



Info intern

Hier nun nach der Sommerurlaubspause das Info Nr. 5 mit wichtigen Nachrichten über Gerätesperren, neuen Beschlüssen der Hängegleiterkommission, alarmierenden Unfallberichten... also kein sehr fröhliches Info.

Zwar sind einige Leserbeiträge eingegangen, die Wettbewerbsberichte und Ergebnisse enthalten, doch sollte das Info noch mehr zu einem Diskussionsforum werden, auch einen Unterhaltungswert bekommen.

Also schickt Eure Beiträge an uns, Fotos, Geschichten, Ideen, Reisetips, usw. Schließlich ist es Euer Info, ein Mitteilungsblatt, das sich nicht an die Öffentlichkeit, sondern an die einzelnen DHV-Mitglieder wendet.

DHV – gemeinnützig

Mit Bescheid vom 23. Juni 1980 hat das Finanzamt – Körperschaftssteuerstelle – den DHV als gemeinnützig im Sinne der steuerrechtlichen Vorschriften vorläufig anerkannt. Spenden an den DHV können in der Steuererklärung abgesetzt werden.

Gleitflieger im DHV

In verschiedenen Publikationen wurden Meldungen lanciert, wonach die Gleitflieger sich im DAeC organisieren wollten oder eine eigene Gruppierung außerhalb aller Verbände gründen wollten. Anlässlich des Hängegleitertreffens auf der Wasserkuppe im August hat der weit überwiegende Teil der Gleitflieger jedoch das Angebot des DHV aufgegriffen, die Gleitflieger bei sich aufzunehmen und ihre Interessen zu vertreten. Damit haben sich die gegenteiligen Bemühungen von Hellmut Penner vorerst erledigt, zumal für die technische Abnahme der Gleitflugzeuge ohnehin nur der DHV die Ermächtigung des Bundesverkehrsministeriums besitzt.

Die DHV-Hängegleiterkommission ist sich der technischen und ausbildungsmäßigen Probleme bewußt, die mit den Gleitflugzeugen auf sie zukommen. Sie ist andererseits bereit, die erleichterten Bedingungen für Gleitflugpiloten und -hersteller, die durch das Bundesverkehrsministerium geschaffen

wurden, durch möglichst unkomplizierte und wenig aufwendige verbandsinterne Prüfungsverfahren zu verwirklichen. Den Gleitflugpiloten und -herstellern soll der Weg zum "quasi-Segelflug" mit allem seinem Aufwand und seinen Erschwernissen erspart bleiben. Zu befürchten ist auch, falls die Gleitflieger beispielsweise den Segelfliegern zugeordnet würden, daß die Behörden rechtlich "nachziehen" und die Gleitflugbedingungen den Segelflugbedingungen mehr und mehr angleichen könnten.

Dem DHV ist daran gelegen, auch beim Gleitfliegen eng mit dem DAeC und dort vor allem mit der technischen Kommission zusammenzuarbeiten. Seitens des DAeC hat Herr Franz Friedel ausgezeichnete technische Vorarbeit geleistet.

Interessenten wenden sich an den neuernannten Fachbeirat für Gleitflugzeuge, Klaus-Jürgen Richter, Öschwende 17, 7900 Ulm-Lehr

Tödlicher Hintergrund

Die Zahl der tödlichen Hängegleiterunfälle 1980 ist bis Monat August bereits doppelt so hoch wie im gesamten Jahr 1979. Fast ausschließlich sind die Unfälle auf Fehlverhalten der Verunglückten zurückzuführen.

Die Flugunfalluntersuchungen können nur die unmittelbaren Unfallursachen aufdecken, z.B. "nicht eingehängt", "ins Lee geflogen", "Baumberührung", "Gerät abgeändert". Der wirkliche Hintergrund des einzelnen Unfalles bleibt zwangsläufig im Dunkeln und kann nur vermutet werden. Wir sind uns darüber im klaren, daß Vermutungen keine Beweiskraft haben, daß man sie angreifen kann wie den, der sie äußert. Trotzdem sind wir alle zu unserer eigenen Sicherheit auf diese Vermutungen angewiesen. Wir dürfen nicht nur die unmittelbaren Unfallursachen erschauernd zur Kenntnis nehmen (und uns innerlich davon freisprechen), sondern wir müssen genauso auch den Hintergrund aufhellen und uns offen und ehrlich an der persönlichen Nase acken.

Vornweg bei den Hintergrundursachen marschiert das trügerische Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten. Anfällig sind besonders die routinierten Piloten, die seit mehreren Jahren fliegen und gefährliche Situationen heil überstanden haben. Sie wissen zwar, daß der Start in eine Leewalze gefährlich ist, daß Änderungen am Gerät das Flugverhalten einschneidend ändern können, daß in engen Gebirgstälern mit unberechenbaren Turbulenzen und Fallwinden zu rechnen ist; trotzdem trauen sie sich zu, mit allen Schwierigkeiten fertig zu werden. Warnungen, Empfehlungen und Vorschriften sind von Bürokraten erfunden und gelten allenfalls für Anfänger. Freies Fliegen!

Weitere beliebte Aussage: "Die heutigen Geräte sind absolut sicher". Dies ist leider nicht so und wird nie so sein. Auch Geräte mit Gütesiegel sind nur dem üblichen Flugbetrieb gewachsen, freilich mit gewissen Reserven. Kunstflugtauglich für Männchen, Messerfluglage etc. ist kein Drachen; Rückenwindstarts verübelt jedes Gerät und

DHV-Antrag für Hängegleiterschlepp

Im Anschluß an die Anerkennung des DHV als Stelle zur Erteilung von Betriebstüchtigkeitsnachweisen wurde beim Bundesverkehrsministerium ein Antrag auf Durchführung eines Erprobungsprogramms für Schleppstarts mit Hängegleitern und Gleitflugzeugen gestellt. Federführend für dieses Programm ist der Fachbeirat für Hängegleiterschlepp, Hans Peter Roth, Bahnhofstraße 233, 6078 Neu-Isenburg.

Über den Antrag ist noch nicht entschieden. Das Bundesverkehrsministerium befürwortet die Durchführung des Erprobungsprogramms und hat sich an die zuständige Landesregierung gewandt. Die Entscheidung steht noch aus.

Schiedsrichter- und Packerlehrgänge

Für den Schiedsrichterlehrgang am 27./28. 9.1980 in Inzell sind noch Lehrgangsplätze frei. Interessenten wenden sich bitte unverzüglich an die Geschäftsstelle.

Dagegen sind die beiden Packerlehrgänge am 25. und 26. 10.1980 bereits voll-belegt.

Die nächsten beiden Packerlehrgänge finden voraussichtlich statt am 17. und 18.1.1981. Wir bitten um frühzeitige Anmeldung.

auch das schönste Gütesiegel kann beim Langsamflug den Strömungsab-
riß und den darauffolgenden Sturzflug
nicht verhindern. Kurvenflug und Ab-
schmieren sind nur in beschränktem
Maße zu testen.

“Aber ich habe doch meinen Fall-
schirm!” Ja, den haben wir in der Zwi-
schenzeit alle und viele von uns ver-
danken ihm ihr Leben. Aber was nützt
der Fallschirm, wenn die entschei-
dende Steilkurve in 50 m Höhe gedreht
wird, wenn der Pilot das Gerät noch
“herauszuholen” versucht oder wenn
das Gurtzeug nicht hält. Wir müssen
uns von dem Irrglauben freimachen,
der Fallschirm sei eine Lebensversiche-
rung. Das Rettungssystem bietet nichts
anderes als eine letzte Chance, die frei-
lich ohne Zögern genutzt werden soll-
te.

Düstere Wolke im Hintergrund ist die
mangelnde Routine vieler sogenannter
Sonntagsflieger: In der Ausbildung
haben wir uns geschickt angestellt und
problemlos die Befähigungsnachweise
der Reihe nach erworben. In der Aus-
bildungszeit wurden auch regelmäßig
die Übungsgelände besucht, teilweise
mit erheblichem Fahraufwand; den
Reiz der neuen Sportart haben wir uns
einen gehörigen Zeitaufwand kosten
lassen. Endlich ist es geschafft, wir
haben den B-Schein und dürfen überall
fliegen! Der Übungshang ist fliegerisch
uninteressant und für einzelne Gebirgs-

flüge ist uns der damit verbundene
Aufwand zu groß. Da warten wir lie-
ber, bis wir ein- oder zweimal im Jahr
einen Drachenflugurlaub einschieben
können, das Wetter wird dann schon
passen. Oben am Start sind wir zwar
ein wenig nervös, der Drachen ist un-
gewohnt und mit Wind und Wetter
fühlen wir uns auch nicht verbunden;
aber wir haben es ja einmal gelemmt und
das Fluggefühl wird schon wiederkom-
men — — — hoffentlich!

Der verhängnisvolle Hintergrund ließe
sich beliebig weiterzeichnen, über das
Unvermögen mancher Piloten trotz
ständiger Flugangst den Sport aufzu-
geben, über das kommerzielle Interesse
einiger Flugschulen, bei denen Ge-
schwindigkeit der Ausbildung und Pro-
fit im Vordergrund stehen, bis hin zu
den Auswüchsen des Gruppenfliegens:
Wenn einer startet, folgen die anderen.
Wir alle müssen uns darüber klar sein,
daß die außergewöhnliche Freizügig-
keit, die das Drachenfliegen im Unter-
schied zu anderen Flugsportarten ge-
nießt, auf Dauer nur durch eiserne
Selbstdisziplin haltbar ist. Wenn diese
Selbstdisziplin des einzelnen Drachen-
flugsportlers und der Gemeinschaft der
Drachenflugsportler — des Verbandes
— versagt, so wird man von außen her
für Disziplin sorgen, dann Adieu Freies
Fliegen!

Peter Janssen

Herzogstand zugelassen

Bei Redaktionsschluß erhalten wir
vom Luftamt Südbayern die Mitteil-
ung, daß einer der landschaftlich
schönsten Voralpenberge, für den
DHV zugelassen ist. Weitere Einzelhei-
ten über dieses Gelände im nächsten
DHV-Info. Einstweilen herzlichen
Dank all jenen Piloten, die nicht durch
wilde Flüge das schwebende Zulas-
sungsverfahren gefährdet haben.
Fluginteressenten wenden sich bitte an
die Geschäftsstelle. Sie erhalten dort
Auskünfte über Start- und Landeplatz
sowie über die zugelassene Flugstrecke.

Motorisierung

Das vom zuständigen Fachbeirat Reinhard
Nolle geleitete Breitenprobungsprogramm
in Kassel macht gute Fortschritte. Mittler-
weile konnten sich mehrere Behörden von
der betrieblichen Leistung und vor allem
auch von der geringen Geräusentwicklung
überzeugen.

Das Breitenprobungsprogramm soll nach
dieser ersten Phase, die sich auf Grund der
schlechten Witterungsverhältnisse im ersten
Halbjahr leider in die Länge gezogen hat, de-
zentralisiert werden, d.h. daß die Flugver-
suche in weiteren Unterzentren fortgesetzt
werden sollen.

Es besteht die echte Chance, das motorisier-
te Hängegleiten zu legalisieren, freilich
verbunden mit speziellen behördlichen Auf-
lagen und einer qualifizierten Ausbildung.
Jeder der im heutigen Stadium sein Gerät
schwarz benützt, liefert den zahlreichen
Gegnern willkommene Argumente und ge-
fährdet damit den Erfolg des Breitenpro-
bungsprogramms.

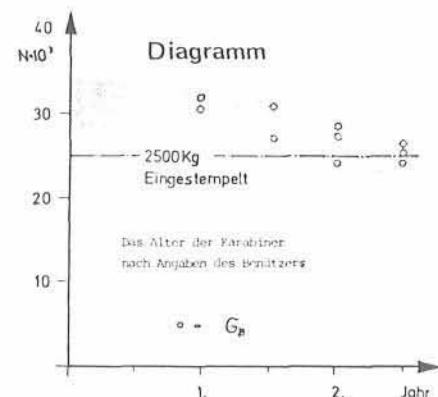
Zerreißtest von Bonaiti-Karabinern von Gerd Weinmann

Auf Grund des Unfalles am Wallberg
am 18.5.1980, wo anlässlich einer
Steilkurve der Karabiner gebrochen
ist, habe ich im Auftrag des DHV
neue und gebrauchte Karabiner des
Fabrikats Bonaiti einem Zerreißtest
unterzogen.

Vor dem Zerreißen in der Zerreißma-
schine habe ich die Testkarabiner
mikroskopisch und mit zerstörungs-
freien Prüfverfahren (Penetrieren und
Wirbelstromtest) untersucht. Dabei
bin ich zu der Feststellung gekom-
men, daß an den verformten Zonen
feine Oberflächenrisse (SRK — Span-
nungsrißkorrosion) vorhanden sind.

Bei dem Zerreißtest stellt sich heraus,
daß eine Beziehung zwischen Alter,
Gebrauch und Festigkeit besteht.
Siehe Diagramm. Die Tatsache, daß
fast alle den angegebenen Wert er-
reichten, ist beruhigend. Die Ausrei-
ßer, die knapp unter der 2500 KG-
Grenze liegen, sind von keiner gro-
ßen Bedeutung, da diese schon hohen
Belastungen ausgesetzt waren.
Schwerer Crash.

Zu empfehlen ist, nach ca. 2 Jahren
den Karabiner durch einen neuen zu
ersetzen, wobei zu beachten ist, daß
nur Karabiner mit Festigkeitsangabe
verwendet werden. (Längs- und
Querbelaubarkeit!)



Weiteres Gerichtsurteil zur Gefährlichkeit

Das Landesarbeitsgericht Baden-Württemberg hat am 28.2.1980 unter dem Aktenzeichen 9 Sa 144/79 die von der Hängegleiterkommission erstrittene Entscheidung des Landesarbeitsgerichts München in vollem Umfang bestätigt. Der Leitsatz des Baden-Württembergischen Urteils lautet, nahezu wörtlich übereinstimmend mit der Münchner Entscheidung:

1. Für die Beurteilung der Frage, ob bei einem Sportunfall ein den Entgeltfortzahlungsanspruch ausschließendes Verschulden im Sinne des § 1, Abs. 1, Satz 1 LFZG vorliegt, kommt es nicht darauf an, welche Sportart ausgeübt wurde; entscheidend ist vielmehr, ob der Arbeitnehmer im konkreten Einzelfall aufgrund seiner körperlichen Leistungsfähigkeit in der Lage war, den Gefahrenmomenten der jeweiligen Sportart wirksam zu begegnen.
 2. Ein Selbstverschulden kann in Betracht kommen, wenn der Arbeitnehmer bei seiner sportlichen Betätigung Gefahren auf sich nimmt, die – gemessen an seinem persönlichen Können – keine einigermaßen sichere Aussicht auf einen günstigen Ausgang mehr zulassen.
 3. Beruht die Verletzung auf einem beim Drachenfliegen (Hängegleiten) erlittenen Unfall, so liegt ein den Entgeltfortzahlungsanspruch ausschließendes Selbstverschulden jedenfalls dann nicht vor, wenn der Arbeitnehmer dieser Sportart körperlich gewachsen war und die notwendigen Ausrüstungs- und Sicherheitserfordernisse beachtet hat.
- Die Entscheidung des LAG Baden-Württemberg ist rechtskräftig, gegen das Urteil des LAG München hat der Arbeitgeber Revision beim Bundesarbeitsgericht eingelegt. Die Chancen im Revisionsverfahren stehen nicht schlecht, nachdem der zuständige Senat bereits den Boxsport als nicht besonders gefährlich eingestuft hat. Das Verfahren beim Bundesarbeitsgericht wird sich jedoch mindestens bis ins Jahr 1981 hinziehen.

Peter Janssen

Gütesiegelpflicht für Gurtzeug und Rettungssysteme

Der DHV wird sich beim Bundesverkehrsministerium dafür einsetzen, daß ab 1.1.1982 in Deutschland nur noch Pilotenaufhängesysteme (Gurtzeug) und Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel benutzt werden dürfen.

Während bei Fallschirmen bereits eine größere Zahl von Herstellern für ihre Produkte das Gütesiegel erworben hat, konnte bisher lediglich für das Gurtzeug der Firma Delta Sport, Felix-Schefflerstr. 22, 8226 Altenmarkt, das Gütesiegel erteilt werden.

Während der Übergangszeit wird bei Benutzung von Gurtzeug ohne Gütesiegel die Verwendung eines zusätzlichen Bergsteiger-Brustgeschirrs empfohlen.

Prototypen und Eigenbauten

Gemäß Beschluß der DHV-Hängegleiterkommission werden Prototypen-Erlaubnisse für maximal fünf Geräte pro Typ erteilt, und zwar an Hersteller, die bereits mindestens einmal das Gütesiegel erworben haben. Die Benutzung der Prototypen ist auf die vom Hersteller zu benennenden Piloten beschränkt. Gültigkeitsdauer maximal ein Jahr.

Eigenbauten können vom Technikreferat zugelassen werden, wenn sie den Flugmechaniktest auf dem Testwagen absolviert haben, wenn eine Belastbarkeit von 4 g positiv und 2 g negativ nachgewiesen wurde. Die Benutzung ist auf den im Kennblatt ausgewiesenen Erbauer beschränkt. Die Eigenbauzulassung ist kein Gütesiegel.

Umschreibung von Sonderpilotenscheinen

Gemäß Kommissionsbeschluß erhalten Sonderpilotenschein-Inhaber den B-Schein, wenn sie die Flüge gemäß DHV-Prüfungsordnung mit Bestätigung eines deutschen Fluglehrers nachweisen und die praktische B-Prüfung mit Erfolg absolviert haben.

Erläuterung: Für den Flugnachweis genügen auch frühere Flüge, soweit sie

von einem Fluglehrer schriftlich bestätigt sind. Der einmalige Prüfungsflug entspricht dem jährlichen Überprüfungsflug beim Sonderpilotenschein. Und so wird's gemacht: B-Schein absolvieren. Anschließend an die DHV-Geschäftsstelle einsenden: Das Flugbuch mit den Flugbestätigungen, zwei Paßbilder und den Sonderpilotenschein im Original oder in Kopie,

Verhandlungen mit dem DAeC am Laufen

Zur Einigung des Drachenflugsports hat die DHV-Kommission bei ihrer Sitzung am 19.7.1980 in Schwangau dem DAeC folgendes Angebot unterbreitet:

1. Der DHV wird außerordentliches Mitglied beim DAeC, ohne Stimmrecht in den DAeC-Gremien.
2. Der DAeC beauftragt den DHV mit der Wahrnehmung der Aufgaben der DAeC-Hängegleiterkommission. Der DHV übernimmt die Aufgaben in eigener Verantwortung und eigener Haftung.
3. Der DAeC erhält für Leistungen an den DHV ein angemessenes Entgelt.
4. Diese Vereinbarung ist mit einjähriger Frist kündbar, frühestens zum 1.1.1983.

Die im DAeC verbliebenen Hängegleiterpiloten haben auf ihrer parallellaufenden Zusammenkunft in Schwangau dieses Angebot befürwortet. Das DAeC-Präsidium hat bereits telefonisch sich mit uns in Verbindung gesetzt; eine persönliche Besprechung findet im September statt.

Wettbewerbsgeräte

Gemäß Kommissionsbeschluß sind bei Wettbewerben nur Geräte mit Gütesiegel und im Gütesiegelzustand zugelassen. Davon abweichend dürfen Prototypen sowie Geräte mit Sichtprüf- und Neugerätestempel noch im Jahr 1980 geflogen werden, anschließend sind sie für Wettbewerbe nicht mehr zugelassen.

Erläuterung: Dieser Beschluß ist in Übereinstimmung mit der Kössener Entscheidung der FAI aus Gründen der Sicherheit und der Chancengleichheit ergangen. Startberechtigt sind auch Geräte mit als gleichwertig anerkannten ausländischen Certifikaten, soweit nicht ein spezielles Verbot wie für den englischen Cyclone besteht. Nicht startberechtigt sind – neben Prototypen – modifizierte Geräte, Eigenbauten und Geräte mit Sichtprüf- oder Neugerätestempel.

ZUSCHRIFTEN

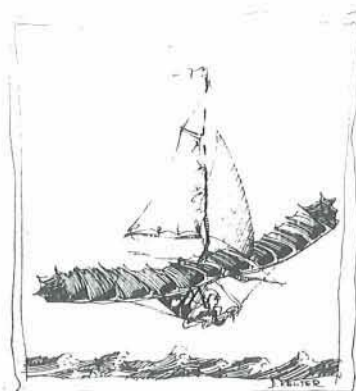
Praxisnaher DHV

Viele Grüße von Eurem Josef. Möchte mich bei Euch sehr herzlich bedanken für die Unterstützung, die mir zuteil wurde, sowie für den kameradschaftlichen unbürokratischen Ablauf der Prüfungen. Jahrelang hatte ich als Einzelgänger keinen Anschluß finden können, nun bin ich gut aufgehoben im DHV. Bin sehr froh darüber! Finde es sehr gut, daß die Prüfer alle auch Praktiker sind, die wissen, daß ein Schein allein noch keinen Expert Pilot macht. Wünsche Euch immer Happy Landings
Josef Grund

Ich habe die Entwicklung zum DHV und die Arbeit im DHV kritisch verfolgt. Jetzt bin ich zu der Überzeugung gelangt, daß Eure Arbeit mustergültig war und auch bleiben wird. Als Mitglied hat man jetzt endlich das Gefühl der Geborgenheit. Ich möchte meinen Respekt allen Beteiligten ausdrücken.

Dr. Jürgen Lichte

Zeichnung Detlef Reuter. Diese und weitere Originallitographien sind bei unserem Mitglied Detlef Reuter zum Preis von je DM 50,- erhältlich. Seine Anschrift: Am Sandhof 28, 6501 Heidesheim



LVB-Pressearbeit

Wie aus der (nachstehenden) Kopie zu ersehen ist, scheint ein Herr Hildebrand, auf Kosten der Drachenflug-

bewegung Reklame für den Aero-Club machen zu wollen.

Friedrich Krehan

München, Dienstag, 5. August 1980

BAY

Warum in Bayern immer mehr Privatflieger verunglücken

Ein Hochgefühl, das leicht zum Absturz führen kann

München — Sind Bayerns private Flugpiloten zu draufgängerisch, ist die Maschine oft nicht in Ordnung oder handelt es sich bei einem Großteil der Freizeitflieger eher um „Sonntagsflieger“? Allein am vergangenen Wochenende ereigneten sich im Freistaat fünf Bruchlandungen (wir berichteten) mit drei Verletzten und mehreren 100 000 Mark Sachschaden.

Menschliches Versagen

Obwohl endgültige Flugunfalluntersuchungen erst nach einem halben Jahr vorliegen, ist in den meisten Fällen menschliches Versagen die Ursache für eine Flugkatastrophe. Allein im vergangenen Jahr kam es in Bayern zu insgesamt 118 Flugunfällen, wovon knapp die Hälfte (46 Unfälle) auf das Konto der Segelflieger gehen. Es folgen die Motorflugzeuge mit 43 Unfällen sowie die Motorsegler, bei denen es elfmal

krachte.

Nach Ansicht von Manfred Hildebrand, Geschäftsführer des Luftsportverbandes Bayern, gibt es verschiedene Ursachen für die gerade in den letzten Wochen rasant steigende Zahl von Bruchlandungen bei Bayerns Sportfliegern. Hildebrand: „Sicher ist, daß bei vielen Freizeitpiloten aufgrund des schönen Wetters ein Hochgefühl entsteht, das den einen oder anderen leicht zu riskantem Verhalten in der Luft verleiten kann.“ Oft reicht auch die Erfahrung des Piloten nicht aus, mit plötzlich auftretenden Schwierigkeiten fertig zu werden. Zwar muß sich jeder Pilot alle zwei Jahre flugärztlich von einem extra dafür ausgebildeten Flugmediziner auf dem Luftwaffenstützpunkt Fürstenfeldbruck untersuchen lassen, aber der Gesetzgeber schreibt lediglich einen jährlichen Flugstundennachweis von 24 Stunden vor.

Heftige Kritik übt Hildebrand aber auch an der „Eigenmächtigkeit der Drachenflieger“. Durch ihr Austreten aus dem Luft-

sportverband Bayern hätten sich die Drachenflieger weitestgehend den ursprünglich verbindlichen Bestimmungen für einen geordneten Flugbetrieb entzogen. Damit würden sie die Sicherheit am Himmel aufs Spiel setzen.

Auch Erich Trog vom Bayerischen Wirtschaftsministerium sieht im Drachenflieger-Boom der letzten Jahre mehr Nachteile als Vorteile. „Heute kann sich doch jeder einen Drachen kaufen und damit losfliegen.“

Mangelndes Interesse

Bei den Freizeitpiloten, die Wochenende für Wochenende mit ihren Sportmaschinen die „Gegend unsicher machen“, bemängelt Trog vor allem das mangelnde Interesse an einer ordentlichen Weiterbildung nach dem Erwerb des Pilotenscheins. Trog: „24 Stunden Flugnachweis pro Jahr sind für einen Anfänger einfach zu wenig.“
Johannes Danner

Leserbrief zum Fernsehbericht am Montag den 21. Juli in der ZDF - Drehscheibe

Dem aufmerksamen Beobachter des Fernsehinterviews unseres Weltmeisters Josef Guggenmos und seiner klaren Aussage – "Drachenfliegen ist gefährlich", ihm erscheint der Eindruck, daß hier Aussage und die Realität im klaren Widerspruch stehen. Seine argumentlose Aussage ist vielleicht begründet durch seine eigene, persönliche negative Erfahrungen in Bezug auf die Gefährlichkeit dieser Sportart.

Bisherige nennenswerte Unfälle unseres Weltmeisters:

- 1975 Start am Breitenberg in Pfronten – nicht eingehängt – Absprung – unverletzt! Leichtsinn!
- 1976 Schleppunfall hinter dem Auto – Absturz – unverletzt! Leichtsinn!
- 1977 Start am Tegelberg – nicht eingehängt – Beinbruch! Leichtsinn!
- 1979 Start in Loffenau – Öffnung des Fallschirms nach dem Start durch Herausfallen – Absturz in die Bäume – unentw. verletzt! Leichtsinn!
- 1980 Zusammenstoß am Tegelberg beim Thermikfliegen – Absturz – Rettung mit dem Fallschirm – unwesentlich verletzt! Unachtsamkeit!

Nach so einer Bilanz ist nun scheinbar auch der Weltmeister zu dem Entschluß gekommen, daß Drachenfliegen für ihn jetzt gefährlich ist, nachdem es ihm früher nicht gefährlich erschien!

Nun stellt sich doch für den Beobachter die Frage ist das Drachenfliegen nur für Josef Guggenmos gefährlich oder ist das Drachenfliegen für Jedermann gefährlich.

Es gibt bestimmt nicht viele Piloten, die eine derartige Negativ-Unfallbilanz aufweisen können.

Rechtfertigt ihn nun seine eigene, persönliche schlechte Erfahrung zu dieser Aussage? Drachenfliegen ist meiner Meinung nach nur so gefährlich, wie man es macht. Scheinbar hat der Weltmeister diese Sportart für sich persönlich gefährlich werden lassen. Eine argumentlose Pauschalierung und simple Abqualifizierung zur Gefährlichkeit spricht nach dieser Bilanz nicht gerade für ihn.

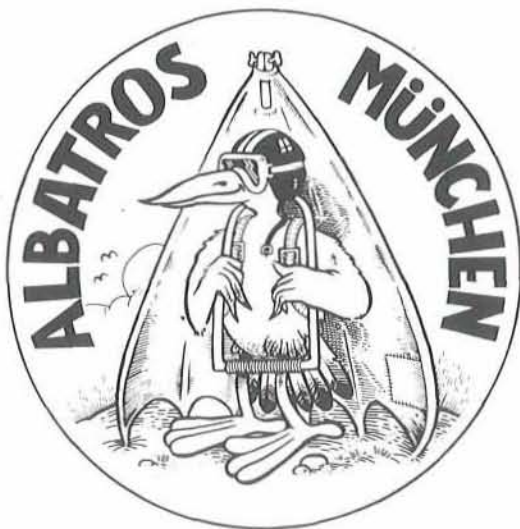
Die Frage bleibt offen, hat Guggenmos recht – oder üben viele andere tausend Drachenflieger diesen Sport nicht so leichtsinnig aus wie er – .

Bestimmt ist jeder aufmerksame DHV-Info-Leser an der argumentierten Stellungnahme des Weltmeisters über die Gefährlichkeit dieser Sportart interessiert.

Eberhart Jehle

Zweiter Vorsitzender der Allgäuer Drachenflieger e.V.

Der DHV-Mitgliedsverein Albatros
München e.V. stellt sein Vereinswap-
pen vor.



Nostalgie... Nostalgie...

Das Drachenfliegermagazin Heft 3, 1975 berichtet in seinem Artikel zur ersten Deutschen Meisterschaft im Allgäu:

... Heftig wehrte sich allerdings ein Teil der Piloten gegen die Wettkampfvorschrift, wonach in Nesselwang das Fliegen von 360 Grad-Kurven Punktergebnisse bringen sollte. Die Argumente der Veranstalter waren, daß eine Deutsche Meisterschaft ja kein Anfän-

ger-Fliegen sei und daß hier Leistung verlangt werden müsse. Auch in den USA sei das üblich. Die Gegenargumente waren, daß die 360 Grad-Kurven für mache der anwesenden Piloten noch zu risikoreich seien. Es habe noch nicht – wie in den USA – leichtere Voraussetzungen gegeben. Auch gäbe es hier noch nicht differenzierte Prüfungssysteme für Drachenflieger wie in den USA (5 Grade). Viele Piloten würden den 360 Grad-Kreis riskieren, auch wenn die erforderliche Sicherheitshöhe nicht mehr vorhanden sei...

Weitere Falschinformation über DHV-Haftpflichtversicherung

Im Drachenfliegermagazin Juni 1980 versucht ein Herr Horst Pierdolla, der als Versicherungsmakler gewerbsmäßig Versicherungsverträge vermittelt, die DHV-Haftpflichtversicherung durch falsche Behauptungen in Mißkredit zu bringen:

Falsch ist, daß die Selbstbeteiligung des Versicherungsnehmers in Höhe von DM 500,- bei einer Jahresprämie von DM 50,- "verboten" sein soll. Richtig ist, daß das Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen mit Schreiben vom 10.3.1980 ausdrücklich die Rechtmäßigkeit dieser Selbstbeteiligung bestätigt hat.

Falsch ist, daß die Ausschlüsse des Versicherungsschutzes den Drachenflieger mehr belasten als bei anderen Versicherungen. Richtig ist, daß die DHV-Versicherung das versicherte Mitglied und den berechtigten Gerätebenutzer diesbezüglich besserstellt. Bei jeder Luftfahrt Haftpflichtversicherung gelten die besonderen Bedingungen Lu H 1, die den Versicherungsschutz von der behördlichen Genehmigung des Luftfahrtbetriebes, der Zulassung und Überprüfung des Luftfahrzeuges und dem Pilotenschein abhängig machen. Die Formulierung dieser Ausschlussbedingungen ist auf die bisher üblichen Luftfahrzeuge wie Motorflugzeuge etc. zugeschnitten und läßt beim Drachenflugsport einzelne Ungenauigkeiten offen. Um den daraus entstehenden Auslegungsspielraum im Haftungsfall nicht zu Lasten des versicherten Drachenfliegers ausschlagen zu lassen, wurden diese Ausschlussbedingungen im DHV-Vertrag auf den Drachenflugsport zugeschnitten und präzisiert. Zur Absicherung der DHV-Mitglieder wurde mit dem Gerling-Konzern ergänzend vereinbart, daß die Ausschlussbestimmungen beziehungsweise Einschränkungen des Versicherungsschutzes gemäß Gruppenversicherungsvertrag nicht über die Ausschlüsse bzw. Einschränkungen der Besonderen Bedingungen zu Lasten des Versicherten hinausgehen; d.h. der Versicherte kann sich im Zweifel auf die für ihn günstigere Formulierung berufen.

Falsch ist, daß die Deckung auf Europa ohne Ostblockstaaten beschränkt sein soll. Richtig ist, daß die Deckung sich auf Gesamteuropa incl. Ostblock erstreckt und daß die Deckung für begrenzte Zeiträume nach vorheriger Ankündigung des Versicherten kostenfrei auf Weltgeltung erweitert wird.

Falsch ist, daß die Versicherung nur auf die "Person" bezogen ist. Richtig ist, daß der einzelne Versicherte der Halter beliebig vieler Geräte sein kann, für die und für deren berechnete Benutzer – also auch ohne eigenen Versicherungsvertrag – Versicherungsschutz besteht. Drachenflugschulen, deren Fluglehrer für sich privat die Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, erhalten für sämtliche Schulungsgeräte bei Zahlung einer einzigen Prämie Versicherungsschutz, der zugleich auch für die Flugschüler gilt.

Die günstigen Prämien gehen auf monatelange Verhandlungen zwischen DHV und Gerling-Konzern zurück. Die Verwaltungsarbeit wird in der DHV-Geschäftsstelle als kostenlose Serviceleistung für die Mitglieder durchgeführt. Der DHV erhält bzw. behält keinerlei Aufwandsentschädigung, Prämienrückvergütung etc.

Diese Erklärung des DHV erfolgt zugleich auch im Namen des Gerling-Konzerns.

Gütesiegel

Neue Hängeleiter

030-80	Worldcup II	Fa. Drachenflugschule Allgäu
031-80	Gryphon 180	Fa. Willems/Steffl
032-80	Laser	Fa. Willems/Steffl
033-80	Supergryphon	Fa. Willems/Steffl

Gurtzeug

03-01-80	Liegeschürze, Fa. Delta Sport Helmut Prieler
----------	--

Rettungsgeräte

02-01-77	Fa. Brüggemann-Brand
02-02-78	HGS 1, Fa. Kosteletzky KG
02-02-78	Delta Stop, Fa. Deuter
02-04-78	Parasail Baureihe 1 bis Juli 1979, Fa. Huber
02-05-78	Help, Fa. Schwarze
02-06-79	Le+Be, Fa. Lehner/Beckmann

Ein Gütesiegelantrag der Fa. Huber wurde am 24.8.1980 für das neue Parasail-Rettungssystem bei der DHV Gütesiegelprüfstelle eingerichtet und befindet sich zur Zeit in Prüfung.

PRÜFUNGSKALENDER 1980

(wird laufend ergänzt)

Termin		Prüfungsort	Ausweichtermin	Anmeldeadresse
07.09.	T A	Battenberg		Jürgen Hansmeyer, Sudetenstraße 6, 3558 Frankenberg, T. 06451/1911
15.09.	T	München		Post Sportpark-Restaurant, Franz-Mader-Str. 10, über Mittleren Ring/Allacher Str. zu erreichen. Bei DHV-Geschäftsstelle telefonisch oder per Postkarte anmelden.
20.09.	A	Anger	21.09.	Münchner Drachenflugschule, Balanstraße 8, 8000 München 80, Telefon 089/4486848. Anmeldeschluß: 15.09.
20.09.	B	Büchelstein		Gerd Pledl, Westlicher Graben 10, 8360 Deggendorf, T. 0991/8682
27.09.	T A/B	Loffenau	28.09. (04./05.10.)	Peter Rieger, Reinhardtstraße 43, 7441 Wolfschlügen, T. 07022/52654
04.10.	T A/B	Hochplatte	05.10. (11./12.10.)	Peter Kraus, Geisenhausen 4, 8215 Marquartstein, T. 08641/8234 (Vertr Georg Steffl, T. 08642/383)
18.10.	T A/B	Unternberg	19.10. (25./26.10.)	Manfred Haack, Pension Unternberghof, 8222 Ruhpolding, T. 08663/9952 18.00 bis 20.00 Uhr
25.10.	B	Brauneck	26.10.	Wolfgang Engel, Am Griesfeld 1, 8031 Puchheim Ort, T. 089/802210
01.11.	T	Loffenau		Peter Rieger
08.11.	B	Loffenau	09.11. (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

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.

Fallschirmverbindungsleine gerissen – tot

Sillian, Österreich – Am 7. August 1980 startete der Bremer Polizeibeamte Hans Ernst vom 2 400 m hohen Turnthaler zu einem Flug nach Sillian. Aus bisher nicht geklärten Gründen schmierte sein Gerät seitlich ab und ging dann in den Sturzflug über. Hans Ernst zog sofort den Rettungsschirm, der auch aufging, jedoch unmittelbar nach der Öffnung seitlich abtrieb. Gerät und Pilot stürzten aus ca. 100 bis 150 m zu Boden. Der Pilot starb sofort.

Hans Ernst hatte einen Superfex-Nachbau verwendet, Segel Original, Gestell handgefertigt. Beim Rettungssystem handelte es sich um einen HGS-Steinbach Serie IV. An diesem Rettungssystem war die Verbindungsleine unmittelbar hinter der Aufhängeschlaufe – noch im Bereich der Schlauffennaht – gerissen. Für das verwendete Rettungssystem wurde ein Gütesiegel nicht erteilt.

BICLA maxi II nachrüsten!

Beim maxi II haben sich zwei gefährliche Mängel gezeigt:

1. Die sogenannten Patentlaschen, die Quer und Seitenrohre verbinden, können bei unsachgemäßem Aufbau verbiegen und brüchig werden, ohne daß der Pilot dies bemerkt.
2. Die Segellatten können sich mit den Swiveltips verhängen und die Aerodynamik entscheidend verschlechtern.

Die Herstellerfirma BICLA Flugdrachen GmbH bietet entsprechende Nachrüstsätze kostenlos an.

Das Gütesiegel gilt nur noch für Geräte, bei denen die unter Ziffer 1. und 2. genannten Mängel durch Nachrüstung behoben sind. Geräten ohne vollständige Nachrüstung wird das Gütesiegel entzogen, sie sind gesperrt.

Superfex 1 gesperrt

Auf Grund des tödlichen Unfalles am Wallberg ist der Superfex 1 der Firma Finsterwalder mit und ohne Umrüstsatz bis auf weiteres gesperrt. Das Gerät ist möglicherweise sturzfluggefährdet. Die Sperre erfolgt im Einvernehmen mit der Firma Finsterwalder.

DHV-Technikreferat

Zero 208 gesperrt

Der Schweizerische Hängegleiterverband hat mit Schreiben vom 2.8.1980 mitgeteilt, daß einzelne Geräte dieses Typs nicht abfangsicher sind und damit nicht mehr den vom SHV am 16. und am 18.10.1979 geprüften Mustergerät entsprechen. Die Herstellerfirma wurde aufgefordert, durch einen erneuten Abwurf- und Flugversuch die vorgeschriebenen Bedingungen nachzuweisen und schriftlich zu bestätigen, daß alle bisher ausgelieferten Geräte entsprechend umgerüstet sind. Bis zu diesem Zeitpunkt wird das schweizerische Typenprüf-Zeugnis zurückgezogen.

Der DHV als anerkannte Stelle schließt sich dem SHV an; d.h. daß für den Zero 208 bis auf weiteres kein Betriebstüchtigkeitsnachweis besteht und daß dieses Gerät in Deutschland nicht benützt werden darf. Desweiteren wird darauf aufmerksam gemacht, daß das Gerät Zero 190 bisher nicht typengeprüft ist und daß Geräte dieses Typs die die SHV-Plakette tragen, in Deutschland ebenfalls nicht benutzt werden dürfen.

Technikreferat

Flugfehler am Wallberg

Rottach-Egern – Am 23.8.1980 startete der Hesse Jochen Heckmann mit seinem Superfex 1 von der Wallberg-Rampe. Nach normalem Start und ruhiger erster Flugphase schaukelte sein Gerät leicht auf, was der Pilot mit heftigem Ziehen des Steuerbügels beantwortete. Der Drachen nahm immer mehr Geschwindigkeit auf und ging nach etwa 200 m unterhalb des Gipfels im Sturzflug zu Boden, ohne daß der Rettungsschirm ausgelöst wurde. Trotz sofort eingeleiteter Rettungsaktion verstarb Jochen Heckmann wenige Stunden später im Krankenhaus. Die Unfalluntersuchung ist noch im Gange, nachfolgend die Zwischenergebnisse:

1. Der Pilot besaß lediglich den Befähigungsnachweis A und hatte wenig Flugenerfahrung.
2. Auf die Schaukelbewegung hat der Pilot falsch reagiert.
3. Das pitch up des Geräts war so gering, daß es der Pilot bis hin zum Sturzflug und möglicherweise in den Flattersturz beschleunigen konnte.
4. Die von der Firma Finsterwalder angebotene Nachrüstung der Swiveltips zur Verbesserung des pitch up fehlte. Der Superfex 1 besitzt kein Gütesiegel.

Peter Janssen, Flugunfallbeauftragter des Luftfahrtbundesamts

Schwachpunkt Unterverspannung

Verschiedene Piloten haben an der Unterverspannung ihres Gerätes Schäden festgestellt, die glücklicherweise bisher nicht zu Unfällen geführt haben. Zur Beseitigung dieses Gefahrenpunktes hat die Kommission die Änderung der Gütesiegelbestimmungen insoweit beschlossen, als in Zukunft konstruktiv bedingte Seilknicke in der Unterverspannung nicht mehr zulässig sind.

Den Piloten, deren Geräte solche Seilknicke aufweisen, wird empfohlen, sich mit ihrem Hersteller in Verbindung zu setzen und die Unterverspannung auszuwechseln. Unabhängig davon sollte jede Unterverspannung – gleichgültig welcher Konstruktion – alle zwei Jahre ausgetauscht werden.

Warnung vor Gerätemodifikationen

Oberammergau – Am 4. Juli 1980 ist beim Flug vom Lärber der Einheimische Guido Gsteiger aus ca. 80 m tödlich abgestürzt. Nach dem bisherigen Ermittlungsergebnis hat Gsteiger seinen Flamingo älterer Bauart verändert. Das Gerät ist im Anschluß an eine

Steilkurve vermutlich in den Flattersturz geraten. Der Fallschirm wurde nicht betätigt. Falls die nun folgende Geräteuntersuchung das Vorermittlungsergebnis bestätigt, so hat damit der zweite deutsche Pilot in diesem Jahr durch Geräteveränderung den Tod gefunden.

Fehlende Liegeprobe – Gurtzeug gerissen – tot

Tegelberg – Außerhalb der offiziellen Trainingsflüge zur Deutschen Meisterschaft 1980 ist am 16.7.1980 der Bergneustädter Pilot Friedhelm Kuttig tödlich verunglückt. Der Startplatz war längere Zeit in Wolken gehüllt. Eine größere Gruppe von Piloten wartete mit aufgebauten Geräten auf eine Startmöglichkeit. Als die Wolkendecke öffnete, startete Friedhelm Kuttig, ohne sich einzuklinken. Zunächst hing er mit den Armen an der Trapezbasis. Nach ca. 45 sec. Flugdauer ließ er sich fallen und löste sich nach einer Freifallstrecke von ca. 200 m bereits mit erheblicher Fallgeschwindigkeit den Rettungsschirm Typ Parasail aus. Beim Entfaltungstoß rissen alle Gurtzeug-Aufhängebänder bzw. deren Nähte. Der Pilot stürzte ungebremst auf den Felsboden. Beim Gurtzeug handelt es sich um eine Liegeschürze der Firma Deuter, ein älteres Modell, jedoch in sehr gutem Pflegezustand

mit nachträglich angebrachten Querverstärkungen des Bauchteiles. Bei der ersten Begutachtung konnte an den gerissenen Teilen keine nachträglich vorgenommenen Veränderungen festgestellt werden.

Nach dem bisherigen Stand der Untersuchung haben folgende Ursachen zum tödlichen Ausgang beigetragen:

1. Übereilte Startvorbereitung, keine Liegeprobe;
2. Festhalten am Steuerbügel nach dem Start; bei sofortigem Loslassen wäre der Pilot lediglich ins Latschenfeld unterhalb der Startrampe gefallen;
3. Schirm erst nach dem Verlassen des Gerätes ausgelöst, daher hohe Fallgeschwindigkeit und extremer Entfaltungstoß;
4. Fehlerhaftes Gurtzeug, Konstruktions- oder/und Materialmangel.

Peter Janssen, Flugunfallbeauftragter des Luftfahrtbundesamts

Der Helm bleibt auf!

Bei möglicher Schädelverletzung, insbesondere auch bei Ohnmacht des Verletzten, muß der Helm auf dem Kopf bleiben.

Weitere Entscheidungen trifft der Arzt.

Die Qualität der Helme läßt vielfach zu wünschen übrig; so ist beim Unfall am Tegelberg der Helm der Verunglückten wie eine Eierschale in mehrere Teile zerplatzt. Das Technikreferat wird ein Gütesiegel für Helme herausbringen, das von den Herstellern freiwillig erworben werden kann.

Aber auch ein guter Helm nützt nichts, wenn der Pilot ihn beim Unfall verliert. Er kann sogar zur Gefahr werden, wenn er sich beim Start über die Augen schiebt. Der Helm muß eng anliegen und der Kinnriemen straffgezogen sein.

Lebenswichtig

- Kein Start ohne Liegeprobe, auch nicht für routinierte Piloten!

Im Notfall

- sofort Steuerbügel loslassen wenn es das Gelände zuläßt. Falls dies unmöglich ist oder der Moment versäumt ist
- sofort den Rettungsschirm auslösen und erst nach dem Entfaltungstoß den Steuerbügel loslassen.

Zum Gurtzeug (alle Fabrikate)

- Mindestbelastbarkeit 2.000 kp in jeder Belastungsrichtung und Sicherung gegen Herausfallen (DHV-Gütesiegelnorm);
- bis entsprechendes Gurtzeug mit Gütesiegel am Markt ist, das Gurtzeug vom Fachbetrieb nachrüsten lassen oder
- zusätzliches Bergsteiger-Brustgeschirr tragen.

Das neue Gurtprogramm von Delta Sport:

»Cross-Country«-Schlafsackschürze

»Super«-Kniehängerschürze

»Strecker«-Schürze

jetzt mit
Gütesiegel LTZ.Nr.03.01.80

Sie fliegen (liegen) komfortabler mit Gurtzeug von:
Delta Sport Helmut Prieler Ing. grad., Tel.: 08621/3226
Felix-Scheffler-Str. 22, D-8226 Altenmarkt a.d. Alz

Anmerkung

Seit über einem Jahr besteht für GurtHersteller die (freiwillige) Möglichkeit zum Erwerb des Gütesiegels für Pilotenaufhängesysteme. Das erste Gütesiegel ist erteilt, vgl. Inserat der Firma Delta Sport. Der DHV beabsichtigt, daß auch für Gurtzeug und Rettungssysteme die Gütesiegelepflicht eingeführt wird; die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums steht noch aus.

Tödliche Leewalze

Samerberg – Am 12.6.1980 startete der Drachenflugehrer Heiner Seitz mit dem Ranger HS zu einem Trainingsflug zur Bayerischen Meisterschaft von der Westrampe des Hochries-Gipfels. Der Wind kam mit ca. 15 km/h von schräg hinten aus Südost; die Startrampe lag im Lee. Kurz nach dem Start gewann der Pilot zunächst an Höhe, vermutlich in der Leewalze.

Nach etwa hundert Meter Flugstrecke kippte das Gerät bei extrem geringer Flugeschwindigkeit zunächst seitlich ab, um anschließend auf den Kopf zu gehen und mit einer leichten Drehung fast senkrecht nach unten zu stürzen. Nach einer Fallhöhe von ca. 80 m prallten Gerät und Pilot an einen Baum. Der Pilot zog sich tödliche Verletzungen zu. Den Rettungsschirm hat der Pilot nicht ausgelöst.

Die bisherige Untersuchung ergibt folgendes Bild:

1. Beim Verlassen der Walze und dem Eintritt in den turbulenten Fallwind gab es einen plötzlichen Strömungsabrisß, der das Abschnüren und den Sturzflug einleitete.
2. Bedingt durch die abwärtsweisende Luftströmung und die Drehung des Gerätes fing das Gerät trotz gestreckter Arme des Piloten nicht mehr rechtzeitig ab.

Die technische Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen. Die Fa. Schmidler hat alle ausgelieferten Geräte dieses Typs, der einen extrem hohen Geschwindigkeitsbereich aufweist, von sich aus zurückgerufen und liefert ihn nur noch mit höhergestelltem Leitwerk aus.

Peter Janssen, Flugunfallbeauftragter des Luftfahrtbundesamts

Vorsicht mit Nylon-Segeln

In der letzten Zeit sind bei mir mehrere Informationen eingegangen über Materialveränderungen bei Nylon-Segeln, wenn sich die Luftfeuchtigkeit ändert. Bekanntlich dehnen sich diese Segel aus, wenn sie naß werden. Bei Trockenheit ziehen sie sich zusammen. Dies kann auf die gesamte Spannweite bis zu 10 cm ausmachen. In Fällen, wo die Segel an den Flügelspitzen fixiert sind, muß sich diese Längenänderung auch auf das Gestell auswirken, was Änderungen der Aero-Dynamik zur Folge hat.

Über einen besonders krassen Fall berichtete mir Herr Dr. Edelman aus Karlsruhe: Mit einem Stratos-Drachen wollte er bei extrem geringer Luftfeuchtigkeit in den USA fliegen. Da es ihm nicht gelang, das Segel auf das Gestell aufzuziehen – es war zu kurz – legte er es in die Badewanne, um es dann im nassen Zustand aufzuziehen, was auch ohne weiteres klappte. Bereits nach kurzer Flugstrecke war jedoch das Segel wieder ausgetrocknet, und der Drachen wurde – wie Dr. Edelman berichtete – völlig unkontrollierbar. Es gelang nur mit größter Mühe, das Gerät ohne Unfall auf den Boden zu bringen. Ich möchte deshalb streng davor warnen, die Fluggeräte mit Nylon-Segeln in irgendeiner Weise zu verändern, z.B. das Segel zu lackieren oder bei der Montage durch Anfeuchten des Segels "nachzuhelfen". Diese Maßnahmen sind lebensgefährlich. Die Hersteller sollen verpflichtet werden nachzuweisen, daß ihre Konstruktion die Materialveränderungen infolge Feuchtigkeitseinfluß verkraftet, ohne daß sich dabei die Aero-Dynamik ändert.

Paul Kofler

Umfrage zum DHV-Info

Das Info wird mit viel Zeit- und Kostenaufwand für Euch gemacht. Ihr sollt sagen, wie Ihr das Info haben wollt. Es wäre schade, wenn Zeit und Geld fehlinvestiert würden. Füllt bitte den folgenden Beurteilungsbogen aus Eurer persönlichen Sicht aus (durch Ankreuzen) und sendet ihn an die Geschäftsstelle zurück.

Hier abschneiden und an den DHV schicken

Adressieren an DHV, Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee

Das DHV-Info sollte haben...

weniger	in Ordnung	mehr	
			Seiten pro Heft
			Ausführlichkeit pro Artikel
			Bilder und Zeichnungen
			Papier- und Druckqualität
			über Flugsicherheit
			über Technik
			über Ausbildung
			über Wettbewerbssport
			über Versicherungen
			über DHV – allgemein
			über
			über
			über

im übrigen meine ich

.....

S P O R T

Aktuelle Rangliste

Stand: 1.8.1980 (nach Deutscher Meisterschaft)

FAI Klasse I

1.	Josef Guggenmos	52,08
2.	Otfried Heinelt	48,8
3.	Jürgen Rohrmeier	36,8
4.	Horst Zimmer	35,6
5.	Hans Peter Seibold	35,2
6.	Paul Raggl	31,6
7.	Helmut Prieler	28,6
8.	Peter Sebralla	28,2
9.	Alfred Hörmann	28,0
10.	Calle Barkhausen	27,4
11.	Willi Guggenmos	26,2
12.	Victor Börsig	23,6
12.	Gerhard Ersepke	23,6
14.	Ali Schmid	22,4
15.	Franz Brams	22,2
16.	Runi Riedmiller	21,8
16.	Harald Zimmer	21,8
18.	Rolf Abele	21,2
19.	Theo Klafsky	20,2
20.	Franz Schneider	19,6
21.	Wilfried Plum	18,6
22.	Georg Raith	17,8
23.	Sven Manhard	17,4
23.	Wolfgang Schott	17,4
25.	Peter Klein	16,4

FAI Klasse II

1.	Hans Olschesky	24,6
2.	Bruno Hartmann	21,0
3.	Heinz Schlepple	14,8
4.	Manfred Hipf	10,6
5.	Wolfgang Genghammer	6,8
6.	Charlie Jöst	3,0
7.	Jörg Bauriedl	2,4

Weitere Ranglistenplätze bitte beim Sportreferenten Horst Zimmer erfragen, Weidegasse 5, 5500 Trier, Tel. 0651/40544

Impressum

Herausgeber: Deutscher Hänggleiterverband e.V., Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee

Verantwortlich für den Inhalt: Der Vorsitzende Peter Janssen und der Ausbildungs- und Pressereferent Klaus Tänzler

Druck: Uhlenspiegel-Druck, Breisacher Straße 12, 8000 München 80

Auflage: 4000

Neuer Nationaltrainer

Horst Zimmer, bereits Fachreferent für Sport, übernimmt zusätzlich die Aufgaben des Nationaltrainers.

Der bisherige Nationaltrainer Karlheinz Rasp, der von seinem Hausbau beansprucht wird, ist aus der Kommission ausgeschieden. In seine Zeit fielen die größten Erfolge der Deutschen Na-

tionalmannschaft: der Europameisterschaftssieg 1978 in der heutigen Klasse II von Hans Olschewsky und der Weltmeistertitel 1979 von Josef Guggenmos. Wir bedauern den Rücktritt von Karlheinz Rasp, der trotz zahlreicher Querelen seine Funktion zuverlässig und erfolgreich ausgeübt hat.

Europameisterschaften 1980. Klasse FAI I

Endresultat nach neuen Durchgängen

1	Gerard Thevenot, F, Atlas	10362 P.
2	Pepe Lopes, BR, Moyes Mega	10268 P.
3	Walter Schönauer, CH, C 12	9872 P.
4	Graham Hobson, GB, Atlas	9604 P.
5	Otfried Heinelt, D, Wings	9471 P.
6	Josef Guggenmos, D, Wings	9418 P.
7	Sergio Villas-Boas, P, Mega	9233 P.
8	Joel Belin, F, Atlas	9189 P.
9	Graham Slater, GB, Atlas	9016 P.
10	Wolfgang Zach, A, Steinbach	8991 P.
11	Hermann Dagn, A, Moyes	8960 P.
12	Steve Moyes, AUS, Moyes Mega	8955 P.
13	Robert Calvert, GB, Atlas	8689 P.
14	Davide Manna, I, Spirit EF	8669 P.
15	Robert Bailey, GB, Atlas	8490 P.
16	Helmut Lorenzoni, A, Cyclone	8291 P.
17	Geraldo Nobre, BR, Atlas	8141 P.
18	Angel de Ayala, SP, Moyes Maxi	8140 P.
19	Jan Schultz, N, Moyes Mega	8051 P.
20	Silvano Bernardi, I, Vulcan	8128 P.
21	Gil Deschartre, BR, Atlas	7867 P.
22	Haakon Lorentzen, BR, Atlas	7841 P.
23	Tim James RSA	7823 P.
24	Bob England, GB, Atlas	7814 P.
25	Werner Gübeli, CH, Cyclone	7580 P.

(insgesamt 91 Piloten in Klasse FAI I)

Klasse FAI II

Endresultat nach neun Durchgängen

1	Mike de Glanville, F	Fledge II	9956 P.
2	Robert Schutte, NZ	Fledge II	9537 P.
3	Johnny Carr, GB	Fledge II	9104 P.
4	Per Digranes, N	Fledge II	8693 P.
5	Wolfgang Hartl, A	Fledge II	8606 P.
6	Hans Olschewsky, D	Fledge II	8398 P.
7	Walter Lussi, CH	ASW Flash S	8308 P.
8	Erwin Ausserhofer, I	Fledge II	7593 P.
9	Josef Bachmann, FL	Fledge II	6642 P.
10	Miran Simerl, YU	Fledge II	6504 P.
11	Lennart Johannson, S	Fledge II	5141 P.
12	Manfred Hipf, D	Fledge II	4180 P.

(insgesamt zwölf Piloten in Klasse FAI II)

Weltmeister Josef Guggenmos auch deutscher Meister 1980

Newcomer Paul Raggl kämpft sich in die Spitzengruppe vor

Die Deutsche Meisterschaft 1980, von den Allgäuer Drachenfliegern brilliant organisiert, und bei großzügiger Unterstützung durch die Tegelbergbahn ein gelungener Publikumserfolg, war über-

schattet durch den tödlichen Absturz des Fliegerkameraden Kuttig vor Beginn der Meisterschaft. Ausführlicher Meisterschaftsbericht im DRACHENFLIEGER.

Ergebnisliste Klasse I (gekürzt)

1	Guggenmos J.	28187
2	Guggenmos W.	27794
3	Heinelt O.	27435
4	Zimmer H.	17163
5	Rohrmeier J.	27105
6	Barkhausen C.	26539
7	Seibold HP.	26408
8	Hoermann A.	26276
9	Schneider F.	26207
10	Klafsky	25942
11	Ersepke G.	25637
12	Raggl P.	25471
13	Boersig V.	25439
14	Sebralla P.	25361
15	Kaspeitzer J.	24953
16	Pellicci T.	24428
17	Riedmiller R.	24386
18	Raith G.	24365
19	Froehler M.	24312
20	Manhard S.	24088
21	Zimmer Harald	24067
22	Abele R.	23915
23	Waitl L.	23836
24	Prieler H.	23805
25	Iser H.	23798
26	Plum W.	23790
27	Schmid A.	23773
28	Winkelmaier A.	23033
29	Schott W.	22953
30	Cornely L.	22838
31	Fischer H.	22819
32	Baumgartner HD.	22809
33	Speidel R.	22784

Klasse II

1	Olschewsky	27238
2	Hartmann B.	26889
3	Schlepple H.	23955
4	Hipf	23766
5	Bauriedl J.	22675
6	Genghammer W.	22432
7	Kolm R.	22363
8	Ludwig G.	22078
9	V. Mengershausen	21868
10	Joest K.	19960
11	Maier G.	5030

Kommentar:
Drachenflieger Wettbewerbs-
müde?

Es liegt in der Natur der Sache, daß man bei Wettbewerben nicht auf die große Mehrheit der Piloten trifft, die den Wettkampf ablehnen, sondern ausschließlich auf Luftsportler, die mit glühendem Eifer dem Wettkampferfolg nachjagen.

Nicht so diese Saison: "Das war mein letzter Wettbewerb" war nicht nur von den Letztplatzierten zu hören; "ich mach diese Autobahnfliegerei nicht mehr länger mit" verlautete es beängstigend oft auch aus dem Mittelfeld. Aufkommender Streit um anrühige Proteste verstärkte die allgemeine Unlust.

Die Ursache der Wettbewerbsfrustration dürfte in dem Dilemma zu suchen sein, daß einerseits der Pilot einen enormen Zeit- und Kostenaufwand erbringen muß, der Wettbewerbsausrichter dagegen jeden Durchgang möglichst rasch durchziehen will. Wie zieht man einen Durchgang schnell durch? Man schickt die Piloten auf direktem Wege ins "Saufen", die dann verbliebene Höhe über Grund darf im Geradeausflug von Boje zu Boje abgebaut werden. Wettbewerbsaufgaben, bei denen der Teilnehmer mehr als sein Können im Geradeausfliegen demonstrieren könnte, etwa beim Kampf um die längste Flugzeit, Cross Country, und Strecken/Rückkehr-Flug, bereiten dem Ausrichter zu große organisatorische Schwierigkeiten, zumal diese Aufgaben nur bei dem Startverfahren "open window" wirklich interessant sind.

Kommt man vom Wettbewerb nach Hause, kann man sich dann auch noch die begeisterten Flugberichte der Daheimgebliebenen anhören, denen kein Organisator verordnet hat, möglichst schnell wieder unten zu sein.

Man wird sich etwas einfallen lassen müssen. Zur Zeit machen die kleinen Vergleichsfliegen zwischen benachbarten Drachenflieger Clubs jedenfalls erheblich mehr Spaß als die hochoffiziellen Mammut-Wettkämpfe. Denn bei den Kleinen ist Stimmung drin.

Klaus Tänzler

Bayerische Meisterschaft 1980 Ergebnisliste (gekürzt)

Klasse I

1	Heinelt O.	252
2	Brams F.	234,5
3	Guggenmos J.	233,5
4	Prieler H.	233
5	Rohrmeier J.	233
6	Riedmüller	230
7	Langhammer	228
8	Scherm D.	227,5
9	Hagn	225
10	Raggl	222
11	Baumgartner D.	211
12	Irgler	208
13	Greiner	203,5
14	Markmann	195
15	Haag A.	192,5
16	Sebralla	191,5
17	Spielmann	187
18	Herbert	186
19	Manhard	179,5
20	Raith	175,5

Klasse II

1	Olschewsky	232
2	Hipf	219,5
3	Genghammer	214,5

Erste Blockmeisterschaft

Vom 24. - 26. Mai 80 fand in Riol bei Trier die Blockmeisterschaft der Region Mitte/Berlin/Nord statt. Das Flugwetter war ideal, und abends nutzten viele noch die Möglichkeit, ein - zwei Stunden im Hangaufwind zu soaren.

Der Wettbewerb wurde vom Trierer Drachenfliegerclub durchgeführt, und der 1. Vorsitzende Peter Rother mit seiner Helfermannschaft, allen voran Annemarie Hoeneß als Chefschiedsrichterin, sorgten für eine hervorragende Organisation. Dies ist umso erwähnenswerter, als man sich in diesem Jahre weitgehend an den Flugaufgaben der WM 79 orientierte und eine umfangreiche Auswertungsarbeit anfiel. Trotzdem schaffte man es, die Piloten 1 - 2 Stunden nach jedem Durchgang über ihre Plazierung zu informieren. Harald Zimmer hatte eine Gruppeneinteilung ausgedübelt, bei der jeder gegen jeden in den acht Durchgängen fliegen mußte, und zwar immer nur einmal! Der schlechteste Durchgang jedes Piloten wurde am Ende gestrichen, sodaß 7 Durchgänge gewertet wurden. Insgesamt waren 49 Piloten am Start, in Wertung waren am Ende 46.

Doch nun zum Wettbewerbsverlauf: Die Berliner wollten richtig zuschlagen und waren fast komplett bereits eine Woche vorher angereist. Auch Calle Barkhausen hingte einen Tag Training dran. Erfreulich war auch die Teilnahme von 6 hessischen Drachenfliegern, die insgesamt stark geflogen sind, aber z.T. zu wenig Konsequenz bei der Erfüllung der gestellten Flugaufgaben zeigten. So galt es zunächst, bei einem sog. Limit-Zeitflug eine talwärts angelegte Zeitlinie nach genau 2 Minuten zu überfliegen. Wie sehr diese Aufgabe von vielen unterschätzt wurde, sah man bei auffrischendem Wind und einsetzender Thermik. Viele passierten die Linie außerhalb der Karenz und erhielten bestenfalls noch Landepunkte. Andere hatten Glück, da die gesamte 7er Gruppe schlecht flog und es für die Zeitüberschreitung kaum Strafpunkte gab. Aber oft genug war ein genau fliegender Pilot dabei und dann hagelte es Strafpunkte bei den übrigen Piloten dieser Gruppe. Nach dem Überflug mußten dann bei einem Figurenflug bzw. Mini Cross Linien oder Bojen möglichst oft umflogen werden. Da stark wechselnde thermische Bedingungen herrschten, gehörte schon ein wenig Glück dazu, bei dieser Flugaufgabe und auch beim Zeitflug, maximal

zu punkten. Die Landungen erfolgten dann in einem Zielkreis mit Landezonen, für die es unterschiedliche Punkte gab. Die meisten Punktlandungen hatte Harald Zimmer mit seinem Gryphon 160 DS! Erstmals unterschied man auch zwischen einer kontrollierten und einer unkontrollierten Landung. Berührte auch der Steuerbügel oder die Drachenspitze den Boden, dann handelte es sich um eine unkontrollierte Landung und es gab 500 Punkte Abzug. Nur bei einer Körperberührung außer den Füßen des Piloten gab es weder Flug noch Landepunkte. Diese Neuregelung hat sich insgesamt bewährt und fand mehrheitlich die Zustimmung der Piloten. Abgesehen von einigen Piloten, die in der Vergangenheit schon weit besser abgeschnitten hatten, konnten sich die Favoriten im Vorderfeld plazieren und damit ihre Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft sichern. Bei der vielen Arbeit, die sie hatten, ist es ihnen zu gönnen.

Hier die Ergebnisse im einzelnen:

1. Horst Zimmer
2. Calle Barkhausen
3. Wilfried Plum
4. Klaus Trautmann

5. Harald Zimmer
6. Gerhard Ersepke
7. Klaus Drost
8. Heinz Stenzel
9. Gerd Link
10. Wolfgang Giebmanns
11. Herrmann Cossmann
12. Stefan Mühl
13. Peter Klein
14. Thomas Zyznarski
15. Arno Gröbner
16. Jörg Drost
17. Robert Treumann
18. Peter Eigenmann
19. Jörg Bögel
20. Wolfgang Brigleb
21. Paul Loch
22. Jürgen Weise
23. Horst Goldner
24. Friedhelm Kuttig
25. Peter Kaltenhofer
26. Kurt Schwingel
27. Bernd Klein
28. Ivan Prek
29. Wolfgang Wenisch
30. Michael Krochmann
31. Klaus Domina
32. Hermann Becker

Ergebnisliste (gekürzt) der Baden-Württembergischen Meisterschaft vom 14. Juni bis 15. Juni 1980 — Baiersbronn/Schwarzwald

Klasse I			
1.	6875	Seibold, Hans-Peter	Staufen/Göppingen
2.	6660	Abele, Rolf	Staufen/Göppingen
3.	6260	Abele, Edmund	Staufen/Göppingen
4.	5765	Schwörer, Winfried	DFC Döggingen
5.	5720	Schott, Wolfgang	D Schwoba Erbach
6.	5650	Scholl, Rainer	DC Loffenau
7.	5635	Börsig, Victor	DV Baiersbronn
8.	5555	Kienle, Klemens	Staufen/Göppingen
9.	5370	Maier, Wolfgang	DFC Döggingen
10.	5270	Bader, Hansi	Staufen/Göppingen
11.	5205	Petek Jr., Stanko	DC Loffenau
12.	5165	Radau, Dieter	Delta-Club Klettgau
13.	5035	Uhlig, Peter	DV Baiersbronn
14.	5020	Spelid, Reinhold	DV Baiersbronn
15.	4960	Friedrich, Dr. Helmut	DFC Freiburg
16.	4210	Kurass, Manfred	DV Baiersbronn
17.	4870	Geyer, Siegfried	DHC Heidenheim
18.	4780	Seyferle, Jürgen	DFC Freiburg
18.	4780	Schmid, Ali	DV Baiersbronn
20.	4640	Sladeczek, Dietmar	DC Loffenau
21.	4630	Antkowiak, Bernd	DCL Loffenau
22.	4585	Nagel, Klaus	Delta-Gleiter Konstanz
23.	4485	Hecht, Wolfgang	DDCS Stuttgart
24.	4470	Kunz, Helmut	DV Baiersbronn
25.	4460	Fluck, Herbert	DFC Döggingen
26.	4435	Sonntag, Hans-Jürgen	D Schwoba Erbach
27.	4370	Dengler, Hans	DC Loffenau
28.	4290	Schönegg, Wolfgang	Delta-Gleiter Konstanz
29.	4220	Weiß, Volker	DC Loffenau
30.	4190	Niedermann, Helmut	Delta-Club Konstanz
Klasse II			
1.	3950	Schleppie, Heinz	DV Baiersbronn
2.	3915	Jost, Charlie	Bergsträßler Drache
3.	1730	Hauptert, Johann	Delta-Club Mosbach

wettbewerbskalender

Termin	Ausweichtermin	Wettbewerb	Gelände	Ausrichter
13. - 14.9	4. - 5.10	Pokalfliegen	Hochficht/ Österreich	DFV Dreiländereck e.V. Bergsiedlung 11, 8391 Breitenburg
27. - 28.9		"Goldener Adler"	Ruhpolding	Delta Club Bavaria Ruhpolding, Westerbergstraße 14, 8222 Ruhpolding
19. - 21.9.	27. - 28.9	Ranglistenwettbewerb "Rhön-pokal"	Pferdskopf Abtsrodaerkuppe	1. Drachenflugclub Wasserkuppe, Ebersberger Straße 35, 6416 Poppenhausen
17. - 19.10	25. - 26.10	Ranglistenwettbewerb "Deutschland-pokal"	Tegelberg	d'Allgäuer Drachenflieger e.V., Panoramaweg 10, 8965 Wertach