

D H V ANERKANNTE STELLE

Das Bundesverkehrsministerium hat den DHV ermächtigt zur Erteilung von Betriebstüchtigkeitsnachweisen und Befähigungsnachweisen einschließlich Fluglehrausbildung und zur Überwachung der Flugbetriebsicherheit.

WIE STEHT DER DHV?

Den DHV gibt es jetzt ein halbes Jahr. Die Nebelschwaden der ersten Monate – teil echt und teils herbeigeredet – haben sich gelichtet und geben den Blick frei auf einen funktionstüchtigen Sportverband, in dem jeder Drachenflieger sich zu Hause fühlen kann.

Die erste große Jahresversammlung des DHV in Loffenau hat Vitalität, Geschlossenheit und Disziplin seiner Mitglieder gezeigt. Seither sind die Stimmen, die dem DHV nur eine kurzzeitige Scheinexistenz prophezeiten, stillgeworden. Die in Loffenau gewählte DHV-Hängegleiterkommission kann sich auf ein breites Vertrauen der Mitgliederschaft stützen. Die Kommission setzt sich zusammen aus Drachenflugsportlern mit anerkannter Fachqualifikation, die sich nicht als Funktionäre fühlen.

Die Geschäftsstelle in Tegernsee ist personell und technisch voll ausgestattet und bearbeitet die zentralen Aufgaben, insbesondere Koordination von Wettbewerben, Prüfungen und Lehrgängen, Mitglieder- und Vereinsbetreuung, Versicherungen, Auskünfte an Mitglieder und Vereine, DHV-Info, Finanzen.

Trotz der erheblichen Anfangsinvestitionen – z.B. Einrichtung der Geschäftsstelle und Versand von Werbematerial – sind die Finanzen des DHV geordnet. Wir werden bei der nächsten Jahresversammlung voraussichtlich einen ausgeglichenen Rechnungsabschluß vorlegen können.

Der Mitgliederzuwachs hat sich nach dem steilen Anstieg zu Anfang des Jahres auf nunmehr ca. 100 Neumitglieder pro Monat eingependelt. Gegenwärtig höchste Mitgliedsnummer 2014 und höchste Vereinsnummer 44.

Mit dem Gerling Konzern wurden 13 Gruppenversicherungsverträge für Piloten, Vereine, Hersteller, Händler, Schulen und Fluglehrer abgeschlossen. Die Verträge wurden Stück um Stück ausgehandelt und auf die Bedürfnisse des Drachenflugsports maßgeschneidert. Der DHV betrachtet das Versicherungsangebot als reinen Mitgliederservice; er erhält von keiner Seite irgendeine Abschlußprämie, Prämienrückvergütung, Gewinnbeteiligung oder Spesenersatz.

Das Technikreferat des DHV – Schmid, Kofler und Schönherr – hat die Gütesiegelvorschriften neu überarbeitet und einen umfangreichen technischen Anhang geschaffen. Mehrere Gütesiegel-Prüfverfahren wurden abgewickelt, teilweise bereits mit Hilfe des von Ali Schmid gebauten

zweiten Testfahrzeugs für Belastungsversuche. Das Bundesverkehrsministerium hat mit seinem Anerkennungsschreiben zugleich auch die Qualität des Technikreferats bestätigt.

Das Ausbildungsreferat – Klaus Tänzler – konnte unter Mithilfe des DHV-Lehrteams und des VDDL drei Lehrgänge und Prüfungen für Drachenfluglehrer abwickeln. Der Prüffragenkatalog ist in Druck gegangen und für jedermann erhältlich. Das Prüfverfahren wurde praktikabler gestaltet und mit der Veröffentlichung des Jahres-Prüfkalenders beschleunigt. Mit der ministeriellen Anerkennung hat der DHV die Befugnis erhalten, auch in Zukunft Fluglehrer auszubilden und Piloten zu prüfen.

Das Sportreferat – Horst Zimmer – war vor allem um Verbesserung und Vereinheitlichung des Sportreglements bemüht. Entstanden sind die Rahmenschreibung und die neue Ranglistenordnung. Der im ersten Jahresquartal veröffentlichte Terminkalender eröffnet den Wettbewerbspiloten die Möglichkeit der frühzeitigen Planung. Der DHV war Veranstalter mehrerer Wettbewerbe, so auch der erstmalig durchgeführten und vom Drachenflieger-Club Trier ausgerichteten Blockmeisterschaft.

Das Sicherheitsreferat – Schönherr, Kofler, Schmid, Jansen – hatte alle Hände voll zu tun mit Begutachtungen für das Luftfahrtbundesamt, mit der Sammlung und Auswertung von Unfällen und mit der Erarbeitung von Unfallverhütungsmaßnahmen. Alle Flugunfallbeauftragten des LBA für Hängegleiterunfälle gehören dem DHV an und gewährleisten die schnellstmögliche Information der Mitglieder.

Hauptinstrument dieser Information ist das DHV-Info, das nunmehr in der vierten Ausgabe vorliegt. Dieses Info ist als aktuelle Ergänzung zum Drachenfliegermagazin gedacht, nicht als Konkurrenz. Mit dem Drachenfliegermagazin hat sich eine freundschaftliche Zusammenarbeit entwickelt.

Über das Verhältnis zum DAeC gibt es nur wenig zu berichten. Wir haben dem DAeC enge Zusammenarbeit in den Bereichen Ausbildung, Technik und Wettbewerbssport angeboten; eine Reaktion stand bei Redaktionsschluß noch aus. Mit der Hängegleiterkommission des LVB war zuvor vereinbart worden, die Bayerische Meisterschaft 1980 nebst vorangehenden Qualifikationswettbewerben gemeinsam auszutragen und sich dafür einzusetzen, daß auch die übrigen Wettbewerbe einschließlich der Deutschen Meisterschaft nach dem Bayerischen Modell durchgeführt werden.

DHV- Mitgliedsvereine

Drachenfliegerclub Köln e.V., Feldhuhnweg 14, 5010 Bergheim
Delta Club Ahrtal Gleiter e.V., Kyllburger Str. 10, 5 Köln 41
Delta Club Mosbach e.V., Pfalzgraf-Otto-Str. 109, 6950 Mosbach
Drachenflug Unterland e.V., Ludwigsburger Str. 70, 7100 Heilbronn
Bergsträßler Drachenflieger, Karl Jöst, Korngasse 13, 6901 Dossenheim
Drachenfliegerclub Trier e.V., Alte Poststraße 93, 5500 Trier
Drachenflieger Club Staufen e.V., Dieter Blankenhorn, Rosenweg 1, 7345 Begglingen
Deutscher Drachenfliegerclub Stuttgart e.V., Kirchheimer Straße 82, 7314 Wernau
Drachenflugclub Loffenau, Känselweg 24, 7501 Loffenau
Saarländische Drachenflieger, Dr. Joachim Kell, Augustinerstr. 18, 6630 Saarlouis
Drachenflug-Verein e.V., Baiersbronn/Schwarzwald, Bildstöckleweg 15, 7292 Baiersbronn
Drachenflug-Club Windeckfalken, Oskar Dernov, Kastanienstraße 8, 7591 Obersasbach
d'Schwoba Schwäbische Drachenflieger Erbach e.V., Ziegeleistraße 10, 7904 Erbach
Drachenfliegerclub Südschwarzwald, Josef-Schweiter-Str. 3, 7800 Freiburg
Drachenflieger-Club Döggingen e.V., Am Wiesenhof 20, 7733 Mönchweiler
Deutscher Hänggleiter Club Ulm/Neu-Ulm e.V., Buchenweg 12, 7911 Unterelchingen
Drachenflieger-Verein Blumberg-Immendingen, Brühlstraße 14, 7200 Tuttlingen-Möhringen
Delta-Club Hohentwiel, Alemanenstraße 12, 7702 Gottmadingen
DCF Friedrichshafen, Walter Fritsch, J.-P.-Hebel-Str. 11, 7778 Markdorf
Delta-Gleiter Konstanz, Huss-enstr. 16, 7750 Konstanz

DCF Weser, Dr. Hermann Lumm, Parkallee 46, 2800 Bremen
Delta-Club Teutoburger Wald e.V., c/o Sarhage, Postfach 7207, 4800 Bielefeld 1
Delta Club West e.V., Postfach 11 66, 5788 Winterberg
DC Berlin e.V., Hans-Jürgen Weigl, Müllerstr. 133 b 1000 Berlin
Fränkische Drachenflieger Nürnberg e.V., Laufamholzstr. 214, 8500 Nürnberg 30
Drachenfliegerclub Ingolstadt, Bernd Hanske, Habichtstr. 6, 8070 Ingolstadt
1. Oberpfälzer Drachenflieger Club e.V., Wilhelm Pantenburg, Kumpfmühler Straße 63, 8400 Regensburg
Milan Drachenflug e.V., Äußere Feldstr. 2, 8890 Aichach
Albatros Wartenberg e.V., Johann Zieglgurber, Neulehen, 8251 Arndorf
Drachenfliegerclub Bayerwald e.V., Gasthof Raith 8351 Kerschbaum
DCF Dreiländerack e.V., Bergsiedlung 11, 8390 Breitenberg
Albatros München e.V., Westermühlstraße 28, 8000 München 5
MBB-Sportgem. Ottobrunn e.V., Sparte Hängegl. Plettstr. 59, 8000 München 83
DCF Achantal e.V., Greimelstr. 3, 8212 Übersee
Squadra Delta Inzell e.V., Bichlstr. 43, 8221 Inzell
DC Bavaria Rühpolding, Westerbergstr. 8222 Rühpolding
DC Bergdohlen e.V., Milbinger Str. 22 8204 Brannenburg
DC Tegernseer Tal, Prinz-Calr-Allee 4 8180 Tegernsee
VDDL Südl. Hauptstr. 12, 8183 Rottach-Egern
WDCW Garmisch-Partenkirchen, Postfach 341 8100 Garmisch-Partenkirchen

NEUE MITGLIEDER

Wir begrüßen herzlich

Drachenflieger-Verein Blumberg-Immendingen e.V., Brühlstraße 14, 7200 Tuttlingen-Möhringen

Drachenflug-Club Windeckfalken, Oskar Dernov, Kastanienstraße 8, 7591 Obersasbach

1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub e.V., Kumpfmühler Str. 63, 8400 Regensburg

Drachenfliegerclub Sonnenbühl Hochalpb e.V., Untere Bachstraße 36, 7470 Albstadt 2

Auf Hubert Fischer vom Drachenflug-Club Windeckfalken fiel die Mitgliedsnummer 2000.

HERZOGSTAND - EIN NEUES FLUGGELÄNDE?

Der DHV hat die Außenstart- und Landeerlaubnis für Drachenflieger im Herzogstandgebiet beantragt. Das Zulassungsverfahren ist zwar weitgehend vorangetrieben, aber noch nicht abgeschlossen. Die Meldung in der Juni-Ausgabe des Drachenfliegermagazins, daß der Herzogstand zugelassen sei, ist also verfrüht. Bitte geduldet Euch noch ein wenig und gefährdet nicht mit vorzeitigen Flügen das schwebende Verfahren.

GESCHÄFTSSTELLEN-URLAUB IM AUGUST

Die Geschäftsstelle ist wegen Jahresurlaub im August nur sporadisch besetzt. Die Bearbeitung von Schreiben und Telefonaten verzögert sich entsprechend. Wir bitten darum, Mitglieder-meldungen, Versicherungsanträge, Prüfungstermine etc. vorher einzureichen.

VERSICHERUNGS-SCHADENSVERLAUF

Bisher haben ca. 400 Mitglieder die DHV-Haftpflichtversicherung abgeschlossen. Gemeldet wurden zwei leichtere Schadensfälle.

DHV-PACKERLEHRGÄNGE

FÜR RETTUNGSSCHIRME

Die Luftlandeschule Altenstadt/Schongau führt unter Leitung von Herrn Oberstleutnant Hoyer zwei Packerlehrgänge durch.

Voraussichtliche Termine sind der 11.10.1980 und der 25.10.80. Die Teilnehmerzahl pro Lehrgang ist auf 30 Personen beschränkt. Die Teilnehmer können die Packerlizenz erwerben.

Anmeldungen bitte möglichst frühzeitig an die DHV-Geschäftsstelle. Nähere Informationen über Lehrgangsbeginn etc. gehen den Angemeldeten rechtzeitig vor Lehrgangsbeginn zu.

Jeder Verein und jede Flugschule sollte über einen Fallschirmpacker verfügen. Nur regelmäßig neugepackte Schirme sind funktionstüchtig!

DEUTSCHER HÄNGEKLEISTERVERBAND

Unter diesem Namen sind wir bei einer Krankenkasse registriert. Wir haben dort höflich um Berichtigung gebeten, ebenso wie bei einer Lieferfirma, die uns als "Deutschen Hängkleiderverband" - für Umstandsmoden? - angeschrieben hat.

VERÄNDERUNG BEIM DRAMA

Das Drachenfliegermagazin wurde an das Züricher Verlags-
haus Ringier verkauft. Die Juli-Nummer erscheint unter der
neuen Leitung. Die Redaktion wird künftig von Werner
Pfändler betreut.

Einerseits bedauern wir diesen Wechsel. Denn der bisherige
DraMa-Verleger Walter Zuerl hat sich von Anfang an loyal
auf die Seite des DHV gestellt und damit wesentlich zum
DHV-Start beigetragen. Herzlichen Dank, Herr Zuerl!

Andererseits haben wir die berechtigte Hoffnung, daß die
Verbindung DraMa-DHV auch in Zukunft bestehen bleibt.
Werner Pfändler - langjähriger Präsident des SHV und heuti-
ger Ehrenpräsident - fühlt sich dem DHV als dem deutschen
Gegenstück des SHV eng verbunden. Fachlich ist Werner
Pfändler ein Spitzenmann: gelernter Journalist und langjähri-
ger Redakteur des SHV-Info, Wettbewerbspilot und mehrfacher
schweizerischer Meister, durch seine Verbandsarbeit
auch mit den anderen Fachgebieten unseres Sports vertraut.

Viel Glück, Werner Pfändler!



Walter Zuerl

DHV - Schiedsrichterlehrgang

Am 27.9.1980 und 28.9.80 findet in Inzell der nächste
Schiedsrichterlehrgang statt. Wir bitten um frühzeitige
Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle.

ERGEBNIS DER UMFRAGE

"WAS WIRD VOM DHV ERWARTET"?

	»ich bin dagegen«	»mir liegt nichts dran«	»keine Meinung«	»finde ich ganz schön«	»unbedingt notwendig«
Anschluß an den DAeC?	33%	37%	10%	10%	10%
DHV-Versicherungen?		4%	7%	24%	65%
Pilotenprüfungen durch den DHV?			2%	15%	83%
Gütesiegelerteilung durch den DHV?			5%	5%	90%
persönliche Mitgliederbetreuung?		2%	7%	49%	42%
Werbung weiterer Mitglieder?	2%	4%	8%	32%	54%
Teilnahme an internat. Wettbewerben?	2%	11%	8%	38%	41%
DHV-Info?	2%			24%	74%

... ich bin reiner Freizeitflieger 80%
... war früher beim DAeC 34%
... bin Doppelmitglied bei DHV und DAeC 14%

11% ... ich bin Wettbewerbspilot
50% ... bin beim DHV erstmals in einem Drachenflugverband
45% ... gehe mit dem DHV durch dick und dünn

SICHERHEITSJOURNAL

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

ZUSAMMENSTOSS BEIM KREISEN IM THERMIKSCHLAUCH- FALLSCHIRMRETTUNG

Füssen. Am Pfingstmontag 1980 ereignete sich 100 m über dem Tegelberg folgender Zwischenfall:

Beim engen Kreisen im Thermikschlauch stieß Josef Guggenmos mit Klaus Amann zusammen, der im Geradeausflug auf das Thermikgebiet zuflog und einkreisen wollte. Der Firebird von Amann durchstieß mit großer Wucht - Nasenplatte voran - das Flügelrohr und die Querstange des Wings von Guggenmos. Der betätigte sofort sein Rettungsgerät, das sich nicht öffnete, da der Wing sich noch im selben Moment überschlug. Guggenmos kam inmitten der Trümmer im Segel zu liegen. Da er keinen Fallschirmstoß bemerkte, der Sturz hingegen an Fahrt zunahm, suchte er nach seinem Schirm und fand den Innencontainer ungeöffnet direkt neben sich im Segel. Er nahm ihn in die Hand und warf ihn ein zweites Mal, als er nach einem zweiten Überschlag genügend Freiraum für die Öffnung des Schirmes sah. Noch vor dem Entfaltungsstoß bemerkte er, daß er mit dem Kopf nach unten aus dem Gurtzeug zu rutschen drohte und wickelte instinktiv die Leine des Fallschirms um seinen rechten Oberarm. Der sofort folgende Öffnungsstoß verursachte eine Quetschung des Oberarms und hinterließ am Anorak Brandspuren. Guggenmos konnte ansonsten unverletzt etwa 70 m unterhalb des Ost-Startplatzes landen.

Amann bediente ebenfalls sein Rettungsgerät, da sich beim Zusammenprall der Steuerbügel seines Gerätes vervormt hatte und er in den Sturzflug geraten war. Mit geöffnetem Schirm und im Trapez stehend landete er unverletzt neben Guggenmos.

Amann benützt einen Kosteletzky-Schirm (serienmäßig mit Innencontainer). Guggenmos hatte seinen Parasail mit einem zusätzlichen Innencontainer versehen. Er rechnet diesem Innencontainer entscheidende Bedeutung bei seiner Rettung zu, da sich ein Schirm ohne Innencontainer möglicherweise mit dem Gerät verwickelt hätte. Guggenmos empfiehlt jedem Piloten, seine Liegeschürze daraufhin zu überprüfen, ob auch in abnormen Situationen ein Herausfallen ausgeschlossen ist.

ZUSAMMENSTOSS IM SAUERLAND

FALLSCHIRMRETTUNG

Winterberg. Beim Soaren im Anschluß an die Absage des Sauerlandpokals 1980, an einem nahegelegenen Ost-Übungsgelände, stießen der Superfex-Pilot Hans Hagn und Manfred Hipf, der einen Fledgling flog, zusammen. Der Superfex zerbrach und Hagn löste in 50 m Höhe sein Rettungsgerät vom Typ Parasail aus. Noch in Baumwipfelhöhe - für die Zuschauer nicht mehr sichtbar - öffnete der Schirm und der Pilot blieb unverletzt. Manfred Hipf konnte mit seinem Drachen sicher landen.

AUSWEICHREGELN

Im ersten Halbjahr 1980 hat es vier Hängegleiterberührungen in der Luft gegeben, die Dank des Rettungsschirms allesamt glimpflich - d.h. ohne Verletzungen, jedoch mit erheblichen Materialschäden - abgegangen sind. Dies sollte jedem zu denken geben und zur wirklich aufmerksamen Lektüre und Beachtung der nachfolgenden Regeln veranlassen. Schon die nächste Kollision könnte einen tödlichen Ausgang nehmen!

GRUNDREGELN

Der Luftraum ist ständig zu beobachten; alle in der Nähe befindlichen Fluggeräte müssen vom Piloten "registriert" sein; jeder muß mit der Blindheit oder Fehlreaktion der anderen Piloten rechnen.

Starten niemals, wenn der Luftraum bereits ausgelastet ist; wegfiegen, wenn nachfolgende Starter den Luftraum überfüllen.

KREUZENDE FLUGBAHN

Der von rechts Kommende hat Vorrrecht.

BEGEGNEN

Jeder hat nach rechts auszuweichen.

Am Hang gilt die Sonderregel: Das Fluggerät, das den Hang rechts von sich hat, kann seinen Flug geradeaus fortsetzen; das Gerät mit dem Hang auf der linken Seite muß ausweichen.

Niemals nach oben oder nach unten ausweichen.

ÜBERHOLEN

Überholt wird rechts, abweichend vom Straßenverkehr.

Niemals das überholte Fluggerät über- oder unterfliegen.

Am Hang gilt Überholverbot.

KREISEN IN DER THERMIK

Alle Fluggeräte müssen die gleiche Drehrichtung einhalten; die Drehrichtung bestimmt der Erste.

Ein vorbeifliegendes Gerät muß die im Steigflug kreisenden Geräte rechts umfliegen.

KURVEN AM HANG

Niemals gegen den Hang kurven!

Nicht in Hangnähe kreisen.

UNFALL BEIM THERMIKFLUG - FALLSCHIRMRETTUNG

Kössen, Im April 1980 stürzte Joe Bathmann mit seinem Moyes STingray an der Westflanke des Unternberges ab. Joe Bathmann wollte die Schönwetterlage Mitte April zum Thermikflug nützen; die Gebirgstäler waren bereits erwärmt, in den Höhen war es dagegen noch sehr kalt. An der Westflanke des Unternberges traf am Nachmittag bei starker Sonneneinstrahlung auf engräumig und heftige Thermik mit 5 m/sec. Steigen, hervorgerufen durch die kaminähnliche Hangformation. Der Pilot geriet in den äußerst turbulenten Rand des Thermikschlachs und anschließend in den Sturzflug mit sehr hoher Geschwindigkeit. Beim Abfangen demonierte das Gerät, Joe Bathmann öffnete sein Rettungsgerät und konnte unverletzt landen.

KARABINER GEBROCHEN - TOT

Rottach-Egern, Am 18.5.1980 flog Peter Ostler bei ruhigen Windverhältnissen vom Wallberg. Bei einer Steilkurve in 150 m Höhe fiel Peter Ostler aus dem Gerät und stürzte auf den Wiesenboden unmittelbar neben dem Anwesen seiner Eltern. Der Fallschirm, den er nach dem Verlassen des Gerätes gezogen hatte, landete wenige Meter neben ihm, ebenso sein Drachen.

Ursache war der Bruch des Aufhängekarabiners, in den zugleich auch der Fallschirm eingeschlaucht war. Nach Aussage eines Zeugen, der am Start die Liegeprobe abgenommen hatte, war der Karabiner fest verschlossen.

Es handelte sich um einen Alu-Karabiner vom Typ Bonaiti. Eingestanzt war eine Längsbelastbarkeit von 2.200 kp und eine Querbeltbarkeit von 700 kp. Der Karabiner war mehrere Jahre alt und stark beansprucht worden. Gegenwärtig wird die Bruchursache ermittelt. Es kommen Materialvermüdung und Produktionsfehler in Betracht.

Bei einer umfangreichen Untersuchung des Deutschen Alpenvereins haben sämtliche getesteten Karabiner - auch die vom Fabrikat Bonaiti - die angegebenen Belastungswerte erfüllt. Getestet wurden fabrikneue Karabiner.

KARABINER-BELASTUNGSTEST

Der Sicherheitskreis im Deutschen Alpenverein e.V. - Ausschuß für Sicherheit am Berg - hat in seinem Tätigkeitsbericht 1974 bis 1979 unter anderem auch Testergebnisse über verschiedene Karabinerfabrikate veröffentlicht. Wir danken dem Deutschen Alpenverein für die freundliche Abdruckerlaubnis.

Karabinertyp	vom Hersteller angegebene Bruchlast in N und (kp)	gemessene Bruchlast in N und (kp)				
		niedrigste Bruchlast		höchste Bruchlast		
Saleva/Hohl-Alu/2000	19610 (2000)	20300 (2070)		22750 (2320)		
Edelrid/Alu/2200	21570 (2200)	22560 (2300)	22560 (2300)	21770 (2220)	23050 (2350)	21570 (2200)
Schuster/Alu/2200	21570 (2200)	28930 (2950)	23730 (2420)	28440 (2900)	26670 (2720)	25500 (2600)
Bonaiti/Alu/2500	24520 (2500)	31090 (3170)	30400 (3100)	30600 (3120)	32170 (3280)	30010 (3060)
Camp/Alu/2500	24520 (2500)	30890 (3150)	27260 (2780)	30400 (3100)	30400 (3100)	30600 (3120)
Clog-Elite/Alu/2500	24520 (2500)	32170 (3280)	26090 (2660)	26180 (2670)	29910 (3050)	26280 (2680)
Zella-Mehlis/Alu/2500	24520 (2500)	27160 (2770)	26280 (2680)	28150 (2870)	26770 (2730)	26480 (2700)
Allain/Alu/2800	27460 (2800)	31280 (3190)	28930 (2950)	29030 (2960)	28440 (2900)	30200 (3080)
Grivel/Alu/2800	27460 (2800)	28830 (2940)	31480 (3210)	24030 (2450)	28240 (2880)	29130 (2970)
Bonaiti/Alu/3000/UIAA	29420 (3000)	38540 (3930)	38340 (3910)	36280 (3700)	40210 (4100)	47070 (4800)
Clog-Elite/Alu/3000/UIAA	29420 (3000)	31380 (3200)	33340 (3400)	30890 (3150)	31680 (3230)	31380 (3200)
Bonaiti/Alu/3250/UIAA	31380 (3250)	37270 (3800)	38740 (3950)	36480 (3720)	38740 (3950)	38540 (3930)
Schuster/Stahl/3400	33340 (3400)	33540 (3420)	40210 (4100)	36280 (3700)	33540 (3420)	38250 (3900)

ZUSAMMENSTOSS BEIM SOARING - FALLSCHIRMRETTUNG

Schweiz. Unmittelbar über dem Rigi-Startplatz stießen zwei Wochen vor Pfingsten zwei Geräte vom Typ Firebird II zusammen. Während beim folgenden Absturz ein Pilot sein Brüggemann-u-Brand-Rettungsgerät (serienmäßig mit Innencontainer) öffnete, konnte der andere seinen Flug fortsetzen und landen. Der Pilot am Fallschirm blieb unverletzt, Auslösungshöhe 50 m über Grund.

GERÄTEBRUCH ÜBER DEM VETLIBERG - FALLSCHIRM OFFNET NICHT

Schweiz. Ein Alpin-Pilot geriet zwei Wochen vor Pfingsten 1980 bei einem Flug mit großer Startüberhöhung über dem Vetliberg bei Zürich in heftige Turbulenzen und anschließend in den Sturzflug. Das Gerät zerbrach. Der Pilot betätigte seinen Rettungsfallschirm, ein System ohne Innencontainer. Infolge der starken Drehbewegungen von Pilot und Gerät verwickelte sich der Schirm und öffnete nicht. Das Gerät fiel in einer Flachtrudelbewegung in die Bäume. Der Pilot blieb unverletzt.

LEITUNG BERÜHRT - TOT

Walchensee, Am 14.4.1980 startete Josef Schmid mit einem Ranger A vom Martingskopf, um neben der Ortschaft Walchensee zu landen. Unmittelbar vor dem Landeplatz war eine Hochspannungsleitung zu überqueren. Nach Zeugenaussagen setzte Josef Schmid zweimal vergeblich zu einer Linkskurve an, um über die Leitung zu gelangen. Kurz nach dem zweiten Versuch streifte er mit dem linken Flügelrohr die Leitung und stürzte aus etwa 10 m Höhe zu Boden. Schmid starb kurz danach an der Unfallstelle.

Mutmaßliche Unfallursachen sind ungünstige Windrichtung mit Turbulenzen im Landebereich, fehlerhafte Wahl des Landeplatzes, fehlerhafter Landeanflug.

SICHERE AUFHÄNGUNG

Anlässlich der tödlichen Unfälle von Herbert Hoeness und Peter Ostler sowie weiterer Beinahe-Unfälle wird für die Pilotenaufhängung dringend empfohlen:

ZUSÄTZLICHE SICHERUNGS-AUFHÄNGUNG UNMITTELBAR ZWISCHEN DRACHENGESTÄNGE UND GURTZEUG; NICHT BEI MÖGLICHER WASSERLANDUNG

Erläuterung: Es sollen möglichst viele Schwachstellen in der Pilotenaufhängung überbrückt werden. Solche Schwachstellen sind – je nach Drachenskonstruktion – der Herzbolzen, der Steuerbügelbolzen, die Verlängerungsschlaufe, der Karabiner, die Gurtschlaufe.

Das Sicherungsseil hängt diagonal über Quer- und Kielrohr; es muß auch im Flug locker sein und darf die Pilotenbewegungen und die Kniehänger-Umlenkrolle nicht behindern.

Bei einer Wasserlandung kommt es auf die schnellstmögliche Loslösung vom Gerät an, daher keine Sicherungsaufhängung!

AUFHÄNGEKARABINER AUSWECHSELN NACH FALLSCHIRMRETTUNG, HARTER CRASHLANDUNG UND ANDERER EXTREMBELASTUNG, SPÄTESTENS NACH ZWEIJÄHRIGER BENUTZUNG

Erläuterung: Nach einer Untersuchung des Deutschen Alpenvereins sind die gebräuchlichen Bergsteigerkarabiner so haltbar wie auf dem Karabiner angegeben ist. Nicht untersucht ist bisher die Frage der Materialermüdung durch Vorbelastungen und Alter. Bergsteiger wechseln ihren Karabiner regelmäßig aus. Im Jahre 1978 hat sich bereits im Ausland ein tödlicher Karabinerunfall ereignet, über den uns keine genaueren Umstände bekannt sind.

BAUMBERÜHRUNG - TOT

Loffenau, Am 12.4.1980 startete Andreas Roegele mit einem älteren Flamingo von der Startrampe der Teufelsmühle. Bei turbulenten Windverhältnissen und vermutlich beim Suchen nach dem Beinstrecker verstellte sich Andreas Roegle und geriet schon kurz nach dem Start über das rechtsgelegene Waldgebiet. Er verlor stark an Höhe, streifte mit dem Flügel einen Baumwipfel, stürzte auf die unmittelbar dahinterliegende Waldlichtung und schlug dort mit dem Kopf auf einen Felsen. Kurz nach dem Unfall starb Andreas Roegele.

EINKLINKEN DER FALLSCHIRM-VERBINDUNGSLEINE IN DEN AUFHÄNGEKARABINER UND DAS GURTZEUG

Erläuterung: Peter Ostler hatte die Verbindungsteine – wie bisher empfohlen – in den Karabiner eingeklinkt; beim Bruch des Karabiners löste sich gleichzeitig der Fallschirm und war damit wirkungslos. Es bietet sich an, die Endschlaufe der Fallschirmleine durch einen runden Schökel zusätzlich mit der Gurtschlaufe zu verbinden.

BEI VERLÄNGERUNG DER PILOTENAUFHÄNGUNG MÖGLICHT BANDSCHLINGE IN BERGSTEIGERQUALITÄT VERWENDEN

Erläuterung: Karabinerketten können sich verhängen, verklemmen etc.; Reepschnur hat keine optimale Festigkeit; Stahlseil ist knick- und scheuerempfindlich.

VERLÄNGERUNG AUS REEPSCHNUR MHRFACHSCHLINGEN; ÜBERSTAND DER SEIL-ENDEN 10 cm ÜBER DEN KNOTEN HINAUS

Erläuterung: Wenn schon Reepschnur verwendet wird, dann zur Entlastung des Materials mehrfach. Nach Untersuchungen des Deutschen Alpenvereins ist ein Überstand von 10 cm erforderlich, damit der Knoten sich nicht auseinanderziehen kann.

KEINE VERBINDUNG DER VERLÄNGERUNGSSCHLAUFE MIT KANTIGEM ODER RAUHEM MATERIAL

Erläuterung: Rauhes Material schwächt jede Schlaufe. Auch eine millimeterbreite Kante – beispielsweise eines Schökels – wirkt sich bei hoher Belastung und einer ungünstigen Winkelstellung wie ein Messer aus.

GÜTESIEGELERTEILUNG – STAND 1. JUNI 1980

001-79	Taifun	Fa, Zelka
002-79	WAR	Fa, Zelka
003-79	Startos B	Fa, Schmidler u. Schmidler
004-79	Superfex 2 Nylon	Fa, Finsterwalder
005-79	Cloud-Flamingo	Fa, Thathofer
006-79	Junior-Flamingo	Fa, Thathofer
007-79	Superfex 2 Dacron	Fa, Thathofer
008-79	Super-Scorpion C/C*	Fa, Hiway
008-79	Super-Scorpion B	Fa, Hiway
010-79	Jet-Atlas	Fa, La Mouette
011-79	Firebird II	Fa, Drachenflugschule Allgäu
012-79	Wings	Fa, Guggenmos
013-79	Ranger	Fa, Schmidler u. Schmidler
014-79	Bergstar II maxi	Fa, Bichlmeier
015-79	Ikarus 700	Fa, Lieb
016-79	Concord	Fa, Steger
017-79	SC	Fa, Steger
018-79	Fledgling	Fa, Olschewsky
019-79	Iser Futura Compact	Fa, Iser
020-79	Jetfex	Fa, Finsterwalder
021-79	Lady hot	Fa, Schmidler u. Schmidler
022-79	Bergfalke	Fa, Schmid u. Niebler
023-80	Falcon 5	Fa, Willems/Steffl
024-80	Gryphon D 3 160	Fa, Willems/Steffl
025-80	Windspiel	Fa, Schäfer
026-80	Ranger HS	Fa, Schmidler u. Schmidler
027-80	Firebird C11	Fa, Drachenflugschule Allgäu
028-80	Firebird C12	Fa, Drachenflugschule Allgäu
029-80	Cyclone DÖST	Fa, Dörter/Steger

Zusätzlich ist derzeit eine Prototypengenehmigung vergeben an Fa, Guggenmos für eine Wings-Weiterentwicklung.

GESUNDHEITS-CHECK ZUM SELBERMACHEN

Für alle Luftsportler ist die fliegerärztliche Untersuchung eine Vorschrift geworden. Die Hängegleiterpiloten sind bisher von dieser Pflicht entbunden. Zur persönlichen Sicherheit sollte jeder die folgenden Fragen anstelle einer ärztlichen Untersuchung gewissenhaft und sorgfältig beantworten.

- Wie ist Dein heutiger Gesundheitszustand?
- Hast Du starke Gewichtsab- oder -zunahme bemerkt?
- Hast Du häufig starkes Durstgefühl?
- Konsumierst Du regelmäßig größere Mengen Alkohol, Nikotin oder andere Drogen?
- Nimmst Du regelmäßig Medikamente ein?
- Leidest Du an Schmerzen vor, während oder nach dem Wasserlassen?
- Hast Du Blut im Urin bemerkt oder Schleim- bzw. Blutbeimengungen im Stuhl?
- Leidest Du an häufiger Übelkeit, Erbrechen oder an Durchfällen?
- Hast Du häufig Nasenbluten?
- Neigst Du zu langanhaltenden "Schluck-auf"-Beschwerden?
- Hast Du Husten mit Auswurf, mit Atemnot oder mit nächtlichen Schweißausbrüchen?
- Leidest Du unter Ein- oder Durchschlafstörungen?
- Neigst Du zu Schwindelgefühl, Hör- oder Sehstörungen?
- Leidest Du häufig unter Kopfschmerzen?
- Neigst Du zu Muskelkrämpfen bzw. Krampfgefühl in Händen oder Füßen?

Sind in Deiner engeren Familie (Eltern, Geschwister, Kinder) folgende Krankheiten bekannt:

- Diabetes (Zuckerkrankheit)
- Geistesgestörtheit
- Epilepsie
- Tuberkulose
- Herzkrankheiten bzw. -attacken
- Bluthochdruck
- Schlaganfälle
- Asthma
- Blutungsneigung
- Allergische Erkrankungen
- Depressionen bzw. Selbstmordabsichten?

Leidest Du selbst an einer der oben genannten Krankheiten oder hast Du daran gelitten?

Sind bei Dir irgendwann einmal Bewußtlosigkeiten aufgetreten?

Hattest Du in der Kindheit Krampfanfälle?

Leidest Du gelegentlich unter Atemnot?

Hattest Du Gelenkerkrankungen?

Warst Du an Kinderlähmung erkrankt?

Sind bei Dir Symptome wie Platzangst oder sogenannte tetanische Anfälle aufgetreten?

Hattest Du als Kind längere Zeit Turnverbot? (Mit Ausnahme von Knochenbrüchen sollten alle anderen Ursachen mit dem Hausarzt besprochen werden)

Hattest Du in der Vergangenheit längere Krankenhaus- bzw. Kuraufenthalte?

Neigst Du zu Gewebeschwäche (Leisten- oder Nabelbruch)?

Solltest Du eine der oben genannten Fragen mit "ja" beantwortet haben, so besprich Dich mit Deinem Hausarzt, bevor Du mit dem Drachenfliegen beginnst bzw. den Flugsport fortsetzt.

Weitere Hinweise: Medikamenteneinnahme, jede Art von Erkrankungen (auch Erkältungskrankheiten) sowie starker Alkoholgenuß am Vorabend können das Reaktionsvermögen gefährlich herabsetzen und sind mit dem Flugsport nicht zu vereinbaren.

Wer heute nicht fliegt,
der fliegt noch an vielen Tagen.
Wer heute unbedingt fliegen muß,
der fliegt vielleicht nie wieder.

(Dr. Erika Kirgis-Klüpfel, DHV-Lehrteam)

PRÜFUNGSKALENDER 1980

(wird laufend ergänzt)

TERMIN	PRÜFUNGSORT	AUSWEICHTERMIN	ANMELDEADRESSE
7.6.	T A/B Hochplatte	8.6. (14./15.6.)	Peter Kraus, T. 08641/8234, Geisenhausen 4, 8215 Marquartstein (T. dt. 089/589550) (Vertr. Georg Steffl, T. 08642/383)
17.6.	T A Jachenhausen		Josef Eichhammer, Bergstraße 7, 8411 Steinerbrückl
28.6.	B Loffenau	29.6.	Peter Rieger, T. 07022/52654, Reinhardstraße 43, 7441 Wolfschlügen
5.7.	T A Loffenau	6.7. (12./13.7.)	Peter Rieger
12.7.	B Breitenberg	13.7.	Drachenflugschule Allgäu, Bahnhofstr. 65, 8959 Seeg, T. 08364,412
13.7.	T A Battenberg in Nordhessen		Jürgen Hansmeyer, Studentenstr. 6 3558 Frankenberg, T. 06451/1991
9.8.	T A/B Hochplatte	10.8. (16./17.8.)	Peter Kraus
9.8.	T A Elpe	10.8.	Westdeutsche Drachenflugschule Elmar Müller, Am Rad 20a, 5788 Winterberg, Tl. 02981/2907
26.8.	B Loffenau	27.8.	Peter Rieger
7.9.	T A Battenberg		Jürgen Hansmeyer
20.9.	B Büchelstein		Gerd Pledl, Westlicher Graben 10, 8360 Deggendorf, T. 0991/8682
27.9.	T A Loffenau	28.9. (4./5.10.)	Peter Rieger
4.10.	T A/B Hochplatte	5.10. (11./12.10.)	Peter Kraus
1.11.	T Loffenau		Peter Rieger
8.11.	B Loffenau	9.11. (15./16.11.)	Peter Rieger
22.11.	T A/B Hochplatte	23.11. (29.11.)	Peter Kraus

Zeichenerklärung:

T = Theorieprüfung
 A = praktische A-Scheinprüfung
 B = praktische B-Scheinprüfung



VARIO - VMS

TECHNISCHE DATEN:

- OV Vollelektronisches Drucksondenvario
- Einschaltzeit 10 Sekunden
- Kurze Ansprechzeit
- Akustik ab -0,7 m ansprechend
- Deutliche, gewobbelte Akustik mit sehr großem Bereich
- Eingebauter Akku für 40...80 Std. Betriebszeit
- Funktionstüchtig von -30...+65°C
- Geringes Gewicht, ab 330 Gramm ohne Befestigung
- Kleine Abmessungen ca. 80 X 135 X 50 mm ohne Befestigung
- Stabiles, genarbttes PVC-Gehäuse

DAS WARTEN HAT SICH GELOHNT

Nach zweijähriger Entwicklungsarbeit nun voll ausgereift das kompakte PRÄZISIONSVARIOMETER mit industriellem Druckgeber.

- ES HAT KEINE O-PUNKTDRIFT
- ES IST HÖHENKOMPENSIERT BIS 5000 m
- LINEARITÄT BESSER ± 3 %
- AUF ALLE GERÄTE 1 JAHR VOLLGARANTIE

W. Pritzel electronic
 ELECTRONIC - ENTWICKLUNG
 UND FERTIGUNG
 Tel.: 31248
 Wirtstraße 34
 8200 Rosenheim - Pang

Einführungspreis DM 465,-

INFORMATION BEI:

Münchner Drachenflugschule
 TEL. 4 48 68 48
 BALANSTRASSE 8 8000 MÜNCHEN 80

Wings

der Weltmeisterschaftsdrachen von Grenoble überragend beim 4. internationalen Deutschlandpokal am Tegernberg.



Die Sieger von links Josef Guggenmos 3., Bob Bayer 1. und Peter Sebralla 2.

Platz 1-3 und weitere 5 Wings waren unter den ersten 15 platziert. Der überlegene Erfolg gegen härteste Konkurrenz (Cyclone, Fledge II) usw. bestätigen weiterhin, daß der Wings der leistungsstärkste Flugdrachen der Welt ist.

Noch keine Preiserhöhung!

Gewicht: 17,8 kg
 Gleitzahl: über 1:10
 Belastungstest: 700 kg ohne bleibende Verformung
 Fläche: 17,2 qm + 15,6 qm
 sink.: 0,9 m sek.

Verkauf und Einweisung:
Josef Guggenmos
 Füssener Str. 29
 8950 Kaufbeuren, Tel.: (D-08341) 5186

SPORT

AUSSCHEIDUNGEN ZUR BAYERISCHEN MEISTERSCHAFT 1980

Am 10. und 11. Mai wurde am Tegelberg bei fast windstillem Wetter das Ausscheidungsfliegen zur Bayrischen Meisterschaft 1980 für den Bereich Allgäu/Schwaben durchgeführt.

Ergebnisse:

FAI-I			
Platz	Name	Club/Verband	Punkte
1	Schneider Franz	Pfronten Falken	171,5
2	Härmann Alfred	Allgauer	159
3	Riedmüller Rupert	Allgauer	147,5
4	Triebenbacher Xaver	Aichach	143
5	Sebralla Peter	Allgauer	133,5
6	Scheffs Christian	Allgauer	127
7	Bräms Ruit	Allgauer	127
8	Peter Edl	Allgauer	113
9	Heckelmüller	Allgauer	111
10	Matties Siegfried	Pfronten Falken	104,5
11	Schneider Richard	Pfronten Falken	99
12	Deutzer Peter	Allgauer	86,5
13	Stephan Peter	Pfronten Falken	79
14	Waldmann Erwin	Aichach	78,5
15	Härmann Otto	Memminger	76
16	Corneil Lötter	Allgauer	75,5
17	Witzler Hartmund	Aichach	75
18	Scheffler Alois	Memminger	66
19	Starek Václav	Memminger	61,5
20	Hätsche Matthias	Allgauer	60
21	Barth Holmut	Allgauer	59
22	Morkonen Roland	Aichach	58,5
23	Kellner Franz	Allgauer	53,5
24	Spinner Gerhard	Peißenberg	53
25	Amann Franz	Allgauer	48
26	Hävek Julius	Allgauer	46,5
27	Kriz Rudolf	Aichach	45
28	Ebermayr Franz	Aichach	43,5
29	Bröll Ludwig	Allgauer	36
30	Amann Peter	Memminger	36
31	Hatzthamer Markus	Aichach	35
32	Schlätter Horst	Memminger	10

FAI-II

Platz	Name	Club/Verband	Punkte
1	Hartmann Bruno	Pfronten Falken	150,5
2	Frey Wolfgang	Memminger	70
3	Stähr Rudolf	Augsburg	60
4	Eckrich Wolfgang	Aichach	0

CYCLONE WURDE ZUM WETTBEWERB NICHT ZUGELASSEN

Wie im letzten DHV-Info und dem Drachenfliegermagazin bereits veröffentlicht, hat der englische Cyclone die Gütesiegeltest nicht bestanden. Das Gütesiegelverfahren wurde seitens des Herstellers nicht weiterbetrieben. Der Hersteller hat keine Modifikationen zur Erhöhung der Betriebssicherheit vorgelegt. Zudem liegt ein Unfallbericht aus England vor, wonach sich der Cyclone in der Luft nach vorn überschlagen hat. Dieser Unfall bestätigte das negative Ergebnis der Testwagenfahrt.

Der Beschluß des Technikreferats, den Cyclone auch dann nicht starten zu lassen, wenn er mit einem österreichischen Sichtprüfstempel versehen ist, wurde auf der letzten internationalen Technikkonferenz besprochen und insbesondere mit der Schweiz abgestimmt. Bei der Schweizer Meisterschaft 1980 durfte der Cyclone nicht starten.

Mittlerweile hat der in Österreich hergestellte Cyclone DÖST das Gütesiegelverfahren durchlaufen und bestanden. Ob es der österreichischen Herstellerfirma möglich ist, das englische Cyclone-Modell auf Gütesiegelniveau umzurüsten, ist noch nicht bekannt.

NATIONALMANNSCHAFT EM 1980

Der deutsche Hängegleitersport wird bei der Europameisterschaft 1980 in Kössen vertreten von Hans Olschewsky, Manfred Hipf, Ottfried Heinelt, Calle Barkhausen, Willi Guggenmos und Josef Guggenmos.

Trier, den 20.5.1980

Horst Zimmer
Fachreferent für Sport

Am 24. Mai 1980 fand in Ruhpolding das Ausscheidungsfliegen für den Bereich Oberbayern statt. 69 Piloten davon einer mit einem Gerät der FAI Klasse II gingen an den Start. Die sehr stark wechselnden Wetterbedingungen erschwerten dem Ausrichter und den Piloten die Durchführung des Wettbewerbs. Thermikflüge mit 4 m Steigen über den Wendemarken gehörten ebenso zur Tagesordnung wie trauriges Absaufen vom Start hinunter zum Landeplatz. Die Gruppenwertung ermöglichte es dem Ausrichter, über Änderung der Wettbewerbsaufgaben von Gruppe zu Gruppe die Vergleichbarkeit der Pilotenleistungen einigermaßen zu gewährleisten.

Ergebnisse:

Platz	Name	Club/Verband	Punkte
1	Kulzer Reinhard	Isarwinkel	187
2	Pellicci Thomas	Somerberg	178
3	Fließ Manfred	Ruhpolding	140
4	Statzlechner Josef	Somerberg	155
5	Seltz Helmer	MAD	141,5
6	Baumgartner Dieter	Ruhpolding	133,5
7	Hager Helmut	Albatros München	132,5
8	Feschtschenko Walter	Tegernsee	128
9	Schaffner Horst	Ruhpolding	122
10	Kurz Franz	Somerberg	121
11	Tänzler Klaus	Ruhpolding	120
12	Winkelmeyer Alfons	MAD	120
13	Mayer Reinhard	Somerberg	110
14	Roggl Paul	Ammergau	107
15	Dandl Simon	Ruhpolding	103
16	Poch Reiner	WDCW Garmisch	101
17	Obermaier Johann	Albatros Wartenberg	99,5
18	Kratz Peter	Ammergau	98
19	Irgler Josef	Somerberg	94,5
20	Zeller Siegfried	Inzell	90,5
21	Tehel Anton	Ruhpolding	89,5
22	Bruckschlegel Franz	Isarwinkel	86,5
23	Dettling Wolfgang	Garmisch	86
24	Kummer Arnold	Tegernsee	82
25	Kospeltzer Josef	MAD	75
26	Bruckschlegel Klaus	Leuggries	74,5
27	Moos Manfred	MAD	73,5
28	Mayer Alfons	Ötztal	73
29	Dierheim Wilhelm	WDCW Garmisch	71,5
30	Feder Jürgen	Ruhpolding	70
31	Lix Alan	MAD	66,5
32	Kimbäck Hans	Delta Bayern Ost	64,5
33	Ehrenberger H.	Albatros München	64
34	Kleiner Willi	Ruhpolding	64
35	Leubner Dietmar	Ruhpolding	64
36	Schöttli Berti	Albatros München	60
37	Empl Hermann	Ruhpolding	57,5
38	Benner Willi	Ruhpolding	57
39	Hasenkopf Georg	Ruhpolding	56,5
40	Weinzierl Georg	Ruhpolding	54,5
41	Pichler Alfred	Bergsdorf	64
42	Zach Gottfried	MAD	45
43	Ludwig Gerhard	Achenal	44,5
44	Aumer Franz	MAD	42
45	Schuster Albin	Achenal	37,5
46	Dingl Klaus	Somerberg	37
47	Schneeweis Rudolf	Bergsdorf	35
48	Hagen Franz	Tegernsee	35
49	Hagen Hans	Tegernsee	35
50	Gottschlich	Tegernsee	30
51	Reichmann Erwin	Albatros München	29,5
52	Buchheimer	Ruhpolding	26,5
53	Meder Ernst	Achenal	25
54	Weinmanns Gerhard	MAD	23
55	Warwas Hans	MAD	20
56	Splemann Sigl	Achenal	15
57	Bürger Rudolf	Somerberg	10
58	Hiefner Ulli	MAD	4
59	Schieflbusch	Albatros München	2,5

VERANSTALTER-UNFALLVERSICHERUNG

Verschiedene Luftämter verlangen bei Drachenflugveranstaltungen den Abschluß einer Unfallversicherung für die Zuschauer. Das DHV-Versicherungsprogramm wurde daher entsprechend erweitert:

- Veranstalter-Unfallversicherung für Mitgliedsvereine
- Versicherer Gerling Konzern
- Deckungssumme DM 10.000,- bei Tod und DM 20.000,- bei Invalidität. Verdoppelung bei doppelter Prämie.
- Deckungsbereich Deutschland
- Jahresprämie DM 100,-. Bei Abschluß während des Jahres 1/12 pro Monat des Restjahres.
- Gültig für alle beim DHV angemeldeten Hängegleiterveranstaltungen im Versicherungsjahr, unabhängig von der Zuschauerzahl.

Die Veranstalter-Haftpflichtversicherung des DHV beinhaltet nicht zugleich auch die Unfallversicherung, so daß - falls das Luftamt beide Versicherungen verlangt - beide Versicherungen abgeschlossen sein müssen.

DEUTSCHE RANGLISTENORDNUNG

Der deutsche Nationalkader hat am 1.5.1980 vorgeschlagen und die Hängegleiterkommission hat am 31.5.1980 beschlossen:

RANGLISTENSAISON UND WETTBEWERBE

Ranglistensaison ist das Kalenderjahr. Zur Erstellung der Rangliste werden herangezogen: Regionalmeisterschaften (Landesmeisterschaft Bayern, Landesmeisterschaft Baden-Württemberg, Blockmeisterschaft übrige Bundesländer), Deutsche Meisterschaft, Europa- bzw. Weltmeisterschaft, Ranglistenwettbewerbe. Alle Wettbewerbe werden in der FAI Klassen I und II ausgetragen, Doppelstarts sind nicht möglich. Bei einem Klassenwechsel werden die Ranglistenpunkte nicht übertragen. Die 20 Ranglistenbesten der Klasse I und die 4 Ranglistenbesten der Klasse II am Ende des Jahres sind im folgenden Jahr für die Ranglistenwettbewerbe, die Regionalmeisterschaft und die Deutsche Meisterschaft als Teilnehmer qualifiziert. Die Rangliste wird vom Fachreferenten für Sport in der Klasse I und II geführt, nach jedem Wettbewerb auf den aktuellen Stand gebracht und bis Platz 50 veröffentlicht. Bei jedem Piloten kommen die besten vier Punktergebnisse der Ranglistensaison in Anrechnung.

PUNKTETABELLE:

1 % = 5,0 Punkte	14 % = 3,7 Punkte	27 % = 2,4 Punkte	40 % = 1,1 Punkte
2 % = 4,9 Punkte	15 % = 3,6 Punkte	28 % = 2,3 Punkte	41 % = 1,0 Punkte
3 % = 4,8 Punkte	16 % = 3,5 Punkte	29 % = 2,2 Punkte	42 % = 0,9 Punkte
4 % = 4,7 Punkte	17 % = 3,4 Punkte	30 % = 2,1 Punkte	43 % = 0,8 Punkte
5 % = 4,6 Punkte	18 % = 3,3 Punkte	31 % = 2,0 Punkte	44 % = 0,7 Punkte
6 % = 4,5 Punkte	19 % = 3,2 Punkte	32 % = 1,9 Punkte	45 % = 0,6 Punkte
7 % = 4,4 Punkte	20 % = 3,1 Punkte	33 % = 1,8 Punkte	46 % = 0,5 Punkte
8 % = 4,3 Punkte	21 % = 3,0 Punkte	34 % = 1,7 Punkte	47 % = 0,4 Punkte
9 % = 4,2 Punkte	22 % = 2,9 Punkte	35 % = 1,6 Punkte	48 % = 0,3 Punkte
10 % = 4,1 Punkte	23 % = 2,8 Punkte	36 % = 1,5 Punkte	49 % = 0,2 Punkte
11 % = 4,0 Punkte	24 % = 2,7 Punkte	37 % = 1,4 Punkte	50 % = 0,1 Punkte
12 % = 3,9 Punkte	25 % = 2,6 Punkte	38 % = 1,3 Punkte	
13 % = 3,8 Punkte	26 % = 2,5 Punkte	39 % = 1,2 Punkte	

Die gemäß obiger Tabelle ermittelten Punkte werden bei einem Ranglistenwettbewerb, einer Regionalmeisterschaft oder der Europameisterschaft bzw. Weltmeisterschaft mit 2 multipliziert, bei der Deutschen Meisterschaft mit 4. Lautet bei der potentiellen Platzierung die Stelle nach dem Komma

NATIONALMANNSCHAFT

Aus den punktbesten Piloten der Klassen I und II wird am Ende des Jahres die Nationalmannschaft gebildet. Die Nominierung der Piloten in den Klassen I und II wird im Verhältnis 5 : 1 vorgenommen.

AUSSCHLUSS

Wenn ein Pilot durch sein Verhalten das Ansehen oder den Zusammenhalt der Nationalmannschaft gefährdet, dann kann die Deutsche Hängegleiterkommission über seinen Ausschluß befinden.

RANGLISTENPUNKTE

Die Ranglistenpunkte eines Wettbewerbs werden nach folgender Formel und Tabelle ermittelt:

$$\frac{100 \times \text{Platzierung}}{\text{Teilnehmer der Klasse in Wertung}} = \text{Platzierung in \%}$$

5, so wird abgerundet, ab 6 wird aufgerundet. Bei Punktgleichheit am Ende des Jahres entscheidet das bessere Streichresultat. Wird ein deutscher Pilot Europa- bzw. Weltmeister, dann erhält er bis zur Titelverteidigung 10 zusätzliche Punkte.

BESCHWERDEBRIEF AUS SÜDTIROL

Am Karfreitag melden sich Ottfried Heinelt und seine Freunde bei mir. Sie wären in Sand in Taufers gewesen, es war aber zuviel Wind, man konnte auf keinen Fall fliegen und so entschied man sich für Kaltern. Meine Frau erklärte ihnen, daß man bei Nordwind bei uns nicht fliegen kann. Startplatz ist der Penegal, 1.700 m, Felswand, Klippenstart Richtung Osten. Nach mehrmaliger Warnung verabschiedete sich Heinelt mit den Worten: "Ja, das wird schon gehn, wir sind ja keine Anfänger, du weißt ja!"

Am Samstag, 5. April 80, war das gleiche Wetter; übrigens in fast ganz Europa. Nord-West-Wind am Penegal mit 25-30 km/h laut Wetterstation. Ich war zuhause und beobachtete mit mehreren Freunden den Start mit dem Fernglas in großer Vorahnung. Heinelt kommt gut weg. Als zweiter startet Rolf Rader, der Rotor ist zu stark und dreht ihn gegen den Felsen, wo er nach dreimaligem Touchieren in 120 m Tiefe an einem hervorragenden Baum hängenbleibt.

Nach sofortiger Einleitung der Rettung (die 2,5-3 Stunden dauerte, Rader mußte von der Bergwacht mit einer Bahre zum Startplatz zurückgeseilt werden) traf auch Heinelt, der inzwischen gelandet war, ein. Auf meinen Hinweis der vorherigen Warnung sagte er: "Es ist ja nur ein Arm", ich sollte ja wissen, daß er und seine Freunde überall und immer fliegen. Sicher ist, daß man von jener Stelle immer nur Tote geborgen hat und Rader sehr viel Glück hatte. Ich machte Heinelt auf eventuelle Unkosten der Bergung aufmerksam. "Das macht nichts, Rolf hat ja Geld genug!"

Aber das Schlimme kommt noch. Während der Rettungswagen noch auf der Mendelstraße zum Krankenhaus unterwegs ist, startet Teo trotz Rotor über die Kante. Das war auch der Bergrettung Feuerwehr und Polizei zuviel. Das heißt man bei uns: "Die Leut an der Nas herumführen!" Ich traf anschließend Angie Haag und sagte ihr, Teo und Heinelt sollten sich bei der örtlichen Polizei melden, wegen des Unfalls. Es kam niemand. Es meldete sich auch niemand bis jetzt bei der Bergwacht für ein "Vergelt's Gott".

Nun meine Frage:

Wenn Piloten - immer mit dem Ausweis für Flugsicherheitsbeauftragte, in diesem Falle Heinelt und Haag - nach vorheriger Warnung von Einheimischen trotzdem bei solchen Situationen starten, und die mußten sie ja sehen, kann man sie zur Verantwortung ziehen oder nicht? Für uns in Italien ist das "Grobe Fahrlässigkeit". Zum Glück hat Rader den Sturz von 120 m überlebt, ansonsten wäre Heinelt nicht ungeschoren über'n Brenner gekommen.

Auf jeden Fall sind solche Piloten bei uns in Kaltern, in Sand in Taufers, Korvara und in ganz Italien in Fliegerkreisen unerwünscht.

Johann Renner
Kaltern, Tirol

GEGENDARSTELLUNG

Am Karfreitag fuhr ich mit Theo Klafsky und Angie Haag nach Sand in Taufers. Als wir dort ankamen, regnete es. Weiter südlich aber schien die Sonne. Also beschlossen wir, nach Kaltern zu fahren. Kurz vor dem Aufbruch kam Rolf Rader und schloss sich uns an.

In Kaltern eingetroffen liessen wir uns am Campingplatz am See nieder. Anschließend fuhren wir nach Kaltern und suchten Hans Renner auf, der leider nicht zu Hause war. Ich wollte mich erkundigen, wie es hier mit dem Fliegen ist. Frau Renner sagte mir, daß wir auf der Mendel nicht starten könnten, da dies ein Südhang sei. Am Penegal ginge es eher, dieser sei ein Osthang. Ich sagte, wenn möglich, solle der Hans doch morgen vormittag einmal zu uns heruntersehen, ansonsten würden wir so gegen 10-1/2 11 Uhr auf den Penegal fahren und uns einmal die Lage betrachten.

Am Samstag war wieder herrliches Wetter: Wind aus Nord, am See etwa 10 km. Um 9.30 Uhr kamen noch ein paar Drachenflieger aus Bayern und schlossen sich uns an. Am Penegal angelangt, zeigte uns einer der zu uns gestoßenen Piloten den Startplatz, von dem er schon einige Male gestartet sei.

Dieser Startplatz war ein Ideal-Startplatz: ein Grashang, der vom Flachen her immer steiler bis zur geraden Felswand wird.

Wir setzten uns auf eine Bank und beobachteten den Wind. Zuerst kam er von der Seite etwa 20-30 km/h, dann Windstille. Diese Phase dauerte etwa 2-3 Minuten. Dann Wind von vorne. Diese Phase ging ebenfalls 2-3 Minuten. Dann wieder Seitenwind: etwa 5 Minuten. In diesem Rhythmus wechselte der Wind. Alle Piloten waren sich einig, daß geflogen werden kann. Und so gingen wir wieder zurück zum Auto und holten unsere Geräte zum Aufbauen.

Da ich als erster fertig war, startete ich auch als erster. Ich wartete bis der Wind von vorn kam und startete problemlos. Im Nu hatte ich etwa 150 m. Startüberhöhung. Ich flog dann Richtung Süden über den Grad. Nach etwa 2 km Luftlinie fand ich gute Thermik und schraubte mich auf etwa 2300 m. hoch. Nach etwa einer Stunde wunderte ich mich, warum die anderen noch nicht flogen. Ich machte wieder Höhe und flog zum Startplatz vor. Da sah ich die Bescherung: ein Drachen am Fuß der Felswand. Es war Rolf Rader. Theo stand bei ihm und baute gerade den Drachen zusammen. Am Startplatz standen die anderen. Ich wechselte ein paar Worte mit ihnen und flog zum Landeplatz. Dann fuhr ich mit dem Wagen wieder nach oben. Auf halber Strecke stand Hans Renner (hier sah ich ihn zum ersten Mal). Er machte mir natürlich sofort Vorwürfe und ließ mich nicht einmal ausreden. Als er von eventuellen Unkosten sprach, sagte ich ihm, daß er sich darüber keine Sorgen zu machen bräuchte. Rolf wäre in der Lage, solche Kosten sofort zu erledigen. Es hatte so den Anschein, als hätte Renner Angst, daß er vielleicht die Rechnung bezahlen müsse. Ich fuhr zum Startplatz und wartete, bis man Rolf hochgeschafft hatte. Ich sprach dann mit dem Einsatzleiter, dem Feuerwehrhauptmann von Eppan. Man fuhr Rolf ins Krankenhaus nach Bozen, wo er untersucht und geröntgt wurde. Seine Verletzungen: ein ausgekugelter Arm, ein blaues Auge und eine Gehirnerschütterung.

Inzwischen war der Wind total abgeflaut. Theo und die anderen erzählten mir dann, wie es passiert war. Rolf war der zweite, der mit dem Aufbauen fertig war. Die ihm zuschauenden Männer hatten den Eindruck, daß er den Start etwas überhastet anging. Dabei streifte das linke Flügelende den Boden. Er kam trotzdem weg, flog etwa 30-40 m und drückte dabei den Steuerbügel nach vorn, so daß er plötzlich in der Luft stand. Er kippte seitlich ab, fiel auf den Rücken, krachte einmal gegen die Felswand. Der Fallschirm ging raus und bevor er aufging, war Rolf schon am Boden. Theo lief sofort in einer Rinne, die seitlich vom Start nach unten verläuft, zu ihm und leistete erste Hilfe. Nach etwa einer halben Stunde, als sich die Gemüter beruhigt hatten und die Piloten den Start von Rolf eindeutig als Flugfehler analysiert hatten, beschloß Theo zu starten und machte noch einen schönen Flug. Die Piloten, die schon einmal einen Absturz miterlebt haben, können sicher verstehen, warum Theo noch einmal gestartet ist (spätere Startangst). Wenn nicht, dann schlage ich vor, ihn selbst zu fragen.

Und nun zu Hand Renner!

Wie kommt Herr Renner, nachdem ich ihn nach dem Unfall das erste Mal an diesem Tag sah, dazu, zu behaupten:

"nach mehrmaliger Warnung verabschiedete sich Heinelt mit den Worten: Ja, das wird schon gehen, wir sind ja keine Anfänger, Du weißt ja".

Warum sitzt Herr Renner zu Hause auf seinem Balkon und beobachtet pausenlos mit dem Fernglas den Penegal, anstatt vorher zu uns zu kommen (worum wir gebeten hatten) und mit uns zu reden.

Wie kommt Herr Renner weiter dazu zu behaupten, wir wären nicht bei der Polizei gewesen und hatten kein "Vergelt's Gott" für die Bergwacht.

Noch am selben Tag als wir vom Krankenhaus in Bozen, wo wir den Rolf besucht hatten, zurückkamen, fuhren wir auf die Polizeistation und fragten, ob es irgendwelche Formalitäten zu erledigen gäbe. Man sagte uns freundlich, daß man die Personalien habe und daß alles in Ordnung sei. Nachdem wir am Montag Rolf aus dem Krankenhaus geholt hatten, suchten wir den Feuerwehrhauptmann aus Eppan auf. Nachdem er nicht zu Hause war, rief ihn Rolf von München aus an und stiftete seinen Rettern DM 500,-.

Zur Frage Flugsicherheitsbeauftragte:

Ein Flugsicherheitsbeauftragter ist für die Flugsicherheit in Deutschland und nicht im Ausland zuständig. Ferner entspricht es nicht der Wahrheit, wenn Herr Renner behauptet, einheimische Piloten hätten uns gewarnt. Glaubt Herr Renner im Ernst, daß sich ein 56-jähriger Mann von einem Mädchen wie Angie Haag Flugverbot erteilen läßt? Dazu noch in Italien, wo man nicht einmal fähig ist, nur etwas Ähnliches auf die Beine zu stellen, wie es bei uns der Fall ist (B-Schein, Gütesiegel usw.). Zum Glück gibt es noch andere Piloten in Kaltern, die uns aufgesucht haben und sich über unseren Besuch in Südtirol freuten und die bei dem Namen Renner von einem alternden Star, den niemand mehr kennt, sprachen.

Und zu guterletzt muß ich noch sagen, ein Hans Renner, der schon dreimal abgestürzt ist (im Beisein von Anfängern), der jedesmal im Krankenhaus landete und sogar einmal ein Halbes Jahr ein Gipskorsett tragen mußte (Fehlstart), dieser Herr Renner sollte den Mund am besten halten.

Wenn man den Brief von Hans Renner liest, hat man sowohl den Eindruck, daß aus diesen Zeilen emotionelle persönliche Gründe gegen mich sprechen als auch, daß er krankhaft einen Sündenbock sucht, um einen Grund zu haben, deutsche Piloten in Südtirol nicht mehr fliegen zu lassen.

(Otfried Heinelt)

ANMERKUNG DER REDAKTION

Deutsche Piloten stoßen in Südtirol auf immer größere Schwierigkeiten. Verschiedene Unfälle mit Beteiligung deutscher Piloten haben dazu geführt, daß unsere Südtiroler Drachenflugfreunde um ihre Fluggebiete und das Freie Fliegen bangen

müssen. Der Bericht von Johann Renner ist uns mit der Bitte um Abdruck zugegangen. Aus Gründen der Fairneß haben wir auch die Stellungnahme von Otfried Heinelt abgedruckt, wobei wir uns von dem Stil dieser Stellungnahme distanzieren.

BÜGEL AUS DER HAND GERISSEN

Lieber Michael Schönherr, lieber Ali Schmid, lieber Paul Kofler,

obwohl ich kein Freund von langen Briefen bin, möchte ich Euch hier schriftlich einen Unfallbericht geben, weil mir dieser Unfall jederzeit wiederholbar erscheint, solange Fachleute dieses Problem nicht grundsätzlich gelöst haben.

Hier kurz, was mir gestern passiert ist:

1. Flug in Loffenau bei Ostwind und starker Walze. Vor mir waren an diesem Tag zwei Piloten gestartet, die sehr zu kämpfen hatten, aber gut durch die Walze kamen. Ich selbst habe in dieser Situation in Loffenau schon viele Flüge gemacht.
2. Ich startete bei Null-Wind mit dem Entschluß geradeaus und mit hohem Tempo die Walze zu durchfliegen.
3. Nach Steigflug wurde mir etwa 300 m vor dem Startplatz durch eine Fallbö der Bügel aus der Hand gerissen. Meine Flugeschwindigkeit war zu diesem Zeitpunkt mit Sicherheit größer 40 km/h. Der plötzliche Schlag war - obwohl erwartet! - so hart, daß ich mir keinen Piloten vorstellen kann, der in dieser Situation den Bügel hätte festhalten können.
4. Ich flog mit dem Kopf gegen das Kielrohr und stieß mich sofort mit beiden Händen wieder vom Kielrohr weg um zurück zur Basis zu kommen. Dabei drehte sich mein Körper, so daß ich mit den Beinen über der vorderen Unterverspannung quer vor dem Trapez hing.
5. In dieser Stellung fing das Gerät sich langsam und ging mit Höllenfahrt im Winkel von ca. 30° in die Bäume. Ergebnis: Bei meinem Atlas 16 C so ziemlich alle Rohre kaputt, während mir, außer ein paar Prellungen, nichts passiert ist. Bleibt noch zu erwähnen, daß das ganze etwa 40 - 50 m über dem Wald passiert ist und ich an meinem Fallschirm erst dachte, als ich im Baum hing.

Ich schreibe diesen Bericht, obwohl ich mir darüber klar bin, daß mich an dieser Geschichte wohl selbst die meiste Schuld trifft. Dennoch stört es mich, daß grundsätzlich die Möglichkeit besteht, durch das Trapez zu fliegen, mit allen Konsequenzen, die aus der hilflosen Lage vor der Basis entstehen. Habt Ihr eine Idee, wie man so etwas zuverlässig verhindern kann?

Mit freundlichen Grüßen (Eberhard Tannenber)

Lieber Eberhard!

Was Dir am 10.5.80 in Loffenau passiert ist, stellt ein grundsätzliches Problem der Hängegleiter dar. Das Hängen am Aufhängeseil ist ja gerade das Merkmal des "Hängegleiters", es ermöglicht erst die Landung auf den Beinen des Piloten. Dadurch erreicht man nämlich, daß im ersten Landestoß der Pilot nur sein Eigengewicht abfangen muß, das biegeschlaffe Aufhängeseil verhindert ein Durchschlagen der Hängegleiterlast. Derselbe Effekt, welcher beim Landen so vorteilhaft ist, kann in der Luft gefährlich werden, wenn starke Negativbeschleunigungen eintreten: Das Aufhängeseil kann keinen Druck auf den Piloten ausüben, er "fliegt ins Segel". Was tun? Es gibt nur 2 Möglichkeiten:

1. Man fliegt nicht unter Bedingungen, welche Negativbeschleunigungen erwarten lassen (Turbulenzen, Kunstflug)
2. Man sichert den Körper gegen unbeabsichtigtes Hochfliegen.

Es sei ausdrücklich darauf hingewiesen, daß dieser Punkt 2 nur bei Geräten mit gutem Pitch-up einen Sinn hat, denn sonst führen Negativbeschleunigungen leicht in Flattersturz oder Vorwärtsüberschlag, auch wenn sich der Pilot gegen Hochfliegen gesichert hat. Wie nun den Körper gegen Hochfliegen sichern? Es wurden schon verschiedene Methoden ausprobiert. In guter Erinnerung ist der Loopingflieger Henri Bayard, der seine Beine leicht lösbar ans Trapez schnallte. Auch der Supine-Flieger hat eine gute Chance, bei Negativbeschleunigungen durch die Steuerbügelbasis am Hochfliegen gehindert zu werden. Der Liegendflieger könnte links und rechts an seinem Gurtzeug lockere Fangseile anbringen, die seinen "Höhenflug" begrenzen, ohne ihn aber sonst zu beeinträchtigen. Ist das möglich? Erfolgversprechender scheint mir die konstruktive Bereitstellung einer Möglichkeit, die Hände in eine leicht lösbare Anschlaffung an der Bügelbasis einzuhaken. Diese würde nur in turbulenten Bedingungen benützt, Start und Landung könnten ganz konventionell erfolgen.

Bei allen Vorschlägen zur verbesserten Pilotenhalterung sollte man nicht vergessen, daß der Pilot ungehindert laufen, starten und landen können muß, ohne die Gewichtskraftsteuerung im Flug zu beeinträchtigen. Darüber hinaus soll er auch seinen mitgeführten Fallschirm zuverlässig betätigen können, und sich z.B. bei einer Wasserung noch rasch vom Gerät lösen können.

Solange die konstruktive Lösung zur Erfüllung dieser teils gegensätzlichen Forderungen noch nicht verfügbar ist, kann man den Hängegleiterpiloten nur eindringlich empfehlen, sich an Punkt 1 zu halten, und Bedingungen, welche Negativbeschleunigung erwarten lassen, zu meiden.

Lieber Eberhard, ich hoffe, hiermit Deine Fragen beantwortet zu haben. Eine endgültige Lösung kann ich leider nicht anbieten, der Diskussionsanstoß durch Deinen Unfall war aber dringend erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

(Michael Schönherr)

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V.
Klosterwachstraße 17, 8180 Tegernsee

Verantwortlich für den Inhalt: der Vorsitzende Peter Janssen
und der Geschäftsführer Klaus Tönzler

Satz: Arbeitsgruppe Psychologie München, 8 München 2,
Westendstraße 80, Tel. 50 97 37

Druck: Uhlenspiegel-Druck, 8 München 80, Breisacherstr. 12