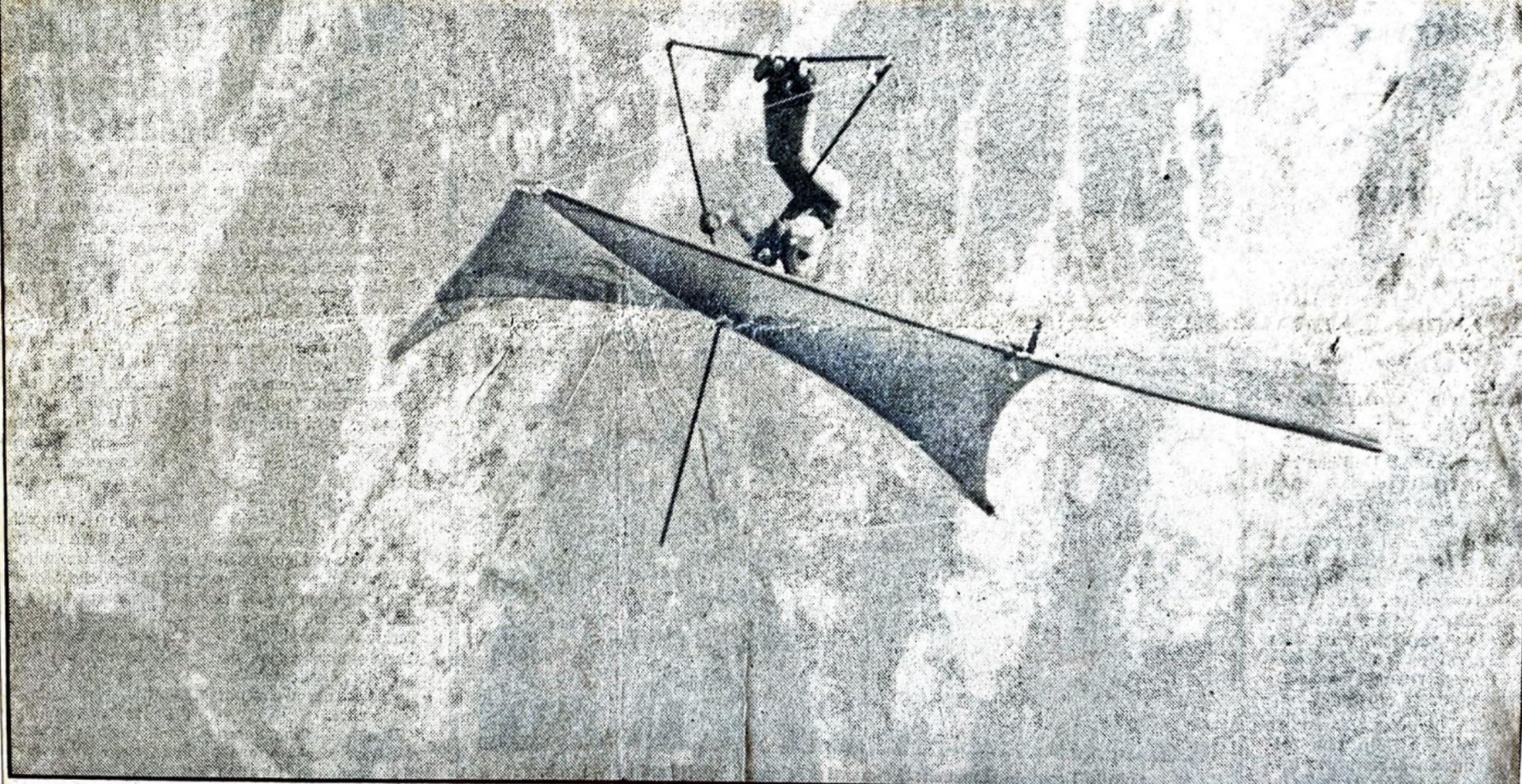
Bruno Torricelli und Rolf Widmer



④ Der tollkühne Ueberschlag ist reibungslos geglückt.



⑤ Wieder in Normallage peilt Bayard die Landung an.



③ Atemberaubend: Buchstäblich auf dem Kopf stehend, schwebt Looping-Henry in schwindelnder Höhe über den verschneiten Hängen auf dem Höhepunkt des Fluges.

1977



Frühling 77 auf Mutterschwandenberg
- neuer Hut steht Dir so gut!



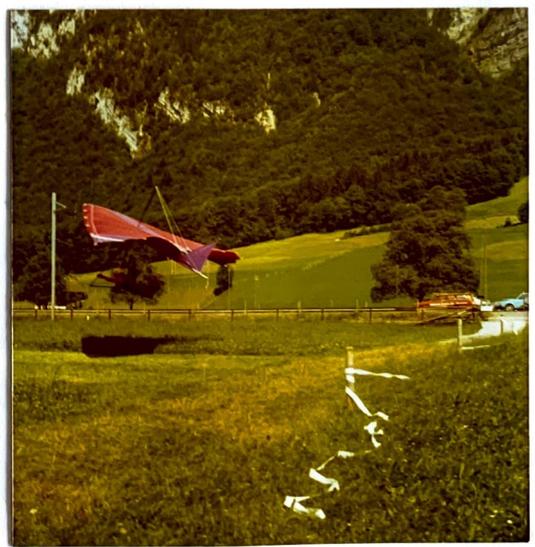
- nicht berühren, das ist mein
neuer Vogel!







Ikarus 600 B
für die Klasse I
Sommer 77 auf
Niraneli





Landung in Wolfenschiessen



*Es wurde geheiratet. Theres
und Phonsi Mehr.*

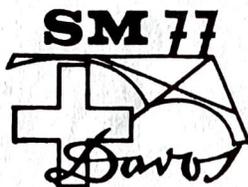
6

**3. SCHWEIZER-
MEISTERSCHAFT
IM DELTA FLIEGEN**

18. - 26. JUNI 1977

SM 77





STARTLISTE

LISTE DE DEPARTS

18. - 26. Juni 1977

No. Klasse 1

- 1 Loeliger Ruedi
- 2 Stäldi Hans
- 3 Oberleitner Herbert
- 4 Suter Dieter
- 5 Müller Alwin
- 6 Bohren Karl
- 7 Kuster Josef
- 8 Furrer Hansgerold
- 9 Gern Pierre
- 10 Marthaler Oskar
- 11 Engel Heinz
- 12 Hunziker Roland
- 13 Tinner Jonny
- 14 Ramme Jörg
- 15 Sotola Olin
- 16 Pfändler Werner
- 17 Meyer Franz
- 18 Volken Walter
- 19 Rotach Heinrich
- 20 Zysset Peter
- 21 Majhensek Thomas
- 22 Kurz Roland
- 23 Werni Arnold

No. Klasse 2

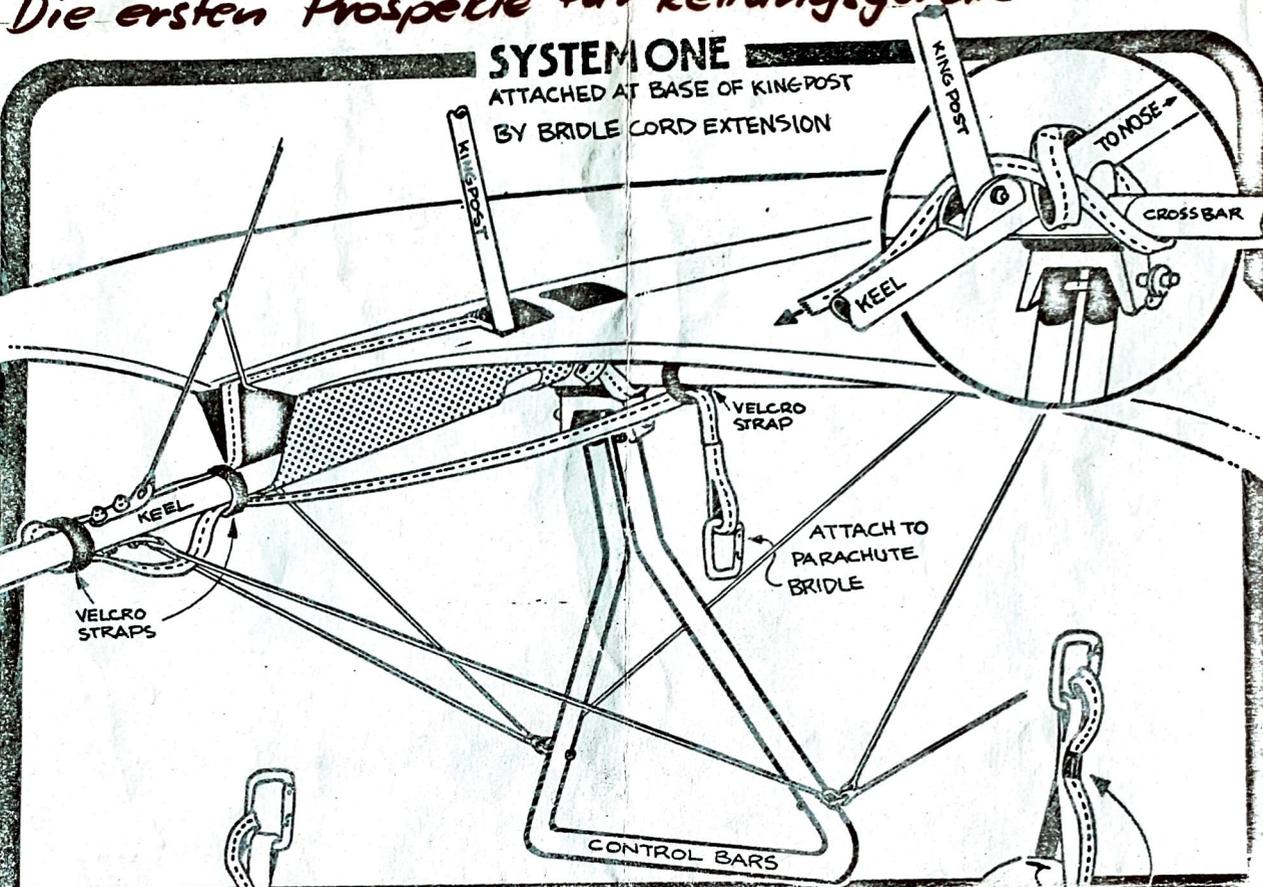
- 26 Briod Philippe
- 27 Vesti M.
- 28 Zollinger P.
- 29 Michel Walter
- 30 Lussi Walter
- 31 Guignard Thierry
- 32 Müller W.
- 33 Büttler Max
- 34 Klossner W.
- 35 Christen Fredy
- 36 Ryffel Heinz
- 37 Henseler Franz
- 38 Thut Daniel
- 39 Gerber Hermann
- 40 Fey Peter
- 41 Holzer Ueli
- 42 Hager Franz
- 43 Müller Dieter
- 44 Binder Ruedi
- 45 Hostettler Alfred
- 46 Spörri Uli
- 47 Raetzo Paul
- 48 Odermatt Guido
- 49 Etterli Richard
- 50 Roth Leo

No. Klasse 3

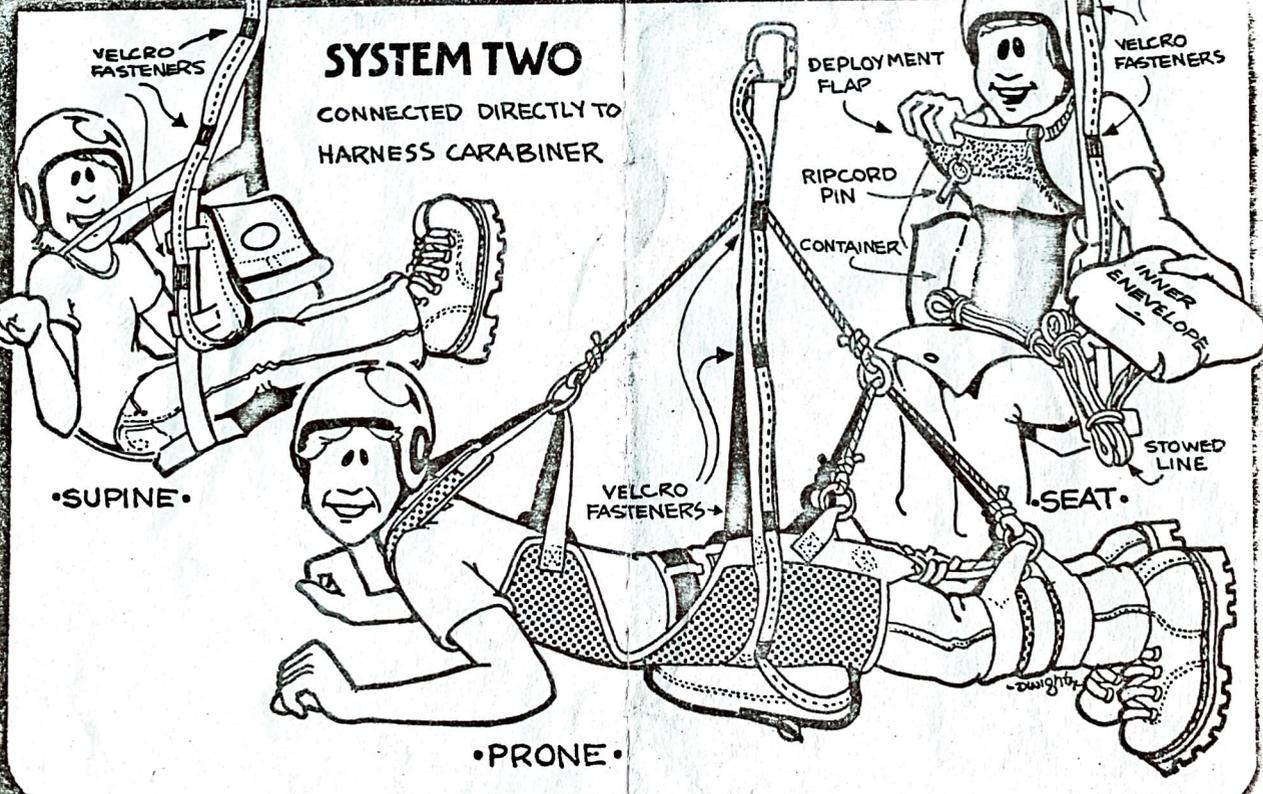
- 51 Knuchel Roland
- 52 De Kalbermatten Laurent
- 53 Lachat Marcel
- 54 Niquille Michel
- 55 Rithner Etienne
- 56 Müller Louis
- 57 Rentsch Friedrich
- 58 Jörg Erwin
- 59 Grandchamps Michel
- 60 Gygax Hans
- 61 Müller Hr.
- 62 Guilloud Eric
- 63 Gysi Charly
- 64 Henry Camille
- 65 Huguenin Claude
- 66 Wenger Peter
- 67 Schmid Hansueli
- 68 Schmid Fritz
- 69 Treichler Hch.
- 70 Romer Bruno
- 71 Gertsch Fritz
- 72 Gisler Josef
- 73 Rochat Willy
- 74 Köllner Ruedi
- 75 Glanzmann Erich

Wegen Absturz von Heinz Engel abgebrochen

SYSTEM ONE
 ATTACHED AT BASE OF KINGPOST
 BY BRIDLE CORD EXTENSION



SYSTEM TWO
 CONNECTED DIRECTLY TO
 HARNESS CARABINER



Ausflug nach Melchsee-Frutt, August 77



am Samstag Ankunft



es wurde getanzt!



es wurde ges.



- es ist halt schon spät geil !



und am andern
Morgen ist man
halt müde, und
eine Sonnenbrille
verbirgt manches !



Stimmungsbild.



es ist gut gibt es Fallschirme



Landung in Stöckalp



Delta-Fest zu Hause



2345 Uhr

IKARUS im Dienste der Sicherheit

IKARUS, traditionell bekannt als um Sicherheit bemühter Delta-Gleiter-Hersteller, hat sich aus eigener Initiative erneut dazu entschlossen, einen weiteren Beitrag zur Sicherheit des Deltafliegens zu leisten.

Während gegenwärtig von den verschiedensten Seiten Ueberlegungen angestellt werden, mit Hilfe welcher Vorschriften und Ausführungsbestimmungen das Deltafliegen und der Deltabau sicherer gemacht werden können, hat IKARUS nun unter erheblichem Kostenaufwand schon seit langem von Fred Michel - IKARUS Delta AG, Interlaken - gehegte Pläne und Ideen zur Ausführung gebracht.

In engster Zusammenarbeit mit dem Institut für Flugzeugstatik der ETH Zürich wurde eine Prüf- und Messvorrichtung für Hängegleiter entwickelt und in den vergangenen Wochen erprobt. Die Anlage hat grösstes Interesse des Eidgenössischen Luftamtes erweckt, und bei den ersten durchgeführten Versuchs- und Messfahrten auf einer Flugplatz-Piste war Herr Bigler vom ELA als äusserst interessierter fachmännischer Beobachter zugegen und beeindruckt.

Mit dieser neu geschaffenen Anlage lassen sich alle wichtigen Werte und Eigenschaften eines Hängegleiters ermitteln. Mit Hilfe elektronischer Messverfahren (DMS) sind genaueste Belastungsmessungen durchführbar. Gerätefestigkeit wie auch Flugverhalten lassen sich absolut erfassen, da auch die Druckpunktwanderung bei den verschiedenen Flugzuständen genau ermittelt, angezeigt und aufgezeichnet wird. So lassen sich auch einwandfreie Erkenntnisse darüber gewinnen, ob und unter welchen Bedingungen ein bestimmter Drachentyp Flattersturzneigung aufweist bzw. ob dieser überhaupt in Flattersturz zu bringen ist. Flugleistungsbestimmung und die Aufzeichnung der Geschwindigkeits-Polare des jeweils getesteten Gerätes werden durch die angezeigten Messwerte ermöglicht. Ferner besteht zusätzlich die Möglichkeit, alle Daten auf einen elektronischen Schreiber aufzunehmen.

Die dem einzelnen Gerät zumutbaren Lastvielfach-Werte werden absolut exakt angezeigt. Bei der bisher üblichen Anwendung der Sandsack-Methode musste zwangsläufig mit einem Kompromiss zur Annäherung an die Wirklichkeit gearbeitet werden, da die wirkliche Auftriebsverteilung eben nicht bekannt war. Im Gegensatz dazu basieren die vom IKARUS-Prüfstand gelieferten Messwerte nun eben nicht mehr auf einer Annäherung, nämlich der zufälligen Lage des Sandsacks, sondern messen die im praktischen Flugbetrieb auftretenden Belastungen bei tatsächlicher Belastungsverteilung, und zwar im dynamischen Versuch.

Die IKARUS-Versuchs- und Messanlage ist auf einem LKW installiert und folgendermassen aufgebaut:

Der zu testende Gleiter ist in den Messvorrichtungen aufgehängt, die sich in ca. 5 m Höhe und mehrere Meter vor der Fahrkabine befinden. Durch diese Anordnung wurde erreicht, dass das sich vor dem Fahrzeug aufbauende Luftpolster ohne Einfluss auf die Anströmung des Gleiters bleibt, was durch Anbringung von Rauchpatronen am Prüfgestell überprüft und bestätigt wurde. Ein auf hohem Mast über dem Fahrzeug angebrachter Windmesser liefert die Angabe über die jeweilige tatsächliche Flug- bzw. Luftgeschwindigkeit. Der Gleiter selbst ist an einer hochempfindlichen Zweikomponentenwaage zur Messung von Widerstand und Auftrieb aufgehängt.

Eine weitere Waage dient zur Messung der Druckpunktwanderung. Dabei werden die an der Steuerbasis auftretenden Kräfte gemessen. Der Anstellwinkel des Gleiters kann während der Fahrt von der Fahrkabine aus verändert und auf praktisch jeden positiven oder negativen Winkel gebracht werden ($- 12^{\circ}$ bis $+ 35^{\circ}$). Die für die Verstellung notwendigen Verbindungsteile zur Steuerbügelbasis besitzen durchweg einen Massenausgleich und sind so neutralisiert, dass durch sie keine Beeinflussung der gemessenen Werte erfolgen kann.

Ausserdem wurde eine spezielle Vorrichtung geschaffen, mit der genau definierte Kräfte bzw. Momente einstellbar sind. Diese Vorrichtung wird vor Durchführung des Messfahrt anstelle des zu prüfenden Gleiters in die Testvorrichtung eingesetzt, um eine 100 %ig genaue Eichung der angezeigten Skalenwerte zu gewährleisten. In der Kabine des fahrbaren Prüfstandes werden die auf den Gleiter wirkenden Belastungen wie Widerstand, Auftrieb, Druckpunktwanderung in kp direkt angezeigt, wie auch der jeweilige Anstellwinkel und die Windgeschwindigkeit.

Mit einer Robotkamera werden sämtliche angezeigten Werte zusammen fortlaufend festgehalten, während mit einer dazu synchron laufenden Filmkamera das Verhalten des Gleiters im Bild festgehalten werden kann.

Im Interesse einer zu steigernden Sicherheit des Deltafliegens ist IKARUS bereit, die Testanlage gegen einen angemessenen Unkostenbeitrag anderen Delta-Gleiter-Herstellern zur Verfügung zu stellen. Mit Hilfe von entsprechenden Adaptern lassen sich beliebige Gleiterfabrikate auf der Testvorrichtung befestigen. Zeichnungen zur Anfertigung solcher Anpassungsteile werden von

IKARUS Delta AG, CH 3800 Interlaken - Schweiz, und von
IKARUS Deutschland, D 7031 Aidlingen, BRD

zur Verfügung gestellt.

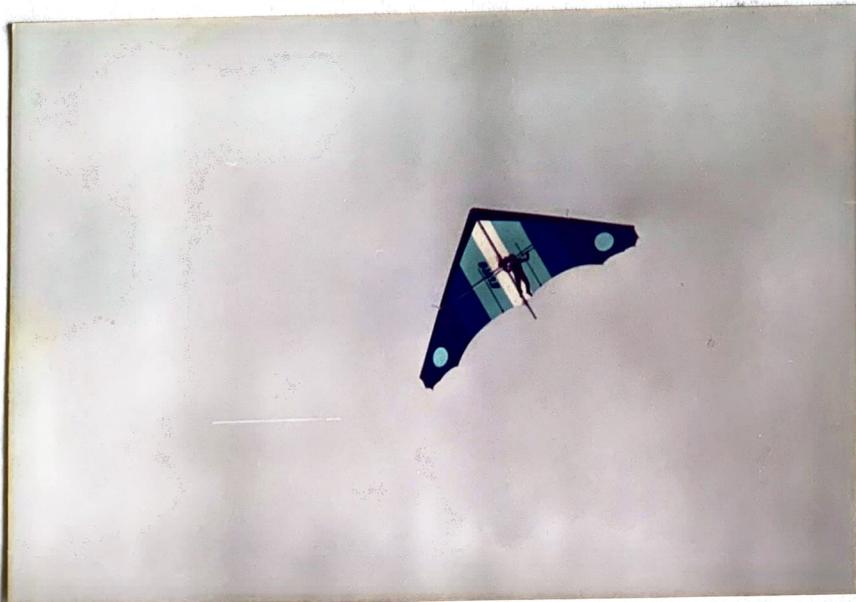


1978

Mein neues Gerät der Klasse I



Wurde mir von Weltmeister



Christian Steinbach zur Verfügung gestellt.





Training für die SM 78 hat begonnen



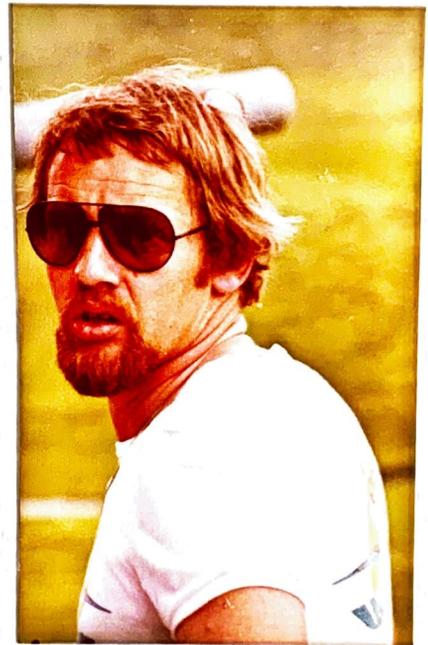


*in Sachseln
beim Lande-
training*





der Punkt
kommt immer
näher!





Schweizermeisterschaft 1978



SCHWEIZERMEISTERSCHAFT 1978 IN
CHAMPOUSSIN

Mein Wallisserfreund, der mir einen Bericht über die Meisterschaft versprochen hat, wartete bis zum Redaktionschluss um mir mitzuteilen, ich müsse mir selber helfen. Ich setze mich deshalb einmal mehr an meine Schreibmaschine, während ich durch das Fenster das wunderschön einladende Wetter betrachten muss.

Champoussin, das jüngste Kind der Wallisser-Ferienorte hat den Funken von Anzère übernommen. Der Ort ist sehr schön, wenn man von den Wunden der Baumaschinen absieht. Aber bis es ein richtiger Ferienort ist, gibt es noch zu tun. Im Moment hat es zwei Hotels und zwei Sesselbahnen welche den Ort mit dem Gebiet der "Porte Soleil" verbinden. Das ist alles, aber es ist ein Anfang, und falls Sie ein Skifahrer oder brevetierter Deltapilot sind empfehle ich Ihnen hinzufahren, denn die Preise sind annehmbar und der Empfang ist herzlich.

Die Schweizermeisterschaften wurden also in Champoussin durchgeführt. Der Delta-Club Monthey führte sie in vereinfachter Form durch, dies aus Zeitmangel für die Organisation. (Der Entscheid file erst im letzten Moment). Eine perfekte Meteo nach allen diesen Regen-Weekenden, und eine wundervolle Stimmung unter den Teilnehmern und den Organisatoren machten diese Tage zu einem wunderbaren Erfolg.

Am 22. und 23. Juli trafen sich die Teilnehmer der Klasse 2. Der kurze Meldeschluss und einige Irrtümer oder Vergesslichkeiten im Versand versammelte nur 28 Teilnehmer. Ein Zwischenfall am Sessellift (einige nicht befestigte Geräte fielen herunter) und eine noch nicht richtig eingefahrene Organisation ermöglichten nur 4 Durchgänge anstelle der vorgesehenen 5. Dies enttäuschte etliche Piloten, waren sie doch zum Teil von weit her angereist und hätten gerne den sicher besser selektionierenden 5. Lauf auch noch absolviert. Das Organisationskomitee trägt hier die Verantwortung.

Am 29. und 30. Juli absolvierten die 51 Wettkämpfer der Klassen 1 und 3 5 Durchgänge. Die Lehren des vorangegangenen Weekends hatten gewirkt. Das schöne Wetter war auch immer noch da und hielt sich bis auch der letzte Konkurrent gelandet war um dann in um dann in einen furchtbaren Wolkenbruch umzuschlagen.

CHAMPIONNATS SUISSES 1978 A CHAMPOUSSIN

L'ami valaisan qui m'avait promis un compte-rendu et des photos des championnats a attendu la fin du délai de rédaction pour me dire de me débrouiller tout seul. C'est très gentil de sa part surtout que je n'ai rien à faire ces derniers temps. Je me mets donc une fois de plus à ma machine en regardant avec envie par la fenêtre le temps fantastique propice à de merveilleuses glissades.

Champoussin, dernier bébé des stations valaisannes a donc repris le flambeau jeté par Anzère suite aux conséquences d'un maquillage typique de l'expert du coin. Le site est très beau, si on fait abstraction des blessures que lui ont infligées les machines de chantier. Mais en tant que station il y a encore à faire. Il y a actuellement deux auberges et deux remonte-pentes ou télécabines reliant la "station" aux portes du soleil. C'est tout, mais c'est un début et je vous engage à en profiter si vous êtes skieurs ou deltistes brevetés car les prix y sont encore abordables et l'accueil chaleureux. Par contre si vous voulez apprendre à voler, allez ailleurs, l'école de l'endroit n'est pas reconnue.

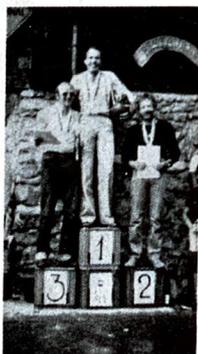
Les championnats suisses ont donc été accueillis à Champoussin. Le delta-club Monthey en assumait l'organisation simplifiée, vu le manque de temps. Une météo fantastique, après tous ces week-end pluvieux et une excellente ambiance parmi les compétiteurs et les organisateurs ont fait de ces journées une parfaite réussite.

Les 22 et 23 juillet s'affrontaient les concurrents de la classe 2. Le court délai d'inscription de même que certaines erreurs ou oublis d'expédition n'ont permis qu'à 28 pilotes de prendre part. Un incident de télésiège (ailes tombées parce que pas attachées) et une organisation encore mal rodée ne permirent que 4 manches sur les 5 initialement annoncées, au grand dam d'une majorité de pilotes estimant avec raison s'être déplacés pour participer à un concours important et non pas pour goûter aux joies de la vilégiature en montagne. Le comité d'organisation en porte la responsabilité.

Les 29 et 30 juillet 51 concurrents répartis dans les classes 1 et 3 se départagèrent sur 5 manches. La leçon du précédent week-end avait porté. Le beau temps était toujours au rendez-vous, la pluie ayant attendu que le dernier concurrent ait atterri pour faire son apparition.

KLASSE 2

KLASSE 1



PFAENDLER WERNER
Casteiger Bernd Bohren Karl Michel Walter



GERN PIERRE
Sotola Olin Knecht Rolf Rithner Etienne

KLASSE 3



Fotos H. Roth

HOFSTETTER OTTO

Die anschliessende Preisverteilung, ein Helm für den Ersten, eine Flasche Fendang und Souvenirgläser für alle Anderen beschloss die Wettkampftage mit einer wundervollen lokalen Herzlichkeit. Die Resultate sind nachstehend aufgeführt. Ich möchte jedoch nicht versäumen noch anzufügen, dass das "Goldene Trapez", ein Wanderpreis von Werner Pfändler für die besten Ziellandungen, von ihm selber gewonnen wurde. Freut es euch nicht auch, dass unser Präsident nebst seinen diplomatischen Talenten auch noch ein ausgezeichnete Pilot ist ? Erlauben Sie ihm nie einen weiteren Preis zu stiften, wenn Sie auch eine Chance haben wollen ihn zu gewinnen, stiften Sie ihn lieber selber.

Vielen Dank an Henry Rohr, an Champoussin und an den Delta-Club Monthey deren Mühe und Einsatz hinter all dem Geleisteten nicht verborgen blieb.

Pierre Graber

La proclamation des résultats et la distribution des prix, 1 casque au premier, 1 bouteille de fendang et 3 verres souvenirs à tous les autres, mit un terme à ces sympathiques joutes. Les classements sont reproduits ci-après et je m'en voudrais d'oublier que le TRAPEZE D'OR, challenge offert par Werner Pfändler, et récompensant le pilote ayant la meilleure précision d'atterrissage, a été, une fois de plus, remporté par "lui-même". Cela ne vous fait-il pas plaisir que le Président de notre fédération en plus de ses talents de diplomate soit également un pilote de première force ? N'acceptez jamais qu'il offre un quelconque autre trophée si vous voulez avoir une chance de le gagner, offrez-le plutôt vous-même.

Merci à H. Rohr, à Champoussin et au delta-club Monthey qui ne ménagèrent pas leur peine.

PG

CHAMPIONNATS SUISSES 1978 A CHAMPOUSSIN

CLASSEMENT GENERAL Classe 1

Rang	Nom, prénom, dossard	Points par manche					Total	
		1ère	2ème	3ème	4ème	5ème		
1	PFÄNDLER Werner	4	509	433	307	420	357	2026
2	BOHREN Karl	15	487	0	474	437	435	1833
3	GASTEIGER Bernd	12	435	374	218	372	370	1769
4	GURTNER Adrian	3	500	337	487	0	261	1585
5	LACHAT Marcel	25	411	0	296	235	374	1316
5	SAUTER Kurt	11	474	511	331	0	0	1316
7	TINNER Jonny	13	450	0	0	424	387	1261
8	JEKLIN Ulrich	14	298	309	398	0	244	1249
9	BRANDENBERGER W	21	450	0	255	0	500	1205
10	MARTHALER Oskar	16	300	200	435	0	0	935
11	KUSTER Jean-Pierre	7	0	0	361	461	0	822
12	HAUSER Hanspeter	1	0	0	209	383	209	801
13	ZAHND Peter	18	0	322	0	0	422	744
14	GÉRBER Martin	2	346	0	322	0	0	668
14	ZÜRCHER Peter	6	0	335	333	0	0	668
16	FISCHER Peter	23	322	296	0	0	0	618
17	GÜBELI Werner	22	0	0	0	209	396	605
18	WYTTENBACH H.	8	0	0	370	0	233	603
19	GRABER Hugo	19	0	248	144	196	0	588
20	SALZMANN Yves	9	0	0	0	0	298	298
21	TRUSSEL Andreas	5	0	0	0	248	0	248
22	BYLANG René	20	0	0	0	0	0	0
22	LIPERT Ferdinand	24	0	0	0	0	0	0

CHAMPIONNATS SUISSES 1978 A CHAMPOUSSIN

CLASSEMENT GENERAL Classe 2

Rang	Nom et prénom Dossard	Points par manche				total	
		1ère	2ème	3ème	4ème		
1	GUERN Pierre	9	550	500	460	300	1810
2	SOTOLA Olin	10	330	500	280	470	1580 Champion suisse
3	WALTER Michel	8	320	490	350	340	1500
4	KOLLER Paul	5	500	300	180	360	1340
5	BIRCHER Joseph	15	430	390	440	0	1260
6	REGENASS Patrice	27	0	320	480	450	1250
7	BRIOD Philippe	17	0	500	270	400	1170
8	WELLER Hanspeter	24	390	330	390	0	1110
9	BUSER Robert	11	450	180	0	320	950
10	KAUFMANN Otto	14	490	410	0	0	900
11	ZOLLINGER Peter	28	0	480	370	0	850
12	COMTESSE André	26	0	320	0	450	770
13	HOSTETTLER A.	23	0	300	0	340	640
14	SCHWAB Anton	3	0	0	350	280	630
15	TOBLER Niklaus	4	0	340	250	0	590
16	HAFNER René	1	0	0	0	500	500
16	VESTI Markus	20	0	0	0	500	500
18	MUELLER Fredi	13	0	210	240	0	450
19	GUIGNARD Thierry	19	400	0	0	0	400
20	KADLEC Georg	22	360	0	0	0	360
20	GUIGNARD Roland	16	0	0	360	0	360
22	WASER Hanspeter	21	0	0	340	0	340
23	WÜRSCH Albin	7	0	0	0	330	330
24	LAUBER Henri	12	0	0	320	0	320
25	GULER Hans	25	0	0	250	0	250
26	MATTLE Alex	2	0	0	210	0	210
27	BRUNNER Werner	6	0	0	0	0	0
27	PICCARD Bertrand	18	0	0	0	0	0

CHAMPIONNATS SUISSES 1978 A CHAMPOUSSIN

CLASSEMENT GENERAL Classe 3

Rang	Nom, prénom, dossard	Points par manche					Total	
		1ère	2ème	3ème	4ème	5ème		
1	HOFSTETTER Otto	60	430	500	400	500	500	2330
2	RITHNER Etienne	72	450	520	420	460	420	2270
3	KNECHT Rolf	63	410	440	490	440	430	2210
4	GYGAX Hans	68	450	500	330	400	500	2180
5	MEYER Franz	51	280	480	390	320	440	1910
6	THUT Daniel	52	440	450	0	500	430	1820
7	WAGNER Paul	74	250	370	380	350	400	1750
8	GRABER Pierre	65	500	550	270	350	0	1870
9	KLOSSNER Walter	64	450	400	360	0	400	1610
10	MUELLER Werner	58	430	0	280	340	450	1500
11	LUSSI Walti	75	340	330	250	310	260	1490
12	SCHMID Fritz	70	400	450	0	0	500	1350
13	GUGHELMINA Ch.	73	0	310	290	420	310	1330
14	ROMER Buno	54	0	400	0	440	340	1180
15	BESSE Dominique	78	0	240	0	505	370	1115
16	KNUCHEL Roland	69	0	0	260	450	400	1110
17	VOGEL Peter	71	450	450	0	0	0	900
18	RAEZO Paul	55	420	450	0	0	0	870
19	KUSTER Harry	61	450	0	0	0	0	450
20	ZBINDEN Joseph	56	0	350	0	0	0	350
21	SUTER Dieter 76	76	320	0	0	0	0	320
22	ROTH Léo	62	0	0	0	0	250	250
23	SCHUPBACH Paul	53	0	0	0	0	0	0
23	VONLANTHEN Hugo	57	0	0	0	0	0	0
23	KELLER Roland	59	0	0	0	0	0	0
23	RENTSCH Fred.	66	-	0	0	0	0	0
23	SPÖRRI Uli	67	0	0	0	0	0	0
23	DE KALBERMATTEN 78	0	0	0	0	0	0	0

Laurent

PG

PG



Foto: Didi Bertelle

Mit einem unglücklichen 2. Flug die Silbermedaille geholt.



Schweizer Meisterschaft 1978 in Champoussin

Pierre Graber

Mein Walliser Freund, der mir einen Bericht über die Meisterschaft versprochen hat, wartete bis zum Redaktionsschluß, um mir mitzuteilen, ich müsse mir selber helfen. Ich setze mich deshalb einmal mehr an meine Schreibmaschine, während ich durch das Fenster das wunderschöne einladende Wetter betrachten muß.

Champoussin, das jüngste Kind der Walliser Ferienorte hat den Funken von Anzère übernommen. Der Ort ist sehr schön, wenn man von den Wunden der Baumaschinen absieht. Aber bis es ein richtiger Ferienort ist, gibt es noch zu tun. Im Moment hat es zwei Hotels und zwei Sesselbahnen, welche den Ort mit dem Gebiet der „Porte Soleil“ verbinden. Das ist alles, aber es ist ein Anfang, und falls Sie ein Skifahrer oder brevetierter Deltapilot sind, empfehle ich Ihnen hinzufahren, denn die Preise sind annehmbar und der Empfang ist herzlich.

Die Schweizer Meisterschaften wurden also in Champoussin durchgeführt. Der Delta-Club Monthey führte sie in vereinfachter Form durch, dies aus Zeitmangel für die Organisation. (Der Entscheid fiel erst im letzten Moment). Eine perfekte Meteo nach allen diesen Regen-Wochenenden und eine wundervolle Stimmung unter den Teilnehmern und den Organisatoren machten diese Tage zu einem wunderbaren Erfolg.

Am 22. und 23. Juli trafen sich die Teilnehmer der Klasse 2. Der kurze Meldeschluß und einige Irrtümer oder Vergeßlichkeiten im Versand versammelte nur 28 Teilnehmer. Ein Zwischenfall am Sessellift (einige nicht befestigte Geräte fielen herunter) und eine noch nicht richtig eingefahrene Organisation ermöglichten nur 4 Durchgänge, anstelle der vorgesehenen 5. Dies enttäuschte etliche Piloten, waren sie doch zum Teil von weit her angereist und hätten gerne den sicher besser selektionierenden 5. Lauf auch noch absolviert. Das Organisationskomitee trägt hier die Verantwortung.

Am 29. und 30. Juli absolvierten die 51 Wettkämpfer der Klassen I und III 5 Durchgänge. Die Lehren des vorangegangenen Wochenendes hatten gewirkt. Das schöne Wetter war auch immer noch da und hielt sich bis auch der letzte Konkurrent gelandet war, um dann in einen furchtbaren Wolkenbruch umzuschlagen.

Die anschließende Preisverteilung, ein Helm für den Ersten, eine Flasche Fendant und Souvenirgläser für alle anderen beschloß die Wettkampftage mit einer wundervollen lokalen Herzlichkeit. Die Resultate sind nachstehend aufgeführt. Ich möchte jedoch nicht versäumen noch anzufügen, daß das „Goldene Trapez“, ein Wanderpreis von Werner Pfändler für die besten Ziellandungen,

von ihm selber gewonnen wurde. Freut es euch nicht auch, daß unser Präsident nebst seinen diplomatischen Talenten auch noch ein ausgezeichnete Pilot ist?

Erlauben Sie ihm nie einen weiteren Preis zu stiften, wenn Sie auch eine Chance haben wollen ihn zu gewinnen, stiften Sie ihn lieber selber.

Vielen Dank an Henry Rohr, an Champoussin und an den



Der Aufbauplatz



Stimmungsvolles Startbild

am Start: K. Bohren

Delta-Club Monthey, deren Mühe und Einsatz hinter all dem Geleisteten nicht verborgen blieb.

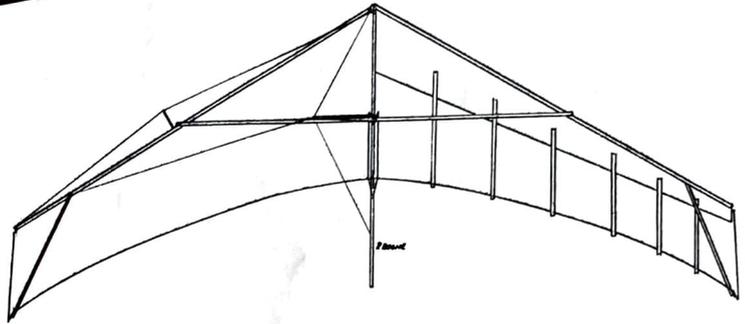
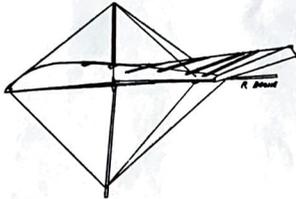
Ergebnisliste Klasse I

Platz	Name, Startnummer	Punkte
1	Pfändler, Werner	4 2026
2	Bohren, Karl	15 1833
3	Gasteiger, Bernd	12 1769
4	Gurtner, Adrian	3 1585
5	Lachat, Marcel	25 1316
5	Sauter, Kurt	11 1316
7	Tinner, Jonny	13 1261
8	Jeklin, Ulrich	14 1249
9	Brandenberger, w.	21 1205
10	Marthaler, Oskar	16 935
11	Kuster, Jean-Pierre	7 822
12	Hauser, Hanspeter	1 801
13	Zahnd, Peter	18 744
14	Gerber, Martin	2 668
14	Zürcher, Peter	6 668
16	Fischer, Peter	23 618
17	Gübeli, Werner	22 605
18	Wytttenbach, H.	8 603
19	Graber, Hugo	19 588
20	Salzmann, Yves	9 298
21	Trussel, Andreas	5 248
22	Bylang, René	20 0
22	Lipert, Ferdinand	24 0

PHOENIX 12

PHOENIX 12

PHOENIX 12



Das neue Thermikmodell von Bill Bennett.

Genau für europäische Verhältnisse konstruiert. Äußerst einfach zu starten, traumhafte Flugeigenschaften, Sinkgeschwindigkeit noch besser als Phoenix Mariah.

PHOENIX 12 — nicht nur für den Spitzenpiloten, sondern auch für den Sonntagsflieger bestens geeignet.

Schnellaufbausystem:

Klappgelenk, zusammenlegbares Trapez, Sege-Schnellbefestigungen, in wenigen Minuten auf die Hälfte zerlegt.

SFR 2.950,- / DM 3.200,- (incl. Packsack)
lieferbar ab Ende Oktober.

Reservieren Sie sich Ihr Modell jetzt!

AKTION:

Bremsfallschirme SFR 45,- / DM 50,- + Porto

BILL BENNETT'S DELTA WING EUROPE CH-5712 Beinwil am See, Tel. (064) 71 60 06 od. (064) 73 23 49 (Vorwahl Schweiz)
Gerne geben wir Ihnen die Anschrift Ihrer nächsten Vertretung bekannt.

Ergebnisliste II

Platz	Name, Startnummer	Punkte
1	Guern, Pierre	9 1810
2	Sotola, Olin	10 1580
3	Walter, Michel	8 1500
4	Koller, Paul	5 1340
5	Bircher, Joseph	15 1260
6	Regenass, Patrice	27 1250
7	Briod, Philippe	17 1170
8	Weller, Hanspeter	24 1110
9	Buser, Robert	11 950
10	Kaufmann, Otto	14 900
11	Zollinger, Peter	28 850
12	Comtesse, André	26 770
13	Hostettler, A.	23 640
14	Schwab, Anton	3 630
15	Tobler, Niklaus	4 590
16	Hafner, Tené	1 500
16	Vesti, Markus	20 500
18	Müller, Fredi	13 450
19	Guignard, Thierry	19 400
20	Kadlec, Georg	22 360
20	Guignard, Roland	16 360
22	Waser, Hanspeter	21 340
23	Würsch, Albin	7 330
24	Lauber, Henri	12 320
25	Guler, Hans	25 250
26	Mattle, Alex	2 210
27	Brunner, Werner	6 0
27	Piccard, Bertrand	18 0

Ergebnisliste Klasse III

Platz	Name, Startnummer	Punkte
1	Hofstetter, Otto	60 2330
2	Rithner, Etienne	72 2270
3	Knecht, Rolf	63 2210
4	Gygax, Hans	68 2180
5	Meyer, Franz	51 1910
6	Thut, Daniel	52 1820
7	Wagner, Paul	74 1750
8	Graber, Pierre	65 1670
9	Klossner, Walter	64 1610
10	Müller, Werner	58 1500
11	Lussi, Walti	75 1490
12	Schmid, Fritz	70 1350
13	Gughelmina, Ch.	73 1330
14	Romer, Buno	54 1180
15	Besse, Dominique	78 1115
16	Knuchel, Roland	69 1110
17	Vogel, Peter	71 900
18	Raezo, Paul	55 870
19	Kuster, Harry	61 450
20	Zbinden, Joseph	56 350
21	Suter, Dieter	76 320
22	Roth, Léo	62 250
23	Schupbach, Paul	53 0
23	Vonlanthen, Hugo	57 0
23	Keller, Roland	59 0
23	Rentsch, Fred.	66 0
23	Spörri, Uli	67 0
23	De Kalbermatten, Laurent	78 0

Drachenflug Europameisterschaft



kössen
78

2.-10. SEPT.

Drachenflug Europameisterschaft

78 Kossen

Hängegleiter-EM: Harte Kämpfe um Spitze

Entscheidung wahrscheinlich erst am Samstag • Aufholjagd der Österreicher in Klasse FAI 3

KOSSEN. Mit dem Streckenflug wurde die Europameisterschaft der Hängegleiter fortgesetzt. In der Standardklasse FAI 1 konnte der Schweizer Rupert Gasteiger seine Führung behaupten, und er wird von seinem Teamkollegen Werner Pfändler und Kari Bohren sowie von den Österreichern Pirker und Christandl hart bedrängt. Insbesondere Christandl machte einen gewaltigen Sprung nach vorne und zog mit dem an zweiter Stelle liegenden Pirker gleich. Bei Halbzeit gibt es in dieser Klasse mit Rupert Gasteiger den ersten Titelaspiranten. Auf alle Fälle spitzt sich jedoch der Kampf um den Europameistertitel zwischen den beiden Trios der Schweiz und Österreichs zu. Klasse FAI 2: Neben Josef Guggenmoos, dem deutschen Meister, und dem Vizeeuropameister Helmut Lorenzoni hat sich nun auch der Australier Steve Moyes mit an die Spitze gesetzt. Allerdings kommt der Australier für den Europameistertitel nicht in Frage, so daß der Zweikampf zwischen Guggenmoos und Lorenzoni aller Voraussicht nach seine Fortsetzung finden wird. Ebenfalls sehr gut im Rennen, nach den gezeigten Leistungen im Streckenflug der

Österreicher Schweissgut, der sich unter die besten fünf hineinschob. Klasse FAI 3: In dieser offenen Klasse der Hochleistungsgeräte kam es zur Aufholjagd der Österreicher, und es hat sich nunmehr eine Fünfergruppe an der Spitze gebildet. Diese fünf Piloten weisen annähernd die gleichen Punkte auf, und es ist damit zu rechnen, daß die Entscheidung vielleicht erst am letzten Wettkampftag, also am Samstag, fallen wird. In dieser Fünfergruppe befinden sich vier Österreicher, unter ihnen der regierende Welt- und Staatsmeister Christian Steinbach sowie der Schweizer Olin Satola. Bedauerlich, daß die Vertreter der Ostblockstaaten in die Titelkämpfe nicht direkt eingreifen können. Dies liegt jedoch nicht am mangelnden Können der Bulgaren, Tschechen und Polen, sondern vielmehr an den verwendeten Fluggeräten, die denen der Österreicher weit unterlegen sind.

Tiroler Tageszeitung

3

Freitag, 8. September 1978 • Nr. 208

aus dem Tiroler Tageszeitung v. 8. Sept.



Kein Flugwetter
dafür Petri Heil!

RESULTATE DER EUROPAMEISTERSCHAFT 1978
RESULTATS DU CHAMPIONNAT EUROPEEN 1978

KLASSE I

- | | | |
|----------------|----|----------------|
| 1. Pirker | A | Euro |
| 2. Christandel | A | Moyes Stingray |
| 3. Mercorelli | F | Mouette Zenith |
| 4. Gasteiger | CH | Euro |
| 7. Lachat | CH | Firefly |
| 8. Pfändler | CH | Euro |
| 13. Bohren | CH | Euro |

KLASSE II

- | | | |
|---------------|----|-------------|
| 1. Tevenot | F | Mouette Jet |
| 2. England | GB | Moonraker |
| 3. Glandville | F | Gryphon |
| 17. Bircher | CH | Phoenix 8 |
| 29. Michel | CH | UP Condor |
| 72. Gern | CH | Vega |

KLASSE III

- | | | |
|----------------|----|--------------|
| 1. Olschefski | D | Fledgling II |
| 2. Evans | GB | Gryphon III |
| 3. Loferer | A | Moyes Maxi |
| 4. Knecht | CH | Gryphon 180 |
| 9. Gygax | CH | Gryphon 180 |
| 15. Hofstetter | CH | Gryphon 180 |
| 16. Sotola | CH | Euro |

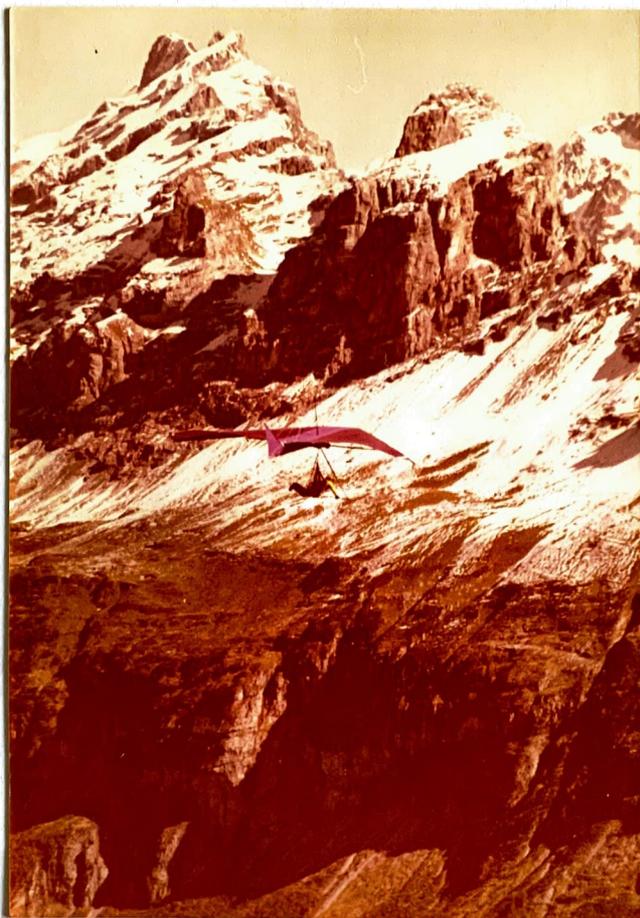


die Equipe Suisse 78



Herbst-Ausflug auf
Planplatte + Flug
nach Meiringen





nach dem Start auf
Planplatte.

Dies war einer der wohl
eindrücklichsten Flüge
vor den Kulissen der Berner
Alpen.



- Start am Buochserhorn

1979



Flug vom Stanserhorn
für die Aktion
„Erhaltet die Ahnen
unserer Bahnen“



Landung in Stans
mit Dokumenten.

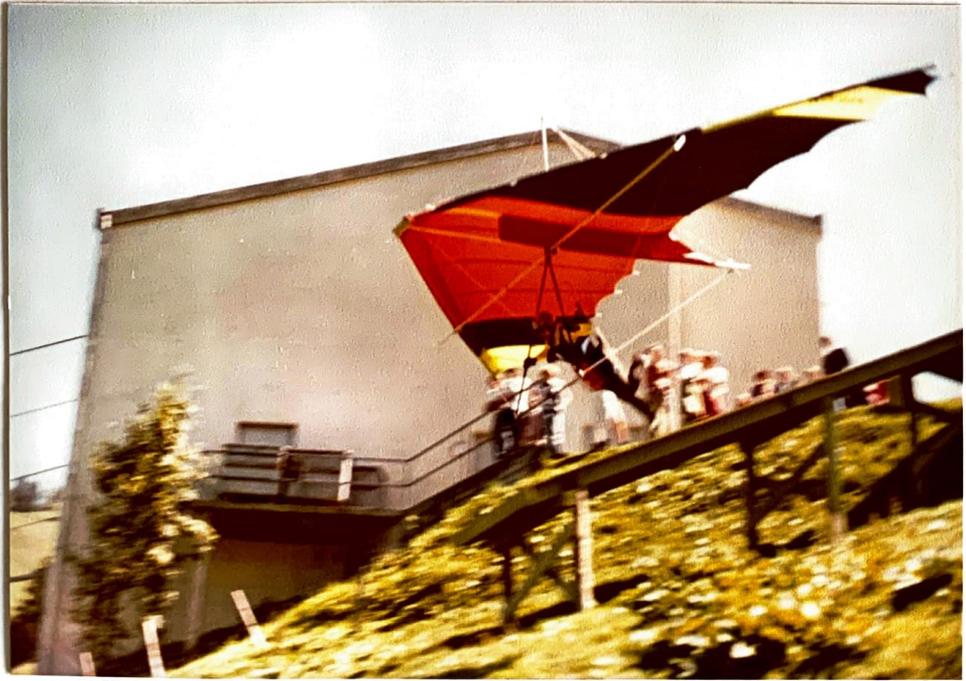


„DELTA HOCHZEIT“



Flug vom
Büschlerhorn





Start-Phasen auf Wireweli!





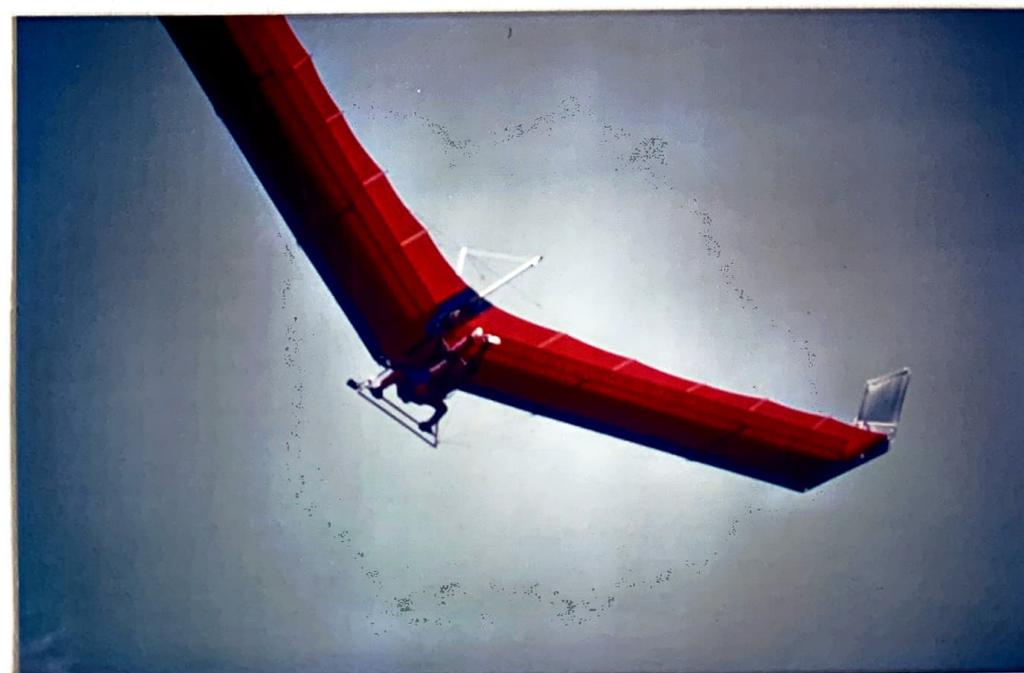


mein erster Starrflügler
ein Fledge II B von
Manta.



über dem Startplatz
vom Wirzweli.

Fläche: 15.10 m^2
Spannweite: 10 m
Streckung: 6.8
Gleit γ : $1:11$ bei $35-40 \text{ km}$
Bestes Sinken: $0,9 \text{ m/set}$ bei
 29 km/Std.
Höchstgeschw. über 75 km/Std.
Gewicht: 28 kg.



Aerodynamische
Steuerung an den
Flügelenden



Start am Buochserhorn

Abends um 1930 Uhr





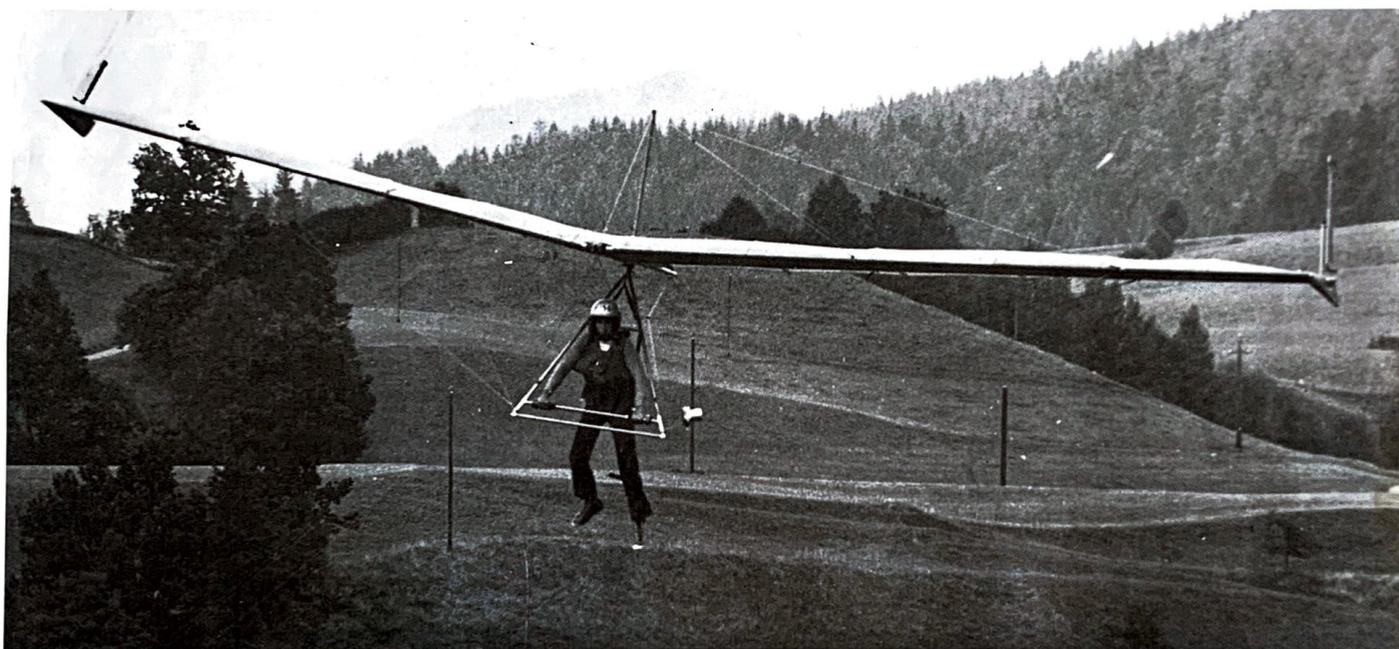
Das Ende eines Soaringfluges vom Wirtzwei.



Typenbericht Manta Fledge 2

Hans Olschewsky

Als Weiterentwicklung des seit 1975 hergestellten FLEDGLINGS stellte die Firma Manta Products, Oakland, California, im Frühjahr 1978 den Typ FLEDGE 2 vor. Wie sein Vorgänger ist der Fledge 2 ein vollprofilierter Starrflügler. Neu entwickelt wurden die Seitenruder, Rubber Tips, 60% Doppelsegel und ein um fünf Zentimeter erhöhtes Profil. Geblieben ist das Grundkonzept mit zwei parallelen Seitenstangen und sieben Querstreben dazwischen, das die Möglichkeit eines Materialbruchs als unmöglich erscheinen läßt; ebenfalls beibehalten wurde die V-Form, die dem Fledgling seine berühmte Eigenstabilität verleiht.



Besonderheit Steuerung:

Obwohl der Fledge 2 Steuerruder besitzt, ist er kein Gleitflugzeug. Denn wie bei flexiblen Hängegleitern auch, erfolgt die Höhensteuerung durch Ziehen und Drücken des Steuerbügels. Nur die Seitensteuerung wird wegen des starren Profils mit Rudern ausgeführt. Durch Drehen des an der Trapezbasis befestigten Steuergriffs wird das Steuerseil gezogen und das Ruder am Flügelende nach außen geklappt. Das Ruder bremst nun den Flügel, der andere Flügel fliegt jetzt schneller und bewirkt somit die Richtungsänderung. Dies ist allerdings die sehr komplizierte Beschreibung eines in der Praxis sehr einfachen Vorgangs. Zur Einleitung einer Kurve dreht der Pilot kurz am Steuergriff und sofort neigt sich der Fledge in die Kurve. Die Ruder sprechen ohne jede Verzögerung an, von einer 45° Kurve nach links bis zu einer 45° Kurve nach rechts benötigt der Fledge 2 nur 2 bis 2,5 Sekunden. Die Höhensteuerung über Drücken und Ziehen des Steuerbügels spricht zwar ebenfalls rasch an, ist aber längst nicht so empfindlich wie bei den neuen, extrem flachen Hochleistungsdrachen der flexiblen Klasse. Um den Fledge im Geradeausflug zu stallen, muß man schon energisch drücken. Und je weiter man den Steuerbügel nach hinten zieht, desto stärker spürt man, daß er wieder in die Normalstellung zurück möchte. Beides spricht sicher für die Gutmütigkeit des Gleiters.

Handhabung am Boden:

Dies ist die große Schwachstelle des Fledge (dafür aber auch so ziemlich die einzige). Mit 28 kg liegt das Gewicht sicher schon an der oberen Grenze der Hängegleiter. Das Gerät kann auf 4,40 m zusammengebaut werden, die Aufbauzeit beträgt dann allerdings 30 Minuten. Die normale Packlänge ist 5,80 m. Bergbahnen, die also kurze Drachen vorschreiben, können vergessen werden. Das Trapez ist nicht klappbar, nur nach Lösen mehrerer Schrauben kann es abgenommen werden. Der Fledge 2 „steht“ aus dem Packsack in 5 Minuten, das Einschieben der großen Anzahl an Segelrippen (zusammen mit den Rubber Tips insgesamt 16) und das Anbringen der Ruder dauert jedoch nochmals 5 bis 10 Minuten. In aufgebautem Zustand erschwert neben dem Gewicht noch die extreme Schwanzlastigkeit das Tragen des Fluggeräts. (Genaue Landungen empfehlen sich also, da sonst der Transport zum Abbauplatz zur Anstrengung wird).

Start:

Schon ab leichtem Gegenwind ist über den Start kein Wort mehr zu verlieren. Die Nase etwas tiefer nehmen als bei den meisten übrigen Drachen und normal anlaufen. Aber auch bei Null-Wind oder leichtem Rückenwind ist der Start kein Problem, wenn er korrekt ausgeführt wird. Die Nase des Geräts herunternehmen (wegen der



Schwanzlastigkeit richtet sich der Fledge nach wenigen Schritten von selbst auf) und den Start beginnen; schon nach wenigen Schritten beginnt der Fledge zu tragen und der Pilot ist versucht zu glauben, daß das Gerät bereit ist zu fliegen. Die (einfache) Kunst des Startens ist, jetzt noch drei oder vier Schritte zu machen. Der Fledge hebt dann nicht langsam ab, er reißt dich weg. Fledgling-Starts erfordern also keine höhere Anlaufgeschwindigkeit, wohl aber bei flachen Startgeländen und wenig Wind eine längere Anlaufstrecke.

Flug:

Vom ersten Start weg ist man mit der Steuerung durch Seitenruder vertraut, sie fordert überhaupt kein Umdenken. Auch das Fluggefühl ist dasselbe wie bei einem flexiblen Drachen (nur wesentlich sicherer) und keineswegs wie bei einem Segelflugzeug, da man ja mit dem Fledge genauso vor der Kurve den Steuerbügel etwas zieht und nach der Kurve etwas drückt. Auf Grund der unwahrscheinlichen Eigenstabilität ist der Flug, verglichen mit flexiblen Drachen, ein Traum. Bei rauher Thermik erfährt man erst nach der Landung von anderen Piloten, wie bockig es heute wieder war. Während andere schon lange abbauen müssen, weil der Wind zu stark ist, kann der Fledge Pilot noch lange fliegen. Kein Wunder bei einer Höchstgeschwindigkeit, die echt über 75 km/Std. liegt. Und dies alles ohne jede Ermüdung, da die Steuerung über Ruder nicht die geringste Anstrengung kostet.

Flugleistung:

Während Schnelligkeit und Stabilität schon Vorzüge des Fledgling 1 waren, ist beim Fledge 2 ein wichtiges Merkmal dazugekommen, das ihn zum Allroundgerät werden ließ: die Langsamflugeigenschaften. Durch die Profilerhöhung um 5 cm kann der Fledge 2 ebenso langsam geflogen werden, wie die übrigen flexiblen Drachen. Das heißt jedoch nicht, daß der Fledge insgesamt langsamer geworden wäre. Durch die Verkleidung der Flügelunterseite mit dem Doppelsegel und der dadurch erreichten Widerstandsverringerung konnte die Höchstgeschwindigkeit beibehalten werden. Mußte man mit dem Fledgling 1 absolut zufrieden sein, wenn man in der Flugdauer mit den ausgesprochenen Zeitdrachen mithalten konnte, so ist es mit dem Fledge 2 jetzt möglich, sogar bei leichtem Wind, oder ohne Wind über den anderen Deltas zu fliegen. Dazu muß der Fledge jedoch genau geflogen werden, und ihn genau zu fliegen bedeutet, die Kurven sauber zu drehen. Zu schnelle Wendungen sind mit stärkerem Höhenverlust verbunden, als dies bei flexiblen Gleitern der Fall ist. Bei zu langsamen Richtungsänderungen ist die Gefahr groß, daß der innere Flügel, der vom Ruder ja gebremst wird, in den Stall gerät und durchsackt. Die Kunst den Fledge gut zu fliegen, besteht also darin, die Kurven so flach zu drehen, daß der innere Flügel nur unwesentlich über der Abreißgeschwindigkeit fliegt. Um dies zu beherrschen, benötigt man einige Flugstunden, danach fliegt man jedoch auch regelmäßig am höchsten. Zur Streckenleistung sind wiederum nur wenige Worte zu verlieren; schon von der Theorie her ist es klar, daß dieser Starrflügler eine wesentlich bessere Streckenleistung haben muß. Setzt man die echte Gleitzahl der besten flexiblen Drachen auf 1:8 – 9 an, so kommt der Fledge sicher auf 1:11.

Landung:

Bei rechtzeitiger Landeeinteilung und einigermaßen geradem Landeanflug läßt sich die Punktnähe mit dem Fledge 2 leichter erreichen als mit den flachen Hochleistungsdrachen der dritten Generation. Durch gleichzeitiges Anstellen beider Ruder und Geschwindigkeitserhöhung läßt sich der Gleitwinkel nämlich um mehr als die Hälfte herabsetzen. Punktlandungen bleiben schwierig, da man, um das Gewicht abzufangen, meist noch einen



Fledge 2 bei der Landung. Deutlich zu erkennen die Drehgriffe für die Seitensteuerung.



Hans Olschewsky, Autor dieses Berichtes. – Mitglied der deutschen Nationalmannschaft. Deutscher und Europa-Meister der Klasse III.

Technische Daten: Fledge 2 B

Fläche	15,1 qm (Modell A 13,8 qm)
Spannweite	10 m
Streckung	6,8
Pilotengewicht	70 – 90 kg (Modell A 55–75 kg)
Gleitwinkel	1:11 bei 35–40 km/Std.
Bestes Sinken	0,9 m/sec bei 29 km/Std.
Höchstgeschwindigkeit	über 75 km/Std.
Aufbauzeit	15 Min.
Gewicht	28 kg



oder zwei Schritte machen muß. Beim Landeanflug ist jedoch darauf zu achten, daß die Kurven immer mit ausreichender Geschwindigkeit geflogen werden. Wer in Bodennähe zu langsame Richtungsänderungen macht und dabei die Strömung am inneren Flügel abreißen läßt, bezahlt dies mit zwei neuen Seitenstangen und einem neuen Trapez.

Verarbeitung:

Die sichere und stabile Bauweise läßt den Piloten die vielen tödlichen Unfälle von flexiblen Drachen infolge Material-

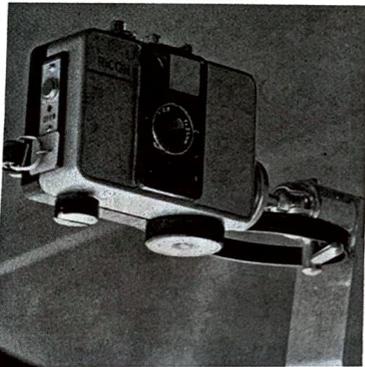
bruchs vergessen. Mit dem Fledge 2 auf dem Dach hob bei der Gütesiegelprüfung der USHGA der Testwagen mit den Vorderrädern vom Boden ab. Die saubere Verarbeitung mit den vielen extra für den Fledge angefertigten Paßteilen zeigt, daß hier eine solide Firma am Werk ist.

Service:

Nach anfänglichen Schwierigkeiten verspricht der deutsche Importeur jetzt eine rasche Beschaffung von Ersatzteilen.

Preis: DM 4200,- ab München.

Fotografiere die schönsten Szenen im Flug...



... mit einer RICOH AUTO HALF E 2

der kleinsten Motor-Kamera der Welt. Die E 2 ist eine Weiterentwicklung der früheren E-Serie

Die RICOH AUTO HALF E; kostet

Fr. 216,- incl. Etui

... oder mit einer modernen, voll ausbaubaren Spiegelreflex-Kamera, einer

YASHICA FR II

Objektiv 1,9/50 mm, automatisch mit Blendenwahl

Fr. 598,- incl. Winder *)

YASHICA FR I

Objektiv 1,7/50 mm, automatisch oder manuell einstellbar

Fr. 698,- incl. Winder *)

*) Momentan wird in der Schweiz beim Kauf eines YASHICA-Modelles der Winder (Motor für den automatischen Filmtransport) im Wert von Fr. 298,- gratis geliefert. Obige Preise verstehen sich also incl. Winder.

Universalhalter SNW

Fr. 78,-

Für alle Durchmesser bis 60 mm - 180 Gramm schwer - Um alle Achsen drehbar - Kann überall befestigt werden, auch an bespannten Flügelrohren -

Versand durch: **Felix Weber, Chaletweg 3 - CH 8400 Winterthur - Telefon (052) 29 77 39**

FINSTERWALDER

DRACHENFLUG
GMBH



SUPERFLEX

Der Thermikgleiter, dessen Daten für sich sprechen. Streckung 5,8, Nasenwinkel 120°, Spannweite 10 m. Vollprofiliertes Segel durch räumlichen Segelschnitt, profilierten Kiel und 6 vorgeformte Makrolon Segellatten. Der Superflex hat nicht nur Leistung, er ist auch sensationell leicht zu fliegen. Für Ihre Sicherheit sorgen die mit einem Gelenk versehenen Swivel-tips und die Heckkieltasche mit 0,4 m² Fläche. Ein offizieller Belastungstest mit über 6 g liegt vor. Gewicht: 14,6 kg · Packmaß: 1,98 m, Aufbauzeit: 8 Min.; Packmaß: 6,00 m, Aufbauzeit: 2 Min.

BERGFEX

Mit Abstand der leichteste Drachen (11 kg) mit amtl. Schweizer Musterprüfung. Vom Packsack 1,90 in 8 M. flugbereit aufgebaut. Ausgezeichnete Flugleistung, enorme Wendigkeit. Voll gebirgstauglich, da unter schwierigsten Verhältnissen zu starten und zu landen. Über 250 zufriedene, unfallfreie Kunden garantieren für Bergfex-Qualität und Sicherheit. Verantwortungsbewußte Schulen benutzen den Bergfex für die Ausbildung und empfehlen ihn als Erstgerät für Anfänger.

Vertretung Schweiz:

Tony Amstutz, Heimleiweg 5, CH-6370 Stans, Tel. 041/614866

Vertretung Italien:

Otto Holzknacht, Weingartenweg 56, Bozen, Tel. 0471/31401

DIE MÜNCHNER DELTA-BOUTIQUE hat preisgünstig auf Lager:

Stöllinger Delta Stop

Liegegurt mit integriertem, flach gepacktem Fallschirm

Huber Parasail

Fallschirm mit Kombi-Container passend für Liegegurte, Sitzgurte und Fex-Tragekraxe

Römer Drachenflughelme

alle Größen vorrätig

Priler Liegeschürzen

Finsterwalder Supine-Sitz DBGM

Das Beste was Sie in dieser Art finden können

Winter Variometer

neues handliches Gerät mit integriertem Ausgleichsgefäß

Thommen Variometer

Das non plus ultra an Präzision, geringem Gewicht und kleinen Abmessungen

Winter Fahrtmesser

Thommen Armband-Höhenmesser

Anemo Windmesser

Finsterwalder Kamerahalterung

Finsterwalder Fex-Tragevorrichtung

für Fex-Drachen, Bergstar und Stratos

Querstangenverkleidung

Aus PU-Hartschaum, zur Leistungsverbesserung

Ihres Gleiters

GRATISKATALOG

Versand: Inland Nachnahme-Pakete DM 4,80. Nachnahme-Päckchen DM 3,50. Versand ins Ausland nur gegen Vorauszahlung des Rechnungsbetrages plus DM 5,- Versandkosten-Pauschale.

Dipl. Ing. T. Finsterwalder · Pagodenburgstraße 8 · 8000 München 60 · Telefon 811 65 28
Geschäftszeiten: täglich 9.00-12.00 und 14.30-16.30 Uhr/Samstags 9.00-12.30 Uhr



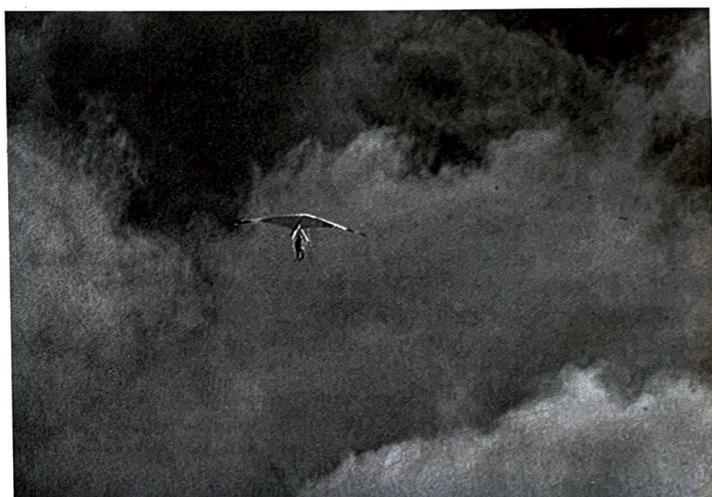
PORTRÄT: Marco Broggi

Vorgestellt von Hellmut Penner

Vielen AUFWIND-Lesern schon längst bekannt – und trotzdem ein Mensch, der auf keinem Wettbewerb zu finden ist. Der eher die Einsamkeit liebt und vielleicht zu den Extremisten zählt, die das Extravagante lieben. Nun, – das sind Eindrücke, die täuschen können. Bislang war mir Herr Broggi nur durch seine Flüge bekannt, seine außergewöhnlichen guten Fotos und durch Erzählungen von Thomas Finsterwalder, der die Bergsteigerdrachen baut, die Broggi das Vertrauen geben, so viele Erstbefliegungen – und Besteigungen zu wagen. Marco Broggi ist Bergsteiger und Flieger zugleich.



Marco Broggi im Gespräch mit einem Kunden.



Broggis aufregender Flug vom Kilimandscharo.

Vor 38 Jahren in Mendrisi im Tessin geboren, zählt der inzwischen erfolgreiche Schweizer Kaufmann zu den Hängegleiterpiloten, die man im eigenen Land fast nicht kennt. Sein Arbeitsplatz ist Salzburg. Als Geschäftsführer einer holländischen Firma verdient er sein Geld, was er ganz gut für seine außergewöhnlichen Touren gebrauchen kann. Mein Besuch in Salzburg und das Interview, welches er mir gab, veränderten mein selbstgeschaffenes Bild. Ein Bild über einen Mann, der für mich pauschal gesagt, fast den Eindruck eines Waghalsigen gemacht hatte. Meine vorherigen, mehrmaligen Versuche mit seiner Sekretärin Fräulein Siller einen Termin zu machen, schlugen mehrmals fehl. Mal war es in Linz, dann wieder in Graz, aber nun saß ich in seinem Büro. Wir plauderten über belanglose Dinge. Über das Wetter und den verregneten Sommer. Von Erlebnissen und zukünftigen Unternehmungen. Von den Bergen und von Salzburg und schließlich doch von meinem Hauptanliegen, etwas von einem Mann zu erfahren, der sein Leben nach seinen eigenen Ideen meistert und nicht so recht in das übliche Klischee paßt.

Marco Broggi scheint durch und durch Tessiner zu sein, seine ganze Art und sein Verhältnis zu seinen Mitmenschen passen in die Vorstellungen, die wir von dem Tessiner allgemein haben. Glückliche Menschen in einem liebenswerten Landstrich.

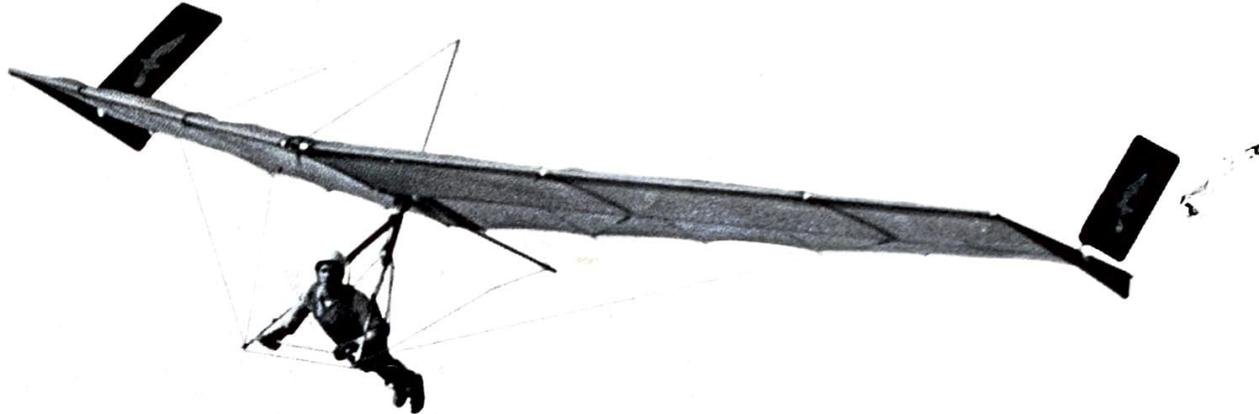
Marco Broggi gibt sich gelassen, ruhig, – obwohl seine Zeit knapp zu sein scheint. Das Telefon klingelt zwischendurch, – eine geschäftliche Sache, naja, schließlich habe ich mir auch einen recht ungewöhnlichen Ort zum Interview ausgesucht. Wir sprechen von seinen ersten Erleb-

nissen, die ihn erst mit 35 Jahren veranlaßten, das Fliegen zu lernen. Er erinnert sich genau als Junge öfters den Bergdohlen bei seinen Klettertouren neidvoll nachgeschaut zu haben.

1975 faßte er den Mut, nachdem er von der Erstbefliegung des Mont Blanc gehört hatte, auf eine Deltaschule zu gehen. Natürlich war für ihn von Anfang an klar, daß er seine Bergsteigerei mit dem Drachenfliegen kombiniert, hatte er doch vorher schon viele Klettertouren unternommen. Übrigens seine Spezialität, und das hat er mit Reinhold Messner gemeinsam, ist das freie Klettern. Bei diesen vorangegangenen Kletterexkursion entstand in ihm immer wieder der Wunsch, einmal vom Gipfel ins Tal zu fliegen. Mit dem von Finsterwalder entwickelten Bergfex sollte dieser Wunschgedanke jetzt doch in Erfüllung gehen.

Neben seinen Flügen vom Kilimandscharo (AUFWIND 2 + 3/78) kann er sich während unserer Unterhaltung an seine interessantesten Flüge erinnern. Zu den Erstbefliegungen zählt der Sonnblick bei Salzburg aus 3105 m Höhe, der Stromboli, der Braschenkopf, Dachstein und viele kleinere Berge. Sein schönste Flug mit der größten Höhendifferenz führte ihn vom Monte Rosa ins Tal. Marmolata Schilthorn, Titlis, Gemsstock sind weitere Berge, die er erstiegen und befliegen hat. Zur letzten großen Aktion startete er mit insgesamt 4 Piloten im Sommer, um in Sizilien vom Ätna zu fliegen. Selbstverständlich wird Marco Broggi über diesen Flug für Sie einen aufregenden Bericht im AUFWIND veröffentlichen. Für das Frühjahr 1979 hat er sich den Chimborazo in den Anden und den Annapurna II im Himalaya ausgewählt. Seine fliegerischen Kenntnisse konnte er in den letzten Monaten ergänzen, indem er nach

Fledge 2



Since 1976 there has been no argument that the FLEDGE is the strongest, highest performing and most beautifully machined-designed Hang Glider in the World. How to improve upon such a design was generally considered to be a great challenge — and the ultimate success story. The result is the FLEDGE II DOUBLE-SURFACE — a new milestone of Hang Gliding achievement and proven design innovation.

When we first introduced the FLEDGE I, it represented a unique alternative and successful evolution in Hang Gliding design. It answered pilot's demands for cross-country potential through advanced concepts in solid *structural* geometry, and *permanent* airfoil design. Utilizing ideas that are *still* revolutionary, the FLEDGE afforded pilots advantages available only in rigid-wing design . . . High-Speed capabilities for penetration and extended L/D. At the same time it had to be uncomplicated . . . including shoulder transport, fast easy set-up, self-launch . . . not to mention ease of tuning due to the conspicuous "lack" of wing bars. With a coherent airframe geometry, you don't need wing bars!

Sound too good . . . !? Well, many pilots have been requesting slower landing and take-off speed. The new FLEDGE II DOUBLE-SURFACE encompasses all the dynamic improvements / advantages of the single-surface . . . *but* the redesigned airfoil *now* gives you a radically *expanded* speed range . . . making the wing readily available for everyone from the beginner all the way to the most advanced pilot. By adding the second surface we could successfully increase and relocate the camber . . . resulting in:

- † A radically reduced low speed characteristic for ease of take-off and landing. The wing even boasts a parachute mode!!
- † An improved roll rate which is smoother and faster.
- † An increased stability due to the use of the BOOSTER-TIP configuration and newly designed, high-aspect ("power steering") rudders.
- † Ease of ground handling!
- † Even higher speed capabilities . . . as if you need it!

Essential for the efficient (quick set-up) rigid-wing airfoil are the 10 *pre-formed* aluminum ribs — structuring *permanent camber and reflex* — for built-in positive pitch. We abandoned the idea of battens before most people thought of them. If you design an efficient airfoil, you want to make sure it doesn't change . . . at low speeds, high speeds, when getting "dumped" out of a thermal, or in a steep dive. The FLEDGE II DOUBLE-SURFACE still utilizes our low-drag 142-162 sq. ft. sail that encompasses a short 29-32 ft. span, 22" of dihedral, 18 degrees of sweep, 2 degrees of washout and a 5.5 ft. root chord tapering to 4.5 ft. . . . all defining a *flying wing*! The airframe (which utilizes the convenience of 1½" tubing) is a "sweep-wire" linked structure in which stresses are shared by *four* wing spars, *four* 1' x .058 compression struts, *two* 1' x .058 tip ribs, the keel and a flying wire for each of the four spars. No Rogallo will ever be able to match the strength and simplicity of such a design . . . and in attempting to do so they have increased weight and set-up time.

Since the name of the game is *performance, safety, strength and convenience*, it is easy to see why so many pilots are going rigid with the FLEDGE II.


MANTA PRODUCTS INC.

Das Ding fliegt tat- sächlich!

NEW YORK – Zu den tollkühnen Männern in ihren fliegenden Kisten haben sich die Gebrüder Friesen gesellt: Sie vermarkten in den USA ein Flugding, das aus einem Dreirad, einem Motorradmotor und einem Nylonflügel besteht. Es fliegt tatsächlich! Und noch mehr: Wenn der Flugplausch vorbei ist, wird es zusammengelegt und zuhause in der Garage verstaut!

Bescheiden sind die Gebrüder Friesen nicht: Das Pterodactyl, wie ihre fliegende Kiste heisst,

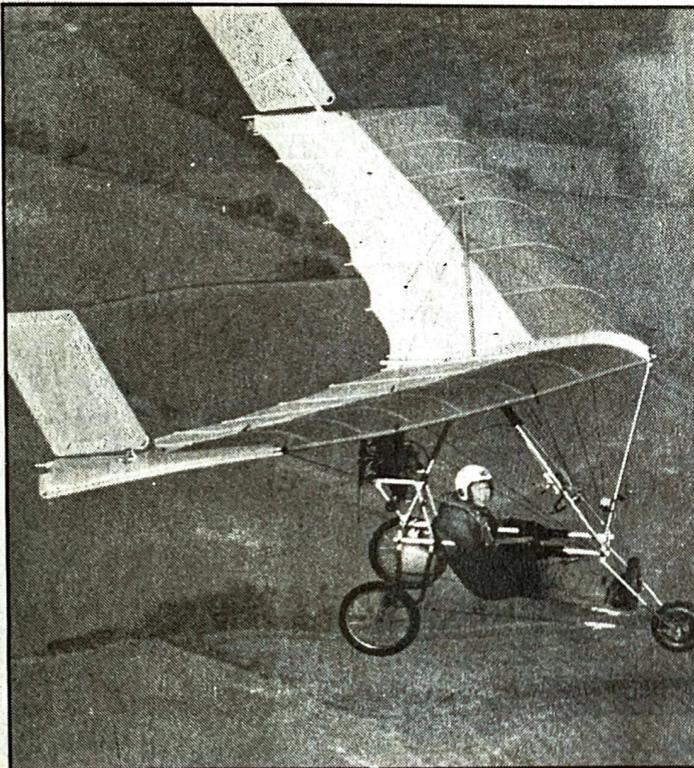
sei sicherer als ein Jumbo-Jet, billiger als ein Mini und auf jeden Fall schneller als ein Auto im Stossverkehr:

- Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h.
 - Benzinverbrauch: 6 Liter auf 100 km.
 - Spannweite: 9 Meter.
 - Montagezeit des verpackten Flugdings: 30 Minuten.
 - Startstrecke: 45 Meter.
- Und das Wichtigste: Der Preis beträgt rund 6000 Franken – einschliesslich Flugstunden.

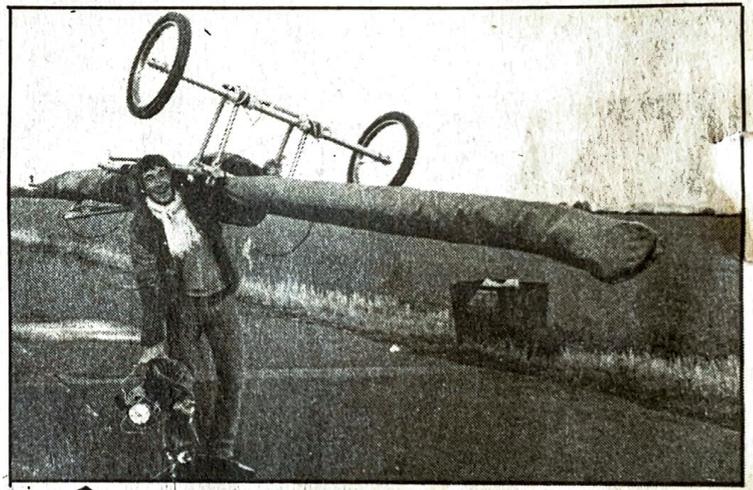
Noch etwas?

«Als der Helikopter erfunden wurde, glaubte man, dass sei das Fahrzeug der Zukunft, und bald werde jedermann einen Klein-Heli in der Garage stehen haben,» sagte Wesley Friesen. «Aber Helis waren zu teuer und zu reparaturanfällig. Unser Vogel ist weder das eine, noch das andere. Er fliegt und fliegt.»

Und um so beweisen, wie sicher der Pterodactyl ist, drehte Friesen gleich über dem Meer ein paar Loopings.



● Bis 3000 m hoch fliegt dieses «Flugzeug» für 6000 Franken



▲
● Wieder auf dem Boden, wird es zusammengeklappt, helmgetragen und in der Garage verstaut. Das Ding fliegt 80 km/h schnell!

im Blick v. 5. Nov. 79

Auch dies kann man mit dem Fledge 2



Kurt Pirker
Europameister 78

Christian Steinbach
Weltmeister 76

