

## Internationale Technikkonferenz in Stuttgart

**Typenkennblatt beschlossen - künftiges britisches Gerätezertifikat anerkannt**

Stuttgart - Am 28./ 29. 04. 1981 traf sich das International Hanggliding Technical Committee in Leonberg bei Stuttgart zu seiner fünften offiziellen Zusammenkunft. Großbritannien war vertreten durch die British Hanggliding Association, Österreich durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt und Deutschland durch den DHV. Aus der Schweiz war leider keine Delegation erschienen.

Die Konferenz brachte einen erfreulichen Durchbruch: Man einigte sich darauf, daß die in den einzelnen Ländern verlangten Gütesiegelverfahren sich einheitlich auf Flugmechaniktest, Abwurfversuch, Festigkeitsprüfung, Flugerprobung und Stückprüfung zu erstrecken haben. Nach längerem Zögern hat nunmehr auch Großbritannien sich der österreichischen und deutschen Auffassung angeschlossen, wonach der Flugmechaniktest beim heutigen technischen Stand noch des ergänzenden Abwurfversuchs bedarf.

Weiterer Tagesordnungspunkt war die einheitliche Formulierung eines Typenkennblattes, das die wesentlichen Meß-Daten eines jeden Seriengeräts enthält und vom Hersteller zusammen mit dem Gerät dem Kunden auszuhändigen ist. In diesem Typenkennblatt ist der Originalzustand des Hängegleiters beschrieben und es soll die unkompliziert Identifikation der Geräte ermöglichen, z. B. beim Flugbetrieb auch außerhalb der eigenen Landesgrenzen, bei Wettbewerben, bei Flugunfalluntersuchungen, bei Reparaturen etc.

Bisher waren lediglich die österreichischen, die deutschen und - mit Einschränkung - die schweizerischen Gerätezertifikate gegenseitig anerkannt. Dieser internationale Verbund wurde nunmehr auf die künftigen britischen Gerätezertifikate ausgedehnt; ein weiterer Schritt zum „einfachen Fliegen“ bei gleichzeitiger Beibehaltung des Sicherheitsstandarts!

## Bayerische Staatsregierung schaltet sich ein Startleiterordnung unbedingt ein halten!

Die bereits in den Infos 6 und 8 abgedruckte Startleiterordnung muß sich schnellstens einspielen, sonst steht zu befürchten, daß die Luftverkehrsbehörde im Wege der Auflage einen Startleiterdienst aufzwingt. Dann hätten wir ein gutes Stück unserer sportlichen Freiheit eingeüßt.

Die Aktualität ergibt sich aus dem nachstehend abgedruckten Schreiben des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr:

*Sehr geehrte Herren!*

*Das Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr muß feststellen, daß es leider des öfteren zu absolut vermeidbaren Unfällen bei dem Betrieb mit Hängegleitern kommt, weil die Führer von Hängegleitern vor dem Start vergessen, das Gurtzeug einzuhängen. Um diesen Unfällen entgegenzuwirken, wird vorgeschlagen, soweit noch nicht eingeführt, für den jeweiligen Flugbetrieb einen sogenannten "Startleiter" zu bestimmen. Seine*

*Aufgabe sollte es sein, vor jedem Start u.a. zu prüfen, ob das Gurtzeug richtig eingehängt ist. Dies wäre sicherlich mit ein Beitrag zu Verhütung von Unfällen.  
Mit freundlichen Grüßen  
i. A.*

*Grabherr  
Ministerialrat*

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Nach der DHV-Startleiterordnung braucht jeder Pilot, ausgenommen er befindet sich alleine am Start, die ausdrückliche Startfreigabe durch einen Startleiter. Ist ein vom Geländehalter eingeteilter Startleiter anwesend, so ist dieser dafür zuständig. Gibt es keinen eingeteilten Startleiter, so kann jeder Pilot die Startleiteraufgabe übernehmen.

Wer dieses System und vor allem auch die Aufgaben des Startleiters noch nicht begriffen hat, der möge im Info Nr. 6 auf Seite 8 oder im Info Nr. 8 auf Seite 7 nachlesen bzw. wegen dann noch offener Fragen bei der Geschäftsstelle Telefon (08022) 4923 anrufen.

## Helmut Denz fliegt 192 km

Der 32jährige Stuttgarter Drachenflieger und Segelflugehrer erflieg diese Weltbestleistung in Österreich. Er teilt in einem Schreiben an den DHV mit:

**Betreff: Anerkennung und Auswertung von zwei Überlandflügen**

Liebe Fliegerkameraden!

Anbei die Flugprotokolle von zwei Überlandflügen mit den schon vorhandenen Beurkundungsunterlagen zur Auswertung. Die noch fehlenden Unterlagen werden nach Vorliegen nachgesandt.

Ich nehme an, daß der Flug vom 18. 5. 1981 den weitesten Drachenflug mit Start auf deutschem Gelände, und der Flug vom 20. 5. 1981 den weitesten Drachenflug überhaupt darstellt.

Ich bitte daher darum, diese beiden Flüge auszuwerten und offiziell anerkennen zu lassen, auch wenn statt der üblichen Beurkundung mittels Barogramm beim Segelflug hier eine fotografische Beurkundung erfolgte.

Im Voraus besten Dank für Eure Bemühungen

mit freundlichem Gruß

H. Denz



Helmut Denz beim Kartenstudium vor dem Start. Die Karte wird anschließend in die Klarsichthülle am Trapez gesteckt und kann während dem Flug umgeschlagen werden. Denz zieht sich vor jedem Start winterfest an.

### **Achtung Rekordflieger! Rekordregeln beachten - Übersetzer gesucht**

In der ersten Jahreshälfte haben deutsche Piloten fantastische Streckenleistungen erbracht. Die Anerkennung als nationaler oder internationaler Rekord stößt jedoch auf Schwierigkeiten, weil der FAI-Sporting Code nur lückenhaft beachtet wurde. Besonders wichtig für Drachenflieger sind der Sporting Code Section 7 Hang Gliders und Sporting Code General Section Chapter 6.

Beide Bestimmung liegen im englischen Originaltext bei der DHV-Geschäftsstelle auf und können dort abgerufen werden. Wünschenswert wäre freilich, wenn sich jemand zur Übersetzung ins Deutsche bereitfinden würde. Wer hat Zeit und Lust?

### *Flugprotokoll*

*Pilot: Helmut Denz*

*Lizenzen: Hangglider Pilot Licence 20. S23.79 Beiblatt „A“ und „B“; Private Pilot Licence BWKA 1034, Beiblatt „B“, Beiblatt „C“ mit Lehrberechtigung*

*Fluggerät: Comet 165 (Farben Gelb/Orange)*

*Anmerkung der Redaktion: der Comet hat das Gütesiegelverfahren noch nicht erfolgreich abgeschlossen.*

*Tag des Fluges: 20. 05. 1981*

*Art des Fluges: freie Strecke*

*Startort: Hippach (Au), Zillertaler Höhenstraße hinter Sportalm, Parkplatz unter Rauhenkopf ( - 1950 m NN)*

*Startzeit: 10.45 Uhr*

*Landeort: Rottenmann (Au), Ortseingang West, neben Bauernhof Hitterhof/Thalhammer ( - 650 m NN)*

*Landezeit: 18.45 Uhr*

*Flugstrecke: ca. 192 km*

*Beurkundung des Fluges:*

*Start: Foto der Startmeldung (ursprünglich war Ziell-Rückkehrflug nach Zell a. See geplant), Startbestätigung durch Drachenflugclub Mayrhofen*

*Flug: Barograph wurde nicht mitgeführt (ungewöhnlich beim Drachenflug). Statt dessen wurden im Flug im Anschluß an das Startmeldungsfoto Aufnahmen markanter Punkte mit eingblendeter Flügelspitze gemacht, einschließlich dem Landeort und Aufnahme des Drachens nach der Landung. Der Film wird unzerschnitten aufbewahrt. Abzüge können bei Bedarf zugeschickt werden. Falls notwendig, kann u. U. Bestätigung mehrerer Segelflugzeugpiloten eingeholt werden, die den Flug verfolgt haben.*

*Landung: Landebestätigung mehrerer Personen, die die Landung beobachtet haben.*

*Beschreibung der Flugroute (Angaben der etwaigen Orte mit Höhengewinn):*

*Nach Start ca. 3000 m NN Basis über Rauhenkopf - Oberbert, Kreuzjoch - Dastenwenden - Königsleiten - Gernlogel - Steinerkopf/Steinerkogel - Gr. Rettenstein - Zweitausender - Resterhöhe - Schellenberg - Monlitz Kg (bishierher Cirrus Abschirmung, so daß Thermik nur in mittleren Höhen stark 92 -3 m), unter Wolkenbasis relativ schwach (1 m); ab hier sehr starke Thermik bis zur Basis, ca. 3 - 5 m) - Hochkogel - Maurer Kg - Filz Kg - Hochglockner - Hang östlich von St. Johann - Ascheck K - Höllberg - Tannkoppen - Roßbrand - (im „Delphinsflug“ bis) - Dachstein - Speichensp. - Kufst. - Stoderzinken - Kammspitz - Mittereck - Gr. Grimming (Thermik ist schwächer geworden) - Hechelstein (ca. 0,5 - 1,5 m, mühsam gestiegen) - Bären Feuchter A. - Raidling - (bestes Gleiten bis Liezen, über Tal verringertes Sinken durch Abendthermik) östlich v. Liezen und nördlich vom Mitterberg letzter Höhengewinn von ca. 400 m in 1/2 - 1 m Abendthermik - Gleitflug bis zum Landeplatz bei Rottenmann.*

*Hiermit versichere ich die Richtigkeit der oben gemachten Angaben:*

*Helmut Denz*

\*\*\*\*\*

Kommentar:

### Expertengeflüster

Im Jahr 1980 gab es in Deutschland nicht 15 Drachenflugtote, sondern 10. Die Zahl der aktiven Piloten liegt bei ca. 5.000 und nicht bei 2.500. Die Lufttüchtigkeitsforderungen wurden von der damaligen DAeC-Hängegleiterkommission erarbeitet, von der DAeC-Bundesgeschäftsstelle in Druck gegeben und von dort aus an die Hersteller versandt. Die Erarbeitung durch die damalige DAeC-Hängegleiterkommission - und zwar vor allem durch Paul Kofler und Ali Schmid - wurde notwendig, weil die eigentlich zuständige technische Kommission des DAeC dies nicht getan hat.

### Fluglehrer - Anwärterlehrgang

32 Drachenflieger aus dem Bundesgebiet und eine Drachenfliegerin, Christa Vogel, erfüllten die Zulassungsbedingungen und nahmen am Assistentenlehrgang vom 1. - 5. 4. 81 in Inzell teil. Bei der Vermittlung aller Theoriegebiete lag der Schwerpunkt der Ausbildung unter Leitung von Klaus Tänzler auf Training des Lehrverhaltens, micro teaching und Lehrproben. Erstmals unterrichtete der Fallschirmexperte Wolfgang Rademacher Fallschirmkunde und gab zusätzlich Packunterricht. Bei Flügen vom Rauschberg stellten die Teilnehmer ihr sportliches Können unter Beweis.



## Drachenfliegen kritisiert: 15 Tote gab es im Vorjahr

Das Fehlen jeglicher Kriterien für die Herstellung und Verarbeitung von Hängegleitern und die Ausbildung und Sicherheit der Piloten bemängelten die technischen Experten des Deutschen Aero Clubs (DAeC) und die Vertreter des Bundesluftfahrtamtes, die sich in Paderborn zu einer Aussprache trafen.

15 Todesfälle hat es unter den rund 2500 aktiven Drachenfliegern 1980 gegeben, über die Zahl der Verletzten hat der DAeC keine Angaben.

Beklagt wurde, daß die Aktiven nicht zu Sicherheitsüberprüfungen ihres Sportgerätes verpflichtet seien. Im Gegensatz dazu unterliegen alle anderen Luftsportler jährlichen Kontrollen des Materials und der Ausbildung. Kritisiert wurden auch die kommerziellen Schulen, die die Sportler nach Ansicht der Experten in Wochenend-Lehrgängen nur unzureichend auf die Gefahrenmomente vorbereiten könnten.

Die technischen Experten des Deutschen Aero Club scheinen bis heute nicht mitbekommen zu haben, daß der eigene Verband drei

Jahre lang als vom Bundesverkehrsministerium anerkannte Stelle für die Geräteprüfungen zuständig war und daß in dieser Zeit ca. 30 komplette Gütesiegelverfahren abgewickelt wurden. Auch die heute beklagten kommerziellen Flugschulen sind größtenteils zur DAeC-Zeit entstanden und unterrichten auch heute noch gemäß den Ausbildungs- und Prüfungsrichtlinien, die seinerzeit von der DAeC-Hängegleiterkommission erarbeitet worden sind.

Vielleicht hat sich auch der Zeitungsreporter getäuscht, denn so viel Unwissenheit ist einem technischen Experten des Deutschen Aero Club eigentlich nicht zuzutrauen. Oder hat der DAeC die noch nie so recht in sein Schema passenden Drachflieger jetzt endgültig an den Nagel gehängt? Aber vermutlich sind die technischen Experten auch darüber nicht so recht informiert.

.....Nun ja, diese Reporter...!

## Musterprozeß zugunsten des Fluglehrers entschieden

Die Klägerin - Drachenflugschülerin - hatte beim Landgericht Passau ca. 25.000,- DM Schadensersatz und Schmerzensgeld eingeklagt und 11.080,- DM zugesprochen erhalten. Im Berufungsverfahren - Berufung war von beiden Prozeßparteien eingelegt worden - wies das Oberlandesgericht München die Klage in vollem Umfang ab. Das Oberlandesgericht hatte das Verhalten des Fluglehrers allenfalls als Fahrlässigkeits-Grenzfall eingestuft und keinesfalls als grobfahrlässig.

Kurz die wesentlichen Fakten:

- Absturz im Juni 1977 aus 3 m Höhe (Beklagter) bis 20 m (Klägerin) durch Überziehen; Armbruch, schlecht verheilt.
- vor dem Unfall 3 - 4 Wochenenden Schulung mit je 7 - 9 Flügen.
- Einwandfreies Übungsgelände - Unfall beim Prüfungsflug zum Lernausweis
- Erster Flug der Klägerin mit einem Gerät Typ Stratos
- Wind von vorn bis 15 km/h
- Drängen durch den Fluglehrer mit Worten wie "Sei nicht feige" (bestritten).

Das vollständige Urteil kann bei der DHV-Geschäftsstelle gegen Unkostenerstattung in Höhe von 6,- DM bestellt werden.

### Fluglehrerfortbildung

46 der Drachenfluglehrer, die vor 2 oder 4 Jahren ihre Prüfung abgelegt hatten, kamen in Inzell zusammen, um ihr theoretisches Wissen zu vertiefen und es auf den Stand der neuesten Erkenntnisse zu bringen. Schwerpunkt dieses Lehrgangs lag auf dem Fachbereich Wetterkunde. Der Drachenfluglehrer und Leistungssegelflieger Jöst brachte dazu in seinem praxisnahen Vortrag mehrere Filme ein.

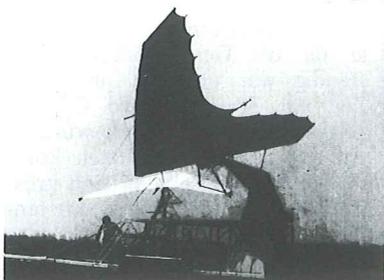
Auf die Bitte der Teilnehmer hin hat sich der DHV mittlerweile dafür eingesetzt, daß diese FWU-16 mm-Filme künftig über den DHV Filmverleih als 8 mm-Kopien ausgeliehen werden können.

Ein Vortrag von Peter Janssen über Rechtskunde für Drachenfluglehrer, der am Ende des Lehrgangs stand, wurde allgemein als wertvoll für die praktische Arbeit empfunden.

### Privater Schirmpacker

Der lizenzierte Schirmpacker Egon Schildknecht, Untersteinbach 7, 8173 Bad Heilbrunn (Bad Tölz) Telefon (08046) 791, bietet das Packen folgender Gütesiegelfabri-kate an: Brüggemann & Brand, Huber Parasail.

# Wings - Affäre:



## Die wesentlichen Daten und Fakten

06.05.1979

Flugmechanikgutachten Wings: Gütesiegel abgelehnt wegen Überschlagsneigung.

25.05.1979

Flugmechanikgutachten modifizierter Wings: Gütesiegel abgelehnt wegen Pitch-up Schwächen

05.08.1979

Flugmechanikgutachten für weitere Wings-Modifikation „negativ abgespannt“: Gütesiegelbefähigung ausgesprochen.

Anfang 1980

Änderungsgenehmigung für „Wings Competition“ als „kleine Änderung“ gemäß LFHG, da gegenüber dem Wings nur optische Änderungen beantragt war, ohne Einfluß auf Flugmechanik oder Festigkeit.

02.06.1980

Flugmechanikgutachten Unfall Wings Dr. Briegleb: Erhebliche Überschlagsneigung; Mitteilung an Josef Guggenmoos mit Änderungsvorschlägen.

12.08.1980

Flugmechanikgutachten Wings Competition: Gütesiegelbefähigung ausgesprochen mit Segelhöhen (Schränkung) 13 cm - 25 cm - 11 cm.

12.09.1980

Schriftliche Mahnung an Josef Guggenmoos, sofort seine Maßnahmen in Sachen Dr. Briegleb mitzuteilen.

01.10.1980

Antwort von Josef Guggenmoos: Dr. Briegleb habe nach einem früheren Unfall sein Gerät selber repariert und falsch eingestellt.

Ferner: Das vermessene Gerät (Flugmechanikgutachten vom 12.08.1980) sei ein „Serien Wings Competition“ gewesen.

20.03.1981

Anläßlich weiterer Wings-Unfälle Anregung an das Luftfahrtbundesamt, den DHV mit einer umfassenden Untersuchung der Geräte Wings und Wings Competition zu beauftragen. Kurz danach Auftragserteilung.

02.04.1981

Festigkeits- und Flugmechaniktestfahrt mit 1 Wing und 3 Wings Competition, von Piloten zu Verfügung gestellt.

20.04.1981

Gesamtgutachten: Sämtliche Geräte Festigkeit ausreichend, jedoch überschlagsgefährdet. Geräte haben abweichende Segelhöhen.

01.05.1981

Tödlicher Wings-Unfall in Jugoslawien; näheres bisher nicht bekannt.

05.05.1981

Sperre aller Wings und Wings Competition und Veröffentlichung. Weigerung von Josef Guggenmoos, zur Sperre sein Einverständnis zu erklären.

13.05.1981

Schreiben an Josef Guggenmoos, alle Geräte in den Zustand zu bringen wie das vermessene Gerät (Flugmechanikgutachten vom 12.08.1980). Antwort von Josef Guggenmoos (15.05.1981) „Einverstanden“.

14.05.1981

Flugmechanikmeßfahrt für erste Umrüstung (2 zusätzliche Abspannungen) und Sofortauswertung: Weiterhin überschlagsgefährdet. Umrüstung bereits vorher von Josef Gugge Umrüstet

Umrüstung bereits vorher von Josef Guggenmoos an Wings Piloten ausgeliefert.

Flugmechanikmeßfahrt für zweite Umrüstung (4 zusätzliche Abspannungen); genaue Auswertung erforderlich. Die Sperre bleibt aufrechterhalten.

20.05.1981

Auf Antrag von Josef Guggenmoos Erlaß einer einstweiligen Verfügung durch das Landgericht München II: Dem DHV wird die Sperre verboten und für den Fall der Zuwiderhandlung 500.000,- DM angedroht sowie für den Fall, daß dieses nicht beigetrieben werden kann, Ordnungshaft bis zu 6 Monaten für den Vorsitzenden Janssen.

Gerätesperre außer Kraft.

24.05.1981

Wings-Unfall Lutz. Überschlag. Fallschirmrettung.

24.05.1981

Flugmechanikgutachten für zweite Umrüstung: Überschlagsneigung auf vertretbares Maß reduziert. Testflug noch erforderlich.

25.05.1981

Widerspruchsschriftsatz des DHV an das Gericht mit ausführlicher Sachdarstellung und Beweismaterial.

26.05.1981

Gericht stellt die Zwangsvollstreckung aus der einstweiligen Verfügung vorläufig ein.

Sperre wieder in Kraft.

03.06.1981

Testflug zweite Umrüstung: Positiv.

Sperre für Geräte mit 4 Stahl-Abspannseilen (zweite Umrüstung) aufgehoben. Alle anderen Geräte bleiben gesperrt. Sofortige Veröffentlichung.

07.06.1981

Wings-Unfall Kühnlein. Gerät mit 2 Perlon-Abspannseilen (erste Umrüstung). Vermutlich Überschlag. Tot.

Für den 11.06.1981 - also nach Redaktionsschluß - hatte das Landgericht München II einen Termin zur mündlichen Verhandlung über die einstweilige Verfügung und den Widerspruch anberaumt. Zentrale Fragen: Ist der DHV zur Sperrung von Geräten berechtigt? Haben die wirtschaftlichen Interessen des Herstellers, zumindest bei Existenzbedrohung, Vorrang? Beim Erlaß der einstweiligen Verfügung hat das Gericht die erste Frage verneint und die zweite bejaht, und zwar unabhängig davon, ob das Gerät tatsächlich gefährlich ist. Wir erwarten eine Meinungsumkehr

10.06.1981 - Nach Redaktionsschluß:

Josef Guggenmoos nimmt seine gerichtlichen Anträge zurück und kommt damit einem für ihn negativem Gerichtsurteil zuvor, das sich mit der vorläufigen Aussetzung der einstweiligen Verfügung abzeichnet hat, die einstweilige Verfügung ist damit endgültig außer Kraft. Die Prozeßkosten hat Josef Guggenmoos zu tragen.

## Motorisierung einen wichtigen Schritt weiter

In der Zeit vom 05. - 08. 06. 1981 (Pfungsten) fand in Eschwege auf dem Segelfluggelände Stauffenbühl ein zentrales Test- und Vergleichsfliegen der am DHV-Erprobungsprogramm beteiligten Piloten und Geräte statt.

Durchgeführt wurden Gruppen - Streckenflüge (120 km), Schallpegelmessungen (100 m Höhe, horizontal Dauervollast bei 50 - 65 km/h, , niedrigster gemessener Wert: 58 db, höchster Wert: 72 db, anzustrebender Wert: 65 db), Flüge zur Ermittlung von Flugleistungsdaten sowie die Vorführung eines neuartigen Fallschirmrettungssystems, das sich durch äußerst kurze Öffnungszeiten (max. 1 Sek.) und der dadurch bedingten möglichst gewordenen niedrigen Auslösehöhe auszeichnet.

Die anwesenden Behördenvertreter, angeführt durch Herrn Witte vom Bundesverkehrsministerium, waren sich einig, daß wenn der Lärmpegel noch weiter gesenkt werden kann, die Legalisierung des Motorfliegens - freilich unter Auflagen und Bedingungen - kommen wird.

## Wie ist der DHV erreichbar?

Schriftlich unter der Adresse Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee.

Telefonisch unter der Nummer (08022) 4923.

Unsere Verbandssekretärin Claudia Sträche ist werktags von 8.00 bis 16.00 Uhr, also auch während der Mittagszeit, telefonisch erreichbar.

## Freie Plätze bei Packerkursen

Bei den nächsten Lehrgängen für das Packen von Rettungsgeräten am 24. und 25. 10. 1981 in Albstadt bei Schongau sind noch Plätze frei, und zwar hauptsächlich für den zweiten Termin am 25. 10. 1981. Wer noch mitmachen will, soll sich möglichst umgehend anmelden.

Teilnahme für DHV-Mitglieder kostenlos, für Nichtmitglieder DM 30,-. Teilnehmerzahl pro Lehrgangstermin maximal 30. Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle, Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee, Telefon (08022) 4923. Die Angemeldeten erhalten detaillierte Einladung zugesandt.

## Der DHV bietet an

\* Flugbücher im Eigenverlag mit Rubriken für alle wichtigen Flugdaten. Besonders in der Ausbildung unentbehrlich. 24 Seiten. Preis für Nichtmitglieder DM 8,00 und für Mitglieder und Mitgliedsvereine DM 5,- jeweils incl. Mehrwertsteuer

\* Prüfungskatalog, erschienen im Luftfahrtverlag Axel Zuerl. Sämtliche Fragen, die bei der Theorieprüfung drankommen können, insgesamt 680 Fragen. 104 Seiten. Preis DM 20,- incl. Mehrwertsteuer.

\* Delta-Flugführer Schweiz. Verlag Schweizerischer Hängegleiter Verband. Genaue Beschreibung von 58 schweizerischen Fluggebieten. Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 39,- incl. Mehrwertsteuer.

Bitte den Kaufpreis gleichzeitig mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kontonummer 79657, begleichen. Die Versendung erfolgt sofort nach Geldeingang.

## Prüfungskatalog neu erschienen

Der DHV-Prüfungskatalog wurde korrigiert und ist soeben beim Luftfahrtverlag Axel Zuerl erschienen.

An der Überarbeitung haben die Drachenfluglehrer Hans Becht, Hans-Jürgen Klose und Jürgen Lauk durch Unterbreitung von Änderungsvorschlägen mitgewirkt. Herzlichen Dank diesen drei Fluglehrern.

## Adressenänderungen mitteilen

Die Verbandssekretärin Claudia Sträche muß viel Zeit und Kosten aufwenden, um die Adressen von Mitgliedern zu ermitteln, die unbekannt verzogen sind und denen infolgedessen das Info und andere DHV-Schreiben nicht zugesandt werden können. Wer seinen Wohnsitz wechselt möge bitte auch die DHV-Geschäftsstelle in 8180 Tegernsee, Klosterwachtstraße 17, Telefon (08022) 4923, benachrichtigen und uns damit behilflich sein.

## Umschreibung von Sonderpilotenscheinen

Gemäß einem früheren Kommissionsbeschuß (vgl. Info Nr. 5) erhalten Sonderpilotenschein-Inhaber den B-Schein, wenn sie die Flüge gemäß DHV-Prüfungsordnung mit Bestätigung eines deutschen Fluglehrers nachweisen und die praktische Prüfung mit Erfolg absolviert haben. Seit 01. 04. 1981 ist als weitere Voraussetzung die Vorlage des Ausbildungszeugnisses für den letzten Ausbildungsabschnitt hinzugekommen. Das Ausbildungszeugnis brauchen jene Piloten nicht vorzulegen, die den Sonderpilotenschein vor dem 31. 12. 1980 erworben haben.

Erläuterung: Für den Flugnachweis genügen auch frühere Flüge, soweit sie von einem deutschen Fluglehrer schriftlich bestätigt sind. Der einmalige Prüfungsflug entspricht dem jährlichen Überprüfungsflug für den Sonderpilotenschein.

Und so wird's gemacht: Ausbildungszeugnis erwerben und B-Prüfungsflug absolvieren. Anschließend an die Geschäftsstelle folgende Unterlagen einsenden:

- Das Flugbuch mit den Flugbestätigungen
- Zwei Paßbilder
- Den Sonderpilotenschein im Original oder in Kopie.

## Technischer Anhang erhältlich

Hersteller und solche die es werden wollen, können bei der DHV-Geschäftsstelle den Technischen Anhang zum Preis von DM 55,- zuzüglich Mehrwertsteuer bestellen.

Im Technischen Anhang sind die Einzelheiten zu den Prüfungsabschnitten, zum Erteilungsverfahren, zum Änderungsverfahren etc. enthalten sowie die Prototypenregelung, die Testwagenbeschreibung und sämtliche Formulare.

Ebenfalls bei der Geschäftsstelle erhältlich sind die Lufttüchtigkeitsforderungen für Hängegleiter (DM 25,-), Hängegleiter-Rettungssysteme (DM 10,-) und Hängegleiter-Pilotenaufhängesysteme (DM 10,-). Preise jeweils zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer.

## Das interessante Buch

### Vogelflug - Georg Rüppell

Taschenbuch, 209 Seiten, erschienen in der Sachbuch-Reihe bei rororo.

Georg Rüppell hat in seinem Buch die verschiedensten Arten des Vogelflugs mit klarverständlichen Texten, Fotos und Zeichnungen in selten anschaulicher Weise dargestellt. Den besonderen Reiz speziell für uns Drachenflieger bildet der Brückenschlag vom Vogelflug zum Menschenflug. Rüppell entdeckt im Vogelflug zahlreiche Gesetzmäßigkeiten der modernen Aerodynamik und manche aerodynamische Erscheinung, die man in irgendeinem Unterricht ohne genaueres Verständnis trocken zu schlucken hat, wird hier plötzlich begreiflich und lebendig. Alleine schon die Photographien sind der Betrachtung wert, nicht nur als Ergänzung zum Text, sondern auch unabhängig davon nur so zum Genießen. Wer sich innerlich mit dem Fliegen wirklich verbunden fühlt, wird dieses Buch verschlingen.

### So schön ist das Drachenfliegen

Farbbroschüre, 63 Bildseiten, im Luftfahrtverlag Axel Zuerl, Preis 15,- DM

Nach der „Abdankung“ von Walter Zuerl hat nunmehr sein Sohn Axel die Drachenfliegerbühne als frischgebackener Verleger betreten. Sein Erstlingswerk soll in preisgünstiger Weise einen Bilderquerschnitt durch den Drachenflugsport bieten. Ein nettes kleines Geschenk unter Drachenfliegern. Manche Abbildung ein bißchen unscharf oder farbschwach, aber darüber sieht man bei dieser Bilderfülle gerne hinweg. Im Zeitalter der Super-Groß-Sensations-Farbpracht-Bildbände zu kaum noch erschwinglichen Preisen, ist dieses Bändchen eine erholsame Alternative, ganz im Stil des früheren Drachenfliegermagazins.



## Rettungsausrüstung für Baumlandungen

So alt wie der Drachenflugsport ist das Thema Baumlandung. Immerhin hat sich mittlerweile die Erkenntnis herumgesprochen, daß - wenn schon unvermeidbar - die Baumlandung stets der Baumberührung vorzuziehen ist; jedenfalls wurden in letzter Zeit keine schwereren Unfälle durch Baumberührung bekannt.

Man hört jedoch immer wieder von Schwierigkeiten bei der Bergung der Baum-Lander. Hierzu folgende Empfehlungen:

- In Gebieten, wo erhöhte Gefahr von Baumlandungen besteht, sollte jeder Pilot eine Rettungsschnur mitführen. Diese Schnur - in einzelnen Fluggeländen sogar Pflicht - soll nicht dazu dienen, daß der Pilot sich daran herablassen kann; sie soll vielmehr das Hochziehen des Bergungsseils und etwaiger Bergungswerkzeuge wie Säge etc. ermöglichen. Diese Schnur mit vielleicht fünfzehn Meter Länge hat in jeder Hosentasche Platz.
- Der Geländehalter sollte zumindest ein Bergungsseil von ca. 40 m Länge bereithalten, dazu ein paar Karabiner, Säge, Axt und Zange (Seitenschneider). Zusätzlich zu empfehlen wäre eine Strickleiter, insbesondere an unwegsamen Fluggeländen, wo man eine Fahrleiter nicht einsetzen kann.

- Wo eine Leiter nicht unmittelbar am Fluggelände zur Verfügung steht, sollte durch entsprechende schriftliche Hinweise sichergestellt sein, wie man in kürzester Zeit eine solche beschaffen kann. Wie knapp die Zeit manchmal ist, zeigt der Unfall Melzer in Loffenau. Der mit dem Kopf nach unten hängende Pilot konnte erst nach ca. 1 Stunde geborgen werden und hätte bei einer frühzeitigen Bergung den Unfall möglicherweise überlebt.

Noch folgende allgemeine Verhaltenshinweise:

- Bei einer Baumlandung das Gurtzeug anbehalten und zunächst zur Sicherung und später dann eventuell zum Abseilen benutzen.
- Keine gewagten Klettertouren vom Baum herunter, sondern die Hilfsmannschaft abwarten. Schock, Verletzung, Überanstrengung können die Leistungsfähigkeit rapide mindern und zum Absturz führen.
- Die Rettungsmannschaft darf nicht mit unterschiedlichen „Ratschlägen“ den Mann am Baum verunsichern, sondern sie muß ihn beruhigen und ihm einheitliche Anweisungen geben.
- Falls Bergungsseil oder Leiter nicht zur Verfügung stehen, so kann notfalls auch der Fallschirm als Rettungsschnur oder als Rettungsseil benützt werden.

## Wettbewerbe 1982 frühzeitig anmelden

Trotz unserer Bitte im Info Nr. 6, Seite 4, gingen die Wettbewerbsanmeldungen für die laufende Saison 1981 nur sehr zögernd ein, mit der Folge, daß der Terminkalender mehrere Male umgestellt werden mußte.

Das soll und muß in unserer aller Interesse für 1982 vermieden werden. Wir bitten daher alle Vereine, die einen zur Rangliste zählenden Wettbewerb - Landesmeisterschaft, Blockmeisterschaft, Deutsche Meisterschaft, Ranglistenwettbewerb - ausrichten wollen, möglichst bald eine Entscheidung herbeizuführen und ihre Bewerbung nebst Terminvorschlag an den Sportreferenten Horst Zimmer, Weidegasse 5, 5500 Trier, Telefon 0651/40544, zu senden. Die eingegangenen Bewerbungen und Terminvorschläge sollen dann die Grundlage des Rahmen-Terminkalenders bilden, der noch im Herbst dieses Jahres in Übereinstimmung zwischen DHV und DAeC aufgestellt und veröffentlicht wird.

Es wäre wirklich wünschenswert, wenn diejenigen Vereine, die über ein geeignetes Wettbewerbsgelände verfügen, ohne jedoch im Jahr 1981 einen größeren Wettbewerb ausrichten bzw. ihr Gelände für einen solchen Wettbewerb zur Verfügung stellen, sich von ihrer Zurückhaltung freimachen; denn jede Meisterschaft und jeder Ranglistenwettbewerb ist ein Höhepunkt im Vereinsleben des Ausrichters und fügt die vielfach verstreut wohnenden und hauptsächlich ihren persönlichen Interessen nachhängenden Vereinsmitglieder zur Bewältigung der gemeinsamen Aufgabe zusammen. Im übrigen wird ein Großteil des früher noch vom Ausrichter zu übernehmenden Aufwandes beim sportlichen Teil vom jeweils veranstaltenden Verband übernommen, sodaß die Vereine entlastet sind und vermehrte Energie für die Gestaltung des „einträglichen“ Wettbewerbsrahmen frei haben.



Klaus Tänzler

### Mit Helmut Denz beim Streckenflug

Ein paar Tage mit Helmut Denz fliegen, das bedeutet: viel dazu lernen und den herkömmlichen Drachenflug vergessen.

Schon bei der Abreise ein Novum: Das Fahrtziel steht bis zuletzt offen und wird schließlich von der jüngsten Flugwetterberatung diktiert. Diesmal: Frankreich Seealpen. Vorbei geht es an Genf, Grenoble, an zahlreichen Drachenfluggebieten. Helmut sucht einen Gebirgszug, der geeignet ist für den Beginn eines schönen Streckenfluges. Als eine vielversprechende Gipfelkette vor uns liegt, wird ein Weg hinauf ausfindig gemacht - ein schmaler Waldweg. Ein umgestürzter Baum hält nicht lange auf. Erst ein Schneefeld bremst den Lada von Helmut's Gefährtin Christine. Das macht nichts. Der Platz wird zum Startplatz erklärt, der restliche Weg bis zum Grat soll hinaufgeflogen werden. Gleich nach dem Start nimmt mir ein 3 m Bart meine Zweifel. Das Steigen, aber auch die Kälte nimmt rasch zu. Schon zeigt der Höhenmesser eine unnatürliche

Stellung - über 3000 m - ich friere jämmerlich, im Gegendatz zu Helmut, der stets gekleidet wie im tiefsten Winter an den Start geht. Winzigklein unter mir hat er den Höhenzug erklommen und beginnt mit wenig Abstand über dem Grat diesen entlang zu reiten. Wir wollen einen Gipfel anfliegen, der am Ende des Gebirgszuges liegt, für meine Begriffe ziemlich weit entfernt.

Er hat nicht meine Ausgangshöhe, als wir uns auf die Reise machen. Die braucht er auch nicht. Er reitet den stetig ansteigenden Grat entlang, hält auf die vor ihm liegenden Felszacken zu und wird wie durch ein Wunder hinaufgehoben. Das ist Fliegen nach seinem Geschmack. Schneller Geradeausflug ohne Kreis.

Angekommen an unserem Wendepunkt ist er in meiner Höhe. Auf dem Rückweg fliege ich dicht hinter ihm und lerne so seine Delphin-Flug-Technik kennen. Über uns die Wolkenstraße, unter uns der schroffe Grat, vor und schräg über uns düstere schneebedeckte Gipfel, die er anfliegt.

Aus meiner Perspektive sieht es oft aus, als würde er hineinknallen. Aber zuvor hebt er lässig den bergseitigen Flügel, zieht wenige Meter am Fels vorbei und schon ist er über den Gipfel hinausgeschossen. Zunächst fällt es mir schwer seine Technik nachzuahmen. Er durchfliegt Thermikbärte, die mich arg in die Versuchung bringen. Nur wenn das Steigen 2 m überschreitet, reduziert er die Geschwindigkeit auf 35 km/h. Ist der Kern durchflogen, der Aufwind schon etwas schwächer, zieht er bereits wieder den Bügel. Mit Überfahrt geht es ins „Saufen“, das mit 60 km/h, manchmal 70 km/h durchflogen wird.

Bei einem späteren Flug, wir hatten uns durch zähes Hangsegeln über den Grat geschafft und abging die Post, waren weite Strecken mit 50 km/h bei einem 0-Schieber möglich. Reisen wie im Flugzeug. Ohne Fahrtmesser, darüber waren wir uns einig, kann man nicht optimal fliegen. Mein Falke 5 erzeugt im Schnellflug ein vornehmes Rauschen. Dieses Fahrtgeräusch wird einem nach stundenlangem Flug vertraut. Ist dann die Geschwindigkeit auf Langsamflug zu reduzieren, wird der Falke still. Ohne Fahrtmesser ein unheimliches Gefühl.

Manchmal jagten wir mit Höchstgeschwindigkeit und 1m/sec. Steigen knapp unterhalb der Basis dahin, stets bereit, vor der Wolke zu fliehen. Ohne die Erfahrung von Helmut Denz im Umgang mit Wolken wäre ich nicht zurecht gekommen. Er sah stets rechtzeitig voraus, wann neuentstehende Wolken uns den Weg abzuschneiden drohten und führte mich in eine Traumlandschaft:

Vor der um uns absinkenden Basis über das Flachland geflohen, erreichten wir den sonnenbeschiene- nen Rand einer sich steil auftürmen- den Wolke, Helmut mit mir im Schlepptau soarte in eleganten Schwingen den Rand der Wolke hinauf. Er tat dies mit einer Selbstverständlichkeit als handelte es sich um Hangsegeln in der Schwäbischen Alp. Mit dem Drachen über den Wolken fliegen - ich traute meinen Augen nicht.



Leider hat der Drachenflug, w. v. ihn Helmut Denz betreibt, auch seine gefährlichen Seiten: Ganz abgesehen davon, daß er einen Drachen fliegt, der kein Gütesiegel hat, rettet ihn oft nur sein überdurchschnittliches Flugkönnen vor unangenehmen Zwischenfällen.

Ich bin manchmal nach dem Start abgesoffen, weil wir nicht gleich Thermik fanden. Helmut blieb oben, weil er dicht an den Felswänden die spärlichen Aufwinde geschickt nützte. Die Gefahr, von Böen in die Wand gedrückt zu werden, schätzt er als gering ein: „Ich fliege stets mit erhöhter Geschwindigkeit, zudem hat der sonnenbestrahlte Fels die Eigenschaft, den vorbeifliegenden Drachen eher von der Wand wegzuwerfen.“

Aber auch auf Almhängen habe ich ihn entlangfliegen sehen, als wollte er mit der Flächenspitze Blumen pflücken. Die Turbulenzen dort drohten ihn in den Hang zu drücken. Helmut: „Wenn ich starte, fliege ich fast nie unter mehreren Stunden. Daher habe ich auf meinem Comet schon so viel Flugstunden, daß ich ihn gut kenne.“

Gefährlich wurde es trotzdem später in Italien am Comer See. Ein freihängendes Liftseil ist ihm nur durch Zufall nicht zum Verhängnis geworden. Gesehen hat er es erst, nachdem er schon eine Weile daran herumgeflogen war.

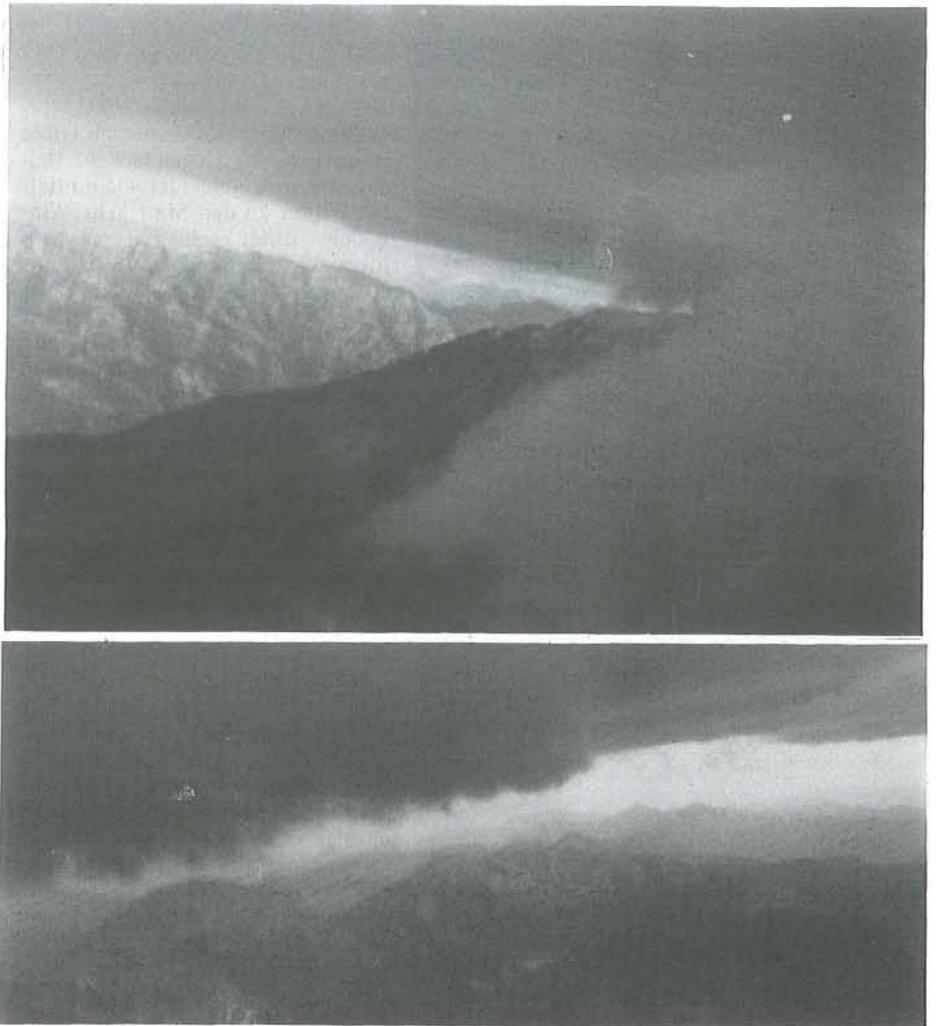


Foto: Klaus Tänzler

➡ ➡ ➡ ➡ ➡ ➡ ➡ ➡ ➡ ➡ **NEUERÖFFNUNG** ⬅ ⬅ ⬅ ⬅ ⬅ ⬅ ⬅ ⬅

## LUFTFAHRTVERLAG AXEL ZUERL

### SO SCHÖN IST DRACHENFLIEGEN

Drachenfliegen ist die schönste Art des menschlichen Fliegens. Es ist ein aktiver, mit der Natur am nächsten verbundener Sport. Beispiele davon zeigt unser neuer Bildband

Umfang 64 Seiten Vierfarbtafeln im Format 17 x 21 cm plus lackierter Umschlag. Preis DM 15.--

Das ideale Werbegeschenk für Schulen, um neue Kunden zu werben. Das Buch ist neutral und enthält keine Fremdwerbung. Bei Abnahme von mehreren Exemplaren der übliche Rabatt.

### FLUGBUCH für DRACHENFLIEGER

Sie brauchen das Flugbuch als Nachweis für Bergbahnen etc. Für 360 Starts. Taschenformat, 64 Seiten (DIN A 6), flexibler Einband. Preis DM 7,50 + MWST. Für Vereine und Schulen 25% Rabatt.

### PRÜFUNGSFRAGEN FÜR HÄNGEGLEITERPILOTEN

104 S. 14,5 20,5 cm br. DM 28.--

DHV-Prüfungsfragen für jedermann erhältlich

Ab sofort kann jeder Drachenflugschüler die gesammelten Prüfungsfragen für die A-Schein-Prüfung bei den Flugschulen, beim VDDL oder unmittelbar beim Luftfahrtverlag Axel Zuerl erwerben.

Die Sammlung enthält sämtliche Fragen und Alternativ-Antworten mit denen der Prüfling konfrontiert werden kann. Die frühere Geheimniskrämerei hat sich damit erledigt. Der Flugschüler kann sich gezielt auf die Prüfung vorbereiten die Vielzahl der Fragen macht ein bloßes Auswendiglernen ohne Sachverständnis unmöglich. Für Schulen bieten die Fragensammlung eine wertvolle Unterrichtshilfe und Lehrplanergänzung. Für Vereine und Schulen 25% Rabatt.

**LUFTFAHRTVERLAG AXEL ZUERL**  
**D-8031 Steinebach-Wörthsee, Amselweg 6**  
 Telefon (08153) 8066

# Mitmachen beim Mitglieder-Wettbewerb 1981!

Dem DHV gehörten am 06. 06. 1981 2415 Mitglieder an. Aber noch immer ist etwa die Hälfte aller aktiven Drachflieger nicht organisiert. Und diese Hälfte gilt es jetzt zu überzeugen. Jedes Mitglied, jeder Fluglehrer, jeder Verein ist aufgerufen, die Außenstehenden über die Notwendigkeit und die Vorteile eines gemeinsamen Fachverbandes zu informieren und sie für den DHV zu werben.

Großartige Werbepremien, die letztendlich ja von den Mitgliedern zu zahlen wären, winken nicht. Trotzdem sollen Mühe und Erfolg für die Gewinner sich lohnen!

## Wer wirbt die meisten Einzelmitglieder?

Teilnahmeberechtigt ist jedes DHV-Mitglied, mit Ausnahme der Fluglehrer. Gezählt werden die neugeworbenen Einzelmitglieder, sofern sie auch im Jahr 1982 - dann gerne auch über einen Mitgliedsverein - dem DHV angehören. Beginn 01. 07. 1981.

Der Gewinner erhält ein Variometer.

## DHV - Abzeichen fertiggestellt

Jedes Mitglied kann sich nunmehr als "DHV-Pilot" kenntlich machen. Jeder sollte den Aufnäher mit einem gewissen Stolz für unseren gemeinsam aufgebauten Drachfliegerverband tragen und zugleich seine Verbundenheit und Gemeinsamkeit nach außen zeigen.

Wer bereits Mitglied ist, erhält den Aufnäher "DHV-Pilot" bzw. "DHV-Fluglehrer" zusammen mit dem Info Nr. 9 zugesandt. Neumitglieder bekommen den Aufnäher gemeinsam mit ihrem Mitgliedsausweis.

Wer einen zusätzlichen Aufnäher braucht, kann ihn sich von der Geschäftsstelle gegen Zahlung von DM 5,- schicken lassen. Bitte den Betrag gleichzeitig mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kontonummer 79657, begleichen. Die Versendung erfolgt sofort nach Geldeingang.

## Eigene Wertung für Drachfluglehrer

Teilnahmeberechtigt ist jeder DHV-Fluglehrer (geprüfter Drachfluglehrer und Fluglehreranwärter). Gezählt werden die neugeworbenen Einzelmitglieder, sofern sie auch im Jahr 1982 - dann gerne auch über einen Mitgliedsverein - dem DHV angehören. Beginn 01. 07. 1981.

Der Gewinner erhält eine Rettungsausrüstung.

## Zusatzverlosung für Mitglieder und Fluglehrer

An dieser Verlosung nehmen automatisch alle Mitglieder und Fluglehrer teil, die zumindest ein Neumitglied geworben haben. Verlost wird ein Geldpreis von DM 200,-

## Welcher Verein hat den stärksten Zuwachs?

Teilnahmeberechtigt ist jeder DHV-Mitgliedsverein. Gezählt wird der Mitgliederzuwachs im Zeitraum zwischen dem 01. 01. 1981 und dem 01.01. 1982, also unter Berücksichtigung der jeweiligen Abmeldungen.

Es gibt zwei Wertungen:

- In der Verhältniswertung gewinnt derjenige Verein, der sich im Verhältnis zu seiner ursprünglichen Mitgliederzahl am meisten vergrößert.
- In der Absolutwertung gewinnt derjenige Verein, der unabhängig von seiner ursprünglichen Mitgliederzahl die meisten Mitglieder hinzugewinnt.

Der Gewinner der Verhältniswertung und der Gewinner der Absolutwertung erhalten jeweils eine Rettungsausrüstung.

## Sonstiges

Bei gleichen Ergebnissen entscheidet das Los. Ergebnisse und Gewinner werden kurz nach Jahresbeginn 1982 veröffentlicht bzw. benachrichtigt.

Abschließend wünschen wir Euch viel Engagement und Erfolg bei dieser Informations- und Werbeaktion. Denkt daran: Der DHV ist nicht eine anonyme etablierte Organisation, sondern eine Gemeinschaft von Drachfliegern, die noch jung ist und Stärke braucht.

## Fliegen in der Tschechoslowakei

Unserem Aufruf im Info 8 sind gleich drei Mitglieder gefolgt und haben die Übersetzung der tschechischen Hängegleiterbestimmungen angeboten. Interessenten können sich den deutschen Text von der DHV-Geschäftsstelle schicken lassen.

Die wichtigsten Voraussetzungen für das Fliegen im östlichen Nachbarland sind

- Zugelassenes Gelände
- Befähigungsnachweis für den Piloten
- Betriebstüchtigkeitsnachweis für das Gerät

Wir wollen schnellstmöglich mit den zuständigen tschechischen Stellen Verbindung aufnehmen wegen eventueller gegenseitiger Anerkennung der Nachweise und bitten hierfür um die Mitarbeit von Mitgliedern, die

- Verbindung zu tschechischen Pilotenorganisation SVAZARM haben
- die wechselseitige Korrespondenz übersetzen.

Bitte bei unserer Geschäftsstelle melden!



27

Entnommen aus einer unbekanntenen (russischen?) Zeitung.

# Frischgebackene Piloten

Wir begrüßen alle neuen Piloten und Pilotinnen herzlich in der Drachenfliegerfamilie. Vom 26. 10. 1980 bis zum 05. 06. 1981 haben

358 Piloten, davon 24 Frauen, den A-Schein und/oder den B-Schein erworben. Ein Teil der Piloten wurde bereits im Info Nr. 8 genannt.

Die nachstehend veröffentlichten Namen sind nur nach Anfangsbuchstaben sortiert, nicht auch innerhalb der Buchstabengruppen:

Adams Marlen	B	Deschler Klaus	B	Hurler Schorsch	B	Markl Hans jun.	B
Atam Ugur	A	Dankesreiter Alexander	B	Huber Michael	B	Müller Erich	A
Absmeier Wilhelm	A	Duschek Harald	A	Hildbrand Helmut	A+B	Mayer Alfons	B
Achmüller Peter	B	Drepper Wolfgang	A	Hartkorn Patrick	A	Malterer Hans	A
Aman Klaus	B	Diedrich Alfred	A	Hemprich Klaus	A+B	Mundorf Norbert	A
Albert Edeltraud	A+B	Drottleff Adi	B	Heinz Wolfgang	A	Müller Dieter	A
Auer Thomas	A	Dörfheldt Karin	B	Heidler Ernst	A+B	Müller Otto	A
Bals Roger	A	Deiningner Franz	A+B	Holtgreter Bruno	A	Mühlbauer Helmut	A
Bork Peter	B	Daigler Klaus	A	Heilemann Thomas	A+B	Moosbuchner Günter	B
Bona Dieter	B			Heinzelmann Klaus Peter	A	Mayer Bernhard	B
Bulmann Frank	B	Ersepke Günter	B	Haller Wolfgang	A	Madreiter Hohann	A
Braun Wolfgang	B	Engstler Robert	A+B	Hermann Friedrich	A+B	Merzbach Klaus	A+B
Böcher Heiner	B	Eckhard Alois	B	Herbstritt Manfred	A+B	Makow Klaus-Dieter	A
Bernatzki Horst	A+B	Erl Edeltraud	B	Hasler Armin	A	Mertens Volker	A
Bauer Dieter	B	Eltrich Thomas	A	Heist Horst	A+B	Müller Neithard	A+B
Bong Bert	A	Eigenmann Frank	A	Haug Albrecht	B	Mader Andreas	A+B
Binzer Peter	A	Ertmann Thilo	A	Hobert Rolf	A+B	May Dagmar	A+B
Bayon Christine	A	Eissler Ernst	A	Heimbach Thomas	A+B	Mechsner Dietmar	A+B
Blätz Herbert	A	Egeler Horst	A				
Bittner Siegmund	A	Edinger Werner	A	Janke Benno	A	Nefzer Wolfgang	A+B
Braun Georg	A	Eschenhagen Brigitte	A	Hakobi Emil	B	Nowak Hartmut	A
Bottesi Mauro	A			Jäger Albert	B	Neubert Erhard	B
Bayinir Mehmet	A	Faulenbach Birgit	B	Jedamczik Willy	A+B	Noderer Jutta	B
Buchmüller Karl	A	Feil Walter	B	Jas Klaus	A	Neumann Walter	A
Briesemeister Dieter	A	Fey Karl	A			Niedermann Günter	A+B
Buicker Karl	A	Frenzel Richard	A	Kordes Wolfgang	A	Nixdorf Tjard	A+B
Berendsen Frank	A	Fritsch Günter	A	Kühnl Rainer	A	Nessari Hassan	A+B
Brzoza Ewald	A	Freyberg von Markus	B	Kuflicki Wolfgang	A		
Bach Manfred	B	Frey Wolfgang	B	Kotze von Christian	B	Oelschläger Hans	A
B andl Helmut	B	Frey Eberhard	A+B	Kräuter Peter	A	Özder Sirzat	A+B
Brunner Georg	A	Fischer Erich	A	Knittel Jürgen	A		
Bär Robert	A	Frey Hans-Alexander	A+B	Kaiser Martin	A	Prielmeier Helmut	B
Bartoß Reinhold	A	Fischer Gerhard	A	Kercher Wolfgang	A	Pongratz Peter	B
Burmann Dietmar	A+B	Franke Hans Jürgen	A+B	Kaiser Manfred	A	Pütz Wilhelm	B
Baumann Ludwig	A+B			Köpf Jakob	B	Pöpl Reinhard	B
Bena Peter	A+B	Gruber Heinrich	B	Kilberth Klaus	B	Peus Peter	A
Baier Peter	A+B	Gaede Renate	A+B	Kockmann Reinhold	A+B	Petretschek Klaus	A+B
Brumm Klaus	A	Glanz Mximilian	A	Koch Günter	B	Pappelau Guido	B
Burgert Wolfgang	A+B	Graser Dieter	A	Kunzer Peter	A+B	Pinkert Alois	A+B
Braunstein Franz	A	Glaser Walter	A	Knoll Reiner	A+B	Pütz Heinrich	A+B
Böckmann Jürgen	A	Giepen Lothar	A	Kauf Manfred	A	Papst Richard	A+B
Bux Dietmar	A	Gronau Hans-Joachim	B	Koch Michael	A	Putz Günter	A
Beck Freidrich	A+B	Gresser Klaus	A	Küstler Hellmuth	A		
Brunner Thomas	A	Gailing Hans Peter	A	Koch Thomas	A	Querfeld Heide	A
Bäuml Johannes	A+B	Gepert Bernhard	A+B	Koch Kurt	A		
Braun Andreas	A+B	Gess Eberhard	A	Korepkat Helmut	A+B	Reiter Kurt	A
Breitling Klaus	A	Gaissmaier Martin	A+B	Keltjens Hermann	A+B	Rothenhäuser Armin	A
Bader Thomas Oliver	A	Gödecke Uwe	A	Klein Bernd	A+B	Reese Hans Joachim	A
Bantle Bruno	A+B	Gruschka Rainer	B	Kolb Ursula	A	Rombaut Erwin	A
Birmili Gerd	A	Grassler Erich	A+B	Kessler Carmen	A	Reimann Helmut	A
Bernstein Martin	A	Goller Jochen	A			Roos Karl	A+B
Bansemer Kurt	B	Goller Bernd	A	Langwald Gerd	A	Rohmoser Hans	B
Beuttler Gustav	A+B	Glietsch Martin	A	Lenz Adolf	B	Rauch Ludwig	B
Bachmann Doris	A	Groß Jürgen	A	Lehner Georg	B	Rubner Reiner	B
Bauerle Rudi	A+B	Gerlach Ulrich	A+B	Lieberz Friedel	A	Reich Mathias	A
Burkhardt Rudolf	A+B	Gottstein Susanne	A	Lobeck Klaus	A	Roth Walter	A
B st Gabriele	A+B	Gagsteiger Friedrich	A	Libossek Toni	B	Ressin Peter	A
Biebl Stefan	A+B	Görz Roland	A	Lindl Reinhard	B	Rullmann Wollem	A
Braun Robert	A+B			Lutz Steffen	A+B	Rogge Dieter	A
		Haberstock Peter	A	Lieb Horst	A	Reinarth Karl-Heinz	B
Csizmazia Johann	A+B	Hanus Roland	A	Lankes Helmut	A+B	Ressle Paul	B
Cainelli Carl	A	Heyer Hans	A	Lutz Willi	A	Reidl Cornel	A+B
		Hohler Oswin	A	Lutkat Heinz	A	Reichenberger Adolf	A+B
Dimanski Lothar	A	Heisig Werner	A	Lugnier Rene	A+B	Rosengart Ernst-Herman	A
Dobler Bernhard	B	Horwath Stefan	A	Laabs Ulrich	A	Roggenstein Friedrich	A
Dorn Hubert	A+B	Hof Max	A	Lay Regine	A		
		Hommelsen Udo	A				
		Heiliger Jörg	B	Mergenthaler Martin	A+B		
				Müller Alois	B		

Rehm Peter	A	Thierbach Funther	A+B	Wisch Claus	A
Rohaczek Knut	A	Thomas Heribert	A	Winter Frank	A+B
Rothacker-Störch Renate	A	Thürmer Hermann	A	Walz Heinrich	A+B
Righi Ivo	A+B			Wiegert Jürgen	A+B
Roggenstein Hans	A	Uhle Bernhard	A	Wahl Kurt-Horst	A
Rein Anton	A	Uhl Wolfgang	B	Wiggenhauser Herbert	A+B
Rehmann Gerhard	A			Weber Bernd	A+B
Reinhardt Helga	A+B	Vieweg Peter	A	Welkhammer Ursula	A+B
Restle Arno	A+B	Völk Karl	A	Walz Heinz	A
Richt Jürgen	A	Voelter Wolf-Dieter	A+B	Walz Dieter	A+B
		Valentin Reiner	A	Walz Peter	A+B
Schäfer Olaf	A			Weißhardt Joachim	A+B
Schnitger Helmut	A	Wipper Richard	B	Werkmann Klaus	A
Schneider Wilhelm	B	Waibl Franz	A+B		
Schreiber Helmut	B	Wienand Günther	B	Zobel Reinhold	A
Stenzel Edwin	A	Wagner Gerda	A	Zettl Reinhard	B
Schürmann Ferdinand	B	Weber Christoph	A	Zembrod Franz	A
Strattmann Günter	B	Wiesler Bernhard	B	Zeyher Jochen	A+B
Stampfl Simon	B	Wisser Stefan	A	Zwietasch Hendrik	A
Schäpfer Laurentius	A				
Stallmeister Brigitte	A				
Strillinger Sebastian	A				
Sauter Sepp	B				
Schulz Joachim	A				
Schneider Dirk	A				
Schühle Hans-Peter	A				
Stoß Anton	A				
Schmölz Florian	A				
Schano Martin	A				
Schmidl Toni	A				
Skacel Kurt	A				
Schlesiger Kurt	A				
Schmellenkamp Elmar	A				
Schulz Hans-Joachim	A				
Schulz Thomas	A				
Siemers Detlef	A				
Seren Paul	A				
Schmidl Kurt Signar	A				
Stieglbauer Knut	B				
Schmidl Hans	B				
Schätzl Dr. Alois	B				
Schneider Michael	A+B				
Sauter Dietmar	A+B				
Sachse Stefan	B				
Springmann Thomas	A				
Schaffroth Friedrich	B				
Schöllkopf Jörg	A+B				
Schielin Reinhard	A+B				
Siegel Martin	A				
Stehle Wolfgang	A+B				
Schneider Ralf	A				
Stumm Franz	A				
Schimanski Gerhard	A				
Schöck Horst	A				
Sorge Klaus-Dieter	A				
Schmid Volker	A				
Sommer Jean-Wulf	A				
Sodat Eberhard	A+B				
Schilling Siegfried	A+B				
Stader H.-Jürgen	A				
Schäfer Rainer	A				
Späth Bernhard	A				
Seger Josef	A+B				
Spörlein Edgar	A+B				
Schön Ditmar	A				
Sperner Andreas	A+B				
Schwemmer Artur	A				
Schwarz Thilo	A				
Teהל Christian	A				
Traub Bärbel	A				

## Sonnenenergie-Flugzeug SOLAIR I im Breitenprogramm

Ein Bericht von Klaus J. Richter,  
DHV Fachbeirat für Gleitflugzeuge

*In den USA baute Paul MacReady mit großzügiger finanzieller und materieller Hilfe des Chemie giganten DuPont ein Solarflugzeug, hier in München schaffte das gleiche Günter Rochelt aus eigener Kraft!*

*Was für eine Leistung das ist, kann nur der ermessen, der selbst schon einmal ein Flugzeug gebaut hat. Wenn noch dazu wie hier ganz neue Bautechniken und Materialien angewendet werden, dann ist das eigentlich schon ein Forschungsprogramm, auf das die Industrie ein ganzes Team von Spezialisten angesetzt hätte, und das auch mit einem Millionenaufwand nicht in einer solch kurzen Zeit hätte durchgeführt werden können. Und als Günter Rochelt anfang, dieses Solarflugzeug zu bauen, hätte mit Sicherheit ihm kein Fachmann auch nur die Spur einer Chance gegeben, daß er sein Ziel erreichen würde.*

*Man muß schon sehr von seiner Idee überzeugt sein, wenn man es trotzdem probiert. Aber Günter Rochelt hatte vorher bereits mit einem ferngesteuerten Solarflugzeug experimentiert und die dabei gewonnenen Meßdaten weiter verarbeitet.*

*Da der Wirkungsgrad der Solarzellen heute noch nicht besonders gut ist, müssen alle Systeme der Energieaufnahme und -umsetzung wie auch das Fluggerät selbst optimal aufeinander abgestimmt sein.*

*Ein passendes Flugzeug existierte nicht. Vom System her bot sich das Entenprinzip an, also z. B. Canard 2FL. Die zur Verfügung stehende Einstrahlungsfläche (Flügeloberseiten) reichten jedoch nicht aus, die Flächenbelastung war noch zu hoch, das Steuerungssystem war für diesen Zweck nicht geeignet, die Zuladung nicht ausreichend. Aber die Formen standen zur Verfügung (Kunststoffsegelflugzeuge werden in Formen gebaut.)*

*Bei dieser Bauart ergab sich die Möglichkeit, die Spannweite zu erhöhen, aber dies allein reichte noch nicht. Deswegen wurden die Querruder als Spaltruder hinten angesetzt und zwischen den Querrudern eine Spalt-Wölbklappe angeordnet. Das Höhenrudersystem wurde geändert und von der ursprünglichen Schwerpunktverlagerung umgestaltet auf eine konventionelle Anordnung über Steuerknüppel und Spaltruderklappe am Kopf Flügel. Die Seitenrudersteuerung - beim 2FL durch seitliches Kippen des Kopf flügels (Auftriebsvektor-Veränderung) - geschieht jetzt über Winglets.*

*Und alles mußte leicht sein, superleicht! Glasfaserstoffe kamen deswegen nicht in Frage, sie hätten auch ohne erhebliche Verstärkungen die vergrößerte Spannweite nicht verkraftet. Also wurden Carbonfasern und Kevlar verwendet - Werkstoffe, die nicht nur erheblich teurer sind, sondern die sich auch sehr viel schwieriger verarbeiten lassen.*

*Als die erste Versuchsflugserie im Dezember 1980 gelaufen und die Erfahrungen gesammelt waren, ergab sich, daß am Rumpf noch abgespeckt werden konnte. Inzwischen stand ein neuer Antrieb mit wesentlich verbessertem Wirkungsgrad von Karl Friedel zu Verfügung. Günter Rochelt machte keine halben Sachen, er baute einen neuen Rumpf!*

*Inzwischen lief die nächste Erprobungsreihe, wobei einige neue Probleme auftauchten, die wir nicht erwartet hatten, die aber jetzt sehr schnell in den Griff zu bekommen sind.*

*Bis Mitte Juni dürfte das Gerät so einzusetzen sein, wie es geplant war.*

*Und das sieht dann so aus: Innerhalb von etwa 30 Minuten sind über die aufgenommene Sonneneinstrahlung die Pufferakkus voll gela-*

## Solair I im Datenspiegel

Hersteller	Günter Rochelt, Designer, München	
Baumuster	Solair I, Entenflugzeug mit Solarantrieb	
Bauweise	Schalenbauweise aus Kevlar (Aramid), Carbonfaser Sigratex, carbonverstärkte Profile von Sportex	
Spannweite	m	16
Spannweite Entenfl.	m	3,90
Länge	m	5,40
Höhe	m	2,00
Flügeltiefe m. Spaltfl.	m	0,94
Entenflügeltiefe mit Höhenruder	m	0,94
Flügelfläche	m <sup>2</sup>	22,32
Rüstmasse	kg	120
Zuladung	kg	60 bis 80
Flächenbelastung	kg/m <sup>2</sup>	8 bis 9
Geringstes Sinken bei	m/s	0,42
Gleitzahl bei	km/h	40
Gleitzahl bei	km/h	26
Steigen bei 80% Sonneneinstrahlung mit Pufferakku	m/s	0,25
	m/s	0,50
Mindestgeschwindigk. Startstrecke (Hartpiste)	km/h	28
Landestrecke	m	60
	m	30
Lastvielfaches	g	+4/-2
Motor	Elektromotor von Karl Friedel / presentair	
Anzahl Solarzellen (Solarex)		2499
Nennleistung	kW	2,2
Pufferakku Box (wahlweise)		12 V; 4 Ah; 384 Wh
Betriebsspannung	V	88
Standschub	kp	21
Wirkungsgrad des Motors	%	86
m. 2stuf. Getriebe (14:1)	%	97
Luftschaube Ø	m	2,65
Wirkungsgr. der Luftschaube bei 360 RPM und 12 m/s	%	82

den. Sie ermöglichen durch eine gegenüber der reinen Einstrahlung verdoppelte Motorleistung einen sicheren Eigenstart mit gutem Steigwinkel. Erst in Sicherheitshöhe wird die Leistung zurückgenommen und nur mit Solarenergie weitergeflogen. Bei Thermik ist der Solair I ein sehr ordentliches Segelflugzeug mit dem Gleitwinkel einer Ka6!

Die Propellerblätter falten sich bei stehendem Motor zusammen und bieten praktisch keinen Widerstand mehr. Inzwischen können die Akkus wieder voll geladen werden - ausreichend für einen längeren Heimflug auch ohne Thermik und Sonne.

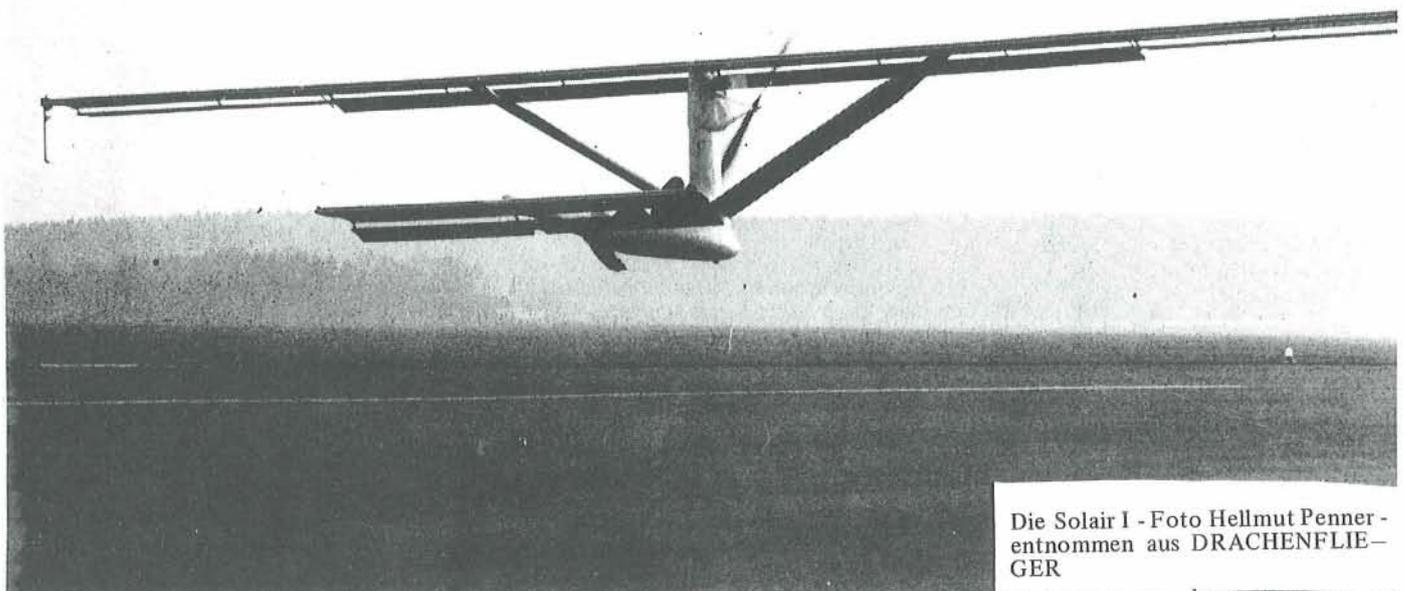
Im Gegensatz zur MacReady'schen Philosophie (er will ganz ohne Pufferakku auskommen) geht Günter Rochelt auf Sicherheit speziell in der Startphase, aber es lassen sich auch mit seinem Verfahren grössere Strecken mit geringerem Ausenlanderisiko fliegen. Wir haben hier in Deutschland nicht die starke Sonneneinstrahlung Californiens, und mit wenigen cm Steigen in der Sekunde längere Zeit in Bodennähe herumzukrebsen gefährdet die Allgemeinheit, den Piloten und das Flugzeug.

Wie fliegt sich nun so eine „Ente“? Prinzipiell wie ein normales Flugzeug, nur hat sie in diesem Fall zwei Höhenruder, nämlich das normale Höhenruder am Kopf Flügel und die Wölbklappe, die ja gleichfalls den Auftrieb erhöht und daher die gleiche Auswirkung bringt. Das erfordert für den Piloten eine gewisse Umstellung, ist jedoch beim Start sehr günstig. Schon bei einer Rollgeschwindigkeit von etwa 15

km/h kann man den „Bürzel“ (das ist da wo andere Flugzeuge ihren Schwanz haben) anheben, balanciert rasch beschleunigend auf dem Bugrad, zieht dann leicht Höhenruder und fährt die Wölbklappen langsam wieder zurück. Das Bugrad ist einziehbar. Die Landemethode - das gilt für alle Entenflugzeuge, die ich kenne - entspricht nicht der konventioneller Flugzeuge. Man muß schneller anfliegen und fängt praktisch nicht ab. Das kommt von der Notwendigkeit, nicht das Auftriebs-Maximum am Kopf Flügel ausnützen zu können, da dann die Nase plötzlich herunterfällt und die Landung mehr oder weniger hart wird.

Die Sicht beeinträchtigt der Kopf Flügel dagegen in normaler Flugposition nicht, dagegen ist er als „künstlicher Horizont“ eigentlich ganz angenehm. Na ja, und schließlich hat man auch eine ganz ordentliche Knautschzone. Also, Entenfan war ich ja schon - jetzt bin ich zum Solar-Entenfan geworden. Auch das hat der Günter Rochelt fertiggebracht!

Klaus J. Richter  
DHV-Fachbeirat für Gleitflugzeuge



Die Solair I - Foto Hellmut Penner - entnommen aus DRACHENFLIEGER

# 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.

## Persönliche Erklärung

Seit über vier Jahren setzen wir uns für die sportliche Selbstverwaltung des Deutschen Hängegleitersport bei gleichzeitiger Wahrung der Flugsicherheit ein. Bei diesem Einsatz haben wir keinen Aufwand an privater Zeit und auch an privaten Geldmitteln gescheut. Wir haben persönliche Diffamierungen und berufliche Einbußen im Interesse der Sache hingenommen.

Die Bemühungen hatten in verschiedenen Richtungen auch Erfolg: Die fliegerische Freiheit blieb aufrechterhalten. Eine gemeinsame und leistungsfähige Interessenvertretung - der DHV - wurde aufgebaut. Versicherungsbestätigungen und Befähigungsnachweise werden umgehend ausgestellt. Die Hersteller erhalten zu einem Spottpreis die Betriebstüchtigkeitsnachweise für ihre Geräte, mit denen sie dann kommerziellen Handel treiben. Nicht schrittgehalten mit diesem Aufschwung hat die Sicherheitssituation. Wir könnten uns des Eindrucks nicht erwehren, daß die zur Erhöhung der Flugsicherheit getroffenen Maßnahmen zwar allerorten überwiegend Anerkennung finden, daß jedoch diese Maßnahme spätestens dann als „bürokratisch, überheblich, beengend, überflüssig“ abgetan werden, wenn der eigene Geldbeutel des Piloten oder Herstellers betroffen ist bzw. wenn man nach stundenlanger Fahrt zum Fluggelände unverrichteter Dinge wieder umkehren mußte.

Der DHV ist eine Pilotenvereinigung und die Hängegleiterkommission versteht sich als Motor und Lenker dieser Organisation, nicht jedoch als eine Art Privatpolizei. Wir sind auf die Selbstdisziplin der Piloten und auf das „Mitmachen“ angewiesen. Ohne diese Voraussetzungen sehen wir die von allen Seiten an uns herangetragenen Erwartungen in Richtung Flugsicherheit nicht als erfüllbar an.

Wir erwarten, daß die Sicherheitssituation in Deutschland sich während des zweiten Halbjahres 1981 deutlich verbessert. Wir erwarten, daß die Benützung von Drachen ohne Betriebstüchtigkeitsnachweis unterbleibt. Wir erwarten, daß die Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums und die Startleiterordnung, die ja beide im Vergleich zu anderen Luftverkehrsregeln denkbar liberal sind, allgemein praktiziert werden. Wir erwarten, daß das Sicherheitsbewußtsein die Oberhand gewinnt über egoistische und hemmungslose Fluglust. Wir erwarten auch, daß die gutwilligen Vereinsvorsitzenden, Startleiter und Piloten ihre vornehme Zurückhaltung aufgeben und der undisziplinierten Minderheit mit Flugverboten etc., entschlossen die Zähne zeigen.

Peter Janssen  
für die Hängegleiterkommission

## Glimpfliche Kollision

Freiburg - Am 08. 03. 1981 flogen im Aufwindband des Tuniberg gleichzeitig mehrere Piloten, darunter Klaus Amann und Till Stahlbusch, jeder mit einem Atlas. Aus bisher nicht geklärten Umständen verfiel sich Till Stahlbusch mit seinem Daumen im Oberrigg des Gerätes von Klaus Amann. Das Stahlseil trennte fast den Daumen ab, bevor es dann riß. Klaus Amann konnte nach der Kollision den Flug fortsetzen und notlanden. Till Stahlbusch löste auf Grund seiner Schmerzen sein Rettungsgerät aus und zog sich keine weiteren Verletzungen zu.

Unfallursache war die Mißachtung der Vorflugregeln durch einen der Beteiligten in Verbindung mit Überlastung des Luftraums

## Wings und Wings Competition umrüsten

Durch Mitteilungen vom 06. und 27. 05. 1981 sowie durch Veröffentlichung im DRACHENFLIEGER war die vorläufige Sperre aller Geräte der Typen Wings und Wings Competition wegen Überschlagsneigung bekanntgegeben worden.

Die Sperre wird mit sofortiger Wirkung für diejenigen Geräte aufgehoben, die gemäß nachstehender Beschreibung umgerüstet sind:

vier zusätzliche Abspannungen aus Stahlseil, davon zwei vom Turm zu den inneren Segellatten - Schränkungshöhe 36 cm - und zwei vom Turm zur hinteren Segelnaht mit Befestigung in der Mitte zwischen Latte und Kielrohr - Schränkungshöhe 33 cm - sowie Festigkeit (sichere Last) von 50 kg je Befestigungspunkt.

Mit dieser Umrüstung ist die Überschlagsneigung reduziert und es wird ein gerade noch vertretbares Mindestmaß an Betriebssicherheit erreicht.

Die nicht ordnungsgemäß umgerüsteten Geräte einschließlich der Geräte mit dem vorher von der Firma Guggenmos angebotenen Umrüstsatz - bestehend aus zwei Perlonseilen - bleiben auf Dauer gesperrt.

## Gerät überzogen - schwer verletzt

Rottach-Egern - Am 04. 04. 1981 startete der einheimische Pilot Hans Lanzinger mit seinem neuen Gerät Superfex II Modell 81 von der Wallberg-Startrampe. Unmittelbar nach dem Start geriet das Gerät in den überzogenen Flugzustand und kurvte zurück zum Hang, wo dann in einem Latschenfeld der Aufprall erfolgte.

Beim Aufprall platzte die Schale des Römer-Schutzhelmes bis zur Helmmittle auf. Kopfverletzungen zog sich der Pilot nicht zu, jedoch schwere Brust- und Armverletzungen, die einen mehrwöchigen stationären Krankenhausaufenthalt erforderlich machten.

Vorläufiges Ermittlungsergebnis zur Unfallursache: Flugfehler des Piloten, der sein Gerät nicht hätte verlangsamten dürfen. Beigetragen zu diesem Flugfehler hat möglicherweise psychischer Stress, dadurch hervorgerufen, daß der über 50-jährige Pilot sich vor diesem Erstflug nicht zunächst am Übungshang mit dem Gerät vertraut gemacht hatte.

### Tödlicher Schleppunfall

Hude/Oldenburg - Am 05. 04. 1981 führte der hessische Pilot Herrmann Stumpf einen Windenstart mit der Winde Briot Choukas Midi vor. Herrmann Stumpf besaß den A-Schein, war etwa ein halbes Jahr nicht mehr geflogen und hatte davor ca. fünf Schleppstarts absolviert. In ca. 15 - 20 m Höhe brach das Gerät seitlich aus (lockout) und das Seil wurde ausgeklinkt. Drachen vom Typ Scirico - kein Gütesiegel - in den überzogenen Flugzustand und anschließend in den Sturzflug bis zum Aufprall. Herrmann Stumpf erlitt tödliche Verletzungen.

Der Schleppversuch fand außerhalb des DHV-Erprobungsprogramms für Hängegleiterschlepp statt. Nach dem bisherigen Ermittlungsstand liegt die Unfallursache im Fehlverhalten des Piloten, der weder über die notwendige Einweisung noch über genügend fliegerisches Können verfügt hat.

### Startleiter nicht eingehängt

Samerberg - Am 23. 05. 1981 startete Klaus Dimperl mit einem Euro III an der Hochries, ohne sich einzuhängen. Unmittelbar nach dem Start ließ er den Steuerbügel los und zog sich beim Aufprall mittelschwere Verletzungen zu.

Der Pilot war eingeteilter Startleiter und wollte den Euro III probefliegen. Er hatte das Gerät gecheckt und von einem anderen Piloten die Liegeprobe abnehmen lassen, konnte jedoch wegen ungünstiger Windverhältnisse nicht sofort starten. Diese Pause nutzt er, um sich wieder auszuklinken und sein Gerät einer weiteren Vorflugkontrolle zu unterziehen. Gleich danach startete er.

Mitverursachend für diesen Unfall dürfte die Nervosität des Piloten auf Grund des erstmaligen Aufbaus und bevorstehenden Fluges mit dem ungewohnten Gerät gewesen sein.

### Tödlicher Unfall am Brauneck

Lenggries - Am 26. 04. 1981 herrschten am Brauneck ungünstige Windverhältnisse und die dort wartenden Piloten zogen sich daher in das Bergasthaus zurück, um eine Verbesserung der Windverhältnisse abzuwarten. Von dort aus beobachteten sie dann, wie der Pilot Wilhelm Thalhammer eine ruhigere Windphase zum Starten nutzte. Nach dem Start geriet sein Gerät Typ Sky Liner bei langsamer Flugeschwindigkeit parallel zum Hang zweimal ins Pumpen, um dann beim zweitenmal zum Hang hineinzudrehen und aus niedriger Höhe mit Rückenwind und hoher Geschwindigkeit aufzuprallen. Wilhelm Thalhammer starb wenige Wochen später an seinen schweren Brustverletzungen.

Nach dem vorläufigen Ermittlungsergebnis ist der Unfall auf einen Flugfehler - Langsamflug - zurückzuführen. Zu diesem Flugfehler könnte auch Nervosität des Piloten auf Grund seines Einzelstarts beigetragen haben. Weiteres Handicap: Er war an einem Bein unter-schenkelamputiert.

### Schwerer Schulungsunfall

Freiburg - Am 10. 05. 1981 führte der Flugschüler Martin Loos unter Aufsicht des geprüften Drachenfluglehrers Wolfgang Gerteisen im Bereich des Kaiserstuhls einen Übungsflug durch. Schulungsgerät war ein Worldcup 90 in der ursprünglichen Version, also ohne Gütesiegel. Gleich nach dem Start beschleunigte der Drache und flog mit unverminderter Geschwindigkeit weiter, bis zum Aufprall. Der Pilot hatte während des Fluges nach Aussage des Drachenfluglehrers keinerlei Reaktion gezeigt. Beim Aufprall zog er sich schwerste Verletzungen zu, vor allem am Kopf.

Als Unfallursache kommen Flugfehler und Geräteversagen - evtl. Flattersturz - in Betracht. Möglicherweise war der Pilot bei seinem Flug auch überfordert. Ein genaueres Ergebnis wird von der technischen Untersuchung des Fluggerätes erwartet.

### Tödlicher Höhenflug eines Anfängers

Oberstdorf - Am 28. 05. 1981 fuhr der Lernausweis-Inhaber Ulrich Kling in Begleitung zweier anderer Piloten auf den Fellhorn und startete dort mit seinem Gerät Taifun zu einem Höhenflug. Vermutlich hat er versucht, es anderen in der Thermik kreisenden Drachenfliegern gleichzutun, und geriet dabei in einen spiralförmigen Sturzflug. Kurz vor dem Aufschlag berührte er noch einen Baum. Ulrich Kling erlag wenige Tage später seinen schweren Verletzungen.

### Worldcup 90 ohne Gütesiegel gesperrt

Anlässlich des Unfalles von Martin Loos sind alle Geräte vom Typ Worldcup 90 der Firma Firebird Products, soweit sie nicht das Gütesiegel besitzen, für den Flugbetrieb gesperrt. Sichtprüfstempel und Neugerätstempel solcher Geräte gelten ab sofort nicht mehr als Betriebstüchtigkeitsnachweis. Die gesperrten Geräte können auf Gütesiegelqualität umgerüstet werden.

### Sky Dream vorläufig gesperrt

Auf Grund des Unfalles von Wolfgang Forster sind alle Geräte des Typs Sky Dream der Firma Wolfgang Engel für den Flugbetrieb gesperrt. Sichtprüfstempel und Neugerätstempel solcher Geräte gelten vorläufig nicht mehr als Betriebstüchtigkeitsnachweis.

### Montagefehler am Messelberg

Donzdorf - Am 28. 05. 1981 startete Wolfgang Schoff mit einem Falke V vom Messelberg. In etwa 25 m Höhe faltete sich das Gerät zusammen und der Pilot stürzte ab, zog sich jedoch keine schweren Verletzungen zu.

Ursache war ein Montagefehler: Der Pilot hatte bei einem durch Quickpin gesicherten Schäkel lediglich den Quickpin in die Rohrbohrung eingeschoben, ohne Benutzung des Schäkels. Infolge davon war die dünne Verbindungsschnur zwischen Quickpin und Schäkel - die lediglich das Verlorengehen des Quickpins verhindern soll - der vollen Belastung ausgesetzt und ist gerissen.

### Wettbewerb zu Ende - nicht eingehängt

Jachenhausen - Am 17. 05. 1981 fand an der Altmühltal-Handkante ein Pokalfliegen zum Gedächtnis an den tödlich verunglückten Herbert Hoeness statt. Nach Abschluß des Wettbewerbs und Abzug des eingeteilten Startleiters startete der Gastpilot Wolfgang Clemens mit dem Gerät Typ Comet, für das kein Betriebstüchtigkeitsnachweis besteht, zu einem Einzelflug und vergaß sich einzuhängen. Nach dem Start ließ er in Wipfelhöhe des dortigen Baumbestandes den Steuerbügel los und stürzte auf den Waldboden, wo er sich mittelschwere Verletzungen zuzog.

## Landeunfall am Brauneck

Lenggries - Am 28. 05. 1981 verunglückte der Pilot Wolfgang Forster mit einem sichtgeprüften Sky Dream vom Brauneck. Beim Landeanflug geriet sein Gerät bei einer Kurve aus etwa 25 m Höhe in einen immer steiler werdenden Sturzflug, bis zum senkrechten Aufprall am Boden. Der Pilot erlitt schwere Verletzungen.

Unfallverursachend war zunächst ein Flugfehler des Piloten, der mit zu geringer Geschwindigkeit die Kurve geflogen hatte. Möglicherweise tritt ein Gerätemangel hinzu, nachdem der Drachen keinerlei Abfangtendenz gezeigt hat. Ein Ergebnis hierzu wird von der technischen Untersuchung erwartet.

## Wings in der Negativlage

Althof/ Bad Herrenalb - Am 24. 05. 1981, also während der kurzzeitigen Aufhebung der Gerätesperre durch das Landgericht München II, benützte der Pilot Frieder Lutz erstmals einen Wings. Beim Landeanflug auf der Leeseite geriet das Gerät in ca. 100 m Höhe beim Geradeausflug in Kopf- und Negativlage, sodaß der Pilot ins Segel stürzte. Er löste sein Rettungsgerät vom Typ Brüggemann & Brand rechtzeitig aus. Pilot und Gerät kamen unversehrt zu Boden.

## Tödlicher Wings-Unfall am Loser

Altaussee/Österreich - Am 07. 06. 1981 startete der deutsche Pilot Werner Kühnlein mit einem gesperren Wings (erste wirkungslose Umrüstung 2 Perlonleinen) bei turbulenten Windverhältnissen - nicht extrem - zu einem Flug vom Loser. In etwa 200 m Hangabstand zerbrach das Gerät, wobei Zeugen einen Überschlag beobachtet haben. Der Pilot löste sein Rettungsgerät Typ Parasail ohne Innencontainer aus, das sich jedoch aus bisher unbekanntem Gründen nicht öffnete. Der Aufschlag erfolgte im Bergwald und der Pilot starb wenige Minuten später an der Unfallstelle.

# Flugunfälle in der Lebens- und der Unfallversicherung

Zahlreiche Drachenflieger geben viel Geld für Lebens- und Unfallversicherungen aus, ohne zu wissen, daß das Flugunfallrisiko von diesen Versicherungen nicht erfaßt ist. Peter Janssen behandelt in der Mai-Ausgabe des DRACHENFLIEGER dieses Thema ausführlich. Nachstehend ein Auszug:

Für den Piloten, der das Drachenfliegen in den Versicherungsschutz einbeziehen will, ergeben sich folgende Konsequenzen:

- bei Neuabschluß einer jeden Versicherung das Flugrisiko angeben und nicht locker lassen, bis die schriftliche - nicht bloß mündliche - Deckungszusage vorliegt;
- bei bestehender Lebensversicherung das Drachenflugrisiko schriftlich nachmelden und die Einbeziehung in den Lebensversicherungsvertrag verlangen, wenn der Pilot im Zeitpunkt des Abschlusses, der Änderung oder der Wiederherstellung der Lebensversicherung den Drachenflugsport bereits ausgeübt hat oder dies beabsichtigte;
- bei bestehender Lebensversicherung keine Anzeigepflicht ausnahmsweise dann, wenn im Zeitpunkt des Abschlusses, der Änderung oder Wiederherstellung der Lebensversicherung der Drachenflugsport noch nicht ausgeübt wurde und dies auch nicht beabsichtigt war;

- bei bestehender Unfall-Zusatzversicherung das Drachenflugrisiko nachmelden und die Einbeziehung in den Zusatzvertrag verlangen, auch wenn der Pilot erst später mit dem Drachenfliegen begonnen hat;

- bei bestehender Boden-Unfallversicherung die Luftfahrt-Unfallversicherung zusätzlich abschließen.

Trotz allem: die besten Versicherungen sind Vorsicht und Disziplin beim Fliegen!

Wir sind ein renommiertes luftfahrttechnisches Unternehmen und stellen seit Jahrzehnten Fallschirme jeder Art und Größe sowie für jeden Verwendungszweck her.

Unsere Beiträge zur aktiven Sicherheit im Hängegleitersport sind

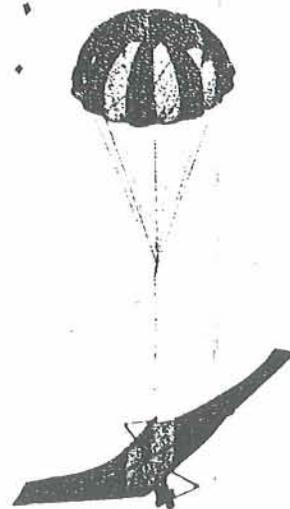
### 1. RETTUNGSSYSTEM FÜR HÄNGEGLEITER

Entwickelt und hergestellt nach den strengen Maßstäben der Lufttüchtigkeitsforderungen für Personenfallschirme.

### 2. LIEGESCHÜRZE MIT KNEIHÄNGER

Für ermüdungsfreies, komfortables Gleiten. In Verbindung mit dem Rettungssystem für Hängegleiter bildet diese ein Maximum an aktiver Sicherheit.

Jetzt auch mit Gütesiegel.



BRÜGGEMANN + BRAND  
GmbH + Co. KG

5802 Wetter, Ruhr 4  
Tel. 02335/7611

03-001-80	Liegeschürze Kniehänger "Super"	Fa. Prieler
*03-002-80	Liegeschürze Liegegurt IG 1 mod. 1.	Fa. Kosteletzky
03-003-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Schmid und Niebler
*03-004-80	Liegeschürze Kniehänger "Parasail"	Fa. Huber
*03-005-80	Liegeschürze Schlafsack "Parasail"	Fa. Huber
03-006-80	Hängegurt	Fa. Steffl
03-007-80	Liegeschürze Kniehänger "Super"	Fa. Steffl
03-008-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Steffl
03-009-80	Liegeschürze Schlafsack "Cross-Country"	Fa. Steffl
03-010-80	Liegeschürze Kniehänger "Fex"	Fa. Finsterwalder
03-011-80	Supinegurt "Fex"	Fa. Finsterwalder
03-012-80	Liegeschürze Schlafsack "Cross-Country"	Fa. Prieler
03-013-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Prieler
°03-014-81	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Renz
°03-015-81	Liegeschürze	Fa. Matthias
°03-016-81	Liegeschürze Streamlight Safety-Belt	Fa. Rademacher
03-017-81	Liegeschürze Kniehänger P/N 901145/11	Fa. Brüggemann & Brand
°03-018-81	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Lechner
°03-019-81	Liegeschürze Schlafsack	Fa. La Mouette
°03-020-81	Liegeschürze Beinstrecker und Kniehänger "grün"	Fa. La Mouette
°03-021-81	Liegeschürze Kniehänger "UP-System"	Fa. La Mouette
03-022-81	Liegeschürze Beinstrecker "Concord"	Fa. Keltjens
03-023-81	Liegeschürze Kniehänger "Dutch-Special"	Fa. Keltjens
03-024-81	Liegeschürze Schlafsack "Relax"	Fa. Keltjens
°03-025-81	Liegeschürze Zero Cocoon	Fa. Andrie
°03-025-81	Liegeschürze Kniehänger "Universal"	Fa. Fritz

\* Erteilung vorläufig

° Erteilungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen

## FLUGBETRIEBSORDNUNG FÜR FLUGGELÄNDE HOCHRIES - GRAINBACH

Das Fluggelände ist durch die Regierung von Oberbayern, Luftamt Süd zugelassen auf den Drachenfliegerclub Hochries Samerberg e. V.

Starts sind nur von den Startrampen im Gipfelbereich zulässig, Landungen nur im markierten Landegelände. Das Überfliegen der Überleite (Hangkante am Brenkenweg) ist strengstens verboten!!!

Flugberechtigt ist jeder Hängegleiterpilot, der

- das Beiblatt B zum Luftfahrerschein besitzt

- als Ausländer einen vergleichbaren und vom DAeC/DHV anerkannten Flugschein seines Heimatlandes beibringen kann.

- das Beiblatt A zum Luftfahrerschein vom DAeC/DHV besitzt und im Rahmen seiner Ausbildung unter nachgewiesener Aufsicht eines Fluglehrers, des Drachenfliegerclub Hochries Samerberg fliegt.

Fluglehrer des DAeC/DHV/VDDL, die nicht dem Drachenfliegerclub Hochries Samerberg (DFlgHS) angehören, dürfen eine Einweisung mit Personen ihrer Flugschule, die im Besitz des Beiblattes A sind, nur nach Vorlage einer schriftlichen Vollmacht, die auf Antrag von der Vorstandschaft des DFlgHS ausgestellt wird, an den festgelegten Tagen mit dem namentlich aufgeführten Personenkreis zur Flugeinweisung das Gelände benützen.

Der weisungsberechtigte Flugleiter ist die Kontaktperson für jeden flugwilligen Piloten an der Hochries; wird von ihm Flugverbot ausgesprochen, hat der Start zu unterbleiben.

Einzelheiten und Weisungsbefugnisse sind in der vom DHV erstellten Startleiterordnung und in den zusätzlichen Vereinsbestimmungen geregelt.

Fluggeräte dürfen nur benützt werden mit

- einem gültigen Betriebstüchtigkeitsnachweis des DHV
- einem vom DHV als gleichwertig anerkannten ausländischen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

Jeder Pilot muß über eine gültige Haftpflichtversicherung verfügen (Halterhaftpflicht für Hängegleiter)

Bei Nichterfüllen der vorgenannten Voraussetzungen erfolgt kein Gerätetransport durch die Seilbahn. Das Personal der Seilbahn ist neben dem Flugleiter berechtigt, diese Voraussetzungen zu kontrollieren.

Ein vorsätzliches oder fahrlässiges Nichtbeachten der Auflagen des Genehmigungsbescheides des Luftamts Südbayern, der Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums vom 15. 01. 1978 für den Betrieb von Hängegleitern und Gleitflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland, der DHV-Startleiterordnung und dieser Flugbetriebsordnung führt zu Sanktionen von Seiten des Drachenfliegerclubs Hochries Samerberg für den betreffenden Piloten,

in schwerwiegenden Fällen und bei Wiederholungen zur Meldung an den DHV oder die Luftverkehrsbehörde.

Mit dem obligatorischen Eintrag in das Flugbuch erkennt jeder Pilot diese Bestimmungen an.

Das Flugbuch und die blaue Mappe, in der die genannten Bestimmungen abgeheftet sind, liegen in der Talstation des Hochries-Sesselliftes auf.

Preise und Beförderungsbedingungen sind an der Talstation Hochries-Sessellift angeschlagen.

Im Preis eingeschlossen ist auch der kostenlose Rücktransport, falls ein Start witterungsbedingt oder auf Grund eines schadhafte Gerätes nicht möglich ist.

Das Gerät wird in voller Länge transportiert.

Erste-Hilfe-Ausstattungen sind am Startplatz bei der Bergwacht, am Landeplatz in der Gerätehütte deponiert.

Einen besonnenen Start, einen glücklichen Flug und eine gute Landung wünscht der Drachenfliegerclub Hochries Samerberg

gez. Die Vorstandschaft

DHV-Prüfungskalender 1981  
(wird laufend ergänzt)

13.06.	T A/B	Hochplatte	14.06.	Peter Kraus, Geisenhausen 4, 8215 Marquartstein, Telefon 08641/8234 (19.00 - 20.00 Uhr)
13.06.	T A	Türkheim	14.06.	Peter Rieger, Reinhardtstraße 43, 7441 Wolfschlugen, Tel. 07022/52654
20.06.	B	Allgäu	21.06.	Drachenflugschule Allgäu, Hitzlerrieder Str. 65, 8950 Seeg/Allgäu, Telefon 08364/412
04.07.	T A	Elpe	05.07.	Elmar Müller, Am Rad 20 a, 5788 Winterberg, Telefon 02981/2907
11.07.	B	Loffenau	12.07.	Peter Rieger
11.07.	T A		12.07.	Manfred Buchheimer, Grünlandstraße 16 a, 8011 Neukeferloh, Telefon 089/4604718
25.07.	T A	Allgäu	26.07.	Drachenflugschule Allgäu
August	T A	Riol	Genauen Termin bei	Horst Zimmer, Weidegasse 5, 5500 Trier, Telefon 0651/40544, erfragen
08.08.	T A/B	Hochplatte	09.08.	Peter Kraus
29.08.	B	Allgäu	30.08.	Drachenflugschule Allgäu
Sept.	B	Büchelstein	Genauen Termin bei	Gerd Pledl, West. Graben 10, 8360 Deggendorf, Tel. 0991/8682, erfragen
12.09.	T A	Türkheim	13.09.	Peter Rieger
03.10.	B	Loffenau	04.10.	Peter Rieger
03.10.	T A	Elpe	04.10.	Elmar Müller
03.10.	T A/B	Hochplatte	04.10.	Peter Kraus
01.11.	T A	Türkheim	02.11.	Peter Rieger
14.11.	T A	Allgäu	15.11.	Drachenflugschule Allgäu
21.11.	T A	Elpe	22.11.	Elmar Müller
21.11	T A/B	Hochplatte	22.11.	Peter Kraus
26.11.	T A	Battenberg	27.11.	Jürgen Hansmeyer, Sudetenstraße 6, 3558 Frankenberg, Tel. 06451/1911
12.12.	B	Loffenau	13.12.	Peter Rieger

**Windborne** 

**mit kompl. Hängegleiterprogramm:**

Kospeltzer  
Revensburger Ring 9  
8000 München 60  
Tel:089/835994

- SCHLAFSACKGURT
- INSTRUMENTE
- KNEIHINGERGURT
- MOTORE
- FALLSCHIRM
- kompl. U.S.A. Markt

Ausführlicher Bildkatalog DM2,- in Briefmarken

● Vario **ASS6**

Mit kostenlosem Ladekabel, Akku, Schnellbefestigung - Optisch - Akustisch 5m/s - Garantie - Deutscher Hersteller.....

DM 350,- incl. Mwst.

- SCHULE
- DRACHEN
- Atlas,
- Moyes, Wings

## Albatros München in Australien

Es waren einmal 5 erlebnishungrige Leute, davon 3 Flieger, 1 wackere Fliegersehefrau und ein „preissischer“ Taucher, die Australien kennen- und liebenlernen wollten und nebenbei tagelang oben bleiben sprich in der Luft bleiben wollten. Die Drachen wurden mit auf die lange gesprächsreiche Reise genommen. Neben der Fliegerei war aber auch hauptsächlich geplant, von Melbourne im Süden über Canberra, Sydney, Brisbane bis in den tropischen Norden zum Great Barrier Riff zu fahren. So waren unser nördlichster Punkt die Whitsunday Inseln, wo unser Preis ein wenig zu seinem Taucherrrecht kam.

Wegen dieser Herumfahreierei und der kurz bemessenen Zeit von 5 Wochen (pro Person 1 Woche) kamen wir dann nur auf ungefähr 10 Flugtage, wobei noch einige Tage dabei waren, an denen uns der Sturm den Windmesser aus der Hand riß oder der Wind frecherweise von hinten kam. Am liebsten waren uns nach einiger Eingewöhnungszeit Windgeschwindigkeiten zwischen 25 und 30 km/h. Bei höheren Geschwindigkeiten begann nach einem glücklichen Start der Kampf ums Vorwärtkommen, wo wobei es zwischen 40 und 45 km/h gefährlich wurde und darüber hinaus war es unmöglich zu fliegen.

So mußten wir uns am Anfang an die starken, aber gleichmäßigen Winde gewöhnen und selbst das Halten der Drachen im Wind wurde zum Problem. Selbstverständlich halfen uns die Australier beim Start je nach Windgeschwindigkeit mit 1 oder 2 Personen, wobei bei sehr starkem Wind der Pilot schon in der Liegeposition war und von den beiden Starthelfern an der vorderen und seitlichen Unterverspannung gehalten wurde. So konnte der Pilot unmittelbar nach dem Loslassen bei eventuellen Unregelmäßigkeiten sehr gut korrigieren. Bei niedrigen Windgeschwindigkeiten mußten wir lernen, den Drachen im Stand auszuballancieren, den Wind unter die Segel blasen zu lassen und dem Starthelfer, der die vordere Unterverspannung hielt, rechtzeitig das Zeichen zum Loslassen zu geben. So wurde mit einem vorsichtigen Schritt nach vorne gestartet und wehe dem, bei dem der Flügel hing. Mir passierte es bei ersten Start, daß ich nicht genau im Gleichgewicht war, als ich das Zeichen gab, was ich mit einem Seitwärtsdriften in 1 m Höhe und einer Landung auf dem Turm zu bezahlen hatte.

Nach dem 2. geglückten Start ging es dann mit 3 - 4 m/s unter ständigem Ziehen senkrecht hoch. Gestartet wurde meist an Hängen mit 30° - 40° Grad Neigung, so daß die Horizontalkomponente des Seewindes groß war. Sobald wir sichere Höhen erreicht hatten, soarten wir die Küste entlang. So waren Hin- und Rückflüge von einer Gesamtlänge bis 60 km möglich. Das war ein wunderbares Abenteuer, aber vom landschaftlichen Reiz her gesehen wäre so ein Flug in den Alpen noch schöner.

Die Australier bevorzugen neben Streckenflügen, die genauso im Landesinneren unter thermischen Bedingungen gut möglich sind, auch die akrobatische Fliegerei, wobei sie sich an der Küste einige 100 m hochtragen lassen, über dem Meer ihre Künste vorführen, mit dem Wind in sekundschnelle wieder an die Küste

zurückkehren und mit dem Spielchen von vorne beginnen.

Wer genug hat vom Fliegen oder eine kurze Pause einlegen will, landet kurz neben dem Starplatz wieder oben; dabei führt der Landeanflug zum Hang hin mit sehr hoher Geschwindigkeit gegenüber Grund, um dann rechtzeitig eine Steilkurve zu drehen, und dann seitlich dem Hang entlang zu driften und schließlich 20 m neben dem Start zu stehen. Wir beforzugten aber die unehrenhafte Landung am Strand, aber wir wollten ja auch so nahe wie möglich am Grill, auf dem unsere Steaks bruzzelten, landen. So hatten wir eine gute Ausrede für unseren „normalen Landeplatz“. Wo sollten wir auch unsere Erfahrungen hernehmen bei unseren wenigen Flugstunden. Ein australischer Freund, der im November begonnen hatte, konnte bei unserer Ankunft bereits 200 Flugstunden aufweisen, wobei er an einem Tag, als er Toplandings übte, 30 - 50 mal oben landete und wieder durchstartete. Dafür haben es die Flieger mit den Punktlandungen leichter, da sie bei hohen Windgeschwindigkeiten nur genau über den Punkt fliegen müssen und den Drachen dann ohne Vorwärtsgeschwindigkeit absinken lassen können - getroffen.

Bisher berichtete ich nur vom Stanwell Park, 30 km südlich von Sydney an der Küste, an dem wir uns am längsten aufgehalten haben. Daneben besuchten wir noch Fluggebiete nahe Canberra im Landesinneren, wo es sehr gute thermische Fluggebiete gibt. Ungefähr 200 km nördlich von Brisbane liegt Byron Bay, der östlichste Punkt Australiens, wo man auch fliegen kann. Als letztes besuchten wir Rainbow Beach, 200 km südlich von Brisbane, wo man von einer Sanddüne wegstartet und 40 km an den Klippen entlang fliegen kann. Leider hatten wir an dem Tag Rückenwind.

Zu den Bestimmungen ist kurz zu sagen, daß es eine australische Drachenfliegervereinigung gibt, welche für Wettkämpfe, Ausbildung, Sicherheit und dergleichen zuständig ist. Die Scheine sind jeweils vor dem Start dem Sicherheitsbeauftragten vorzuzeigen und die Flugregeln sind an den einzelnen Geländen schriftlich festgehalten und zu beachten. Kunstflugfiguren sind ab einer bestimmten Höhe über Grund erlaubt, es besteht keine Fallschirm- aber Helmpflicht und sogar das Fliegen zu zweit wird toleriert. Die Scheine sind nach der Schwierigkeit des Fluggeländes eingeteilt, wobei die Gelände von Hang 1 bis 5 unterteilt sind. Unser B-Schein entspricht ungefähr der Erfahrung eines Hang 3 Piloten.

Abgerundet wurde unsere Reise durch einen Entspannungsaufenthalt in Malaysia - Ende der Durchsage und bitte keine falschen Schlüsse.

Reiner Essl, Albatros München

## Palästinenser - Motordrachen aus Seeg?

Lieber Eberhard Jehle!

Bei unserm diesbezüglichen Gespräch in Friedrichshafen sagtest Du mir, die von der PLO verwendeten Drachen stammten nicht aus Deiner Fabrikation, jedenfalls soweit Du aus den bisher vorgelegten Bildern hättest entnehmen können. Du meinstest, es seien amerikanische Fabrikate gewesen.

Hat sich daran in der Zwischenzeit etwas geändert? Die diversen Zeitungsberichte gehen nämlich übereinstimmend davon aus, daß die PLO-Drachen aus Eurer Produktion stammen.

Gib uns bitte Nachricht, damit wir auf die an uns gerichteten Anfragen richtig reagieren können. Immerhin hat die Angelegenheit beträchtlichen Staub der Öffentlichkeit aufgewirbelt und leider auch mühsam überwundene Animositäten gegenüber dem Drachflugsport wieder aufblühen lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Janssen

## Antwort von Firebird - Products

Lieber Peter Janssen,

herzlichen Dank für Dein Schreiben vom 14. 5. 81

Wie bereits telefonisch angekündigt, möchte ich wie folgt darauf eingehen.

Seit ca. 2 Jahren liefern wir Flugdrachen nach Syrien, wobei im vergangenen Jahr auch motorisierte Flugdrachen, Firebird M-1, nach Syrien und Kuwait geliefert wurden.

Ich kann Dir versichern, daß ich mich auch an Ort und Stelle persönlich davon überzeugt habe, daß wir nur an einen Kreis von Sportlern liefern, die niemals das Interesse haben, diese Flugapparate an die PLO weiterzuverkaufen. Daß dies in der Presse etwas ausgebaut wurde, liegt daran, daß ein Bild veröffentlicht wurde, das weder von uns stammt, noch ich jemals gesehen habe. Auf dieses Foto hin wurde ich von verschiedenen Berichterstattern angerufen, wobei ich ihnen jedoch erklärt habe, daß

ich dieses Foto nicht kenne, es aber auch nicht ausschließen könnte, daß es sich um ein Gerät von uns handelt, da wir nach Syrien bereits geliefert haben. Nach unseren Recherchen wurde uns aber versichert, daß unsere Fluggeräte für den erwähnten Einsatz vom Libanon aus nicht verwendet wurden.

Wie ich Dir bereits telefonisch geschildert habe, produzieren wir Sportgeräte, die auch als solche verkauft werden.

Die Einsatzmöglichkeiten dieser motorisierten Fluggeräte kennst Du, auch dürfte Dir das Interesse aller europäischen Militärverbände bekannt sein. Eine Entwicklung dahingehend werden wir selbstverständlich mit Interesse verfolgen, wobei wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt ausschließlich, um es noch einmal zu unterstreichen, Sportgeräte bauen.

Ich hoffe, hiermit zur Klärung beigetragen zu haben und zeichne

mit freundlichen Grüßen

FIREBIRD - PRODUCTS

E. Jehle

## So geht's nicht!

Über die Osterfeiertage waren wir (Mitglieder des DFC-FN) in Locarno zum Fliegen. Nachdem es am Karfreitag wegen schlechter Witterung nicht möglich war zu starten, fanden sich am Samstag und Sonntag bei guten Bedingungen zahlreiche Dracheflieger am Startplatz Monte Bri ein.

Die Anwohner im Bereich des Startplatzes fühlten sich belästigt durch die große Zahl zum Teil wahllos parkender Autos und durch Begehen von privatem Zierrasen oberhalb des Startplatzes durch die Flieger und Helfer.

Als wir am Sonntag gegen 16.30 Uhr zum Startplatz kamen, war bereits eine beträchtliche Anzahl Geräte am Startplatz aufgebaut und weitere Flieger kamen laufen hinzu; es herrschte Hochbetrieb. Uns wurde oben an der Staße mitgeteilt, man dürfe nicht mehr die zum Startplatz führende Treppe und den Zierrasen betreten und solle dafür den wildbewachsenen Teil des Weges benutzen, der durchaus begehbar war. Wir taten wie geheißen und bauten bald danach am Startplatz unsere Geräte auf.

In der direkten Vorbereitungsphase, kurz vor dem Start, war von oberhalb plötzlich lautes Geschrei und Gezeter zu hören; gleich darauf die Aufforderung eines umherstehenden Nichtfliegers: „Kommt herauf, da ist eine Schlägerei!“ Mein Freund und ich kümmerten uns nicht darum und starteten kurz darauf.

Eine gute Stunde später, nach unserer Landung am Landeplatz waren die Gemüter der Beteiligten und der zur Gruppe gehörenden Unbeteiligten nach wie vor sehr erhitzt. Schlagworte wie „Wir hätten sie gleich zusammenschlagen sollen“ oder „Komm, fahren wir hinauf und zeigen's ihnen“ waren zu hören.

Was war passiert? Einer oder mehrere Personen, zu einer Stuttgarter Fliegergruppe gehörend, waren trotz Verbot über den Zierrasen gegangen, um Geräte zum Startplatz zu transportieren. Was darauf geschah, wissen wahrscheinlich nur die direkt Beteiligten genau. Kommentar vom einheimischen Flieger H. Rottermann: „Die haben sich benommen wie die Axt im Walde.“

Fazit: Durch nicht beachten berechtigter privater Ansprüche und kompromißloser, streitsüchtiger Auseinandersetzung mit den Anwohnern haben einige Flieger und deren Helfer (durchweg aus dem Raum Stuttgart) die besten Voraussetzungen für ein zukünftiges Startverbot an diesem schönen Fluggelände geschaffen.

So geht es wirklich nicht!

M. Feinmaier

Das neue Gurtprogramm von Delta Sport:

„Cross-Country“-Schlafsackschurze

„Super“-Kniehangerschurze

„Strecker“-Schurze



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

**wings**  
weltmeister 79

VERTRETUNG  
Probeflüge!



Drachenschule Stuttgart

Drachensflüge Stuttgart

**Ausfahrten:** an Wochenenden, über Feiertage, Wochenendausfahrten und Urlaubsfahrten. Zielgebiete sind die deutschen, österreichischen, italienischen, Schweizer und französischen Alpen. Betreuung durch DHV-VDDL-gepr. Fluglehrer oder DHV-gepr. Assistenten.

— rustikal mit Bus (mit Tischen, Stereo, Getränkeservice etc.), Übernachtung im Zelt

— bequem mit Bus und Übernachtung im D-Zimmer mit Dusche und reichhaltigem Frühstück

**Ausfahrten** zum Erlangen des B-Scheins

— Anfängerschulung, A-Scheinschulung in Wochen- und Wochenendkursen

**Probefliegen (liegen):** Falke 5, Bergfalke, Renz-Gurte m. Gütes., Renz-Soaringbügel

**Fordern Sie** unsere Unterlagen unverbindlich an: Mo.—Fr. 13.30 bis 15.30, Kurt Koch,

07 11 / 7 15 51 45 oder Anrufbeantworter 07 11 / 68 41 68 oder

Drachenschule Stuttgart Jochen Renz, Engelboldstraße 113, 7000 Stuttgart 80

## DHV-Brief an den DRACHENFLIEGER

Betreff: Berichte und Inserate über nichtgeprüfte Drachen nebst Zubehör

Sehr geehrte Damen und Herren!

Von verschiedenen Seiten wird beanstandet, daß im DRACHENFLIEGER für Geräte ohne Gütesiegel mit großen Inseraten geworben wird.

Besonders auffallend war dies beim „Atlas D“ der Firma Baumgartner. Während ich in meinem redaktionellen Artikel auf das nachgewiesenermaßen unzureichende pitch-up und damit auf die Gefährlichkeit des Drachens hingewiesen habe, wurde im selben Heft und leider auch im folgenden eben dieser Drachen in einem Inserat ganz besonders hervorgehoben. Die Leser fühlen sich verschaukelt und werden mißtrauisch. Und ein solches Mißtrauen, das ja nicht seitens der Redaktion steuerbar ist und sich zwangsläufig auch auf redaktionelle Beiträge ausdehnen wird, ist auf Grund der Zusammenarbeit zwischen DRACHENFLIEGER und DHV für uns beide gleichermaßen gefährlich.

Dasselbe gilt für redaktionelle Berichte über Fluggeräte, die allzu leicht den Eindruck von Schönfärberei und damit der Klängelei zwischen Herstellern und DRACHENFLIEGER hervorrufen. Meines Erachtens sollte der DRACHENFLIEGER diesem Eindruck, der sich in jüngster Zeit verstärkt hat, nach Kräften entgegenwirken. Der einzelne Pilot wird bereits vom Hersteller mit Lobpreisungen überschüttet und er hat kein Bedürfnis nach einer Wiederholung in redaktioneller Form. Was er kennenlernen will, ist die Kehrseite der Medaille bzw. des Gerätes; denn diese Kehrseite vermittelt ihm niemand, ausgenommen lediglich die kurzen Veröffentlichungen im DHV-Info.

Klagen über Inserate und redaktionelle Berichte, die sich mit Hängegleitern v o r Gütesiegelerteilung befassen, wurden auch von Herstellerseite an uns herangetragen. Korrekte Hersteller, die den Verkauf ihrer Neuentwicklungen so lange hinauszögern, bis sie das Gütesiegel erhalten haben, fühlen sich zurecht benachteiligt. Denn es ist kein Geheimnis, daß derjenige Hersteller, der ein Gerät ohne Gütesiegel durch Inserat anbietet, die

ses Gerät zunächst auch ohne Gütesiegel verkauft und damit im Marktwettbewerb die Nase vorne hat. Diese Praxis führt im übrigen auch zu einer Benachteiligung der Kunden, spätestens dann, wenn der Hersteller die Gütesiegelbedingungen letztendlich nicht erfüllen kann.

Der Idealweg aus Sicht des DHV und aus der Sicht der Leser wäre

- nur noch Inserate für Geräte mit Gütesiegel bzw. mit als gleichwertig anerkannten ausländischen Zertifikaten;
- Berichterstattung und Tests nur über Geräte mit Gütesiegel bzw. mit als gleichwertig anerkannten ausländischen Zertifikaten;
- keine Einzelberichterstattung über bestimmte Geräte, sondern vergleichende Berichte bzw. Tests.

Während einer befristeten Übergangszeit könnte man sich z. B. folgendermaßen behelfen:

- Kennzeichnung sämtlicher Inserate mit den Worten „ohne Gütesiegel“ oder „Gütesiegel“ (gegebenenfalls Gütesiegelplakette im Kleinformat), nach dem Vorbild der englischen Fachzeitung WINGS.
- Entsprechende Kennzeichnung der redaktionellen Artikel eventuell mit dem zusätzlichen Hinweis bei Geräten ohne Gütesiegel, „daß die Ungefährlichkeit dieses Gerätes bisher nicht nachgewiesen ist, daß das Gerät in Deutschland nicht geflogen werden darf und daß der Versicherungsschutz in Frage steht.“

Die Vorschläge in diesem Schreiben bitte ich als unverbindliche Besprechungsgrundlage anzusehen. Ich halte es jedoch für höchste Zeit, den eingangs dargestellten Trends entgegenzuwirken und den Piloten, den Vereinen, den Verbänden und den korrekten Herstellern echtes „Organ“ zu sein. Etwaige Auswirkungen auf das Anzeigengeschäft dürfen nicht entscheidungserheblich sein, zumal solche Auswirkungen nur von begrenzter Dauer wären.

Abschließend: Das mangelnde Interesse an Gütesiegelherstellern am letzten Vergleichstest hatte seinen Grund hauptsächlich darin, daß diese Hersteller sich nicht der Konkurrenz mit den Herstellern ungeprüfter Prototypen aussetzen wollten. Dieser Einstellung kann ich aus der Sicht des informationsbe-

dürftigen Piloten nur beipflichten: Selbst wenn ein Gerät später einmal das Gütesiegel erhalten sollte, so ist durchaus möglich, daß dieses Gütesiegelgerät mit dem vorher getesteten Prototypen außer dem Namen nichts mehr gemein hat; der vergleichende Test von Prototypen - auch in einer eigenen Prototypenklasse - kann sich irreführend auf den Leser auswirken.

Zur Besprechung des Fragenkomplexes bitte ich um einen baldigen Termin in Ihrem Hause.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Janssen  
Vorsitzender

## Zum Thema Flugdisziplin

Lieber Peter Janssen,

vielen Dank für Deinen Brief, der mir doch einen mittelschweren Stein von der Seele gewälzt hat: Es freut mich, daß mein heißgeliebter EXO 7 auch in Deinen strengen Augen eine Chance hat. Ich schätze Eure Idee von der Abwurftests für unsere Oldtimer als den Versuch ein, einen substanziellen Beitrag zur allgemeinen Flugsicherheit zu leisten, und das, meine ich, sollte Euch auch gerade von einem Betroffenen mal gesagt werden. Dennoch bleibt mir ein kleines Nachgeschmäcke: Wie Du aus der Adresse sehen kannst, bin ich Mitglied im DFC Südschwarzwald, und mein Verein ist in der letzten Zeit aufgefallen, und zwar negativ, insbesondere sind leichtsinnige, auf falscher Einschätzung eigener Leistungsfähigkeit und Gerätesicherheit basierende Dinge gedreht worden. Der allgemeine Trend zur fliegerischen Nachlässigkeit findet also auch vor meiner Haustür statt. Frage dazu: Sind in der letzten Zeit Eure Anstrengungen, unseren Sport sicherer zu machen, nicht doch ein bißchen an diesem Hauptproblem vorbeigelaufen? Die Unfallberichte belegen doch, daß das Gütesiegel die „mutigen“ Flieger vorm Runterfallen nicht schützt. Bei uns im Verein laufen neben den Klotzköpfen auch so'n paar alte Kämpen rum, die fliegen seit Olmis Zeiten, denen ist auch mit den letzten Standartkrähen nie was zugestoßen, es sind also Kameraden, die eigentlich Vorbilder sein könnten (müßten?). In meinem Verein werden solche Leute aber als ängstlich belächelt, und ich gehöre auch schon in diese Kategorie. Will sagen: Die Aufpasser

kommen aus der Mode, das Drachenfliegen bekommt bei vielen immer mehr genau dieses fatale Image von „Nervenkitzel“, „Mut“, „Kühnheit“ und was dergleichen Schwachsinn mehr ist. Und dagegen sollte man mal was tun, meine ich, denn noch ist diese Tendenz erst im Anrollen und kann ohne unverhältnismäßige Anstrengungen gebremst werden.

Vielleicht könntet Ihr da mal drüber nachdenken?

Der Verein kostet Dich sicher 'n Haufen Zeit, ich bin also nicht böse, wenn Du diesmal die Antwort lieber sparst.

Happy landings

Peter Lauck

## Antwortschreiben des DHV

Lieber Peter Lauck!

Die von Dir angesprochenen Sicherheitsprobleme durch puren Pilotenleichtsinn bereiten auch uns erhebliches Kopfzerbrechen. Es ist nur verdammt schwer, dagegen etwas zu tun, ohne nicht zugleich auch die Vielzahl der vernünftigen Piloten in der fliegerischen Freiheit zu beeinträchtigen. Nachstehend ein paar Gedanken zu diesem Thema:

### Psychische Situation

Das Drachenfliegen zieht leider eine ganze Reihe von Leuten an, die in diesem Sport die Möglichkeit sehen, sich und anderen ihre „Kühnheit“ zu beweisen, im Wildwest-Stil und ohne jede Rücksicht auf die eigene Gesundheit, auf die Sicherheit von Piloten und Zuschauern und auf Ansehen und Eindruck bei Behörden und Öffentlichkeit; diese Leute sind für sachliche Argumente nur schwer zugänglich. Eine andere gefährliche Gruppe ist die der Nachahmer, die durch ständigen Kontakt mit den vorgenannten „Vorbildern“ deren fliegerisches Verhalten lediglich kopieren, ohne daß ihnen dieses Verhalten mentalitätsmäßig liegt.

### Ausbildung

Der Grundstein für das spätere Flugverhalten wird oft bereits in der Ausbildung gelegt. Der angehende Pilot ist offen für jede Information und der verantwortungsbewusste Fluglehrer wird diese Wißbegier vor allem auch mit Informationen über Fluggefahren, deren Ursachen und Folgen füttern. Das notwendige pädagogisch-didaktische Rüstzeug erhält der Fluglehrer bei der intensiven Fluglehrerausbildung und -fortbildung. Ein guter Theorieun-

terricht wird manchen Piloten von vornherein vor allerhand Unsinn bewahren.

### Erziehung

Dieser etwas schulmeisterlich klingende Begriff steht im Mittelpunkt. Technische Gerätesicherheit, perfekte Ausbildung etc. sind nur einen Bruchteil wert, wenn der Pilot kein Sicherheitsbewußtsein entwickelt; und dieses Sicherheitsbewußtsein wird - wenn nicht von vornherein vorhanden - nur durch fliegerische Erziehung vermittelt.

Ein wirklich guter Fluglehrer darf sich nicht darauf beschränken, das bloße theoretische Wissen und die praktische Befähigung zu vermitteln, sondern er muß seine Position als Vorbild für den Flugschüler auch dazu nutzen, durch beispielhaftes Verhalten, bei der Gestaltung des Unterrichts, mit der Behandlung der Schüler und in individuellen Gesprächen eine echte Abneigung gegen die aggressiv-kühne Angeberei zu erzeugen. Er wird die „sicheren“ Qualitäten des Drachenfliegens hervorheben, wie die Eleganz der Flugbewegung, den unverkrampften Fluggenuß ohne ehrgeizigen Leistungsstreß, die angstfreie Freude am präzisen Beherrschen des Gerätes usw.

Im Verein - und die meisten Piloten gehören einem Verein an - dürfen Draufgängertypen nicht das Sagen haben. Wertet man diese Leute durch Bewunderung oder durch Übertragung von Vorstandsämtern auf, so sehen sie sich in ihrem Verhalten bestätigt und - schlimmer noch - dienen der großen Gruppe der Nachahmer als gefährliches Vorbild.

Von Seiten des Verbandes sind die erzieherischen Einwirkungsmöglichkeiten beschränkt. Wir sehen unsere Möglichkeiten vor allem in der inhaltlichen Gestaltung des DHV-Info, in der Veröffentlichung redaktioneller Beiträge im DRACHENFLIEGER und in der Schaffung von Rahmenbedingungen wie die Startleiterordnung, die Fluglehrerausbildung, die Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Piloten, wobei es dann Sache des Vereins, des Fluglehrers und letztlich jedes einzelnen Piloten ist, was er daraus macht.

### Sanktionen

Davon halte ich persönlich am we-

nigsten. Verband und Vereine sind keine Polizeibehörden, sondern Zusammenschlüsse von Drachenfliegern. Wenn sich jedoch einzelne Piloten als absolut unerziehbar erweisen und durch ihr disziplinloses Verhalten andere Personen gefährden, Geländegenehmigungen wackeln lassen oder den Drachenflugsport insgesamt in Mißkredit bringen, so sind Verband und Vereine ihren Mitgliedern gegenüber geradezu verpflichtet, durch Flugverbot, Entziehung des Befähigungsnachweises, Ausschuß etc. Schaden abzuwenden. Abgewandeltes Sprichwort: Wer nicht hören will, muß verzichten.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Janssen

## Zum Thema Unfallverhütung und Hilfeleistung

Aufgrund sich in gleichmäßiger Regelmäßigkeit an allen Geländen wiederholender Unfälle und der Hilflosigkeit der in 1. Hilfeleistung ausgebildeten Drachenflieger möchte ich Euch um folgendes bitten: Für Vereine, Geländehalter und Drachenflugschulen einen geeigneten Unfallkoffer zusammenzustellen und die Besitzer auf die Anwendung des Inhalts in mehreren (an zentralgelegenen Orten) Kursen auszubilden.

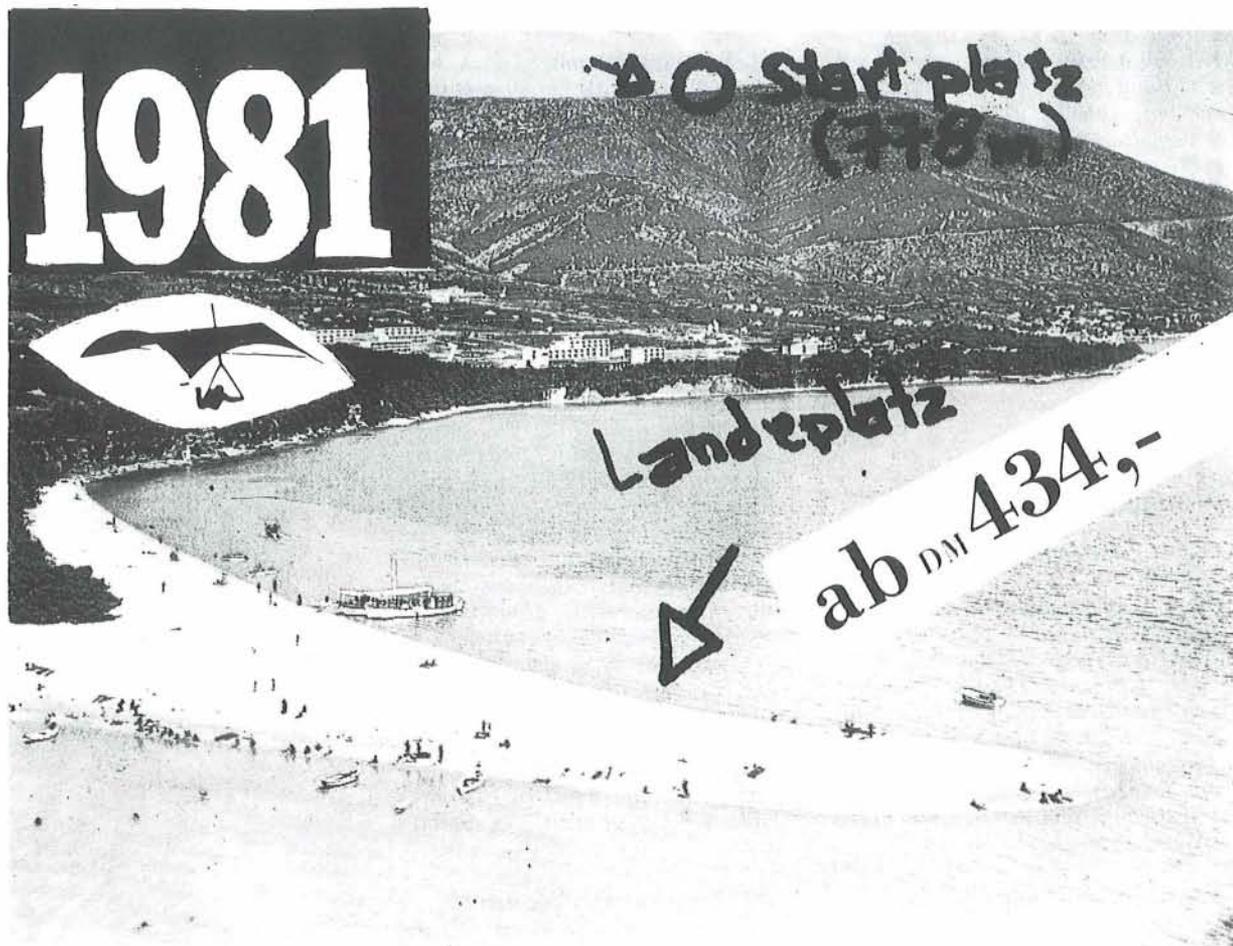
Als Unfallursache Nr. 1 haben wir, nach 6jähriger Ausbildungspraxis, Beobachtungen an vielen unterschiedlichen Geländen, auch außereuropäischen, und nach Auswertung unserer privaten Unfallstatistik ganz eindeutig „panikartiges Fehlverhalten“ festgestellt.

(wahrscheinlich auch Unfall Herrmann St.) Viel Erfolg in der Bekämpfung des Problems haben wir mit folgenden Maßnahmen erzielt:

Mindestens tägliches „Darüber reden“, Schulung am Flachen, hindernisfreien Hang, auch bei böigen Windverhältnissen; enge (eckige) Kurven; Überziehen und Schnellflug über dichtem, geschlossenen Wald; Schulungszeit bis A-Schein mind. 20 Tage und Verkauf von ersten Geräten, die im Flugverhalten den Schulungsgeräten ähnlich sind (sonst mind. 6 Tage Einweisung auf ein anderes Gerät unter A-Schulungsbedingungen).

Elmar Müller

# Drachenfliegerurlaub CLUB VIDOVA GORA



## Insel Brač - das jug. Hawaii

Die Insel liegt südwestlich von Split, Dalmatien (1 h mit der Trajekt-Fähre, 30 min. mit dem Personenboot) im gastfreundlichen Jugoslawien. Brač ist unbestritten eine der landschaftlich und kulturell interessantesten Inseln im östlichen Mittelmeer. Die üppige Vegetation, weiße Kies-, Sand- und Felsenstrände, unzählige Sehenswürdigkeiten garantieren einen in jeder Hinsicht abwechslungsreichen Aufenthalt und unvergessliche Eindrücke. Man braucht lange, um Brač in seiner ganzen süd-ländischen Schönheit zu entdecken und zu erfassen. Viele Geheimnisse werden unentdeckt bleiben; ein Grund mehr, wiederzukommen zur Sonneninsel Brač, eine Symphonie aus blauem Meer, weißen Marmorstein, grünen Pinienwäldern und Weinbergen.

### DRACHENFLIEGER-UND FAMILIENFREUNDLICHER URLAUB

Über Drachenfliegen auf der Insel ist im DRACHENFLIEGER-MAGAZIN mehrmals in begeisterten Artikeln berichtet worden. Das Fluggelände wird als ausgezeichnet beschrieben und besonders die gleichzeitig ideale Verbindung mit Badeurlaub für die Familie begrüßt.

**FLIEGEN, BADEN, SONNEN, WANDERN - für jeden etwas !!**

drachenfliegermagazin 2/79 von Peter Scherf  
drachenfliegermagazin 9/79 von Dr. Klaus Kilberth  
drachenfliegermagazin 5/80 von Manfred Buchheimer

### Anreise:

Flug: Von allen europ. Flughäfen jeden Donnerstag (Ausweichmöglichkeit - Sonntags) mit Linie nach Split.  
Auto: Mit der Fähre von Split nach Supetar.

### Anmeldung:

Alle Fluggäste bei der Reiseleitung, Drachenflieger, die in eigener Regie anreisen melden sich im Hafen Supetar im Büro des Club V. Gora an.

### Transport zum Startplatz:

Nur für die Drachenflieger steht ein Kleinbus zur Verfügung (8 Plätze mit Fahrer). Preis für eine Tour DM 130,- ; incl.: Fahrer und Transfer: Hotel-Startplatz-Landeplatz-Hotel. Ab- und Rückfahrzeiten nach Absprache. Bei Besetzung mit 7 Personen-Fahrpreis pro Pers. DM 18,-.

### Fluggelände:

**Abflugrampe vorhanden!** Höhenunterschied ca. 778 m. Hauptwindrichtung Südwind, Mistral (Nord-West-Wind). Selbst bei Windstille gute Thermik. Der muldenförmige Startplatz erzeugt eine gewisse Düsenwirkung, die selbst bei geringen Windstärken einen guten Start ermöglicht. Landeplatz: Ideal auf der abgebildeten Landzunge (feiner Kiesstrand). Gleichzeitig Bade- und Erfrischungsmöglichkeit im Waldrestaurant. Weitere Ausweich- und Notlandeplätze vorhanden.

### Schulung:

Berg Vidova Gora ist leider kein Fluggelände für Anfänger. Dagegen ideal für Fortgeschrittene, und zum Erwerb B- und A - Scheines. Wir empfehlen daher den Fluglehrern und ihren Schulungsgruppen Brač mit seinen günstigen Voraussetzungen. Kontinuierliche Ausbildung kombiniert mit Bade- und Familienurlaub - zwei Fliegen mit einer Klappe! Geeignet zum Austragen von Wettbewerben zwischen verschiedenen Clubmannschaften.

### Sport und Unterhaltung

Windsurfing (Brettverleih), Wasserski, Segeln, Ausflüge, Weinseminar. Folkloristische Abende. Siehe Angebot von CLUB VIDOVA GORA!

### Drachenbeförderung der Flugreisenden

Nur für die Drachenflieger ist die Freigeepäckgrenze bis auf 30 kg erhöht. Sonst 20 kg. Für jedes weitere kg wird von der Fluggesellschaft DM 6,90 pro Flugstrecke erhoben. Folgende Maße darf ihr Gerät nicht überschreiten: Länge 45 m, Durchmesser 30 cm.  
1 Drachenflieger + Begleitperson = 50 kg freies Reisegepäck!

**Unterkunft:** Camping, Ferienwohnungen, Hotels verschiedener Kategorien. Unterschiedliche Preislagen, mit und ohne Verpflegung.

**Leistung:** Linienflug, Transfer zum Hotel/Unterkunft/Verpflegung, Betreuung, Start- und Landegeühren. 1 Woche ab DM 434,- !!

**Expedition:** Auf Wunsch zum Biokovo/Festland/1820 m..

JADRAN TOURS FRANKFURT  
Mierendorffstr. 4  
D-6000 Frankfurt/M 1  
0611/56 53 25 o  
telex 41 69 09 top d

CLUB VIDOVA GORA  
Insel Brač, KAKTUS  
YU-58400 Supetar  
058/631 133  
telex 26 201

# Ergebnis der Umfrage in Info Nr. 8

Vorjahresergebnis % in Klammer ( )

	„ich bin dagegen“	„mir liegt nichts dran“	„keine Meinung“	„finde ich ganz schön“	„unbedingt notwendig“
Anschluß an den DAeC?	(33) 17%	(37) 42%	(10) 13%	(10) 17%	(10) 11%
DHV-Versicherungen?	(-) --	(4) 2%	(7) 3%	(24) 32%	(65) 63%
Pilotenprüfungen durch den DHV?	(-) 2%	(-) --	(2) --	(15) 12%	(83) 86%
Gütesiegelerteilung durch den DHV?	(-) 2%	(-) --	(5) --	(5) 14%	(90) 84%
persönliche Mitgliederbetreuung?	(-) --	(2) 2%	(7) 7%	(49) 44%	(42) 47%
Werbung weiterer Mitglieder?	(2) 5%	(4) 9%	(8) 9%	(32) 16%	(54) 61%
Teilnahme an internat. Wettbewerben?	(2) 2%	(11) 27%	(8) 12%	(38) 32%	(41) 27%
DHV-Info?	(2) --	(-) --	(-) --	(24) 7%	(78) 93%
Hängegleiternotorisierung?	35%	31%	5%	18%	11%
Hängegleiterschlepp?	11%	20%	11%	21%	37%
Streckenflüge?	--	2%	5%	47%	46%

(80) 86% ... ich bin reiner Freizeitflieger

(11) 5% ich bin Wettbewerbspilot

(34) 32% ... war früher beim DAeC

(50) 68% bin beim DHV erstmals in einem Drachenflugverband

(14) 5% ... bin Doppelmitglied bei DHV und DAeC

(45) 54% gehe mit dem DHV durch dick und dünn

An der Umfrage haben sich bis zum 01. 06. 1981 57 Leser beteiligt, vielen Dank! Diese Beteiligung ist einerseits zu klein, um die Ergebnisse auf die Goldwaage zu legen, andererseits genügend groß, um ein ungefähres Meinungsbild bei den DHV-Mitgliedern herauszulesen. Dieses Bild wird der Hängegleiterkommission bei ihrer Arbeit als Anhaltspunkt dafür dienen, wie die Schwerpunkte zu setzen sind.

Die fünf Antwortalternativen lassen sich zu unterschiedlichen Gruppen zusammenfassen. Z. B.

- nach der Grundeinstellung:  
 positiv („finde ich ganz schön“ und „unbedingt notwendig“)  
 neutral („keine Meinung“)  
 negativ („mir liegt nichts dran“ und „ich bin dagegen“)

- nach der Intensität:  
 klar dafür („unbedingt notwendig“)  
 diskussionsbereit („finde ich ganz schön“, „keine Meinung“, „mir liegt nichts dran“)  
 klar dagegen („ich bin dagegen“)

Weitere Aufschlüsse vermitteln die Vorjahresergebnisse aus der Zeit kurz nach Gründung des DHV, jeweils in Klammern ( ) gesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte, denen sicherlich noch viele weitere hinzuzufügen wären, ergibt sich zu den einzelnen Sachfragen folgendes Bild:

## Anschluß an den DAeC?

Überwiegend negativ, jedoch im Vergleich zum letzten Jahr etwas entspannt und weniger emotionsgeladen. Die neue kooperative Haltung des DAeC scheint sich hier niederzuschlagen. Der unverändert geringe Prozentsatz „unbedingt notwendig“ bedeutet freilich auch, daß man die Existenz des Drachenflugsportes und des DHV auch ohne diesen Anschluß als gesichert ansieht.

## DHV-Versicherungen?

Nahezu einhellig beurteilt man diese Versicherungen als positiv. Die Zahl der Skeptiker hat sich weiter verringert. Dies entspricht auch der Zahl der derzeit ca. 1.200 Versicherten.

## Pilotenprüfungen durch den DHV?

Unverminderte Zustimmung. Das überarbeitete Prüfungssystem hat seine Bewährungsprobe bestanden.

## Gütesiegelerteilung durch den DHV?

Auch hier allgemeine Zustimmung. Die vereinzelt auftretende Unzufriedenheit wird von der Allgemeinheit nicht geteilt.

## Persönliche Mitgliederbetreuung?

Kaum ein Drachenflieger will eine bloße „Nummer“ sein. Der individuelle Kontakt gehört zu unseren Prinzipien und wird offensichtlich auch von den Mitgliedern geschätzt, wenngleich auch die ständig steigende Mitgliederzahl diesen Kontakt zwangsläufig erschwert.

## Werbung neuer Mitglieder?

Nahezu jeder Zweite hält die zahlenmäßige Stärkung des DHV für „unbedingt notwendig“ und wir hoffen, daß dieser Wunsch sich in engagierter Mitgliederwerbung niederschlägt.

## Teilnahme an internationalen Wettbewerben?

Hier hat ein deutlicher Meinungsumschwung stattgefunden. Nur noch ein Viertel hält diese Teilnahme, die gegenwärtig durch den Kooperationsvertrag abgesichert ist, für unbedingt notwendig, während zwei Drittel der Mitglieder diesem früher heiß umstrittenen Problem keine besondere Bedeutung mehr beimessen. Die allorts beobachtete Wettbewerbsmüdigkeit schlägt hier durch.

Freizeitflieger - Wettbewerbspiloten?

Auch hier zeigt sich die Tendenz in Richtung Freizeitsport. Nur noch fünf Prozent - weniger als die Hälfte des Vorjahres - zählt sich zu den Wettbewerbspiloten.

Mitglied bei DAeC und/oder DHV?

Auffällig sind vor allem der weitere Anstieg der erstmals verbandsmäßig organisierten Piloten auf 68 % sowie die auf 5 % zurückgegangene Zahl der Doppelmitglieder.

Mit dem DHV durch dick und dünn?

Diese Solidaritätsfrage haben über die Hälfte der Mitglieder bejaht. (Im Vorjahr noch 10 % weniger).

Dies zeigt uns, daß die Mitglieder den Verband nicht nur als jederzeit austauschbares Dienstleistungsunternehmen betrachten, sondern auch bereit sind, in schwierigen Phasen ihrem Verband und der Hängegleiterkommission den notwendigen Rückhalt zu geben. Dieses Ergebnis ist um so erfreulicher, als im Vergleich zum Vorjahr der damalige Solidaritätseffekt auf Grund der Auseinandersetzung mit dem DAeC abgeklungen ist und sich in ein stabiles Vertrauensverhältnis umgewandelt hat. Für dies Vertrauen danken wir

DHV-Info?

100 % positiv, davon 93 % „unbedingt notwendig“. Das Info hat im Vergleich zum Vorjahr seine Stellung noch wesentlich verbessern können. Ehrlich gesagt, wir freuen uns darüber und sind auch ein wenig stolz darauf.

Hängegleitmotorisierung?

Zwei Drittel sind negativ eingestellt, allerdings nur ein Drittel ist klar dagegen. Es liegt jetzt vor allem bei den Motorfliegern selbst, durch Selbstdisziplin einen Meinungsumschwung herbeizuführen. Das Erprobungsprogramm und die daran beteiligten Piloten können dazu einen wertvollen Beitrag leisten.

Hängegleiterschlepp?

Überwiegend positiv beurteilt, mehr als ein Drittel „unbedingt notwendig“. Das Schleppen ist als künftige Alternative zum Hangfliegen akzeptiert.

Streckenflüge?

Nahezu jeder Drachenflieger hält Streckenflüge für unbedingt notwendig oder zumindest findet er sie ganz schön. Wir werten dies als Auftrag, die bereits weit gediehenen Bemühungen um eine allgemeine Streckenflugerlaubnis fortzusetzen.



präsentiert:

**DEMON!**



VERTRETUNG UND  
SERVICE IN DEUTSCHLAND:

**HEINRICH FISCHER**

Hangweg 8, 8580 Bayreuth  
Tel. (0-0921) 92911

**HANSI BADER**

Am Burgblick 6, 7070 Schwäb. Gmünd  
Tel. (0-07171) 43745

**Münchner  
Drachenflugschule** TEL. 4 48 68 48

BALANSTRASSE 8  
8000 MÜNCHEN 80

# Gebrauchtmarkt — Gebrauchtmarkt — Gebrauchtmarkt

Jedes DHV-Mitglied hat die kostenlose Möglichkeit, unter dieser Rubrik gebrauchte Fluggeräte und Zubehör zum Verkauf anzubieten. Inserate für Hängegleiter, Gurtzeug und Rettungsgeräte werden nur abgedruckt, wenn das angebotene Produkt das Gütesiegel besitzt. Wir bitten daher um Verständnis, wenn wir zahlreiche Anzeigen für Produkte ohne Gütesiegel nicht aufgenommen haben.

Manta Fledge II B, Baujahr 12/79, Klapptrapez, Gütesiegel, DM 2.500,- Telef. 08261/4542, abends

Wings Competition, Baujahr 2/80 Liegeschürze mit Parasailfallschirm und Helm, umständehalber abzugeben, Preis VB Tel. 089/60006124 von 9.00 bis 17.00

Ranger, sehr guter Zustand mit verschiedenen Erstteilen zu verkaufen, Farben:rot, gelb, blau, VB DM 2.200,- Tel. 08121/414194

Ikarus 700 S/1 Aero, Baujahr 80, crashfrei, 1 A Zustand, DM 2.500,- Tel. 07034/4015 werktags 8.00 bis 17.00

Cloud II, Baujahr 8/80, sehr guter Zustand, nur Höhenflüge, Preis DM 2.200,- Tel. 08342/1618

ZETKA-Taifun, guter Zustand, DM 1.600,- Tel. 089/6002048

Stratos B, Gütesiegel, Packmaß 1,5 m, guter Zustand, DM 1.500,- VB Tel. 089/143278

Flamingo Sport, 12 qm, und Bennet Schlafsack, neu; Bergstar I, alles VB Tel. 0611/764187

Moyes Mega, Gütesiegelzustand, 9 Mon. alt, zerlegbar, Topzustand, DM 2.600,- sowie Streckergurt und Fallschirm von Brüggemann&Brand, DM 650,- Tel. 07142/20582

Atlas 16 C, zerlegbar, 14 Monate, DM 2.600,-; Superfex II, lieg. 18 Mon. DM 2.700,- Varia Pritzel VMS-b 1 mit Akustik und Höhenmesser 5 Mon., 380,- sowie Liegegurt DM 150,-, 18 Mon. Tel. 0821/92758 und 602450

Ikarus Aero 700 S/3, 3 mal geflogen, Huber Parasail neuwertig, Prierer-Liegegurt neuwertig, Bügelräder, Tasche, einzeln oder komplett, Preis VB Tel. 089/539439

Maxi II, BJ 80 schwarz, Gurtzeug schwarz, Fallschirm und sonstiges Zubehör zu verkaufen Tel. 0931/43761 nach 19.00 Uhr

Bicla Maxi II, 2 m Packmaß, sehr schöne Farben, 1 1/2 Jahre alt, nur ca. 50 Flüge, kein crash, VB DM 2.100,- evtl. Gurtzeug und Helm. Otto Holl, Flughafenstraße 30, 6 Frankfurt/Main 11, Tel. 0611/6664321 (Bitte oft anrufen!)

Wings, Baujahr 12/79, kaum geflogen, butes Segel, 17,2 qm, Gütesiegel, Packmaß 3,6 m, 19 kg, VB DM 2.200,- Tel. 08031/71164

Absolut neuwertiger Superfex II, Baujahr 80, herrliche Farben, VB DM 2.300,- (Gütesiegel); halbautomatisches Help-Rettungssystem mit B+B-Schirm, Schirm auch für Brustcontainer verwendbar, DM 500,- (Gütesiegel); Gütesiegelschürze, Kniehänger mit Parasail-Fallschirm, Baujahr 80 DM 480,- Tel. 0211/7103998 ab 18.00 Uhr.

Atlas 18 SC, BJ 1/81 für Piloten ab 85 kg, wenig geflogen, DM 3.000,- und LE+BE-Fallschirm, mit Gütesiegel für DM 450,- zu verkaufen. Tel. Burkhardt 07764/6161

Deuter Delta-Stop Liegeschürze und Fallschirm, DM 550,- Tel. 07034/8442 ab 18.00

Flamingo Sport, DM 800,-; Cyclone Döst, DM 2.600,-; Liegegurt mit Fallschirm DM 350,- Tel. 07841/3165

Wings Competition, 15,6 qm, Prierer Liegegurt mit Parasailfallschirm, Winter Geschwindigkeitsmesser, Me-Vario, Chinon Super 8 Kamera mit Weitwinkel und Tele, Selbstauslöser, Befestigung, RICO-Kamera mit Fernauslöser, alles wie neu, für halben Preis. Zuschriften an IPB-Privat -Institut, z. Hd. Herrn Andreas Pöhl, Tassilostraße 30, 8035 Gauting 2, Tel. 089/8502440

Ikarus 700 S/2 Aero, BJ 6/80, erstklassiger Zustand, sehr schöne Farben. Preis VB DM 2.600,- Tel. 07034/8442 ab 18.00 Uhr.

Verkaufe Stratos B Kurzpack 1,5 m, Sitz und Liegendverseilung, DM 1.400,- Tel. 07459/2139

Ikarus 700/1, 75 - 100 kp, Topzustand, DM 1.900,- Tel. 07345/5589

Hiway Superscorpion C, DM 1.800,- Tel. 08035/2632

Wasp-Supergryphon, 15 Höhenflüge, wie neu für 2.900,- DM zu verkaufen Tel. 0991/8682

Wasp-Laser, Gryphon 160, Gryphon 180, Supergryphon, alle Geräte in Bestzustand zu verkaufen. Tel. 089/184100

Bergfalke 79, sehr guter Zustand, kurzer Packsack, Liegeschürze und Helm für 1.900,- DM Tel. 07531/55876

Super Wing, Vorführgerät unter Neupreis, Tel. 089/4486848

## Münchner Drachenflugschule

BALANSTRASSE 8 8000 MÜNCHEN 80

Büro und Zubehörverkauf

TEL. 089/448 68 48

Montag und Freitag geöffnet von 16 - 19 Uhr

- \* Ausbildung mit Neugeräten im Drachenflugzentrum Hochries (Rosenheim, Chiemsee)
- \* A-Ausbildung bei Anger (eigenes Gelände)

Unbeschwertes Fliegen durch fundierte Ausbildung zu günstigen Preisen!

FÜR FORTGESCHRITTENE Thermikflugkurse! und Probefliegen mit

**SUPER wing**

Der Neue von Weltmeister Guggenmos

**FALKE 5**

von Ali Schmid, Gewinner des Drachenflieger-Tests



der leistungsstarke Kurze (1,50 m) nun mit überraschend gutem Handling

Stratos C und Helios

**NEU!**

## Beschluß zum Thema Wettbewerbsgeräte geändert

Der Beschluß, wonach bereits für die Wettbewerbssaison 1981 nur Geräte mit Gütesiegel oder mit als gleichwertig anerkannten ausländischen Gerätezertifikaten benutzt werden dürfen, ist dahin abgeändert, daß in der Wettbewerbssaison 1981 alle für den Flugbetrieb derzeit zugelassenen Geräte auch bei Wettbewerben benutzt werden dürfen. Begünstigt von dieser Verschiebung sind Geräte mit Sichtprüf- oder Neugerätetempel, schweizerische Geräte, die als sichtiggeprüft gelten (vgl. DHV Info Nr. 7, Seite 11), sowie Geräte mit Prototypen- und Eigenbauzulassung. Mit einer weiteren Verschiebung in das Jahr 1982 ist nicht zu rechnen.

## Vertrag mit dem DAeC unter Dach!

Der im Info Nr. 8 abgedruckte Vertrag wurde am 30. 03. 1981 vom DAeC gegengezeichnet und ist damit rechtswirksam zustande gekommen.

Wie bereits im Info Nr. 8 erwähnt, handelt es sich dabei um eine "Minimallösung", die im wesentlichen den gemeinsamen Wettbewerbs-sport absichert. Der Vertrag ist vorerst bis 31. 12. 1981 befristet. Alle Beteiligten sind jedoch daran interessiert, für die Zukunft eine vernünftige Nachfolgeregelung zu finden, notfalls auch durch Verlängerung des Vertrages vom 30. 03. 1981. Zu diesem Zweck hat bereits am 12. 05. 1981, auf Einladung des neuen LVB-Geschäftsführers Dietrich Weiß ein intensives und umfassendes Gespräch stattgefunden.

Gesprächsinhalt und Gesprächs-atmosphäre lassen erwarten, daß die teilweise sehr harten Auseinandersetzungen der vergangenen ein-einhalb Jahre abgeschlossen sind und man sich künftig auf die gemeinsame Bewältigung sachlich-sportlicher Fragen und Probleme ohne zweigleisige Doppelarbeit konzentrieren will.

## Deutsche Nationalmannschaft für Japan

Bei der Weltmeisterschaft 1981 in Beppu/Japan wird der deutsche Hängegleitersport von den nachstehenden Piloten vertreten:

FAI Klasse I: Josef Guggenmos, Otfried Heinelt, Hans-Peter Raggl, Jürgen Rohrmeier, Calle Barkhausen, Peter Sebrella

FAI Klasse II: Hans Olschewsky, Bruno Hartmann, Heinz Schleppe

Delegationsleiter ist Herbert Iser, der zugleich den DAeC als Mitgliedsverband der FAI bei der dortigen Hängegleiter-Sitzung vertreten wird; seine Reisekosten trägt der DAeC.

Die Reisekosten und Anmeldegebühren für die ersten sechs platzierten gemäß Rangliste werden je zur Hälfte vom DAeC und vom DHV übernommen. Alle weiteren Kosten sind von den Teilnehmern persönlich zu tragen.

Die Nationalmannschaft wird bereits so frühzeitig nach Japan abreisen, daß sie sich mit den dortigen Verhältnissen vertraut machen und in Ruhe auf die Wettkämpfe vorbereiten kann.

## Deutsche Meisterschaft vorverlegt

Der Meisterschaftstermin mußte aus technischen Gründen vorverlegt werden, und zwar auf den 25. bis 28. 06. 1981 bzw. als Ausweichtermin den 03. bis 05. 07. 1981 Austragungsort ist Kössen, nachdem kein deutscher Verein sich im gewünschten Zeitraum als Ausrichter angeboten bzw. sein Fluggelände „leihweise“ zur Verfügung gestellt hat.

Veranstalter ist gemäß Kooperationsvertrag und FAI-Reglement der DAeC. Teilnahmeberechtigt sind die Mitglieder des DAeC und des DHV. Sämtliche Teilnehmer benötigen die nationale Sportlizenz des DAeC. Die Mitglieder des DHV brauchen deswegen nicht einem DAeC-Verein beizutreten und die Sportlizenzgebühr wird vom DHV in Form eines Zuschusses zu den Wettbewerbskosten pauschal übernommen. Diejenigen Teilnehmer an den Landesmeisterschaften und an der Blockmeisterschaft, die sich für die DM qualifizieren konnten, haben die Ausschreibungs- und Anmeldeunterlagen unmittelbar erhalten.

## Deutschlandpokal 1981 kein Ranglistenwettbewerb

Den Ausrichtern des traditionellen Deutschlandpokals, d'Allgäuer Drachenflieger und Tegelbergbahn, war es trotz entsprechender Bemühungen nicht möglich, eine Terminüberschneidung mit der Weltmeisterschaft 1981 in Japan zu verhindern. Hauptgrund ist die landwirtschaftliche Nutzung des Lande- und Parkplatzgeländes.

Um die Mitglieder der Deutschen Nationalmannschaft bei der Erstellung der Rangliste 81 nicht zu benachteiligen, wurde in Übereinstimmung mit den Ausrichtern und der Sportfachgruppe Hängegleiten im DAeC entschieden, daß beim Deutschlandpokal keine Ranglistenpunkte vergeben werden.

Wir wünschen dieser Veranstaltung, die aus dem deutschen Wettbewerbsgeschehen nicht mehr wegzudenken ist, trotzdem ein gutes Meldeergebnis. Immerhin bietet sich jetzt für manchen Nachwuchspiloten die Chance, in Abwesenheit der Haus- Cracks auch mal beim Deutschlandpokal vorne mitfliegen zu können.

## Moselpokal 1981 verschoben

Wegen untauglicher Windverhältnisse konnte der Moselpokal in Riol weder am vorgesehenen Haupttermin noch am Ausweichtermin stattfinden.

Der Drachenfliegerclub Trier als ausrichtender Verein hat dankenswerterweise zwei weitere Termine angesetzt, und zwar als neuen Haupttermin 03. - 05. 07. 1981 und als Ausweichtermin 10. -12. 07. 1981

Wegen eventueller Nachmeldungen bitte unverzüglich mit dem Drachenfliegerclub Trier, Telefon (06502) 5454, in Verbindung setzen.

## Impressum

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e. V., Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee, Telefon (08022) 4923.

Verantwortlich für den Inhalt: Der Vorsitzende Peter Janssen und der Ausbildungs- und Presse-referent Klaus Tänzler  
 Druck: Ulenspiegel-Druck, 8311 Seyfriedswörth 27  
 Auflage 4.000

# Überraschung bei der Bayerischen Meisterschaft 81

Die Bayerische Meisterschaft stand im Zeichen mangelnder Organisation und daraus resultierender Unzufriedenheit im Pilotenlager. Für den 22-jährigen Günther Berninghaus gab es dennoch Grund zum jubeln: „Ich habe früher nur bei kleineren Wettbewerben mitgemacht und dort bestenfalls Trostpreise gewonnen. Jetzt liege ich vor Weltmeister Guggenmoos auf Platz 2“. Der 2. Durchgang „Cross



Country“, den der Segelflugschüler Günther mit seinem Falke 5 vollpunktete, wurde dann jedoch wegen Fehler in der Auswertung annulliert, so fiel er auf Platz 6 zurück.

Auch mit Ernst Köhler hatten die Profis, die normalerweise die ersten Plätze untereinander aufteilen, nicht gerechnet. Der 41-jährige Augsburgener landete seinen Atlas mit derartiger Präzision, daß selbst Josef Guggenmoos nicht mithalten konnte. Ernst Köhler ist 2. Vorstand des ADC Augsburg, fliegt seit 6 Jahren Drachen, ist seit 4 Jahren Fluglehrer, gibt jedoch nicht regelmäßig Flugunterricht, da ihn das zu sehr vom Fliegen und Trainieren abhalten würde. Sein Erfolgs-



geheimnis: Er ist nicht auf eines der neuen Supergeräte umgestiegen, sondern hat seinen vertrauten Atlas voll beherrschen gelernt. Der Erfolg bahnte sich schon mit dem Sieg auf der Nordbayerischen Meisterschaft und dem 2. Platz beim Hoenßpokal an.

Unglücklich war der Lokalmatador Irger Sepp mit seiner Platzierung. Der Samerberger flog und landete seinen Super Wing souverän. Er wäre von niemand zu schlagen gewesen, obwohl ihm der 3. Durchgang mit voller Punktzahl gestrichen wurde, wenn er nur einmal nicht zu viel riskiert hätte. Er umrundete eine Boje zusätzlich, die er für den Sieg gar nicht benötigt hätte. Auf dem Weg zur Boje war Steigen, auf dem Heimweg derart starkes Saufen, daß er 2 m vor dem Zielkreis stand. Adieu Platz 1, zurück ins Mittelfeld.



Gänzlich unzufrieden war der Weltmeister. Der nervenstarke Allgäuer hatte seine Hoffnung auf den letzten Durchgang gesetzt, fehlten ihm doch nur wenige Punkte zum Sieg. Der letzte Durchgang wurde aber durch den Veranstalter abgesagt. Zuletzt sorgte Herbert Iser bei der Siegerehrung für Verwirrung. Er und der LVB-Referent Klaus Nikisch übernahmen die Verantwortung für die Organisationsmängel und erklärten den Rücktritt. Damit stand die Ausrichtung der Deutschen Meisterschaft durch den DAeC in Frage. Wie wir kurz vor Redaktionsschluß erfahren konnten, ist Herbert Iser doch wieder bereit als DAeC-Funktionär weiterzuarbeiten und die DM '81 in Kössen durchzuführen.

## ERGEBNISLISTE

### KLASSE I

1	Köhler E.	Atlas SC	273
2	Guggenmoos J.	Super Wing	267
3	Klafsky Theo	Super Wing	267
4	Riedmiller R.	Super Wing	256,5
5	Brahms Rosi	Super Wing	248,5
6	Berninghaus G.	Falke 5	247
7	Iser Herbert	Prototyp	246
8	Schaffner Horst	Atlas 18	227
9	Novak Julius	Super Wing	220
10	Herbert H.	Atlas	220

11	Guggenmoos W.	215,5
12	Feschtoschenko	206,5
13	Schönburger	203
14	Nitsche M.	201
15	Mayr Alfons	199
16	Nannaberger	198,5
17	Liedl A.	197,5
18	Bläser M.	197,5
19	Heinelt O.	194,5
20	Tänzler Klaus	194,5
21	Raggl P. jun.	193,5
22	Pellicci Tomas	193,5
23	Irger Sepp	190
24	Scheffs Chr.	188,5
25	Kratz P.	186
26	Scherm D.	182,5
27	Prieler Helmut	181,5
28	Zach Gottfried	180,5
29	Tehel Toni	180
30	Schönleber E.	172,5
31	Spielmann Sigi	170,5
32	Moos Manfred	169,5
33	Zeiningner Rudi	168,5
34	Singhammer S.	168
35	Ehrensberger	165
36	Schlör A.	161,5
37	Berger M.	158
38	Feeder Jürgen	156
39	Schimansky A.	153,5
40	Kurz Franz	153,5
41	Eichenseer G.	153
42	Oertel S.	151,5
43	Obermayer J.	150
44	Jamcek W.	146,5
45	Frank Willi	145
46	Langhammer H.	141,5
47	Varwas H.	139,5
48	Schiefelbusch	137
49	Fischer S.	136,5
50	Buchinger Klaus	136
51	Kleiner Willi	134
52	Pichler Alfred	133
53	Hoffmann G.	130,5
54	Hagn H.	128
55	Dandl Simon	128
56	Gallinger Theo	125,5
57	Weber M.	124,5
58	Pitsch G.	123
59	Weinzierl G.	122
60	Detting W.	121,5
61	Adhart A.	121
62	Fröhler M.	119,5
63	Menning R.	119
64	Brams F.	117
65	Hager H.	111
66	Pock R.	107,5
67	Cornely	105,5
68	Greiner A.	105,5
69	Kaspeitzer Sepp	104,5
70	Schneider A.	93,5
71	Holzner Gebhard	91,5
72	Rohrmeier J.	88,5
73	Ailler H.	87
74	Reigl Oscar	79,5
75	Schwarz F.	78,5
76	Rimpfl F.	78,5
77	Klostermair	67,5
78	Grassl A.	64
79	Maltan J.	63
80	Fischer R.	61,5
81	Essl Reiner	54
82	Bürger Rudi	48
83	Liedl K.	45
84	Weinmann G.	38
85	Forstl S.	20
86	Hagn F.	0

# BAYERISCHE MEISTERSCHAFT 1981

## Klasse II

1	Fritz	246
2	Baier	243,5
3	Ludwig	225
4	Genghammer	180,5
5	Hartmann	176,5
6	Fliess	160
7	Eckrich	138,5
8	Wiesbauer	103,5
9	Olschewsky	97

# Die Bestplatzierten der Baden-Württembergischen Meisterschaft 1981

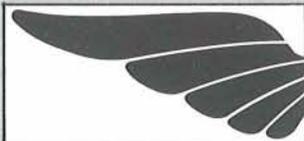
(telefonisch kurz vor Redaktionsschluß hereingegeben)

1	Friedrich Kristandl	Falke 5	40.333
2.	Jürgen Seyferle	Vampir Prototyp	39.905
3.	Eugen Funk	C 12	39.681
4.	Ali Schmid	Falke 5	39.012
5.	Winfried Schnörer	Vampir Prototap	38.889
6.	Thomas Scherlinsky	Falke 5	36.044
7.	Stefan Diebl	X Ray	35.872
8.	Rolf Abele	Falke 5	34.715
9.	Heinz Trydasch	Super Wing	34.026
10.	Frisolin Liechert	C 12	33.831

Klasse II 1. Josef Stellbaum Fledge 2B 33.117

### Wettbewerbstermine 1981

Haupt-T.	Ausweich-T.	endgültig	Gelände	Wettbewerb	Meldeschluss	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
04.-08.06.	(13./14.06.)	endgültig	Freiburg	Baden-Württembergische Meisterschaft	04.05.1981	Günther Finkbeiner, Waldkirchener Straße 10, 7800 Freiburg
04.-08.06.	(13./14.06.)	endgültig	Eisenberg bei Battenberg	Blockmeisterschaft	20.05.1981	Drachenfliegerclub Elpe, Postfach 11 66, 5788 Winterberg
04.-08.06.	(13./14.06.)	endgültig	Hochries	Bayerische Meisterschaft	25.05.1981	Luftsportverband Bayern e. V., Herbert Iser, Postfach 33, 8000 München 30
17.-21.06.	(27./29.06.)	endgültig	Loffenau	Teufelspokal; Ranglistenwettbewerb	04.05.1981	Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe
25.-28.06.	(03.-05.07.)	endgültig	Kössen	Deutsche Meisterschaft		D&C, Herbert Iser, Postfach 30, 8000 München 30, Teilnahme nur für die qualifizierten Piloten
04.-05.07.	(11./12.07.)	endgültig	Hornisgrinde	Hornisgrindepokal	01.07.1981	Drachenflugverein Baiersbronn e. V., Bildstöckleweg 15, 7292 Baiersbronn
10.-12.07.	(24.-26.07.)	endgültig	Riol	Moselpokal; Ranglistenwettbewerb	30.06.1981	Jutta Zimmer, Weidegasse 5, 5500 Trier
01.08.81	(08.08.81)	endgültig	Hochplatte und Hochries	Chiemgäupokal		Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg, Samerstraße 4, 8201 Türwang
29./30.08.	(05./06.09.)	vorläufig	Wasserkuppe	Rindgäupokal; Ranglistenwettbewerb	07.08.1981	Rudolf Absolon, Reinhardsweg 4, 6057 Dietzenbach
September		endgültig	Hütten/Ulm	Albrecht-Berblinger-Gedächtnis-Pokal		d'schwaba Drachenflieger, Ziegeleistraße 10, 7904 Erbach
05./06.09.		endgültig		Sauerlandpokal	29.08.1981	Drachenfliegerclub Elpe, Postfach 11 66 5788 Winterberg
01.-04.10.	(17./18.10.)	endgültig	Tegelberg	Deutschlandpokal	02.09.1981	d'Allgäuer Drachenflieger, c/o Tegelbergbahn, 8959 Schwangau
01.11.10.		endgültig	Beppu	Weltmeisterschaft		FAI, Teilnahme nur für Nationalmannschaften



SCHMIDTLER &  
SCHMIDTLER,  
MUENCHEN 40

# HELIOS

**HELIOS**

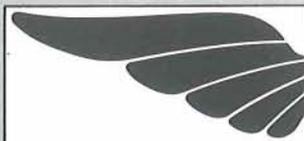
Spannweite: 10 m  
Nasenwinkel: 145°  
Gewicht: 30 kp

Fläche: 16 m<sup>2</sup>  
Packmaß: 3 m  
Leistung: Höchstwerte  
in Sinken und Gleiten

**NEU**

**3x deutscher Streckenrekord  
Erste Alpenüberquerung**

**Kurt Weber** Schrottstraße 15  
Vertragshändler und 8000 München 21  
Testpilot des Herstellers Tel. ☎ 089/58 57 60



**STRATOS C  
RANGER HS  
HOT LADY**

# SUPER *wing*

**BESONDERE MERKMALE**

Schwimmende Querstange	
Kleine Fläche	16,2 m <sup>2</sup>
Gleitwinkel	1:11
Sink.	0,9 m/sek.
Gewicht	19 kg
Spannweite	10,40 m

Nicht nur die Leistung wurde verbessert, auch Start- und Landeeigenschaften wurden durch einen ganz besonderen Segelschnitt optimiert.

Sie werden begeistert sein.  
Verkauf und Einweisung:

**Josef Guggenmos**  
**Füssener Straße 29**  
**8950 Kaufbeuren**  
**Telefon (D-08341) 51 86**