

DHV - info Nr. 10

August/September 1981

Soeben erschienen:

Delta Flugführer des DHV

Nach monatelanger Arbeit ist Jörg Ramme, der bereits den SHV-Flugführer zusammengestellt hat, endlich soweit: Unser Geländekatalog ist da.

Insgesamt 28 Fluggebiete sind auf 80 Seiten mit genauen Angaben über Höhenunterschiede, Windverhältnisse, besonderen örtlichen Umständen, Kontaktadressen, Wegeskizzen etc. eingehend beschrieben. Bekannte Fluggebiete wie Tegelberg und Ioffenau wechseln ab mit unbekanntem Gelände, vor allem in den Mittelgebirgen.

Das spiraalgebundene Buch bietet fundierte Flugvorschläge für Wochenende und Urlaub und ist gerade für jene Drachenflugfreunde, die keinen Hausberg haben, eine wertvolle Hilfe. Erhältlich ist es bei der DHV-Geschäftsstelle zum Preis von 19,- DM. (vgl. „DHV bietet an“)

Denjenigen Vereinen, die ihr Gelände zur Veröffentlichung freigeben haben herzlichen Dank! Gleichzeitig ergeht an die Vereine, die bisher keine Geländebeschreibung abgegeben haben, die Bitte, ihre Scheu zu überwinden und die Beschreibung für einen Nachtrag oder eine Neuauflage nachzuholen. Wer das Formblatt nicht mehr hat, kann es bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Unser Ziel: Vollständigkeit des Geländekatalogs.

DHV-Vorstandssitzung

Deutschland und Schweiz nähern sich

Bei der letzten Sitzung der DHV-Hängegleiterkommission am 4. Juli 1981 in Ulm nahmen als Gäste der DAeC-Sportfachgruppenvorsitzende Herbert Iser und das SHV-Vorstandsmitglied Thomas Bosshard teil.

Mit dem SHV kam man überein:

- Teilnahme von SHV-Vorstandsmitgliedern an den Vorstandssitzungen des DHV und umgekehrt;
- Aufnahme des SHV in den DHV, Kommissionsverteiler und umgekehrt;

Änderung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Hängegleiterpiloten ab 01.01. 1982

In den vergangenen eineinhalb Jahren hatten wir überdurchschnittlich viele Unfälle zu beklagen. Leider befanden sich unter den Toten und Schwerverletzten auch mehrere Drachenflugschüler. Ein weiterer Teil der Verunglückten hatte zwar die Ausbildung abgeschlossen, war jedoch den im heutigen Flugbetrieb gestellten Anforderungen nicht gewachsen.

- gegenseitige Konsultationen und Absprachen in wichtigen technischen und sonstigen Fragen;
- regelmäßige Versendung des DHV-Info an sämtliche SHV-Vereine und umgekehrt.

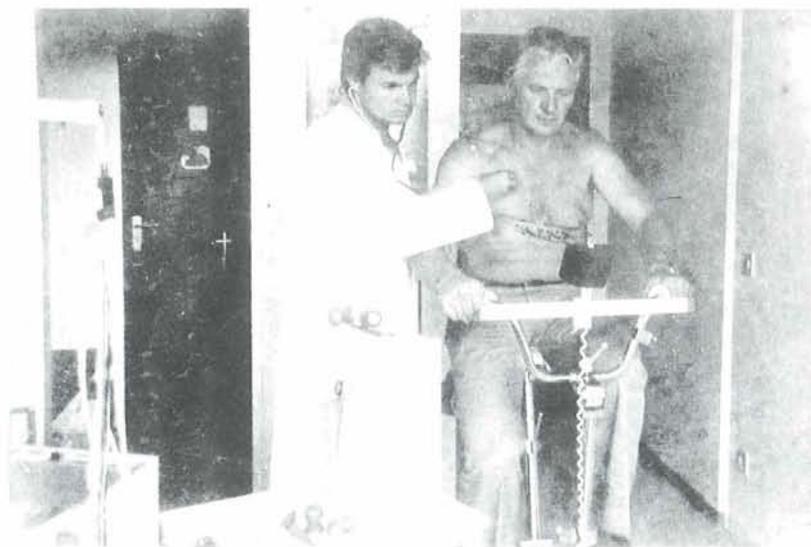
Schwerpunkte der 13-stündigen Marathonsitzung mit 58 Tagesordnungspunkten bildeten die Fachbereiche Technik, Ausbildung, Hängegleiterschlepp und Hängegleitermotorisierung.

Die DHV-Hängegleiterkommission und die VDDL-Vorstandsschaft stimmen darin überein, daß eine deutliche Anhebung des praktischen und theoretischen Ausbildungsstandards unumgänglich ist; unumgänglich vor allem deshalb, weil die flugtechnische Entwicklung (z. B. Thermikfliegen), der gerätetechnische Fortschritt (z. B. Gleitwinkel 1:10) oder auch die Frequentierung der Fluggebiete von den Piloten ein weitaus höheres Maß an theoretischem Wissen und praktischem Können verlangen, als eine Pilotenausbildung gemäß der seit 1978 nahezu unveränderten Ausbildungs- und Prüfungsordnung vermitteln kann.

Die Neufassung, die ab 01. 01. 1982 in Kraft tritt, soll den Entwicklungsrückstand in der Drachenflugausbildung aufholen und damit der Sicherheit eines jeden einzelnen Flugschülers dienen.

Der vollständige Text kann bei der DHV-Geschäftsstelle gegen Unkostenerstattung angefordert werden. Veröffentlicht wird er in der Oktoberausgabe des DRACHENFLIEGER.

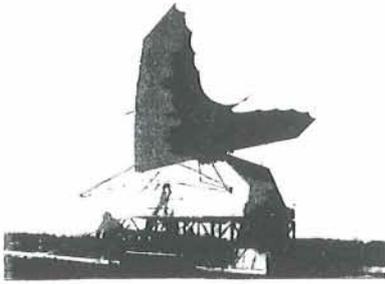
wir werden voraussichtlich im nächsten Info über die Ergebnisse berichten. Einstweilen herzlichen Dank an alle 250 Einsender. Vielleicht füllt der eine oder andere Pilot noch nachträglich den Fragebogen aus und sendet ihn zurück? Das Ergebnis würde dann noch aussagekräftiger.



DHV-Fachbeirat für Flugmedizin Dr. Richard Schader beim Ergometertest mit dem Drachenflieger Max Huber, 44 Jahre alt, dreijährige Flugerfahrung, B-Schein, 200 Flüge unfallfrei, der sich re-

gelmäßigen Kontrolluntersuchungen im Klinischen Institut für Physiologie und Sportmedizin (KIPSI) e. V. unterzieht. Bei diesem Institut läuft auch die statistische Unfalluntersuchung und

Wings - Fortsetzung



- 27.06.81 Tödlicher Unfall von Calle Barkhausen in Kössen; zunächst vermutete Unfallursache: Vorschaden: kein Überschlag
- 03.07.81 Empfehlung des DHV an alle Wings-Piloten: ihr Gerät auszutuchen und auf Vorschäden zu untersuchen.
- 04.07.81 Beschluss der DHV-Hängegleiterkommission, wonach das Gerät bei Feststellung weiterer Bauabweichungen zu sperren ist. Herbert Iser als Kommissionsgast verlangt die sofortige Sperre aller Wings.
- 08.07.81 Nachricht von Sepp Himberger aus Kössen, dem dortigen Untersuchungsbeauftragten: Ein neuer fachkundiger Zeuge will eindeutig bei Calle Barkhausen einen Überschlag beobachtet haben.
- 08.07.81 Peter Janssen fährt mit einem Vergleichs-Wings nach Österreich und stellt dort erhebliche Abweichungen beim Segelschnitt und bei den Rohrabmessungen fest.
- 09.07.81 Vergleich mit zusätzlichen Wings-Geräten: Feststellung weiterer nichtgenehmigter Varianten.
- 10.07.81 Entzug des Gütesiegels und Empfehlung an den Hersteller, für jede Gerätevarianate ein neues Gütesiegel zu erwerben.
- 15.07.81 Gründung einer Interessengemeinschaft der geschädigten Piloten.

17.07.81 Eingang diverser Gütesiegelunterlagen von Guggenmos.

19.07.81 Besprechung zwischen Guggenmos und Janssen in der DHV-Geschäftsstelle. Handschriftliche Vereinbarung über die zu stellenden Anträge und Tests: 3 Gütesiegelanträge und 2 Änderungsanträge für die Hauptversion.

21.07.81 Eingang von 2 Gütesiegelanträgen und 1 Änderungsantrag.

28.07.81 Eingang eines beim Landgericht Kempten von Guggenmos gestellten Antrags auf erneuten Erlaß einer einstweiligen Verfügung gegen den DHV.

30.07.81 Eingang eines weiteren Gütesiegelantrags und eines Änderungsantrages.

06.08.81 Nach Redaktionsschluß Gerichtsverhandlung

Nach Redaktionsschluß

Die Gerichtsverhandlung beim Landgericht Kempten am 06. 08. 1981 vormittags ergab nichts Neues. Das Gericht gab zu bedenken, daß es wahrscheinlich gar nicht zuständig ist und erließ die von Josef Guggenmos beantragte Einstweilige Verfügung nicht; eine Entscheidung soll am 20. 08. 1981 ergehen. Der Gütesiegelentzug bleibt bis auf weiteres bestehen.

Im Gerichtsaal erklärte Josef Guggenmos, daß er am Nachmittag zur Testfahrt nach Malmsheim fahren werde, um diejenigen Geräteversionen testen zu lassen, für die er neue Gütesiegelanträge gestellt hat. Er kann jedoch nicht und die Techniker warteten bis in die Nacht vergebens.

Die bisher festgestellten Wings-Versionen

1. Wings, Segellänge am Kiel 3.18 m, Rohraußendurchmesser einheitlich 42,65 mm. Segel beim DHV.
2. Wings, Segellänge am Kiel 2.88 m und abweichender Segelschnitt gegenüber Version Nr. 1 an der Segelhinterkante, Rohraußendurchmesser 40,44 mm, 42,75 mm, 44,75 mm.
3. Wings, Segellänge am Kiel 2.88 m, Segelhinterkante im Vergleich zu Versionen 1 und 2 stark hohlgeschnitten, Gestellabmessungen wie Version 2, Aufhängevorrichtung ca. 10 cm vorverlegt.
4. Wings Competition, Segelform und Gestell wie Version 2, zusätzliche Segelohren, Segel beim DHV.
5. Wings Competition, Segelform und Gestell wie Version 2, jedoch mit modifizierter Hinterkante (Gerät Barkhausen). Segel beim DHV
6. Wings Competition, Segelform und Gestell wie Version 3, zusätzliche Segelohren. Segel beim DHV.
7. Wings Competition gemäß Flugmechanikgutachten vom 12.8.80, zusätzliche Segelabspannung Höhe 25 cm, Segelschnitt und -fläche nicht mehr feststellbar. Laut Schreiben Guggenmos vom 1.10.80 „Serien Wings Competition“.
8. Umgerüsteter Wings Competition gemäß Flugmechanikgutachten vom 24.5.81 (= Testfahrt vom 14.5.81), zwei zusätzliche Segelabspannungen aus Perlonseil, Segelhöhen 38 und 35 cm, Segelschnitt und -fläche nicht mehr feststellbar.
9. Umgerüsteter Wings/Wings Competition gemäß Schreiben Guggenmos vom 30.5.81, zwei zusätzliche Stahlabspannseile, Segelhöhen 38 und 35 cm, ohne Angaben zu Segelschnitt und -fläche.
10. Umgerüsteter Wings Competition gemäß Typenkennblatt vom 1.6.81 zwei zusätzliche Abspannseile (ohne Materialangabe), Segelhöhe 37 und 34 cm. Segelfläche 17,2 qm. Keine Segelschnittangaben.

11. Umgerüsteter Wings Competition gemäß Testflugprotokoll vom 3.6.81, zwei zusätzliche Stahlabspannseile, Segelhöhe 36 und 31 cm. Segelschnitt und -fläche nicht mehr feststellbar.
12. Umgerüstete Geräte Wings/Wings Competition, 17 qm und 17,2 qm. Gütesiegelanträge vom 22.7.81 nebst Änderungsantrag gleichen Datums, und wie Version 2 (17 qm), zwei zusätzliche Stahlabspannseile, Segelhöhen 36 und 31 cm, Segelzeichnungen liegen vor.
13. Umgerüstete Geräte Wings/Wings Competition 15,6 qm, Gütesiegelantrag vom 22.7.81 nebst Änderungsantrag gleichen Datums, Gestelle wie Version 2, zwei zusätzliche Stahlabspannseile 37 und 32 cm. Segelzeichnungen liegen vor.
14. Segelzeichnung zum ursprünglichen Gütesiegelantrag, im ungeöffneten Briefumschlag von 1979 bis Frühjahr 1981 hinterlegt, Maßstab 1:25, Spannweite und andere Details maßstäblich in Ordnung und in Übereinstimmung mit Version 1; abweichend die Hinterkante, die laut Zeichnung bis zu 20 cm länger ist. Zeichnung liegt vor.
15. Segelzeichnung wie Version 14 mit „abgeänderter Achterkante, größte Abweichung 3 cm“ für Wings und Wings Competition, gleiche Kiellänge wie Version 14. Zeichnung liegt vor.
16. Segelzeichnung wie Version 14, jedoch mit verkürztem Segel an der gesamten Hinterkante einschließlich am Kiel, für Wings und Wings Competition „15,6 qm“. Zeichnung liegt vor.

Betriebstüchtigkeitsnachweise wurden erteilt

- als Gütesiegel gemäß Musterunterlagen für Gestell wie Version 1, Segel wie Version 14. Kein Segel in dieser

Wings - Interessengemeinschaft gegründet

Lieber Peter Janssen!

Euer Rundschreiben vom 10.7.81, wonach der Firma Guggenmos das Gütesiegel für die Geräte Wings und Wings Competition entzogen worden ist, wird in unserem Bereich größtenteils akzeptiert. Gleichzeitig hat bei den betroffenen Piloten, die sich nicht so ohne weiteres ein Ersatzgerät kaufen können, große Ratlosigkeit über das weitere Vorgehen eingesetzt.

Um diesen Piloten weiterzuhelfen, hast Du vorgeschlagen, unter meiner Koordination eine Interessengemeinschaft zu bilden. Diese Interessengemeinschaft sollte aus rechtlichen Gründen DHV-unabhängig sein, sich um die finanzielle Abwicklung kümmern und erforderlichenfalls die neuen Güte-

siegelverfahren und Umrüstaktionen betreiben.

Ich erkläre mich bereit, diese Aufgabe ohne irgendeine Vergütung zu übernehmen. Lediglich meine Telefon-, Porto- und Reiseauslagen sowie eventuelle weitere Kosten - z.B. Gütesiegelprüfgebühren - wären auf die einzelnen beteiligten Piloten umzulegen. Die büromäßige Abwicklung ist gesichert.

Veröffentliche dieses Schreiben bitte schnellstmöglich. Wer sich an der Interessengemeinschaft beteiligen will, soll mich kurz anschreiben und ich werde ihm das in der Anlage beigefügte Beitrittspapier übersenden.

Mit den besten Grüßen

Elmar Schmellenkamp

Zur Klarstellung

Die Interessengemeinschaft verfolgt nicht den Zweck, die geschädigten Piloten gegen Josef Guggenmos zu mobilisieren. Vielmehr geht es darum, daß die Vielzahl der Beteiligten auf drei Ansprech- und Verhandlungspartner reduziert wird, nämlich

1. den Hersteller Josef Guggenmos
2. den DHV, vertreten durch den Vorsitzenden
3. die Interessengemeinschaft, vertreten durch den Koordinator.

Auf diese Weise hoffen wir, die anstehenden vielfältigen Probleme am schnellsten und reibungslosesten

lösen zu können und vor allem die Piloten vor vermeidbaren finanziellen und zeitlichen Einbußen zu bewahren.

Eine abschließende Bitte an alle Drachenflieger, die ein Gerät übrig haben: Meldet dieses Gerät bitte beim DHV an, sei es leihweise, mietweise oder zu einem günstigen Kaufpreis. Umgekehrt sollen all jene Wings-Piloten, die mangels eines Gerätes derzeit am Boden bleiben müssen, sich ihrerseits beim DHV melden. Wir werden dann versuchen, ihnen eines der zur Verfügung gestellten Geräte zu vermitteln.

Peter Janssen

Ausführung ist auffindbar. Fehlerhafte Segelzeichnung?

- als Änderung maßstabsgerechte Verkleinerung der Gütesiegelversion. Kein Gestell oder Segel in dieser Ausführung auffindbar.

- als Änderung neue Wingtip-Konstruktion und Segelohren zu Version 14, beides mit Schreiben von Josef Guggenmos vom 19.5.80 ausdrücklich bestätigt und ohne Ein-

fluß auf die aerodynamischen Eigenschaften.

- als Umrüstung gemäß Version 9 mit reduzierten Segelhöhen 36 und 33 cm. Grundlage der Genehmigung: „Es gibt nur einen Segelschnitt.“ Daher keine Vermessung des getesteten Segels. Folge: Nicht mehr feststellbar, mit welcher Segelversion der Test stattfand.



DELTA STOP

der bewährte Lebensretter mit der superschnellen Öffnung auch dann noch effektiv, wenn es in Bodennähe brenzlich wird. Bruchteile von Sekunden entscheiden dann über die Rettung.

DELTA STOP BOX (Container+Bremssiegel) DM 853,15 incl. MWSt.

DELTA STOP SYSTEM (Gurtzeug+Container+Bremssiegel) DM 1.107,40 incl. MWSt.



DEUTER AG · POSTFACH 10 · 7101 FLEIN · TELEFON 07131/53014

Vertretung Bayern: H. Stöllinger, Poststr. 34, 8230 Bad Reichenhall, Tel. 08651/3237
Vertretung Österreich: K. Pirker, A-5081 Neu Anif 95, Tel. 06246/38145

DAeC gütegeprüft 020378

Neuer Testwagen in Betrieb

Klaus Rostan hat in Zusammenarbeit mit Ali Schmid und Michael Schönherr vom Technikreferat eine neue Vorrichtung für Flugmechaniktests konstruiert und gebaut. Der Vorteil dieser neuen Vorrichtung liegt vor allem darin, daß die Prüfdrachen nicht mehr in waghalsiger und zeitaufwendiger Klettertour auf dem mehrere Meter hohen Gestell montiert werden müssen. Die Montage erfolgt nunmehr ebenerdig und das gesamte Gestell nebst Drachen wird dann wie ein Kran aufgerichtet und in Meßposition gebracht (vgl. Fotos). Montiert ist die Vorrichtung auf dem DHV-eigenen Opel Diplomat V 8, der die notwendige PS-Leistung bringt.

Ebenfalls angeschafft wurde für die Flugmechaniktests ein neuer Meßdatenschreiber, der technische Vorteile hat und das bisherige Leihgerät ersetzt. Außerdem baut eine Studentengruppe für uns einen starren Eich-Flügel. Dieser dient dazu, vor Beginn der eigentlichen Meßfahrten jeweils die Testvorrichtung zu überprüfen und zu justieren. Desweiteren bietet der Eichflügel die Möglichkeit eines Vergleichs zwischen den diversen Meßeinrichtungen, derzeit in USA, in Großbritannien und in Deutschland. Die Arbeiten am Eichflügel unter Leitung von Professor Worthmann stehen kurz vor dem Abschluß.

Zuwachs für's Technikreferat

Wilfried Rudolf

Für das Technikreferat konnte als neuer Mitarbeiter Wilfried Rudolf vom 1. Delta Club Memmingen e.V. gewonnen werden. Wilfried Rudolf ist seit mehreren Jahren Drachenflieger und war bis zu seiner Pensionierung im April 1981 als technischer Offizier bei der Bundesluftwaffe in Kaufbeuren mit der Überprüfung von Luftzeugen befaßt.

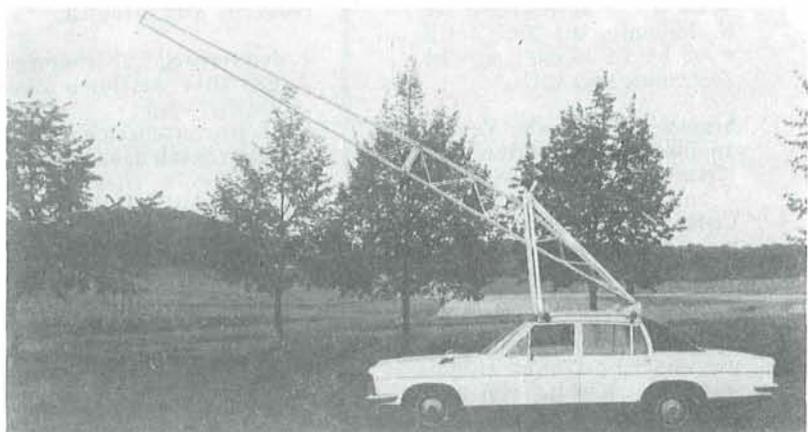
Die personelle Verstärkung dient der Beschleunigung und Koordination der Gütesiegelverfahren, deren qualitativer Verbesserung und der Entlastung der ehrenamtlichen Mitarbeiter. Wir wünschen Wilfried Rudolf, der bei Ottobeuren im Allgäu ansässig ist, für seine Arbeit Spaß und Erfolg und bitten die Hersteller, die ja in erster Linie mit ihm Kontakt haben werden, ihn kooperativ zu unterstützen.



Testvorrichtung zusammengeklappt in Transportstellung.



Testvorrichtung ausgeklappt für Gerätemontage am Boden



Testvorrichtung in Meßfahrtposition.

Besuch bei Vereinsversammlungen

Von verschiedenen Seiten wurden wir darauf angesprochen, warum Kommissionsmitglieder nur selten zu Versammlungen und Veranstaltungen kommen. Dies hat zwei Gründe: zum einen sind wir mit unseren fachlichen Aufgaben reichlich ausgelastet und an persönlicher Selbstdarstellung nicht interessiert. Zum anderen wollen wir vermeiden, als unge-

betene Gäste in den gewohnten Versammlungsablauf hereinzu-

platzen. Wenn jedoch bei einem Verein der Wunsch nach persönlichem Kennenlernen und nach Information aus erster Hand besteht, so kommt gerne einer von uns. Es muß sich jedoch zeitlich einrichten lassen und wir bitten daher, uns möglichst frühzeitig über die Versammlung zu benachrichtigen.

Fliegen ohne Betriebstüchtigkeitsnachweis - ein riskanter Spaß

Nach § 2 des Luftverkehrsgesetzes dürfen „deutsche Luftfahrzeuge nur verkehren, wenn sie zum Luftverkehr zugelassen sind“ und diese Bestimmung gilt ausdrücklich auch für das „sonstige Luftfahrzeug“, dem der Hängegleiter zuzurechnen ist.

Nach diesem Wortlaut hätte das Bundesverkehrsministerium als oberste Luftverkehrsbehörde das Drachenfliegen von vorneherein unterbinden können, da die für die Verkehrszulassung einschlägige Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) den Hängegleiter nicht erwähnt und somit gar keine Zulassungsmöglichkeit bestand. Weitere Alternative für das Bundesverkehrsministerium wäre gewesen, die Luftverkehrszulassungsordnung entsprechend zu erweitern, freilich mit der Folge, daß die Prüfung und Zulassung dann über das Luftfahrtbundesamt hätte stattfinden müssen, was wiederum zu einem erheblichen Zeit- und Kostenaufwand geführt hätte. Dieser Aufwand hätte die Einzelgeräte drastisch verteuert und die heutige Typenvielfalt gar nicht erst entstehen lassen.

Um dennoch den Gesetzauftrag dem Sinne nach zu erfüllen, hat das Bundesverkehrsministerium im Einvernehmen mit den Bundesländern eine Art „kleine Verkehrszulassung“ durch den sogenannten Betriebstüchtigkeitsnachweis geschaffen, den jeder Hängegleiter besitzen muß. Dieser wird von einer anerkannten Stelle erteilt.

Das Bundesverkehrsministerium hatte früher den DAeC dazu ermächtigt und seit dem 03. 06. 1981 den DHV.

Es gibt folgende Arten von Betriebstüchtigkeitsnachweisen:

- Gütesiegelstempel des DAeC
- Gütesiegelplakette des DHV
- Sichtprüfstempel des DAeC (bis 31.12.1981)
- Neugerätstempel des DAeC (bis 31.12.1981)
- Abwurfzertifikat des DHV (ab 01.01.1982)
- Prototypenzulassung (Zulassungspapier) des DHV
- Eigenbauzulassung (Zulassungspapier) des DHV

Dazu kommen die als gleichwertig anerkannten ausländischen Zertifikate, jedoch beschränkt auf einzelne vom DHV veröffentlichte Gerätetypen mit Zusatztests, derzeit

- Typenprüfstempel des SHV (siehe Liste in diesem Heft)
- Gerätezertifikat der BHGA (bisher kein anerkanntes Gerät)

Beim Fliegen ohne Betriebstüchtigkeitsnachweis entstehen - neben Sicherheitsproblemen - auch folgende rechtliche Risiken:

- Das „Freie Fliegen“ außerhalb genehmigter Gelände gilt gemäß Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums nur dann als genehmigt, wenn ein Betriebstüchtigkeitsnachweis vorliegt. Ohne diesen liegt mangels einer Außenstart- und -landelaubnis ein Verstoß gegen die Strafvorschrift des § 60 Luft VG vor, ein Vergehen mit Eintrag ins Strafregister.

- Beim Fliegen im zugelassenen Gelände, bei dem im Zulassungsbescheid die Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums als Auflage ausdrücklich genannt sind, verstößt der Pilot zumindest gegen die Bußgeldvorschrift des § 58 Luft VG, eine Ordnungswidrigkeit ohne Strafregistereintrag.

Die auf Grund dieser Vorschriften verhängten Bußgelder und Strafen bewegen sich zwischen ca. 500 DM und 1.500 DM.

Wesentlich teurer kann jedoch der fehlende Versicherungsschutz werden. Wer beispielsweise auf dem Dach eine neuen PKW landet, darf regelmäßig mehrere tausend DM hinblättern und wer gar einen Personenschaden verursacht, wird mit dem Ersatz von Heilkosten, Verdinstausfall, Schmerzensgeld und notfalls mit der Zahlung einer Rente seine Lebens nicht mehr froh. Und ist es das wert.....?

Sichtgeprüfte Geräte für Abwurftest anmelden

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

Die Hängegleiterkommission hat zur Abwurfprüfung folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Es ist folgender Ablauf vorgesehen:

- a) Anmeldung mit Übersendung des vom Geräteeigentümers ausgefüllten Typenkennblatts sowie Bezahlung der Prüfgebühr.

b) Zuteilung eines Prüftermins

c) Durchführung der Abwurfprüfung.

d) Vermessung und Vergleich mit den Angaben im Typenkennblatt.

e) Sichtprüfung.

f) Erteilung des Abwurfzertifikats auf dem Typenkennblatt und dem Gerät.

2. Die Abwurfprüfung ist für jedes Gerät individuell durchzuführen.

3. Die Gültigkeitsdauer des Abwurfzertifikats ist zunächst nicht beschränkt; eine spätere Beschränkung bleibt vorbehalten.

4. In das Typenkennblatt ist eine eidesstattliche Versicherung des Gerätehalters aufzunehmen, wonach sich das Gerät in flug-

fähigem Zustand befindet und spätere Änderungen der Zustimmung der DHV-Gütesiegelstelle bedürfen.

Um einen Überblick über den Umfang der auf das Technikreferat zukommenden Arbeit zu erhalten, sollten die Halter von sichtgeprüften Geräten, die ihr Gerät dem Abwurftest unterziehen wollen, sich vorab das Typenkennblatt von der Geschäftsstelle schicken lassen und es ausgefüllt an die Geschäftsstelle zurückgeben. Wenn dann die Abwurfvorrichtung einsatzbereit ist, erhalten diese Piloten Nachricht. Sie haben dann endgültig darüber zu entscheiden, ob sie ihr Gerät dem Abwurftest unterziehen wollen. Wenn ja, so bezahlen sie die ihnen mitgeteilte Prüfgebühr und erhalten anschließend den Prüftermin. Die Anmeldung zur Sichtprüfung wird also erst mit Zahlung der Gebühr verbindlich.

Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 01. 08. 1981

Gütesiegelstempel des DAeC, die vor dem 31. 12. 1980 auf diesen Geräten angebracht wurden, sind gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel.

001-79	Taifun		Fa. Zetka
002-79	AAR		Fa. Zetka
003-79	Stratos B		Fa. Schmidtler und Schmidtler
004-79	Superfex II Nylon/ II Modell 81	1)	Fa. Finsterwalder
004-79	Cloud-Flamingo		Fa. Thalhofer
006-79	Junior-Flamingo		Fa. Thalhofer
007-79	Superfex-Dracon/ II Modell 81	1)	Fa. Finsterwalder
008-79	Super-Scorpion C/C		Fa. Hiway
009-79	Super-Scorpion B		Fa. Hiway
010-79	Jet-Atlas 14/16/18	2)	Fa. La Mouette
011-79	Firebird II		Fa. Drachenflugschule Allgäu
012-79	Wings/Wings Competition	3)	Fa. Guggenmos
013-79	Ranger A		Fa. Schmidtler und Schmidtler
014-79	Bergstar II maxi	4)	Fa. Bichlmeier
015-79	Ikarus 700		Fa. Lieb
016-79	Concord		Fa. Steger
017-79	SC		Fa. Steger
018-79	Fledgling	5)	Fa. Olschewsky
019-79	Iser Futura Compact		Fa. Iser
020-79	Jetfex		Fa. Finsterwalder
021-79	Lady hot		Fa. Schmidtler und Schmidtler
022-79	Bergfalke		Fa. Schmid und Niebler
023-80	Falcon 5		Fa. Steffl
024-80	Gryphon 160 DS	6)	Fa. Steffl
025-80	Windspiel		Fa. Schäfer
026-80	Ranger HS		Fa. Schmidtler und Schmidtler
027-80	Firebird C 11		Fa. Drachenflugschule Allgäu
028-80	Firebird C 12		Fa. Drachenflugschule Allgäu
029-80	Cyclone DÖST	7)	Fa. Dörler/Steger
030-80	Worldcup	8)	Fa. Drachenflugschule Allgäu
031-80	Gryphon 180 DS	6)	Fa. Steffl
032-80	Laser		Fa. Steffl
033-80	Super-Gryphon	6)	Fa. Steffl
034-80	Ikarus 800		Fa. Lieb
035-80	Super-Wing		Fa. Guggenmos
036-80	Gryphon-Sierra		Fa. Steffl
038-81	Falke 5		Fa. Schmid und Niebler
039-81	Osiris III s		Fa. Kuhnert
040-81	Moyes Mega		Fa. Förster
041-81	Fuga AC 5		Fa. Agur-Gliders
042-81	LADAS	9)	Fa. Baumgartner
043-81	Windfex		Fa. Finsterwalder
044-81	Helios		Fa. Schmidtler und Schmidtler
045-81	GS Concord II	10)	Fa. Steger

Anmerkungen

1. Nur zugelassen mit Schrängungshöhe 52,5 cm.
2. Zu unterscheiden vom Atlas D, siehe Anmerkung 9.
3. Gütesiegel wegen nichtgenehmigter Änderungen entzogen.
4. Nur zugelassen mit nachgerüsteter Patenlasche und außen angesetzten Swiveltips.
5. Gütesiegel vorläufig; Umschreibung noch nicht abgeschlossen.
6. Nur zugelassen mit Segelabspannungen aus Stahlseil.
7. Zu unterscheiden vom englischen Cyclone-Modell, für das kein Gütesiegel besteht.
8. Vor-Version ohne Gütesiegel gesperrt.
9. Modifikation des früheren Atlas-D.
10. Unter Vorbehalt.

Hängegleiter mit SHV-Typenprüfung

Stand: 01. 08. 1981

Die nachfolgenden Geräte mit SHV-Typenprüfung haben den zusätzlichen Flugmechaniktest erfolgreich absolviert und ihr Gütezeichen wird als gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel anerkannt.

006-79	Super Scorpion	Fa. Franz Meyer
006-79	Euro II/II S	Fa. Steinbach
033-80	800 Aero 1/1 S	Fa. Ikarus Deutschland Comco
034-80	Euro III	Fa. Steinbach

Die folgenden Geräte haben die SHV-Typenprüfung vor dem 31.12. 1980 bestanden, ohne jedoch ein positives Flugmechanik-Testergebnis vorweisen zu können. Sie dürfen in Deutschland nur bis zum 31. 12. 1981 benutzt werden.

001-79	Pirat	Fa. Bora Delta
023-79	Pirat	Fa. Segler Bau
002-79	Marabu I	Fa. AG Wald ZH
004-79	Lancer 4	Fa. Hans Gyax
005-79	Zephyr	Fa. Münchenstein BL
025-80	S. Scorpioni 14 qm	Fa. Franz Meyer
007-79	Futura 180 S	Fa. Iser München
008-79	Firefly Rithner 193	Fa. Rithner Monthey
009-79	Firefly Rithner 220 Bip.	Fa. Rithner Monthey
010-79	Gryphon Rithner 160	Fa. Rithner Monthey
012-79	Firefly Rithner 220 Mon.	Fa. Rithner Monthey
014-79	Lancer Rithner 4	Fa. Rithner Monthey
130-80	Swissatlas	Fa. Rithner Monthey
015-79	Choucas Bipl. Maxi	Fa. Ch. Besnard
016-79	Choucas Maxi	Fa. Ch. Besnard
017-79	Choucas Rochester	Fa. Ch. Besnard
018-79	Choucas Midi	Fa. Ch. Besnard
019-79	Firefly 181	Fa. Ultralite Products USA
020-79	Condor 224	Fa. Ultralite Products USA
021-79	Condor 194	Fa. Ultralite Products USA
026-79	Condor 178	Fa. Ultralite Products USA
031-80	ASW Flash S	Fa. Scherer Kontakt
035-80	ASW Flash SC	Fa. Scherer Kontakt
032-80	Dädalus II	Fa. H. Spengeler

Alle anderen Geräte mit SHV-Typenprüfung dürfen in Deutschland nicht geflogen werden.

DHV-Film kurz vor der Fertigstellung

Voraussichtlich im Laufe des Oktobers wird der neue DHV-Film - Super 8 mm, Farbe, Ton, 25 Minuten - zum Verleih an Mitgliedsvereine und Flugschulen zur Verfügung stehen. In diesem Film, gestaltet von Charlie Jöst, wird das gesamte Spektrum des Drachenflugsports gezeigt. Eine erhebliche Zahl von Amateurfilmern hat ihre besten Streifen zur Verfügung gestellt. Traumhafte Flugszenen wechseln ab mit Darstellungen aus der Anfangszeit des Drachenfliegens, schweren Unfällen, Fallschirmrettung und Berichten über Gütesiegeltests im In- und Ausland, mit Klippenstarts, Schlepp, Motorisierung, Doppelsitzerfliegen, mit kuriosen Situationen usw. Kurz gesagt, ein Drache fliegerleckerbissen für jeden, der diesen Sport liebt.

Die investierten Kosten - größtenteils für Material und Kopierarbeiten - müssen über eine Leihgebühr langfristig wieder hereingespielt werden. Um die Leihgebühr kalkulieren zu können und um einen Überblick über die Terminwünsche der Vereine und Schulen zu erhalten, bitten wir um schnellstmögliche unverbindliche Voranmeldung. Bei Terminüberschneidungen erfolgt der Verleih in der Reihenfolge der Anmeldungen. Die Interessenten erhalten bei Fertigstellung des Films genauere Nachricht.

Weitere Filme über spezielle Sachgebiete wie Technik, Ausbildung, Fluggelände etc. sind für 1982 geplant.

Achtung Kündigungsfristen

Durch Beschluß der Jahreshauptversammlung 1980 wurde in die Verbandssatzung eine zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende eingefügt. Wortlaut vgl. Versammlungsprotokoll. Dies bedeutet, daß auch die Abmeldung einzelner Vereinsmitglieder bis spätestens 31. 10 1981 bei uns eingehen muß.

Desweiteren gilt die zweimonatige Kündigungsfrist zum Jahresende für sämtliche Gruppenversicherungsverträge, insbesondere also auch die Gerätehaftpflichtversicherung. Wer beim DHV Mitglied

bleiben will, jedoch seine Versicherung kündigen möchte, der dies getrennt tun. Umgekehrt jedoch erlischt bei einer Kündigung der DHV-Mitgliedschaft automatisch auch die Versicherung zum Jahresende.

Verspätet eingehende Kündigungen, Abmeldungen und Austritte werden dann erst zum Jahresende 1982 wirksam. Dies bedeutet, daß Mitgliedsbeiträge und Versicherungen für das Jahr 1982 in voller Höhe zu bezahlen sind, wobei freilich auch die vollen Leistungen des DHV aufrechterhalten bleiben.

Zwischenergebnis beim Mitgliederwettbewerb 1981

Seit dem letzten Stichtag, dem 06. 06. 1981, bis zum neuen Stichtag, dem 08. 08. 1981, ist die Mitgliederzahl von 2.415 auf 2.609 angewachsen. Dies ergibt einen täglichen Zuwachs von 3 Neumitgliedern. Eure Bemühungen bei der Mitgliederwerbung haben sichtlichen Erfolg!

In der Fluglehrerwertung liegt Elmar Müller mit 24 Neumitgliedern weit an der Spitze. In der Absolutwertung der Vereine - unabhängig von der Vereinsgröße - liegen d'Allgäuer mit 18 Neuan-

meldungen vorn, den zweiten Platz nimmt der Drachfliegerclub Staufen e. V. ein. In der Relativwertung der Vereine - abhängig von der Gesamtmitgliederzahl - ist die Berechnung so aufwendig, daß wir das Ergebnis erst zum nächsten Jahresbeginn ermitteln können.

Für die Werbung neuer Einzelmitglieder sind nachstehend mehrere Mitgliedsanträge abgedruckt, für jedes Mitglied ein Abschnitt. Bei Mehrbedarf bitte fotokopieren oder bei der Geschäftsstelle nachbestellen.

Geschäftsstellen - Urlaub

Unsere Verbandssekretärin Claudia Sträche wird im Zeitraum zwischen Mitte August und Anfang Oktober ihren Jahresurlaub nehmen. Während dieser Zeit wird sie zwischendurch in der Geschäftsstelle die dringendsten Arbeiten erledigen.

Wir bitten jedoch um Verständnis, wenn Versicherungsnachweise, Berufigungsnachweise, Plaketenbestellungen etc. nicht postwendend bearbeitet werden.

Einzugsermächtigung spart Mühe und Geld

Verschiedene Mitglieder haben den Wunsch geäußert, den Mitgliedsbeitrag (für Direktmitglieder) und vor allem die Versicherungsprämie nicht mühsam an den DHV überweisen zu müssen, sondern ihn mittels Einzugsermächtigung von ihrem Konto jährlich abbuchen zu lassen. Dieser Wunsch kommt unserer Verbandssekretärin sehr entgegen, die durch das Schreiben von Rechnungen und leider auch Mahnungen stark belastet ist. Und der Verbandskasse würden die ersparten Fotokopie- und Portoaufwendungen wohl tun.

Es wäre daher für uns alle sinnvoll, von der Möglichkeit der Einzugsermächtigung Gebrauch zu machen. Das entsprechende Formblatt ist unmittelbar unterhalb des Vollmachtsformulars für die Deutsche Hängegleitertagung abgedruckt. Bitte regen Gebrauch davon machen!

Bitte Presseberichte an die Geschäftsstelle senden

In zahlreichen Zeitungen und Zeitschriften erscheinen Artikel über den Drachenflugsport und über den DHV. Manche dieser Artikel sind irreführend und bedürfen einer schnellstmöglichen Berichtigung bzw. Gegendarstellung, vergleiche den im Info Nr. 9 abgedruckten Artikel der Mindener Volkszeitung.

Wir bitten alle Mitglieder, bei der Sammlung von Presseberichten - negativen und positiven - mitzuhelfen und uns der Einfachheit halber gleich die ganze Zeitungseite zu übersenden. Denn mit bloßen Ausschnitten ohne Zeitungsangabe und Datum können wir nichts anfangen. Bei Radio- oder Fernsehsendungen übermittelt uns bitte Sender, Programm und Uhrzeit, möglichst auch Redakteur, interviewte Personen und Kurzangabe des Inhalts. Vielen Dank im Voraus!

Mit oder ohne Innencontainer?

Umfrage bei den Herstellern

Die tödlichen Unfälle von Werner Kühnlein und Calle Barkhausen haben erneut die Diskussion darüber entfacht, ob ein Rettungsgerät mit oder ohne Innencontainer „besser“ ist. In der Kommissionssitzung am 04. 07. 1981 stand auch dieses Thema auf der Tagesordnung, jedoch ohne Ergebnis. Unsere weitere Bemühung, auf statistischem Weg zu einer Aussage zu gelangen, scheiterte daran, daß die Fallschirmrettungen und die Fälle des Schirmversagens zahlenmäßig zu gering und daher nicht genügend aussagekräftig sind.

In der Hoffnung, durch die Rettungsgerätehersteller zu neuen Erkenntnissen zu gelangen, haben wir die Hersteller angeschrieben und um Stellungnahme gebeten. Pro und contra halten sich jedoch auch hier die Waage. Aber vielleicht helfen die Stellungnahmen dem einzelnen Piloten bei seiner Entscheidung weiter.

Fa. Brüggemann + Brand

Bei der Entwicklung unseres Rettungsgerätes für Hängegleiter im Jahre 1977 wurde besonderes Augenmerk auf vorausgegangene Unfälle gelegt.

Hierbei kristallisierte sich ein wichtiger Punkt heraus, und zwar folgender:

Das Rettungsgerät muß kontrolliert aus dem in der Funktion gestörten Hängegleiter geworfen werden können, so daß die Kappe während der Öffnung nicht durch die Verspannung des Hängegleiters behindert wird oder die Öffnung gar total verhindert wird.

Aus diesem Grunde wurde unser Gerät mit einer inneren Packhülle und einer 6 m langen Verbindungsleine ausgelegt. Somit kann die Kappe außerhalb des Gefahrenbereichs ungehindert öffnen. Die Öffnungszeit ist trotz dieser Maßnahme extrem kurz.

Fa. Kosteletzky

Wir sind der Ansicht, daß ein Drachenflieger-Rettungssystem unbedingt mit einem Innencontainer ausgerüstet sein muß aus folgenden Gründen:

- 1. Der Innencontainer gibt die Fallschirmkappe und das Fangleinensystem erst frei, nachdem der Verbindungsgurt gestreckt ist und ein ausreichender Abstand zu Teilen des Hängegleiters besteht, außerdem die Entfaltung und Füllung in der ungestörten Strömung hinter dem Hängegleiter erfolgt. Die Gefahr des Hängenbleibens der Fallschirmkappe an Teilen des Hängegleiters, oder das Durchtauchen der Fallschirmkappe durch Verspannungen am Hängegleiter wird weitgehend verhindert.*
- 2. Der Innencontainer bewirkt eine Vergleichmäßigung des Entfaltungs- und Füllungsvorgangs der Fallschirmkappe dadurch, daß*

Worauf kommt's an?

Dieser Bericht soll eine Aufzählung und Gegenüberstellung von Arten, Öffnungsabläufen, Handhabung und Konstruktionsmerkmalen von gütegesiegelten Rettungssystemen für Hängegleiter sein. Eine Wertigkeit einzelner Systeme ist nicht beabsichtigt.

Es gibt bis dato 9 Rettungssysteme, die in der Bundesrepublik Deutschland ein Gütesiegel haben.

Wenn Vergleiche gezogen werden über die Fallschirmkappen, so gibt es in der Konstruktion wenig Abweichung. Als Werkstoff werden Segelmaterial und Fallschirmstoff bevorzugt. Die Fallschirmkappe soll aber nicht Gegenstand dieses Berichts sein. Vielmehr soll auf die Öffnungssysteme und Containerarten eingegangen werden.

Es ist nicht verwunderlich, daß in dem Zeitraum von 1977 bis 1981 also in rund 5 Jahren, die Entwicklung nicht stehen geblieben ist. Immer mehr Hersteller gehen dazu über, Rettungssysteme mit Innencontainer zu bauen bzw. Systeme auf Innencontainer umzurüsten. Es hat sich herausgestellt, daß eine kontrollierte Öffnung in einer Gefahrensituation unbedingt notwendig ist.

Die Verriegelung des Innencontainers muß so optimiert sein, daß der Packdruck dem Öffnungswiderstand des Verschlusses entspricht. Bei allen gütegesiegelten Systemen ist die Packweise so vereinheitlicht, daß nur der Fanggurt ausserhalb liegt und Fallschirmkappe und Fangleinen vom Innencontainer umschlossen werden. Ob eine Stiftverriegelung in einer starren Textilschlaufe, Fangleinenverriegelung in einer Gummischlaufe oder eine 3-Punkteverriegelung in Gummis den Container verschließt, spielt hierbei nur eine sekundäre Rolle.

Als negatives Beispiel sei an dieser Stelle das UP-System (kein Gütesiegel) genannt. Der enorme Packdruck und die komplett ausliegenden Fangleinen, die den Container verriegeln, bieten solch großen Widerstand, daß Störungen berechenbar sind, wie es die Vergangenheit gezeigt hat. Bei einer Öffnung fällt dann der Innencontainer mit der gleichen Geschwindigkeit wie der Pilot, da der Entriegelungswiderstand größer ist, als das Gewicht des Containers mit Fallschirmkappe. Das Rettungssystem bleibt also geschlossen.

Eine optimal ablaufende Öffnung ist nur dann gegeben, wenn der Pilot selbst Einfluß auf die Auslösung, Richtung und die Geschwindigkeit der Öffnung des Systems hat. Eine gute Lösung ist es, wenn eine Haltemöglichkeit (Griffschlaufe etc.) sich am Innen-

container befindet, über die ausgelöst und mit der man dem System eine vom Piloten vorbestimmte Richtung geben kann. Versuche in Loffenau haben gezeigt, daß es sehr schwierig ist, mit nur einer Hand ein System kontrolliert zu öffnen und vielleicht auch noch eine bestimmte Richtung zu geben, wenn am Innencontainer keine Haltemöglichkeit angebracht ist.

Zusammenfassend sei zu sagen: Die Piloten sollten sich eine beliebige Notsituation vorstellen und sich dann die notwendigen Handgriffe einprägen.

Die Ausbildung in der Handhabung aller gütegesiegelten Hängegleiter-Rettungssysteme sollte eine Voraussetzung bzw. Bestandteil einer Prüfung zum Erhalt der B-Lizenz sein.

Ein Rettungssystem ist nur so gut, wie die Ausbildung des Piloten, der es bedienen muß.

Volker Rademacher *

* LBA-Prüfer Volker Rademacher gehört dem Prüfteam an, das unter Leitung von Oberstleutnant Hoyer für den DHV die Gütesiegelprüfungen für Rettungs- und Aufhängesysteme durchführt.

zunächst die Fangleinen, dann die Fallschirmkappe freigegeben werden, das System gestreckt wird und die Füllung der Kappe durch die in der Basis eintretende Luft erfolgt. Ein unkontrolliertes Füllen der Kappe, Durchtauchen der Kappe durch die Fangleinen, Fangleinenüberschlag und dergleichen wird hierdurch verhindert.

3. Der mechanische Schutz, den der Innencontainer für die darin gepackte Fallschirmkappe bietet, soll nicht unerwähnt bleiben. Dieser verhindert Beschädigungen der Fallschirmkappe, die nach dem Auslösen durch Kontakt mit Teilen des Hängegleiters entstehen können, jedoch vor allem auch Beschädigungen beim täglichen Flugbetrieb.

Ein Fallschirm ohne Innencontainer kann u.U. eine kürzere Entfaltungzeit haben, Unregelmäßigkeiten in der Füllung der Kappe bringen jedoch ein große Streuung der Entfaltungzeit bis zum stationären Zustand der vollen Füllung mit sich. Störungen können leichter auftreten, wie Hängenbleiben an Teilen des Hängegleiters, ferner durch Überdruckbildung in der Kappe, Kappenüberschläge, Fangleinenüberschläge und dergleichen. Außerdem dürfen nicht die Verhältnisse einer vorgeplanten Fallschirmauslösung im Normalflug, z. B. zu Demonstrationszwecken, verglichen werden mit einer Notauslösung in einer unkontrollierten Fluglage. Während hier innerseits optimale Verhältnisse für die Entfaltung und Füllung vorliegen, stellt sich dort vor allem das Problem, den Fallschirm vom Fluggerät weg in die ungestörte Strömung zu bekommen, denn nur dort kann er sich ordnungsgemäß entfalten und füllen. Die Gefahr,

Raketen-Auslösesystem in der Vorserie

Der Fluglehreranwärter Mathias Dietl hat zusammen mit der Firma Ikarus Comco und einer Sprengmittelfirma ein neuartiges Auslösesystem für Rettungsgeräte bis zur Vorserienreife entwickelt. Es soll vor allem bei motorisierten Hängegleitern zum Einsatz kommen und eine störungsfreie Auslösung - nicht behindert durch Gestänge und Propeller - gewährleisten.

Montiert wird das System hinten am Kielrohr. Die elektrisch ausgelöste Katusche zieht den in der KIELtasche des Gerätes verstauten Schirm in Bruchteilen von Sekunden rückwärts heraus und streckt ihn auf volle Länge. Die Zeit zwischen Auslösung und Entfaltung verkürzt sich gegenüber herkömmlichen Auslösesystemen um Sekunden und dementsprechend vermindert sich auch die Entfaltungshöhe.

daß in der verwirbelten Strömung in ungünstigster Fluglage die Fallschirmkappe sich mit Teilen des Hängegleiters verfängt, ist u. E. einfach zu groß.

Deshalb raten wir grundsätzlich zur Verwendung eines Innencontainers und bieten unsere Rettungssysteme nur in dieser Ausführung an.

Fa. Deuter

Wir teilen Ihnen mit, daß unser System DELTA STOP ohne Innencontainer konstruiert wurde. Der Grund hierfür war das Erzielen einer optimal schnellen Öffnungszeit, welches in unserer Entwicklung voll erreicht wurde. Daß unsere Konzeption richtig war, haben Unfälle mit CONTAINER-Rettungsgeräten gezeigt. Der Innencontainer öffnete sich im Notfall nicht.

Recherchen über Beinahe-Unfälle, die von uns angestellt wurden, ergaben unter günstigen Bedingungen eine Öffnung unseres DELTA Stop noch in Höhen unter 100 m, der extremste Fall noch bei 50 m. Wir sind also der Ansicht, daß Hängegleiter-Rettungsgeräte ohne Innencontainer eine schnellere Öffnung gewährleisten.

Schön wär's...

Wolfgang (Schully) Förster verlor am Wallberggipfel die Batterie für sein Variometer. Schully nach dem Flug: „Ohne Batterie fliegt sich's viel besser, immer mit Nullschieber.“

Zunächst ist vorgesehen, das System im DHV-Erprobungsprogramm für motorisierte Hängegleiter in größeren Stückzahlen zu testen. Wenn dann auch noch die Genehmigung des Bundesamts für Materialprüfung Berlin vorliegt, wird das System, das freilich nicht billig ist, im Handel erhältlich sein. Möglicherweise muß der Käufer bzw. Benutzer einen halbtägigen Kurzlehrgang über den Umgang mit Sprengmitteln beim Gewerbeamt absolvieren; diese Frage ist noch offen (auch die Frage, ob der Zünder auch immer funktioniert).

Interessenten informieren sich am einfachsten direkt bei der Firma Ikarus Comco, Tannenweg 20, 7031 Aidlingen, Telefon 07034/3287 oder 3201, über nähere Einzelheiten.

Fa. Huber - Parasail

Die Frage, ob mit oder ohne Innencontainer ist ebenso alt wie die Verwendung von Rettungsfallschirmen für Hängegleiter.

Bei Innencontainer-Systemen ist es gelegentlich vorgekommen, daß das geschlossene Pack neben dem abstürzenden Drachen herfällt, weil beide die selbe Fallgeschwindigkeit haben. Andererseits ist es schon gelegentlich vorgekommen, daß sich Fallschirme ohne Innencontainer bei Gerätebruch im Drachen verfangen.

Bei den zahlreichen Parasail-Rettungsöffnungen wurden bis auf eine Ausnahme (Guggenmos) Fallschirme ohne Innencontainer verwendet. Die geringste Unfallhöhe war etwa 50 m (Hagn, Zusammenstoß mit Gerätebruch). Beim neuen Einhand-Innencontainersystem von Parasail, welches seit einigen Monaten wahlweise angeboten wird, hat man die Möglichkeit, das Schirmpack in eine bestimmte Richtung zu schleudern, was insbesondere bei Gerätebruch von Vorteil ist. Ein anderer Vorteil liegt darin, daß das Schirmpack eine größere Anfangsbeschleunigung erfährt und somit schneller die notwendige Differenzgeschwindigkeit zum abstürzenden Hängegleiter erreicht. Wie weit der Pilot allerdings im Notfall die Nerven und die Zeit für ein gezieltes Wegschleudern hat, wird die Zukunft zeigen.

Vorsicht bei Rettungsgeräten mit Containersack

Der Unfall von Calle Barkhausen wäre möglicherweise nicht tödlich verlaufen, wenn das Rettungsgerät sich schneller geöffnet hätte. Calle hatte ein Gerät vom Typ Flight Design ohne Gütesiegel benutzt. Bei diesem Gerät ist der Schirm in einem sackförmigen Innencontainer so fest verstaut, daß Auslösehöhe und -zeit sich verlängern. Rettungsgeräte dieser Art haben bei den Gütesiegeltests die Anforderungen nicht erfüllt.

Wir weisen alle Piloten mit derartigen Rettungsgeräten ausdrücklich darauf hin, daß ihr Rettungsgerät nicht denselben Sicherheitsgrad wie ein Gütesiegelschirm besitzt. Die Hersteller bzw. Händler dieser Geräte bitten wir, schnellstmöglich den Innencontainer entsprechend den Lufttüchtigkeitsforderungen zu modifizieren und den Gütesiegelantrag so rechtzeitig zu stellen, daß das Gütesiegelverfahren und die Umrüstung der Geräte noch vor dem 01. 01. 1982 abgeschlossen werden können. Denn ab diesem Datum besteht auch für Rettungsgeräte Gütesiegelpflicht.

Aktuelles

Der DHV wird bald einen ganz besonderen A-Schein Anwärter begrüßen können: Hartmut Huber!

Er begann 1973 mit dem Drachenfliegen.

Am 1. 1. 1974 flog er als Erster vom Untersberg in Kössen.

Die Skifahrer Georg Steffl und Sepp Himberger sahen es und schon war er seinen Drachen los. So wurde Hartmut Huber zum Hängegleiterhersteller.

Anfang 1974 baute er sogar einen Doppelsitzer. Dessen Trapezseitenrohre waren einen Meter, die Basis 2 m lang.

Beim Einfiegen, wie damals üblich vom Untersberg herunter, fand er, daß dieser Doppelsitzer mit seinen 40 qm Segeltuch doch etwas zu groß geraten war.

So startete man damit zu Dritt am Stubaier Gletscher. Gleich beim Abheben bog das Trapez nach oben weg, die Drei lagen im Schnee und Hartmut Huber beschloß sein Gerät ein wenig zu verstärken.

Die erste inoffizielle Weltmeisterschaft 1974 in Kössen sah ihn dann mit seinen zwei Co-Piloten gleich zweimal erfolgreich vom Untersberg fliegen.

Weniger erfolgreich verlief für ihn der 7. Juni 1975 bei Kufstein: „Ich hab damals mit meinem Gerät 2 Stunden lange Flüge gemacht, dazu brauchte ich allerdings enorm starken Wind.“

Er startete bei Föhnsturm, das Gerät brach in 150 m Höhe über den Bäumen. Der Fluggpionier verletzte sich so schwer, daß er das Drachenfliegen aufgeben mußte.

Offensichtlich nicht für immer. Neulich wurde der Huber Hartl am Übungshang gesichtet. Er saut: „Ich fühl mich zum Ned fliang oafach noch z'jung.“

DHV bietet an

neu - neu!

Delta Fluggebiete Deutschland

Herausgegeben von Jörg Ramme; 28 Deutsche Fluggebiete beschrieben auf 80 Seiten, spiralgebunden. Preis DM 19,-

Prüfungsfragen für Hängegleiterpiloten

Luftfahrtverlag Axel Zuerl, 104 Seiten.

Preis für Mitglieder DM 20,-, für Nichtmitglieder DM 28,-

Hängegleiter - Flugbuch

Rubriken: Flug Nr., Drachen Modell, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter Wind, Landung, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung.

Preis für Mitglieder DM 5,-, für Nichtmitglieder DM 8,-

Delta - Flugführer Schweiz

Verlag Schweizerischer Hängegleiter Verband, 58 Fluggebiete, Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 39,-

Lufttüchtigkeitsforderungen

Pilotenaufhängesysteme DM 11,30, Pilotenrettungssysteme DM 11,30, Gleitflugzeuge DM 45,20, Hängegleiten DM 28,25, Technischer Anhang DM 62,15.

DHV - Aufnäher

Aufschrift „DHV-Pilot“ mit Verbandseblem, dunkelblau auf weißem Grund. Preis DM 5,-

Sämtliche Preise incl. Mehrwertsteuer und Versandkosten

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

Vaclav Starek Albert-Schweizer-Straße 54 8940 Memmingen
Telefon 08331/82746

Ich biete an

Firebird C 11 und C 12, neu und gebraucht, sehr kurze Lieferzeiten
Falke 5
Cloud II, neu und gebraucht

- Probefliegen nach Vereinbarung -

Fallschirme Kosteletzky und Parasail
Liegeschürzen Kosteletzky, Farben rot, blau, grün oder schwarz
Liegematten und Schlafsäcke Prieler, Farben blau oder rot

Sitzgurte mit Gütesiegel

Wir haben uns an die Gurthersteller gewandt und sie darauf aufmerksam gemacht, daß insoweit eine Marktlücke besteht, die ab 1982 für die Piloten problematisch wird.

Die Firma Kosteletzky hat geantwortet und ihr Interesse an der Herstellung eines solchen Gurtes bekundet. Wir warten nunmehr auf den Gütesiegelantrag nebst Mustergurt.

Die Firma Finsterwalder teilt uns mit, daß der von ihr hergestellte Supine-Gurt mit der Gütesiegelnummer 03-011-80 vom Piloten auf Sitzendposition umgestellt werden kann.

Firma Prieler erwirbt nachträglich Gütesiegel

Als Kundenservice hat die Firma Prieler ihren früher hergestellten Liegegurt „Delta Sport Standard“, der nicht mehr hergestellt und verkauft wird, nachträglich zur Gütesiegelprüfung angemeldet und das Gütesiegel erhalten.

Wer einen früheren Prielergurt besitzt, soll sich mit der Firma Delta Sport, Felix-Scheffler-Straße 22, 8226 Altenmarkt, Telefon 08621/3226, in Verbindung setzen. Der Gurt wird dann dort - sofern er mit dem geprüften Muster identisch ist - mit der Gütesiegelplakette versehen und kann dann über das Jahr 1981 hinaus benützt werden.

Vielleicht ziehen andere Gurt-, Schirm- und Drachenhersteller nach!?

Flugberichte aus dem Ausland

Gerade jetzt zur Haupturlaubszeit fragen zahlreiche Piloten bei uns an, ob es in diesem oder jenem Land vernünftige Fluggebiete gibt, und zwar vor allem in den fliegerisch bisher kaum bekannten Ländern Jugoslawien und Spanien.

Wer aus eigener Erfahrung über diese und andere Länder berichten kann, möge uns ein kurzes Schreiben zuleiten, das nach Möglichkeit enthalten sollte

- Beschreibung der Flugelände
- Vereinsanschriften
- sonstige Kontaktdressen
- behördliche Vorschriften

Auch die lückenhafteste Mitteilung ist für den, der gar nichts darüber weiß, wertvoll. Im voraus herzlichen Dank.

Als WM-Schlachtenbummler nach Japan

Die japanische Fremdenverkehrszentrale teilt in einer Pressemitteilung mit:

„...Parallel zu den Ereignissen der Weltmeisterschaft bietet der von reizvollen Bergkuppen und dem Meer im Osten eingegrenzte Badeort Beppu Entspannung in seinen zahlreichen heißen Quellen, unter anderem am Strand, wo man in von unterirdischen heißen Quellen erhitzten Sand schwitzen kann. Ausflüge zum Vulkan Aso (dreieinhalb Stunden) mit dem größten Vulkankrater der Welt, nach Nagasaki (ca. 10 Stunden) oder zum Unzen-Amakusa-Nationalpark (ca. 11 Stunden) empfehlen sich als touristische Anschlussprogramme...“

„...Japankenner lieben sie, die mit Reismatten ausgelegten Zimmer, die niedrigen, lackierten Tische, auf denen sich des Abends ganze Landschaften gefüllter Schalen und Teller ausbreiten, die symmetrischen mit Japanpapier bespannten Schiebewände, die Ecke mit künstlerischem Rollbild, darunter das Ikebanagesteck...“

Interessenten setzen sich bitte mit der japanischen Fremdenverkehrszentrale in Verbindung, Pressestelle Frau Karin Khan, Biebergasse 6 - 10, 6 Frankfurt/Main, Telefon (0611) 29 27 92.

BHGA - Zertifikat

Wie bereits im Info Nr. 9 kurz berichtet, wird das künftige Gerätezertifikat der British Hang Gliding Association (BHGA) als gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel anerkannt. Diese Anerkennung ist davon abhängig, daß mit dem Gerät ein zusätzlicher Abwurftest durchgeführt wurde, ähnlich wie bei den SHV-typengeprüften Geräten der zusätzliche Flugmechaniktest. Diejenigen BHGA-geprüften Geräte, bei denen der Abwurf erfolgreich verlaufen ist und die bereits auf dem neuen BHGA-Testwagen geprüft sind, werden - wie bisher bereits die SHV-Geräte - in einer Liste veröffentlicht.

Das interessante Buch

Modelle zum Selberfalten - Papierflieger - Mander, Dipple und Gosage

Paperback DIN-A-4-Format, ca. 120 Seiten, erschienen im Heimeran-Verlag München 1979, Titel der Originalausgabe: The great international paper airplane book

Das Buch entstand so: Im Jahr 1966 stand in den USA die Entscheidung der Regierung an, als Antwort auf den Bau des französischen Concord-Überschallflugzeuges ein Konkurrenzprodukt namens SST zu entwickeln. Am 12. Dezember 1966 druckte die Firma Lockheed, die das amerikanische Überschallflugzeug bauen wollte, in der New York Times eine große Anzeige ab, um

Sympathie bei der Bevölkerung zu werben. Ärgerlich für Lockheed war jedoch, daß unmittelbar im Anschluß an die Anzeige die bekannte amerikanische Wissenschaftszeitschrift Scientific American ebenfalls eine Anzeige einrückte und darin unter Anspielung auf das Überschallprojekt den „ersten internationalen Papierfliegerwettbewerb“ ausschrieb. Tausende von Lesern folgten dem Aufruf und sandten insgesamt 12.000 Papierflugmodelle ein.

Und dann begannen die Wettbewerbe. Regionale Ausscheidungen fanden in hunderten von Schulen, Universitäten, Firmen statt, unter anderem auch bei Lockheed. Die britische Botschaft in Washington veranstaltete ein Ausscheidungsfliegen und die American Airlines in jeder von ihr angeflogenen Stadt. Und dann das große Finale des Flight-Offs in der New York Hall of Science mit einem riesigen

Presseaufgebot. Mit akribischer Genauigkeit und unter Leitung einer hochkarätigen Jury wurden - streng unterteilt nach Profis und Amateuren - die Sieger im Kunstflug, Streckenflug und in der längsten Flugzeit ermittelt. Zwei Aerodynamik-Professoren gerieten sich über die Grundsatzfrage in die Haare, ob aus den Modellen wissenschaftlich etwas zu lernen sei oder nicht. Die Ergebnisse sind im Buch zusammengefaßt. Vorgestellt werden die siegreichen Papiermodelle des Finales, einzelne Regionalsieger und einzelne besonders originelle und interessante Papierflieger, insgesamt 20 Stück und jeder mit etablierter Falanleitung. Unverzichtbar für flugbesessene kleine Kinder zur Belebung einer langweiligen Schulunterrichtsstunde. Staunenswert auch für erwachsene Kinder die enormen Flugleistungen.

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.

Hände weg vom Kunstflug!

Unter den Ursachen für schwere Unfälle - teils mit tödlichem Ausgang - nimmt der Kunstflug einen vorderen Platz ein. Das Bundesverkehrsministerium hat Hängegleiterkunstflug in Deutschland nicht aus Willkür verboten, sondern ausschließlich aus Sicherheitsgründen.

Denn es gibt bisher keinen kunstflugtauglichen Drachen, jedenfalls keinen, bei dem die Tauglichkeit nachgewiesen wäre. Und sie ist nicht nachweisbar: Die Verformbarkeit der Segelfläche und des Gestells machen es unmöglich, alle nur denkbaren Flugzustände durch Gütesiegeltests zu erfassen und die aerodynamische Reaktion des Gerätes vorherzusagen. Ebenso wenig ist es möglich, die Gerätefestigkeit für alle nur denkbaren Umstände auszuleben. Wenn man dies wollte, dann würden die Geräte ein vielfaches ihres heutigen Gewichts wiegen, wären nicht mehr fußstartfähig, sie würden den mehrfachen Preis kosten, kurzum: man könnte nicht mehr von Hängegleitersport sprechen.

Dazu ein Beispiel: Bei einem sogenannten Männchen, das keineswegs absichtlich erfolgen werden

muß, sondern häufig auch bei einem mißlungenen Wingover oder auch bei abrupten Abfangen aus dem Schnellflug eintritt, ist das Verhalten des Gerätes reine Zufallsfrage: Das Gerät kann direkt auf den Rücken gehen, es kann sich nach vorne überschlagen (tuck) es kann in den Sturzflug abkippen, es kann nach allen Richtungen abschmieren oder es können mehrere Reaktionen nacheinander oder gleichzeitig erfolgen. Und diese Reaktionen sind auch nach der neuesten Meßtechnik nicht nachvollziehbar, allein schon deshalb, weil die Zahl der Varianten und der Begleitumstände unendlich groß ist und auch künftige verbesserte Testmethoden immer nur Teilbereiche werden abdecken können.

Wir müssen uns einfach damit abfinden, daß wir nicht alles auf einmal haben können, nämlich zum einen die preisgünstige Leichtbauweise (im Vergleich zu den Flugzeugen) und zum anderen einen kunstflugtauglichen Luftpanzer. Vielleicht wird es irgendwann in Zukunft Kunstflugdrachen geben; jetzt jedenfalls ist es noch nicht soweit.

Ein Vorschlag, der sich durchsetzen sollte

Die Firma Finsterwalder teilt mit:

„Da sich gezeigt hat, daß nicht jeder Flieger die DHV-Mitteilungen und das Drachenfliegermagazin liest, schreiben wir in unserer Bedienungsanleitung vor, daß uns jeder Drachenbesitzer seine Adresse mitteilen muß. So kann er bei Rückrufaktionen, Sperrungen u. ä. verzögerungsfrei benachrichtigt werden.

Bitte weist in Eurem DHV-Info darauf hin, daß beim Verkauf von Gebrauchtgeräten unbedingt vom Käufer die Bedienungsanleitung verlangt wird.“

Und die Firma Finsterwalder speichert die Adressen nicht nur, sondern versorgt die ihr bekannten Gerätebenutzer regelmäßig mit Rundschreiben, in denen auf schadenanfällige Geräteteile, auf Gerätezubehör, auf Nachrüstungen etc. hingewiesen wird.

Dieses Verfahren fördert nicht nur das Vertrauen zwischen Pilot und Hersteller, sondern dient zugleich auch der Flugbetriebssicherheit. Es wird zur Nachahmung empfohlen!

Gryphon umrüsten

Bei den Gerätetypen Gryphon 160 DS, Gryphon 180 DS und Super-Gryphon 175, die bei den Flugmechaniktests die Pitch-up-Grenzwerte nur knapp erfüllt hatten, kann durch geringfügige Trimmfehler, durch gebrauchsbedingte Materialermüdung oder durch witterungsabhängige Materialdehnung das Pitch-up unter den Grenzwert absinken; die Geräte sind dann überschlagsgefährdet.

Im Einvernehmen mit der Herstellerfirma Wasp und dem deutschen Gütesiegelbetreuer Steffl sind daher bei allen genannten Geräten die gütesiegelmäßig vorgeschriebenen Segelabspannseile aus Perlonmaterial durch Stahlabspannseile zu ersetzen. Die Firma Steffl, Greimelstraße 3 a, 8212 Übersee, Telefon 08642/383, führt die Umrüstung nebst Gerätecheck kostenlos durch.

Ab 01. 10. 1981 erlischt für die nichtumgerüsteten Geräte der Betriebstüchtigkeitsnachweis, d. h. Gütesiegel, Sichtprüfstempel und Neugerätstempel werden ungültig und diese Geräte sind für den Flugbetrieb in Deutschland gesperrt.

Für den Zeitraum bis zur Umrüstung wird allen Piloten dringend empfohlen, turbulente Windverhältnisse, Leegebiete, extreme Flugmanöver und andere gefährliche Situationen sorgfältig zu vermeiden.

DHV-Hängegleiterkommission

Superfex II - Schränkung überprüfen

Der Superfex II ist nur bei einer Schränkung von 52,5 cm zugelassen. Bei geringerer Schränkung kann problematische Steuerlastumkehr eintreten. Nachmeßverfahren und Einstellanleitung sind im Rundschreiben März 1981 der Firma Finsterwalder eingehend dargestellt. Wer das Rundschreiben nicht hat, bitte anfordern bei Firma Finsterwalder, Pagodenburgstraße 8, 8 München 60, Telefon (089) 811 65 28

Tödlicher Unfall in Jugoslawien

Die Witwe des tödlich verunglückten Drachenfliegers Ivo Prek, der bis August 1980 in Deutschland gelebt hat, schreibt:

„... Mein Mann ist am ersten Mai mit seinem Wings-Competition auf dem Berg vor seiner Haustür (Raduha 2.000 m) in etwa 1.700 bis 1.800 Meter Höhe gestartet. Am Startplatz war es ganz ruhig, der Landeplatz ist nicht zu sehen vom Startplatz aus. Dann weiß ich nur, was ich von anderen Leuten gehört habe. Ich war am Startplatz und als ich meinen Mann nicht mehr gesehen habe, bin ich zum Landeplatz gefahren. Hier ist das Tal ziemlich eng und unten war es stürmisch. Über dem Landeplatz ist er wahrscheinlich in einen Rotor gekommen und ist 60-70 Meter abgestürzt...“

Ein offizieller Unfallbericht der jugoslawischen Behörden liegt nicht vor.

Calle Barkhausen tödlich verunglückt

Kössen/Österreich - Am 27. 06. 1981 stürzte der langjährige Wettbewerbspilot Calle Barkhausen - Mitglied der Deutschen Nationalmannschaft - beim Heimflug vom DM-Wettbewerbsgelände aus ca. 150 m (stark schwankende Zeugenangaben) tödlich ab. Die Windverhältnisse waren ruhig, ebenso der Flugverlauf. Das Rettungsgerät Typ Flight Design - ohne Gütesiegel - war zwar vom Piloten sofort ausgelöst worden; der Aufschlag erfolgte jedoch unmittelbar vor der Entfaltung.

Die Unfallursachen liegen noch im Dunkel. Unmittelbar auslösend war der Bruch des Querrohrs oder des Kielrohrs. Nach den bisherigen Feststellungen kommen als mittelbare Ursachen für den Bruch in Betracht, und zwar einzeln oder in Verbindung miteinander:

- Vorschaden
- Gerätemodifikation durch den Hersteller
- Gerätemodifikation durch den Piloten
- Überschlag

Die Unfalluntersuchung obliegt den österreichischen Behörden und ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Startunfall in der Motorisierungserprobung

Blaubeuren - Am 28. 06. 1981 verunglückte der dortige Zentrumsleiter Klaus Richter mit einem 30-PS-Fledgling. Der Pilot mit 2.000 bis 3.000 Starts auf Maschinen mit konventioneller Steuerung und 50 Hängegleiterstarts flog erstmals mit diesem Gerät und war von der Motorleistung überrascht. Kurz nach dem Abheben wollte der Pilot den Steigwinkel verringern, und zwar durch Reduzierung der Motorleistung und des Anstellwinkels. Beim Anstellwinkel wurde ihm seine langjährige Flugerfahrung mit konventioneller Steuerung zum Verhängnis: Denn statt den Steuerbügel zu ziehen, drückte er ihn. Das Gerät geriet in den Stall und stürzte aus wenigen Meter Höhe ab.

Beim Aufprall klappte der Körper des Piloten, der nur durch einen Beckengurt gesichert war, wie ein Taschenmesser zusammen und der Pilot zog sich eine schwere Wirbelfraktur zu. Glück im Unglück: Keine Querschnittslähmung und baldige Entlassung aus dem Krankenhaus.

In Konsequenz aus diesem Unfall wurde für die Teilnehmer des Erprobungsprogramms die Verwendung eines Vier-Punkt-Hosenträgergurtbesatzes vorgeschrieben, soweit diese Umrüstung technisch durchführbar ist.

Fehlstart - gelähmt

Stadtsteinach - Am 05. 07. 1981 startete Dr. Werner Großer mit dem neuen Atlas 14 seiner Bekannten bei idealen Windverhältnissen am Südwesthang der Radspitze. Vom Start weg befand sich das Gerät im Langsamflug. Nach ca. 25 m Flugstrecke drehte es eine Rechtskurve und kehrte zum Hang zurück. Der Pilot stürzte aus ca. 5 m Höhe so unglücklich, daß er sich eine Querschnittslähmung zuzog.

Am Unfallgeschehen waren vermutlich folgende Faktoren beteiligt:

- Unebenes Startgelände mit noch nicht entfernten Baumstümpfen.
- Mißverhältnis zwischen (zu grossem) Pilotengewicht und (zu geringer) Segelfläche.
- Zu langsamer Anlauf.
- Fehlende Beschleunigung nach dem Abheben, vermutlich weil der Pilot die Hindernisse überfliegen wollte.

Korrektur zum Unfallbericht Kling (Info 9, Seite 14)

Nach neueren Ermittlungen ist der Pilot zunächst nicht in einen Sturzflug geraten, sondern hatte beim Kreisen mit normaler Geschwindigkeit Baumberührung und stürzte erst anschließend zu Boden.

Baumberührung - schwer verletzt

Loffenau - Am 14. 06. 1981 startete Reinhard Denninger mit einem Bergfalke bei idealen Windbedingungen an der Teufelsmühle-Startrampe. Der Pilot flog vom Start weg eine leichte Rechtskurve bis er ohne jeglichen Korrekturversuch im rechtsseitigen Waldgebiet Baumberührung hatte und aus Gipfelhöhe ungebremst zu Boden stürzte. Er zog sich schwerste Kopfverletzungen zu.

Am Gerät ergaben sich keine Anhaltspunkte zur Unfallursache, insbesondere auch keine Aufbaufehler. Der Helm wurde mehrere Meter neben dem Piloten aufgefunden; eine Befestigungsniete für den Kinnriemen war ausgerissen. Mutmaßliche Unfallursache: Das Reaktionsvermögen des Piloten war durch Angst oder durch Ohnmacht blockiert.

Nach Redaktionsschluß

Kollision in der Wolke - Schirmleine gerissen - 2 Tote

Tannheimer Tal/Österreich - Am 05. 08. 1981 kreisten die deutschen Piloten Rolf Junginger und Friedrich Wannemacher mit Startüberhöhung im Neunerköpfl - Gebiet. In einer Wolke kam es zur Kollision.

Am Falke 5 von Rolf Junginger riß ein Seil der Unterverspannung. Das Gerät brach zwar nicht zusammen, geriet jedoch in den Spiralsturz, den der Pilot nicht überlebte.

Vermutlich erlitt der Pilot bereits bei der Kollision so schwere Verletzungen, daß er das Rettungssystem nicht mehr betätigen konnte.

Der Eipper - Antares von Friedrich Wannemacher brach beim Zusammenprall und faltete sich zusammen. Der vom Pilot ausgelöste Rettungsschirm mit Innencontainer vom Typ Live Saver - ohne Gütesiegel - verhängte sich zunächst in den Geräterümmern, machte sich jedoch dann frei und öffnete sich. Beim Entfaltungstoß riß die Verbindungsleine unmittelbar an der Einhängeschlaufe und der Pilot stürzte ungebremst zu Boden.

Parasail umrüsten

Beim tödlichen Unfall von Werner Kühnlein hatte der Verunglückte das Rettungsgerät in beträchtlicher Höhe ausgelöst. Der Schirm Typ Parasail versagte jedoch. Die spätere Untersuchung zeigt, daß einzelne Fangleinen vermutlich durch Kontakt mit dem beschädigten Gerät zerrissen waren. Da die Fangleinen bei diesem Rettungsgerät im Bereich der Pilotenaufhängung nicht fixiert sind, sondern auf der anderen Seite zur Kappe zurückführen, hat das Zerreißen einer einzelnen Fangleine zugleich auch das Versagen der gegenüberliegenden Fangleine zur Folge und die Gefahr einer Fehlöffnung erhöht sich dementsprechend.

Die DHV-Hängegleiterkommission hat daher als vorbeugende Maßnahme beschlossen:

1. Die Gütesiegelforderungen für Rettungsgeräte werden dahingehend ergänzt, daß die bei der Pilotenaufhängung zusammenlaufenden Fangleinen so zu vernähen sind, daß jede für sich tragfähig bleibt. (wird laufend ergänzt)

2. Bei umzurüstenden Rettungsgeräten wird für jedes einzelne Gerät eine Umrüstfrist bis zu dem Zeitpunkt eingeräumt, zu dem die jeweils fällige Zweijahres-Überprüfung vorzunehmen ist. Nach Ablauf dieser Frist erlischt für dieses Gerät das Gütesiegel.

Die Firma Huber - Parasail führt die entsprechende Umrüstung zum Preis von DM 35,- aus.

Atlas D umrüsten

Die Firma Baumgartner hat nunmehr für den früheren Atlas D in modifizierter Form ein eigenständiges Gütesiegel erworben und führt zur Vermeidung von Verwechslungen das Gerät nunmehr unter dem Namen LADAS. Die bisher verkauften Atlas D können nachträglich von der Firma Baumgartner mit dem Gütesiegel ausgestattet werden freilich nur dann, wenn sie vorher in den Gütesiegelzustand gebracht wurden.

DHV - Prüfungskalender 1981

15. 08.	T/ A/ B	Rioll	Horst Zimmer, Weidegasse 5, 5500 Trier, Telefon 0651/ 40544
29. 08.	B	Allgäu	30. 08. Drachenflugschule Allgäu, Hitzlerrieder Straße 65, 8959 Seeg/Allgäu, Telefon 08364/ 412
31. 08.	T/ A/ B	Ruhpolding	1. 09. Manfred Haack, Pension Untersberghof 8222 Ruhpolding, Telefon 08663/ 9952 (nicht Di.)
12. 09.	T/ A	Türkheim	13. 09. Peter Rieger, Reinhardstraße 43, 7441 Wolfschlügen, Telefon 07022/52654
12. 09.	B	Büchelstein	13.09. Gerd Pledl, Westl. Graben 10, 8360 Degendorf, Telefon 0991/8682
03. 10.	B	Loffenau	04.10. Peter Rieger
03. 10.	T/ A	Elpe	04.10. Westdeutsche Drachenflugschule, Am Rad 20 A, 5788 Winterberg, Telefon 02981/ 2907
03. 10.	T/ A/ B	Hochplatte	04. 10. Peter Kraus, Geisenhausen 4, 8215 Marquartstein, Telefon 09641/8234 (19.00 bis 20.00 Uhr)
01. 11.	T/ A	Türkheim	02. 11. Peter Rieger
14. 11.	T/ A	Allgäu	02. 11. Drachenflugschule Allgäu
21. 11.	T/ A	Elpe	22. 11. Westdeutsche Drachenflugschule
21. 11.	T/ A/ B	Hochplatte	22. 11. Peter Kraus
26. 11.	T/ A	Battenberg	27. 11. Jürgen Hansmeyer, Sudetenstraße 6, 3558 Frankenberg, Telefon 06451/1911
12. 12.	B	Loffenau	13. 12. Peter Rieger
Nach Redaktionsschluß auf Wunsch weiterer B-Termin			
05. 09.	B	Wallberg	12. 09. DHV-Geschäftsstelle, Klosterwachtstraße 17 8180 Tegernsee, Telefon 08022/4923

Firebird Products informiert

An alle C 11 und C 12 Piloten

Bitte überprüft Eure Unterverspannung hinten an der Befestigung am Kielrohr sorgfältig. Wir haben auf Grund von Verschleißerscheinung, bedingt durch Schleifschäden beim Auf- und Abbau sowie häufiges Verdrehen und Umbiegen beim Verpacken am Eingang zu den Nicopressklemmen festgestellt, daß einzelne Drähte der Verspannung gebrochen sind. Biten unbedingt um laufende Kontrolle dieses Checkpunktes.

Firebird Products

E. Jehle

1	ALLGEMEINE HINWEISE	1
2	GESAMTVERZEICHNIS ALLE FLUGGEBIETE	2
3	VERZEICHNIS DER REGIONEN, CLUBS FLUGGEBIETE UND HANGARS	3
4	VERZEICHNIS DER HAUPTFAHRRICHTUNGEN	4
A	FLUGGEBIETE DER REGION BASEL	A
B	BERN	B
C	GRÄUBÜNDEN	C
D	JURA	D
E	FRIEDLIICH LICHEN	E
F	OSTSCHWEIZ	F
G	TESSIN	G
H	VALLE	H
I	WESTSCHWEIZ	I
K	ZENTRALSCHWEIZ	K
L	ABONNEMENTKARTEN, ABRECHNUNGSBLÄTTER	L
M	REISEKARTEN, WEISEKARTEN	M
N	BELEGHE FÜR FRAGENSTUNDEN	N
O	BELEGHE	O



DELTA-FLUGFUEHRER
Jörg Ramme
Waldweg
CH-8841 Egg (SZ)

Informationen über 53 Fluggebiete der Deutschschweiz und des Tessin-
Westschweizer Gebiete folgen als Ergänzung. Jährlich ein- bis zweimal
werden den Abonnenten Korrekturen zugestellt. Bestellen Sie mit nach-
folgendem Coupon Ihr Exemplar. Es wird Ihnen gegen Rechnung per Post
zugestellt. Preis: Sfrs. 34.-- + Porto und Verpackung.

Besteller:
Strasse, Nr.
PLZ/Ort
Anzahl

FINSTERWALDER WINDFEX




Technische Daten:
Nasenwinkel 125°, Spannweite 9,80 m, Fläche 16,65 m²,
min. Sinken unter 1 m/sec.,
max. Gleiten über 1:10, flache Polare, Geschwindigkeitsbereich 25-70 km/h, Pilotengewicht 65-95 kg

In der Spitzengruppe des Leistungstest 1981
– aber unfriert und mit Flugeigenschaften, von denen viele nur träumen können

40% Doppelsegel, schwimmende Querstange mit Rückführkraft, abgerundete Flügelenden, Anströmklappe mit Kunststoff-Formteilen, 13 profilerte Segellatten, integrierte Drooptips, Schnellaufbausystem für 1,98 m, 3,90 m und 5,80 m
leichteste Ausführung 19,8 kg.

Dipl.-Ing. T. Finsterwalder · Pagodenburgstraße 8 · 8000 München 60 · Telefon 811 1 28
Geschäftszeiten: täglich 9.00–13.00 Uhr und 14.30–18.00 Uhr, samstags 9.00–11.30 Uhr

Gratis-Katalog

Kurzprotokoll der Hängegleitertagung 1980 des DHV am 01. 03. 1981 in Loffenau

Beginn: 11.30 Uhr

Ende 15.00 Uhr

Teilnehmer
siehe Anwesenheitsliste

Tagesordnung

1. Begrüßung
Peter Janssen begrüßt die Anwesenden.
2. Genehmigung des Gründungsprotokolls
Das Protokoll der Gründungsversammlung vom 24. 11. 1979 in Donzdorf wird einstimmig genehmigt.
3. Bericht der Hängegleiterkommission
Der Vorsitzende, die Fachreferenten und die Fachbeiräte berichten über die Aktivitäten in ihren Aufgabenbereichen. Die Regionalbeiräte stellen sich der Versammlung vor.
4. Entlastung der Hängegleiterkommission
Dr. Hermann Lumm wird durch Akklamation einstimmig zum Versammlungsleiter bestimmt.

Die Hängegleiterkommission des DHV wird für ihre bisherige Arbeit einstimmig entlastet.
5. Wahl der Hängegleiterkommission

Sämtlich durch Akklamation

Vorsitzender - Peter Janssen - einstimmig

stellvertretender Vorsitzender - Dr. Joachim Kell - eine Enthaltung

Fachreferent für Finanzen - Hans-Jürgen Liebeskind - einstimmig

Fachreferent für Sport - Horst Zimmer - einstimmig

Fachreferent für Ausbildung - Klaus Tänzler - zwei Enthaltungen

Fachreferent für Technik - Ali Schmid - eine Enthaltung

Fachreferent für Gütesiegel - Paul Kofler - eine Enthaltung

Fachreferent für Flugsicherheit - Michael Schönherr - eine Enthaltung

Dr. Hermann Lumm übergibt die Versammlungsleitung an Peter Janssen.
6. Vereinsname und Kündigungsfrist
Der Verein führt den Namen „Deutscher Hängegleiterverband e. V. (DHV) im Deutschen Aero Club.
Anmerkung:
Erledigt durch das spätere Scheitern der außerordentlichen Mitgliedschaft des DHV im DAeC.

§ 10 Absatz 2 der DHV-Satzung lautet nunmehr „Der Austritt ist unter Wahrung einer zweimonatigen Frist schriftlich zu erklären. Rückwirkender Austritt ist nicht möglich.“ - einstimmig.

7. Gruppenversicherungsverträge
Die verschiedenen Gruppenversicherungsverträge mit dem Gerling Konzern werden erläutert und diskutiert.

8. Verbandsbeiträge 1981

1. Der Verbandsbeitrag umfaßt künftig auch die Versicherungsprämie und die von der Gründungsversammlung festgesetzten Beiträge werden entsprechend erhöht.
2. Für diejenigen Mitglieder, die für sich die Freistellung vom Versicherungsschutz schriftlich beantragen, bleibt es beim ursprünglichen Beitrag.

Anmerkung:

Erledigt durch die spätere Änderung des Gruppenversicherungsvertrages mit dem Gerling Konzern, wonach Mitgliedschaft und Versicherungsbeitrag voneinander abgekoppelt werden.

9. Anträge

waren nicht zu behandeln.

10. Deutsche Hängegleitertagung 1981

1. Ausrichter Drachenfliegerclub Tegernseer Tal e. V.
2. Termin im Frühjahr. Bestimmung des genauen Datums durch die Hängegleiterkommission.

Anmerkung:

Die Hängegleiterkommission hat den Tagungstermin auf den 07. 11. 1981 festgesetzt. Für diese Änderung folgende

Begründung:

1. Die Überprüfung und gegebenenfalls notwendige Neufestsetzung der Jahresbeiträge 1982 macht eine genaue Übersicht über die Finanzlage im Jahr 1981 erforderlich.
2. Der 1981 geschlossene Kooperationsvertrag mit dem DAeC soll in der Praxis erprobt werden, damit die Hängegleitertagung anhand der dabei gewonnenen Erfahrungen über Neuabschluß, Verlängerung etc. entscheiden kann.

11. Wünsche und Anregungen

Diskussion über diverse Fragen, unter anderem Anerkennung ausländischer Pilotenlizenzen und Veröffentlichung der Gütesiegel Daten.

Tegernsee, den 13. 03. 1980

gez.

Peter Janssen
Versammlungsleiter

gez.

Dr. Reinhard Wolfer
Protokollführer

Anmerkung:

1. Das ausführliche Protokoll wird jedem Mitglied auf Wunsch zugesandt und bei der Deutschen Hängegleitertagung 1981 an die dortigen Tagungsteilnehmer verteilt.
2. Die im Anschluß an die DHV-Hängegleitertagung durchgeführte Wahl der gemeinsamen Sportkommission hat sich durch das Scheitern des zugrundeliegenden Vertrages zwischen DHV und DAeC erledigt. Bei der Wahl der gemeinsamen Sportkommission war die zuvor gewählte DHV-Kommission bestätigt worden mit der Abwechslung, daß Manfred Moos als DAeC-Vertreter zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt wurde.

Vorläufige Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
3. Genehmigung des Protokolls der Deutschen Hängegleitertagung 1980
4. Berichte der Hängegleiterkommission
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Entlastung der Hängegleiterkommission
7. Satzungsänderung zu § 5 Absatz 2, neuer Wortlaut: „Die Geschäfte des Verbandes werden von der Hängegleiterkommission und/oder von Dritten geführt, die von der Hängegleiterkommission zu beauftragen sind. Entgelte müssen angemessen sein.“
8. Verhältnis zum DAeC
9. Verbandsbeiträge 1982
10. Anträge
11. Ort und Termin der Deutschen Hängegleitertagung 1982
12. Wünsche und Anregungen

Für die Hängegleiterkommission
gez. Peter Janssen
Vorsitzer ler

Einladung zur Deutschen Hängegleitertagung 1981 des DHV

Termin: Samstag, den 07. 11. 1981, 14.00 Uhr
Ort: Tegernsee, Gasthof Hotel Wienerwald-Guggemos

Antrags- und stimmberechtigt sind alle Verbandsmitglieder persönlich. Eine Übertragung des Stimmrechts kann durch schriftliche Vollmacht erfolgen. Jeder Bevollmächtigte kann höchstens 19 fremde Stimmen vertreten. Zum Zwecke der Stimmübertragung bitte nur das Vollmachtsformular benutzen. Einzelheiten ergeben sich aus der Satzung, die jedes Mitglied bei der Geschäftsstelle anfordern kann.

Aufnahmeantrag

Für Einzelmitglieder, die nicht einem Mitgliedsverein des DHV angehören.

Ich beantrage die Mitgliedschaft im Deutschen Hängegleiterverband e. V.

Vor- und Zuname _____

Geburtsdatum _____

Anschrift _____

Der DHV-Vierteljahresbeitrag beträgt DM 20.- (ist erst mit der Rechnungsstellung zu bezahlen!)

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

DHV, Klosterwachtstr. 17, 8180 Tegernsee

geworben von _____

Aufnahmeantrag

Für Einzelmitglieder, die nicht einem Mitgliedsverein des DHV angehören.

Ich beantrage die Mitgliedschaft im Deutschen Hängegleiterverband e. V.

Vor- und Zuname _____

Geburtsdatum _____

Anschrift _____

Der DHV-Vierteljahresbeitrag beträgt DM 20.- (ist erst mit der Rechnungsstellung zu bezahlen!)

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

DHV, Klosterwachtstr. 17, 8180 Tegernsee

geworben von _____

Aufnahmeantrag

Für Einzelmitglieder, die nicht einem Mitgliedsverein des DHV angehören.

Ich beantrage die Mitgliedschaft im Deutschen Hängegleiterverband e. V.

Vor- und Zuname _____

Geburtsdatum _____

Anschrift _____

Der DHV-Vierteljahresbeitrag beträgt DM 20.- (ist erst mit der Rechnungsstellung zu bezahlen!)

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

DHV, Klosterwachtstr. 17, 8180 Tegernsee

geworben von _____

Aufnahmeantrag

Für Einzelmitglieder, die nicht einem Mitgliedsverein des DHV angehören.

Ich beantrage die Mitgliedschaft im Deutschen Hängegleiterverband e. V.

Vor- und Zuname _____

Geburtsdatum _____

Anschrift _____

Der DHV-Vierteljahresbeitrag beträgt DM 20.- (ist erst mit der Rechnungsstellung zu bezahlen!)

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

DHV, Klosterwachtstr. 17, 8180 Tegernsee

geworben von _____

Helmut Denz schreibt

Lieber Klaus!

Nachdem ich Deinen Bericht im DHV-Info über unser gemeinsames Drachenflug-Wochenende und meinen Flugstil gelesen habe, möchte ich nun doch ein paar Worte aus meiner Sicht dazu sagen.

Ich habe die Befürchtung, daß manche Leute bei der Lektüre den Eindruck bekommen können, man müße nur tollkühn genug fliegen und vor nichts zurückschrecken, dann sei das Obenbleiben und der Drachen-Streckenflug kein Problem. Dem möchte ich nun durch einige Bemerkungen entschieden entgegenzutreten.

Zunächst einmal zu meiner Flugtechnik. Sie ist sicher nichts Neuartiges, sondern nur die direkte Übertragung der Alpensegelflugtechnik auf den Drachenflug, unter Ausnutzung der Vorteile, die man mit dem Drachen gegenüber einem Segelflugzeug hat (Auskurbeln auch der engsten Thermikschläuche, viel langsameres Fliegen in Gebieten starken Aufwinds an Hängen und Felswänden, Ausfliegen der verstärkten Aufwindfelder in Einbuchtungen und Düsen längerer Bergketten). Gleichzeitig berücksichtigt sie auch die Nachteile und Gefahren, die man gegenüber einem Segelflugzeug in Kauf nehmen muß. Es ist immer damit zu rechnen, daß man mit viel geringerer Geschwindigkeit durch langes „Saufen“ fliegen muß und dadurch die notwendige Höhe zum Erreichen eines sicheren Landeplatzes um ein Vielfaches größer sein muß. Außerdem habe ich einen Riesen-Respekt vor langen, tiefen Tälern, an deren Ende erst eine Landemöglichkeit besteht. Man meint, daß man die Landewiese mit dem Gleitwinkel seines Geräts spielend erreicht und selbt dann plötzlich fest, daß durch den Tal-effekt die Windgeschwindigkeit drastisch zunimmt (ohne vergrößertes Steigen!), so daß man nicht mehr vorwärts kommt. In der Panik macht ein Anfänger dann sicher noch das Falsche: er fliegt in die Talmitte, wo er mehr Höhe über Grund, aber noch stärkeren Gegenwind hat, anstatt am Talrand zu bleiben, wo auf Grund der Oberflächenreibung die Windgeschwindigkeit geringer ist, allerdings bei größerer Turbulenz.

Und schließlich zum Delphin-Flug. Er kann natürlich beim Segelflugzeug viel extremer durchgeführt werden, da man einen

Fahrtüberschuß viel besser in Höhe umsetzen kann, als mit einem Drachen. Aber das Prinzip von Mc Ready, daß man seine Fluggeschwindigkeit entsprechend der Polare an die vertikale (und beim Drachen viel mehr als beim Segelflugzeug auch an die horizontale) Windgeschwindigkeit anpaßt, kann man beim Drachen ebenso anwenden.

Diese Art des Fliegens ist also keine Hexerei, es gibt übrigens eine ganze Reihe guter Literatur darüber (z.B.: Hesse 4: Der Segelflugzeugführer; Jochen von Kalkreuth: Segeln über den Alpen etc.). Nur habe ich den meisten Drachenfliegern 13 Jahre Segelflugerfahrung mit mehr als 500 Flugstunden voraus; zudem ist es beim Segelflug viel eher üblich, in den unterschiedlichsten Gegenden Aufwand zu suchen und nicht lokal an einem Berg, wie es zumindest im Anfangsstadium der Drachen-Thermikflugausbildung der Fall ist. Ich möchte meine Erfahrung auch nicht für mich behalten, im Gegenteil, ich teile meine Erkenntnisse gerne mit, diskutiere darüber und lerne dabei dazu. Aber es gibt andererseits viele Drachenflieger, die alles ganz genau wissen, und da möchte ich mich dann nicht einmischen! Soviel zur Flugtechnik, nun zu den „gefährlichen Seiten“ meiner Fliegerei.

Ich glaube, schon aus dem oben gesagten geht teilweise hervor, daß ich umsichtig und vorsichtig fliege. Ebenso meine ich, daß ich Dir gegenüber immer zum Ausdruck gebracht habe, daß mir die Flugsicherheit sehr wichtig ist und ich das Risiko auf ein Minimum begrenzen möchte. Trotzdem bin ich aber auch schon in brenzlige Situationen geraten, bei denen ich mir hinterher selbst Vorwürfe über meine Fehleinschätzung gemacht habe und mir fest vorgenommen habe, daß so etwas n i e mehr vorkommen darf. Ich war in diesen (wenigen!) Fällen weit davon entfernt zu sagen, daß ich durch fliegerischen Können solche Situationen beherrsche!

Darum bin ich nun schon etwas enttäuscht, daß ich nur von den „gefährlichen Seiten“ gelesen habe. Wenn ich dicht an einer Felswand fliege - das mache ich manchmal - dann nur wenn ich weiß, daß sie im Luv und nicht gefährlich turbulent ist. Der Abstand, den ich einhalte, ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig: Luv/Lee, Sonnen/Schattenseite, Stärke des überregionalen Windes, Wendigkeit meines

Geräts, Vertrautheit mit dem Gerät, Tagesform, wie lange bin ich schon in der Luft (Konzentration und Kraft lassen nach längerer Flugdauer nach!) etc. Und wenn ich an Almhängen besonders dicht fliege, ist es dann, wenn sie hindernisfrei sind. An ähnlichen Hängen, wie dem beschriebenen in Italien, habe ich tollkühne Drachenflieger schon landen sehen - ich bin nur dicht entlanggeflogen!

Auch die Sache mit dem Liftseil muß ich klarstellen:

Ich habe es, als ich ein kleines Seitental überqueren wollte, schon im Anflug gesehen. Ich habe daher umgedreht und dabei festgestellt, daß ich nicht genau schätzen konnte, ob ich noch 50 m oder 200 m entfernt war. Bei diesem Schreck über die Schwierigkeit der Entfernungsschätzung war ich froh, daß ich gleich umgedreht bin. Ich habe das Seil also nicht erst gesehen, nachdem ich eine Weile daran herumgeflogen bin, sondern schon im Anflug. Solche freihängenden Seile sind beim Gebirgsstreckenflug übrigens eine dauernde Gefahr und man muß immer danach Ausschau halten!

Da Du es nicht erwähnt hast, möchte ich es hier nochmal sagen: bei meinen Streckeflügen steht Sicherheit an erster Stelle. Ich bin nie zu stolz, um mich nicht, wenn ich in einem neuen Gelände starte und die Möglichkeit dazu besteht, bei Einheimischen nach Start- und Landeplatz, eventuellen Tücken und Besonderheiten zu erkundigen. Wenn ich eine Strecke fliege, fliege ich nicht in Gegenden ein, in denen ich keine sichere Landemöglichkeit sehe. (Baum- oder Buschlandungen als Notlösung ziehe ich nicht in Erwägung!)

Und schließlich kann ich mich nur darüber entsetzen, daß viele Drachenflieger in Wolken einfliegen und sich womöglich noch damit rühmen; man hört dann solche Geschichten, daß 2 Drachen in einer Wolke in 5 m Entfernung aneinander vorbeigerauscht sind etc. So etwas stellt mir die Haare zu Berge! Das zerschellte Segelflugzeug, das wir in den Seelpen in der Bergkette gesehen haben, dürfte ein abschreckendes Beispiel sein, wie so was enden kann!

Zugegeben, es liest sich recht begeisternd in manchen Büchern, wie Segelflieger in den Anfangszeiten in Wolken auf große Höhen gestiegen sind! Aber heutzutage ist die Luft viel zu überladen, um so etwas zu riskieren.

Deswegen gibt es nämlich die VFR (Sichtflugregeln), an die sich auch alle Drachenflieger halten müssen, wenn wir nicht riskieren wollen, daß irgendwann einmal die Drachenfliegerei drastisch eingeschränkt wird!

Ganz abgesehen davon, ist es beim Streckenflug viel besser, man hört entsprechend dem mittleren Steigen schon in gewissen Abstand zur Basis auf zu kurbeln und macht die letzten Höhenmeter im Langsam-Geradeausflug auf Kurs. Wenn man das richtig dimensioniert, kommt man am Rande der Wolke auf Basishöhe an und hat schon die nötige Überfahrt um das zu erwartende Sinken schnell zu durchfliegen. Man „reist“ so viel schneller, als wenn man im Blindflug in der Wolke rumtaumelt und nachher lange suchen muß, bis man wieder auf Kurs ist!

Ich hoffe nun durch meine Bemerkungen dazu beigetragen zu haben, daß zwar viele, aber nur solche Piloten, die mit der notwendigen Vorsicht fliegen, dieses unglaublich schöne Erlebnis des hochalpinen Drachen- Streckenflugs angehen. Denn wenn man auch vom Delphinstil und Höchstgeschwindigkeit spricht, mir bleibt immer noch die Zeit, diese beeindruckende Landschaft zu genießen, die Blumen an den Almhängen zwar nicht mit der Flächen spitze zu pflücken, aber doch zu bewundern und sogar Schmetterlinge zu sehen, die drumherumflattern. Nur wenn ich ein Rudel Gemsen hoch in den Bergen treffe, ziehe ich es vor, schnell weiter und nicht neugierig drumherumzufliegen, da diese Tiere durch den großen, leicht summenden Vogel offensichtlich verängstigt werden und sich dicht zusammendrängen.

Wenn ich dagegen ein paar Wanderer, oft nach stundenlangem, einsamen Flug treffe, mache ich gerne ein paar Schleifen mehr in ihrer Nähe, um sie zu grüßen - ich glaube, sie beneiden mich, wie ich mühelos und schnell über sie hinwegsteige! Sie haben mir auch schon geholfen: * Als ich neulich bei einem Flug von der Hohen Munde aus, meine Karte beim Umfalten nach ca. 60 m Strecke verloren hatte und am 100 km entfernten Wendepunkt angekommen war, haben mir ein paar Spaziergänger auf Zuruf bestätigt, daß ich tatsächlich bei Bludenz war. Ich habe daraufhin beruhigt fotografiert und bin umgekehrt. Leider hat's nicht ganz zurückgereicht: nach ca. 30 km am Arlberg war die Thermik stark zer-

rissen und schwach geworden. Ich hätte zwar noch versuchen können, die Seile der Valluga-Bahn zu umfliegen, um über den Arlbergpaß drüber zu kommen, aber da ich nicht gesehen habe, ob ich auf der anderen Seite landen kann, habe ich's vorgezogen, wieder zurückzufliegen und sicher an der Kreuzung nach Lech/Warth zu landen. Mal wieder: besser sicher landen, als 5 km weiter in den Bäumen zu hängen!

Bis zum nächsten gemeinsamen Flug-Wochenende,
viele Grüße

Helmut

Gegendarstellung über die Vorkommnisse in Locarno

Erwiderung auf den Leserbrief von M. Feinmaier in Info Nr. 9 „So geht's nicht!“

Hallo Drachenflieger (Kamerad) M. Feinmaier!

Wenn Du schon einen Bericht im DHV Info bringst, solltest Du Dich vorher erkundigen, was wirklich in Locarno geschah.

Du kommst mir vor wie ein kleiner Schmierer, mit weißer Weste (Kombi), der vielleicht mal seinen Namen abgedruckt lesen möchte und dabei noch stolz ist, einen Bericht geschrieben zu haben, der vollkommen verlogen ist. Ich möchte Dich warnen, niemals noch solche Geschichten zu schreiben.

Nun zu den Tatsachen:

Gegen 16.00 Uhr fuhren mein Freund Tünnes Scheel und ich auf den Monte Bre. Ich stellte meinen Bus auf einen Parkplatz, der nicht als Privatparkplatz ausgeschildert war. Im übrigen stand Euer weisser Jeep tags zuvor auf dem gleichen Platz. Als wir nach geraumer Zeit vom Kaffeetrinken zurückkamen, scharten sich schon rund ein Dutzend Anwohner um meinen Bus. Wir verstanden nur PRIVATO - PRIVATO. Ich sah dies ein und fuhr, nachdem wir unsere Drachen abgeladen hatten, den Bus weg. Als ich zurück kam sah ich, wie die Anwohner auf unseren Drachen standen, und sie mit Fußritten traktierten. Ich möchte den Drachenflieger sehen, der sich dies gefallen lassen würde. Nach einem heftigen Wortwechsel, wo keiner den anderen verstand, packten zwei ziemlich stabile Tessiner meiner Freund Tünnes und warfen ihn den Haß hinunter. Tünnes, clever wie er ist, zog die zwei gleich mit. Ich mußte lachen, und dies war das Zeichen für die anderen (?) mich auf gemeinste Art zusammenzuschlagen. Nun möchte ich fragen, wer sich laut H. Rottermann wie die

Axt im Walde benommen hat. Es ist traurig, daß Drachenflieger starten, während oben Kollegen, die genau so gern geflogen wären, zusammengeschlagen werden. Im übrigen war der angebliche Nichtflieger, welcher Euch aufforderte hochzukommen, selbst Pilot. Schon daran erkennt man Deine Unfähigkeit, einen wahrheitsgetreuen Bericht zu bringen. Du solltest besser Schreiber bei der Bildzeitung werden.

Dieser Bericht ist die absolute Wahrheit.

Mit freundlichen Grüßen
Heinz Lutkat

Zum Thema Startleiter

Lieber Peter Janssen!

Die aufschlußreiche Information über Flugunfälle im Infö Nr. 9, Seite 13 - 15, habe ich mit Aufmerksamkeit studiert.

Aus der Vergangenheit habe ich eine Reihe glimpflich, aber auch tödlicher verlaufener Unfälle in Erinnerung, die mir zu denken geben. Dazu muß ich vorausschicken, daß ich selber zu dem Kreise der Geschädigten gehöre. Aber ich bin kein Wettbewerbspilot und habe schon gar keine Ambitionen zum Starpilot; Ich fliege aus Leidenschaft.

Mir ist nun aufgefallen, daß mittelschwere Drachenflugunfälle auf Grund von Nichteinhängen des Aufhängekarabiners überwiegend von erfahrenen Piloten verursacht werden.

Beispiel: 1. Josef Guggenmos, Ex-Weltmeister (richtig: amt. Weltmeister), 2. G. Reicholf, Europameister (richtig: ehem. europ. Streckenrekord, Weltrekord Ziel-Rückkehr. d. Red.), 3. K. Dimpel, Startleiter.

Weitere Beispiele sind Dir sicher genügend bekannt. Soll das nur auf meine ungenaue Information zurückzuführen sein, daß in erster Linie Unfälle dieser Art von erfahrenen Piloten in der Presse gemeldet werden? (der Unfall von G. Reicholf war weder im DHV-Info noch im „Drachenflieger“ gemeldet). Sind also Unfallmeldungen weniger oder nicht bekannter Piloten weniger „attraktiv“ für die Presse oder liege ich mit meiner Vermutung richtig?

Wenn dem so ist, dann kann ich nur die Forderung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr nach einem Startleiter unterstützen und zwar im eigenen Interesse jedes Piloten. Es scheint, als würde der Deutsche Michel nur diese Sprache verstehen: Bevormundung durch die Staatsgewalt!

Übrigens, - die Idee von K. Steinbach mit dem „Trapez-Hosen-Gummi“ finde ich genial!

Hals- und Beinbruch
Kurt Richter

Gebrauchtmarkt – Gebrauchtmarkt – Gebrauchtmarkt

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

Thalhofer Flamingo Junior, Hochleistungsstandard mit Gütesiegel, Schnelllaufbausystem. Tel. 089/4486848.

Superfex II liegend, Gütesiegel, 1 3/4 Jahre alt, 2.000,- sowie Liegeschürze 90,- zu verk. Tel. 0821/92758 Od. 602450

Fallschirm mit Gütesiegel, Firma Parasail, 2,6 kg, zwei.- Jahreskontrolle im Juli 81 keinen Einsatz, VB 450,- Tel. 089/658190 (öfters versuchen)

Ranger A, 1,5 m Packmaß, erstklassiger Zustand, umständehalber abzugeben, VB 2.150,- Tel. 0821/414194

Wasp Gryphon 180, 2 Jahre alt, Superleistung, DM 2.000,- Tel. 0991/6053

Ranger HS, Gütesiegel, Packmaß 1,5 m mit langem Packsack, sehr guter Zustand, bunt, 10 Mon. alt. Preis 2.500,- Tel. 08081/1547

Ikarus 700 S/1 Aero, 12/79, als Zweitgerät nur wenig geflogen, erstklassiger Zustand, Farben violett und gold, VB 2.200,- Tel. tagsüber 0711/587960 ab 18.00 07181/76348

Flamingo Junior, BJ 79, mit Fallschirm, VB 1.700,-. Tel. 07151/8540

Kroneis Barograph für 500,- abzugeben, Tel. ab 9.00 Uhr 08321/81248

Ranger A, 6/79, guter Zustand, Packmaß 1,5 m, mit Gütesiegel, VB 1.700,-. Tel. 0511/858970 und 05101/14449

Taifun, feuerfarben, guter Zustand incl. Ersatzteilen, DM 1.700,- (kann vorgefliegen werden) Tel. 089/8411979

Ikarus 700/2, zehn Flüge, für 2.500,- Tel. 08453/7312

Ranger, Topzustand, BJ Juli 1979, verschiedene Ersatzrohre und -teile sowie Römerhelm (Gr. 59/60) für 2.000,- zu verk. Tel. 07321/41396, werktags zw. 17.00 und 20.00 Uhr

Verk. Ikarus 800/1, BJ 3/81, Gütesiegel, blau-orange, mit Wettbewerbssacksack, DM 3.600,- Ernst Schneider, Tel. 07031/623253 tagsüber, 07054/7110 abends.

Cloud II, BJ 11/80, rot/weiß, Gütesiegel, Topzustand, Preis 2.500,- Tel. 07022/8873

Atlas 16 c, zerlegbar, Kosteletzky Schürze mit Parasail Fallschirm, alles mit Gütesiegel und in sehr gutem Zustand, VB Tel. 07808/2623

Atlas Supercomp. 16 qm, 9 Mon. alt, schöne Farben, Bestzustand, wegen Neukauf abzugeben, VB 2.650,- incl. 4 nicht benötigte Steuerbügel. Tel. gesch. 07159/4971 priv. 0711/761101

Firebird II mit Gütesiegel, auf 3,8 m zerlegbar, 10 Mon. alt. VB 2.200,-; Döst Cyclone mit Gütesiegel, sehr guter Zustand und schöne Farben, 1 Jahr alt, VB 2.300,- Tel. 08621/3226

Ungebrauchtes Segel für Superfex II, weiß, 90 gr/qm für DM 800,- zu verk. Tel. 0571/51032 und 44121

Cloud II (Gütesiegel), 9/80, 1 a Zustand, Farben schwarz-violett, rot, gelb, und Liegert mit Parasail Rettungssystem (Gütesiegel), VB 3.200,- Tel. 07159/43363 (Bitte oft anrufen!)

Cloud I mit Gütesiegel, BJ 80, 50 mm Rohr. Langversion, 1.700,- Siegfried Schilling, 7050 Waiblingen, Im Sämann 98, Tel. 0711/2036 Apparat 265.

Verk. Atlas 16 SC, 1 Jahr alt, crashfrei, 2.700,- Tel. 09191/31725

Manta Fledge, ca. 2 1/2 Jahre alt, vor kurzem generalüberholt, Gütesiegel VB 2.300,- Tel. 09441/2617

Verkaufe Wasp „Laser 190“, Gütesiegel Nr. 03280, schöne Farben, 25 Höhenflüge, Topzustand, für 1.800,-. Tel. 08541/1481

Superwing, BJ 3/81, langer Packsack, 3.200,- Tel. 02195/3657

Ranger A, sehr guter Zustand, BJ 8/80, wenig geflogen, Packmaß 1,5 m, VB 2.200,- Wilfried Reiß, Goßbergstraße 6, 3558 Frankenberg, Tel. 05681/1348 od. 4844

Stratos B mit Gütesiegel, Packmaß 1,5 m, 15 kg leicht, einfach zu starten und zu landen, gutmütiges Flugverhalten, geeignet für 50 bis 75 kg Pilotengewicht, Preis VB 1.200,- Tel. 089/487835 am besten morgens bis 9.00 Uhr

Parasail Fallschirm, neuwertig, für 500,- zu verk. Tel. 0841/72620

Zubehör gestohlen

Dem Fluglehreranwärter Willi Rasp wurden neben persönlichen Papieren auch folgende Zubehörteile entwendet:

1. Parasail Rettungssystem, Werksnummer PS 00641. Auf Containeroberfläche Harze mit Flügeln in weiß mit Ölfarbe auf rotem Grund angebracht.
2. Prieler Liegegurt, Kombierter Strecker-Kniehänger, Gurt Rot, Haltebänder alle Weiß.
3. Variometer Littek, rot lackiert.
4. Römer Helm rot-weiß.

Wer etwas über den Verbleib dieser Gegenstände weiß, möge bitte unmittelbar Willi Rasp, Hauffstraße 9/III, 8 München 70, benachrichtigen.

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 Seifriedswörth 27.

Auflage: 4.000

Teufelspokal 81 voller Erfolg

Der Drachenflugclub Loffenau hat seine Position als einer der erfolgreichsten deutschen Wettbewerbsausrichter erneut unter Beweis gestellt und das Teufelspokalfliegen 1981 - erster Ranglistenwettbewerb dieses Jahres - mit Bravour über die Bühne gebracht. Erstmals stand im Programm auch ein Streckenflugwettbewerb mit mehreren Landeplätzen in unterschiedlicher Entfernung. Damit ist nun hoffentlich auch in Deutschland das Eis für echte Streckenflugwettbewerbe gebrochen.

Leider spielte die Sonne nicht ganz mit und lieferte nur spärliches Streckenflugwetter. Trotzdem gab es spannende Duelle zwischen Superwing, Falke 5 und Fafnir-Prototyp, den die Piloten Peter Sebralla, Ali Schmid und Harald Zimmer dann auch in dieser Reihenfolge entschieden. Pech hatte der Favorit Josef Guggenmos, der versehentlich eine Sperrlinie überflog und daher bei einem Durchgang keine Flugpunkte kassieren konnte; dennoch ein guter 8. Platz für ihn! Interessant auch der Bojenflug und dort vor allem die weitestentfernt und hochliegende Boje, die das Erreichen des Landeplatzes zum Roulett um alles oder nichts werden ließ.

In der Wettbewerbsklasse FAI II freute sich Charlie Jöst zu früh über den sichergegläubten Sieg. Im letzten Durchgang verpfuschte er die Landung und wurde von Bruno Hartmann auf den zweiten Platz verwiesen.

Ergebnisse Teufelspokal 81

FAI-Wettbewerbsklasse I

1. Peter Sebralla; 2. Ali Schmid; 3. Harald Zimmer; 4. Otfried Heinelt; 5. Franz Brams; 6. Michael Fröhler; 7. Helmut Prieler; 8. Josef Guggenmos; 9. Hans Burk; 10. Calle Barkhausen.

FAI-Wettbewerbsklasse II

1. Bruno Hartmann; 2. Charlie Jöst; 3. Johann Hauptert; 4. Bobby Baier.

Bericht von Dr. Reinhart Wolfer

Die Baden-Württembergische Meisterschaft im Drachenfliegen wurde 1981 vom Drachenfliegerclub Südschwarzwald/Freiburg ausgerichtet. Die Freiburger sind vielen alten Hasen als Ausrichter in bester Erinnerung, hatten sie doch bereits 1978 am Belchen zugunsten der „Deutschen Krebshilfe e. V.“ unter Schirmherrschaft von Mildred Scheel eine vielbeachtete Großveranstaltung aufgezogen. Leider ist der Belchen für normalen Flugbetrieb nicht mehr frei, dafür haben die Freiburger mit dem direkt vor ihrer Haustür liegenden Kandel ein ideales Fluggelände, an dem sich ohne weiteres auch mal eine „Deutsche“ durchziehen ließe. Die dort auf dem Kandel mit offizieller Genehmigung neu errichtete Rampe hat manchen Clubvorstand vor Neid erblassen lassen! Mit Seitenwänden hätte man aus dem Ding leicht eine Scheune oder ein Clubheim machen können!

Wer sich in den Tagen vor Pfingsten erstmals auf die Rampe getraut hat, ist nachher auch geflogen wie ein Vogel, nur die Landungen, das muß man den Vögeln lassen, das können die halt doch besser! Hatte doch der Bauer extra für die Württembergische in bester Absicht eine riesige, leicht zum Landeplatz fallende Wiese gemäht. Die intensive Sonneneinstrahlung und satte Thermikblasen von dieser Wiese haben dann manche Beinahe-Meister im Endanflug zur Verzweiflung gebracht. Jedenfalls kamen die zahlreichen Zuschauer vor dem Festzelt voll auf ihre Kosten, waren sie doch laufend vom Sprecher über den Wettbewerbsstand informiert und durch gelungene Einlagen und Erläuterungen gut unterhalten.

Nach über 600 unfallfreien Starts und Landungen und tausenden Meßergebnissen, 'ging's per Computer in der guten Stube des Landeplatz-Besitzers (hatte er für die gesamte BW-Meisterschaft geräumt und zum Wettkampfbüro umfunktionieren lassen!) ans

Punkte zählen, ordnen und Plätze verteilen. Da sollten dann die Wettkampfpiloten auch mal 5 Minuten warten können, wenn einer nach 5 Stunden nachts gegen 0.30 Uhr mit der neuesten Liste kommt, sich im Bierzelt erstmal drauf setzt und Durst auf ein Bier hat! Der hat sein Bier ehrlich verdient, da muß man ihm die Liste nicht unterm Hintern wegziehen wollen, auch wenn man noch so neugierig auf seine Platzierung ist!

Nachdem das Wetter die Württembergische mit Sonne, Wind und Thermik bis Pfingstsonntag verwöhnt hatte, machte es Montag voll zu mit Landregen und tiefhängenden Wolken. Sechs Durchgänge reichten üppig für klare Platzierungen aus, wenn sich auch mancher Pechvogel das große Glück vom letzten Durchgang erhofft hatte.

So mußte die Siegerehrung in strömendem Regem im bis auf den letzten Platz überfüllten Zelt stattfinden. Die Meisterschaft fand ein gutes Echo in den Regionalzeitungen, sogar das Fernsehen hatte sich herbemüht und brachte Donnerstag abend einen kurzen Drei-Minuten-Spot mit guten Bildern und erfreulich positiven Kommentaren. Das bißchen Regen konnte den guten Gesamteindruck dieser Meisterschaft nicht verwischen und den Freiburgern gebührt der aufrichtige Dank aller Beteiligten. Man sollte sich in Zukunft ruhig mehr auf diese „familiäre“ Art der Wettbewerbe zurückbesinnen, die auch den Normalflieger ansprechen und nicht nur auf Stress und Super-Hochleistung hinauslaufen.

In Freiburg ist übrigens nicht ganz zu Unrecht angeregt worden, daß unsere Hochleistungs-Berufswettkampfpiloten (leider auch oft als Ober-Motzer vom Dienst verschrien) mal selbst einen Wettkampf organisieren und sich anschließend die Urteile ihrer Kameraden darüber anhören.... Manch einer würde wieder etwas leiser fliegen!

Windborne



Kaspeitzer
Ravensburger Ring 9
8000 München 60
Tel.: 089/83 59 94

mit kompl. Hängegleiterprogramm:

- SCHLAFSACKGURT
- INSTRUMENTE
- SCHULE
- KNIEHÄNGERGURT
- MOTORE
- DRACHEN
- FALLSCHIRM
- kompl. U.S.A. Markt
- Atlas
Moyes

Ausführlicher Bildkatalog DM 2,- in Briefmarken

● Vario **ASS 6**

GENERALVERTRIEB ● Drachen **AC 5**

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

12 Monate Entwicklung, unzählige Testflüge, deutsches Gütesiegel, I 12 Nr. 01/04/81

DM 2.700,- incl. MwSt.

DM 350,- incl. MwSt.

VERTRETUNGEN gesucht! D.-CH.-A.

Deutsche Meisterschaft in Kössen/Tirol

Bericht von Horst Zimmer

In der Zeit vom 25. - 28. Juni 1981 fanden in Kössen die Deutschen Meisterschaften im Drachenfliegen statt. Veranstalter war der Deutsche Aero-Club, unterstützt vom Kitingclub Kössen, und hier insbesondere von Sepp Himberger. Die Vorbereitungen zur Meisterschaft traf der Vorsitzende der Sparte Hängegleiten im DAeC Herbert Iser, als Chefschiedsrichter hatte er Werner Dienst gewonnen. Allen an der Durchführung des Wettbewerbs beteiligten Helfern möchte ich im Namen der Piloten herzlich für die gute Organisation danken. Es war auch von den fliegerischen Anforderungen her eine der schönsten Meisterschaften der letzten Jahre.

Hatten die Österreicher eine Woche vorher mit ihrer eigenen Staatsmeisterschaft noch viele Wetterprobleme, so bot sich den deutschen Piloten fast ausschließlich gutes Flugwetter. Die meisten Teilnehmer waren bereits am Mittwoch angereist und trainierten fleißig.

Der Wettbewerb begann am Donnerstag mit einem Zeitflug. Nach dem Passieren der Limit-Zeitlinie sollten die Piloten möglichst lange fliegen um dann im Zielkreis zu landen. Es wurde in diesem ersten Durchgang schon hart gekämpft und oft flogen 10 bis 15 Geräte dicht gedrängt in schwacher Thermik. Nur Peter Sebralla auf Wings und Harald Zimmer auf Fafnir-Prototyp gelang eine Startüberhöhung. Aber auch einige andere Piloten erreichten bei leichtem Aufwind die maximale Flugzeit von 30 Minuten, sehr zum Leidwesen der übrigen in der Gruppe fliegenden Piloten, die entsprechend Flugpunkte verloren.

Im zweiten Durchgang wurde dann ein Cross-Country Flug in Richtung Walchsee und zurück gestartet. Außer dem Hauptlandeplatz befanden sich noch 3 weitere Landeplätze auf der Strecke, die man anfliegen konnte. Wer am weitesten fliegen wollte, mußte die Wendeboje am Landeplatz 3 umrunden und bis zum Hauptlandeplatz zurückfliegen, insgesamt eine Strecke von ca. 12 km. Nur Willi Guggenmos auf Firebird C 12 und Rolf Abele auf Falke 5 schafften das durch ihre große Ausgangshöhe. Denn es zeigte sich, daß nur derjenige, der am Hang die größte Höhe erreicht hatte auch am weitesten kam. Im Tal ging nichts mehr, und viele flogen einfach zu früh vom Hang weg, ander aber auch zu spät. Im „Bermuda Dreieck“

dem westlichen Taleinschnitt am Unterberg sah man oft mehrere Piloten kurbeln, die sicher Stoßgebiete zum Himmel schickten, es möge doch noch etwas stärkere Thermik einsetzen. Aber es ging ganz langsam immer weiter abwärts, und manch einer war froh, wenn er sein Gerät noch auf den Landeplatz 1 oder 2 werfen konnte, denn Landepunkte gab es keine.

Der Freitag begann mit einem Bojenflug und anschließender Ziel-landung. Es zeigte sich schon zu dieser Zeit, daß den Landungen wieder einmal eine entscheidende Bedeutung zukam. Wer bei guten Flugleistungen auch noch in Punktnähe landete, war am Ende ganz vorne dabei. Aber morgens war meist schwacher Wind und man kam sehr schnell zu lang, mittags herrschte dagegen starker Bodenwind und beim Anflug glaubten viele gegen eine Wand zu fliegen.

Nach dem Bojenflug war wieder ein Cross-Country Flug geplant, der aber wegen eines Gewitters buchstäblich ins Wasser fiel. Da der Sessellift während dieser Zeit nicht in Betrieb war, blieb den Piloten, die nicht noch weitere Stunden im Berggasthof warten wollten, nichts anderes übrig, als im Regen den Berg runter zu laufen. Unten war man nicht nur bis auf die Haut naß, sondern man hatte am nächsten Tag auch einen schlimmen Muskelkater.

Der Samstag begann mit strahlendem Sonnenschein und Chefschiedsrichter Werner Dienst plante für diesen Tag 3 Durchgänge. Zunächst gab es einen Zeitflug und im Anschluß daran einen Bojenflug. Als Überraschung hatte er dann eine Cross-Country Flug zum Peterhof und zurück vorgesehen. Diese Entscheidung traf er leider alleine und es zeigte sich später, daß er mit dem Wendeplatz keine glückliche Wahl getroffen hatte. Der Platz lag nämlich 300 m über dem Hauptlandeplatz, und wer noch genug Höhe hatte um zu wenden, der kam auch in der Regel gleich wieder nach Hause. Die dazwischen liegenden Landeplätze 4 und 5 waren praktisch bedeutungslos; der Landeplatz 4 war sogar durch die Geländestruktur schwerer zu erreichen als der Hauptlandeplatz. Dies hatte zur Folge, daß vielen Piloten bei nur etwas schlechterer Flugleistung gleich 4.500 Flugpunkte abgezogen wurden und sie damit weit zurück fielen. Interessant und spannend war dieser Durchgang dennoch.

Gab es beim ersten Cross-Country im Tal kaum Thermik, so zog es manch einen, der praktisch schon aus dem Strecker gestie-

gen war um auf dem Landeplatz 2 zu landen noch einmal derart hoch, daß er nachher froh war irgendwo saufen zu finden, denn nur der Zeitschnellste bekam die vollen 7.500 Flugpunkte. Viele Piloten kamen bei diesem Cross-Country Durchgang bis zum Hauptlandeplatz zurück. Für die anderen war dieser Durchgang meist der Streicher, denn am Ende wurde jedem Piloten der schlechteste Durchgang gestrichen, sodaß ein insgesamt objektiveres Gesamtergebnis herauskam. Es gibt nur noch vereinzelt Stimmen, die von einer solchen Regelung nichts halten. Das Argument, der beständiger fliegende Pilot sei dabei im Nachteil kann nur dann gelten, wenn alle Piloten gleiche Wetterverhältnisse vorfinden. Das ist aber selbst innerhalb der Gruppe nur selten der Fall. Ein besonderes Lob gebührt der vierköpfigen Auswertungsmannschaft. Detaillierte Auswertungslisten ermöglichten jedem Piloten schon nach kurzer Zeit die Kontrolle seiner Punkte und Platzierung. Trotz dieser Transparenz gab es nur wenige Reklamationen.

So waren alle zufrieden und guter Stimmung, als die erschütternde Nachricht vom tragischen Unfalltod unseres Flugkameraden und Freundes Calle Barkhausen eintraf. Auf dem Flug vom Unterberg zum Steinbergerhof brach sein Gerät in ca. 100 m Höhe und das Rettungsgerät öffnete sich zu spät um ihm zu helfen. Die Meisterschaft wurde daraufhin abgebrochen und bei gedrückter Stimmung fand dann am Sonntagmittag die Siegerehrung statt.

Neuer Deutscher Meister in der Klasse 1 wurde Peter Klein aus Halver auf Super Wing. Er zählt zu den besten Piloten, hatte aber in der Vergangenheit oft nicht die Nerven um alle Durchgänge gut zu beenden. Dieses Mal zeigte er allerdings eine konstante Leistung und gewann verdient. Den zweiten Platz belegte Otfried Heinelt, über dessen Stärke man nichts mehr sagen muß. Sehr gut flog auch Jacky Seibold, auf Platz 3, der seit Jahren zu den Deutschen Meisterschaften in einer Topform antritt. In der Klasse 2 scheint sich ein Führungswechsel anzubahnen, denn für Hans Olschewsky reichte es diesmal nur zum dritten Platz.

Deutscher Meister wurde Wolfgang Genghammer, gefolgt von Bobby Baier. Beide freilich alte Fische, die auch schon manchen Erfolg in der Klasse 1 hatten und die sich inzwischen auf ihrem Fledge richtig eingeschossen haben.

Deutsche Rangliste

Ergebnisse der DM '81

FAI-Klasse I

- 1 Peter Klein
- 2 Otfried Heinelt
- 3 H. P. Seibold
- 4 Ali Schmid
- 5 Josef Guggenmos
- 6 Peter Sebralla
- 7 Willi Guggenmos
- 8 Rosi Brams
- 9 Franz Brams
- 10 Rolf Abele
- 11 Paul Raggl
- 12 Calle Barkhausen
- 13 Harald Zimmer
- 14 Klaus Trautmann
- 15 Herbert Iser
- 16 Bernd Klein
- 17 Christoph Theune
- 18 Sigi Spielmann
- 19 Ernst Köhler
- 20 Walter Feschtschenko
- 21 Paul Loch
- 22 Horst Zimmer
- 23 Roland Kugel
- 24 Jürgen Rohmeier
- 25 Jürgen Feeder
- 26 Franz Kurz
- 27 Peter Kratz
- 28 Peter Hagenmüller
- 29 Christian Scheffs
- 30 Helmut Prieler
- 31 Sven Oertel
- 32 Jürgen Seyferle
- 33 Jürgen Drost
- 34 Helmut Zimmermann
- 35 Peter Seip
- 36 Karl Wunderlich
- 37 Horst Schaffner
- 38 Anton Schimansky
- 39 Thomas Scherlinsky
- 40 Eugen Funk
- 41 Neithart Müöör
- 42 Waldemar Wasmer
- 43 Dieter Scherm
- 44 Rupert Diedmiller
- 45 Victor Börsig
- 46 Frank Holzberger
- 47 Toni Tehel
- 48 Roland Kugel
- 49 Jochen Zeyher

- 50 Friedrich Christandl
- 51 Matthias Nitsche
- 52 Wilfried Plum
- 53 Fridolin Lickert
- 54 Manfred Seyferle
- 55 Hans Burk
- 56 Heinz Frydasch
- 57 Helmut Müller
- 58 Stefan Biebl
- 59 Dieter Ersepke
- 60 Günter Berminghaus
- 61 Hans-Jochen Bülow
- 62 Ernst Schönleber
- 63 Joh. Reinhold
- 64 Wilfried Franke
- 65 Reinhard Kerner
- 66 Sigi Geyer
- 67 Winfried Schwörer
- 68 Alois Schlör
- 69 Julius Novak
- 70 Reinhold Kockmann
- 71 Erwin Matern
- 72 Wolfgang Braun
- 73 Anton Annaberger
- 74 Klaus Domina
- 75 Jörg Bögel
- 76 Dr. W. Briegleb
- 77 Pit Deffner
- 78 Herbert Fluck
- 79 Thomas Zysnarski
- 80 Bernd Werkshagen
- 81 Anton Liedl
- 82 Rolf Ebnet
- 83 Fritz Luz
- 84 Werner Thieringer
- 85 Manfred Moos

FAI-Klasse II

- 1 Wolfgang Genghammer
- 2 Karl Heinz Baier
- 3 Hans Olschewsky
- 4 Josef Stellbauer
- 5 Bruno Hartmann
- 6 Gerhard Ludwig
- 7 Manfred Fliess
- 8 Lorenz Fritz
- 9 Charlie Jöst
- 10 Heinz Schleppe

Stand: 01. 08. 1981

FAI-Wettbewerbsklasse I

1. Ali Schmid (37,4 Punkte);
2. Josef Guggenmos (35,6);
3. Otfried Heinelt (34,4);
4. Herbert Iser (28,4);
5. Rosi Brams (27,6);
6. Peter Sebralla (27,6);
7. Franz Brams (25,2);
8. Peter Klein (25,2);
9. Willi Guggenmos (24,8);
10. Rolf Abele (24,0);
11. Harald Zimmer (23,8);
12. Klaus Trautmann (23,2);
13. Jacky Seibold (22,4);
14. Christoph Theune (22,2);
15. Ernst Köhler (21,6);
16. Jürgen Seyferle (21,4);
17. Paul Raggl (20,4);

19. Sigi Spielmann (18,4);
20. Helmut Prieler (18,4);
21. Horst Zimmer (14,2);
22. Bernd Klein (12,8);
23. Peter Kratz (12,8);
24. Helmut Zimmermann (11,8);
25. Horst Schaffner (11,6).

FAI-Wettbewerbsklasse II

1. Bobby Baier (18,2 Punkte);
2. Wolfgang Genghammer (17,8);
3. Hans Olschewsky (8,4);
4. Josef Stellbauer (8,0);
5. Lorenz Fritz (8,0);
6. Bruno Hartmann (7,8);
7. Charlie Jöst (4,8);
8. Ludwig Gerhard (3,6);
9. Johann Hauptert (1,6);
10. Heinz Schleppe (0,0).

Zum Tod von Calle Barkhausen

Am 27. 06. 1981 stürzte unser Freund und Drachensfluglehrer Calle Barkhausen in Kössen tödlich ab. Mit ihm verloren wir innerhalb kürzester Zeit den zweiten Drachensfliegerkameraden durch einen tragischen Unfall.

Das durch Calles Tod entstandene Vakuum läßt sich für uns nicht mehr ausfüllen.

Seine Kameraden

Wettbewerbstermine 1981

Haupt-T.	Ausweich-T.	Gelände	Wettbewerb	Meldeschuß	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
29./30.08.	(05./06.09.)	endgültig Wasserkuppe	Rhönpokal; Ranglistenwettbewerb	07.08.1981	Rudolf Absolon, Reinhardsweg 4, 6057 Dietzenbach
September		endgültig Hütten/Ulm	Albrecht-Berblinger-Gedächtnis-Pokal		d'Schwoba Drachensflieger, Ziegeleistraße 10, 7904 Erbach
05./06.09.		endgültig	Sauerlandpokal	29.08.1981	Drachensfliegerclub Elpe, Postfach 11 66, 5788 Winterberg
11.-13.09.	(18.-20.09.)	endgültig Riol	Moselpokal; Ranglistenwettbewerb		Jutta Zimmer, Weidegasse 5, 5500 Trier
01.-04.10.	(17./18.10.)	endgültig Tegelberg	Deutschlandpokal	02.09.1981	d'Allgäuer Drachensflieger, c/o Tegelbergbahn, 8959 Schwangau
01.-11.10.		endgültig Beppu	Weltmeisterschaft		FAI, Teilnahme nur für Nationalmannschaften