



Arbeitnehmer können aufatmen: Lohnfortzahlung bei Drachenflugunfall ist gesichert!

Bundesarbeitsgericht Kassel: Drachenfliegen ist keine besonders gefährliche Sportart

Nach vierjähriger Prozedurdauer und Zwischensiegen beim Arbeitsgericht und beim Landesarbeitsgericht, folgte am 07. 10. 1981 die entscheidende Auseinandersetzung beim Bundesarbeitsgericht in Kassel. DHV-Vorsitzender und Rechtsanwalt Peter Janssen vertrat einen Arbeitnehmer, der sich beim Drachenfliegen das Bein gebrochen hatte und für die Krankenzahl Lohnfortzahlung verlangte.

Diesem Lohnfortzahlungsanspruch widersetzte sich die Arbeitgeberfirma, vor allem mit der Begründung, daß der Drachflieger einen gefährlichen Sport betrieben habe und aus diesem Grunde wegen Selbstverschuldung des Unfalls keine Lohnfortzahlung beanspruchen könne. In den ersten beiden Gerichtsinstanzen fanden ausführliche

Beweisaufnahmen statt, wobei das Sachverständigengutachten des DHV-Referenten Paul Kofler für alle Gerichte die wichtigste Entscheidungsgrundlage bildete.

Nach anstrengender mündlicher Verhandlung beim fünften Senat des Bundesarbeitsgerichts war es dann am frühen Nachmittag soweit und die Richter in den roten Roben verkündeten das Urteil:

Drachenfliegen ist keine besonders gefährliche Sportart und Arbeitnehmer, die sich beim Drachenfliegen verletzen, haben Anspruch auf Lohnfortzahlung während der Krankenzahl.

Dieser Lohnfortzahlungsanspruch steht jedoch unter den Bedingungen, daß der Arbeitnehmer seine persönlichen Kräfte und Fähigkeiten nicht überfordert und vor allem daß er die bestehenden Si-

cherheitsvorschriften genau beachtet. Im Klartext: Nur der disziplinierte Pilot bekommt Geld.

Das Urteil des Bundesarbeitsgerichts wurde noch am selben Tag in den Fernsehnachrichten und in anderen Fernsehsendungen ausgestrahlt. Nahezu jede Zeitung berichtete über den Urteilsspruch. Als besonders sensationell wurde er vor allem deshalb empfunden, weil derselbe Senat am selben Tag auch ein weiteres Grundsatzurteil verkündete: Wer ohne Ansnallgurt Auto fährt, hat keinen Anspruch auf Lohnfortzahlung.

Das Urteil des Bundesarbeitsgerichts ist ein greifbarer Erfolg der Bemühungen der Hängegleiterkommission um die Sicherheit beim Drachenfliegen. Dieser Erfolg kommt - wie so viele andere Leistungen des DHV - allen Drachenfliegern, also nicht nur den Mitgliedern zugute.



Auf dem Pilotensitz Ministerialrat Huck vom Bundesverkehrsministerium nach seinem erfolgreichen Erstflug auf dem Ultraleichtflugzeug Hummer. Daneben (von links nach rechts) der Gerätebesitzer

Charly Boos, Alfred Grass, Peter Mühl, der schweizer Vertreter des dortigen Erprobungsprogramms Marco Broggi und (mit Vollbart) der DHV-Erprobungsleiter Reinhard Nolle. Foto: Kurt Weber

Tegelberg-Genehmigung erweitert

Insgesamt 18 Geräte dürfen
gleichzeitig in der Luft sein

Auf Grund eines Antrages des Geländehalters, der Tegelbergbahn GmbH & Co.KG, und auf Grund des DHV-Geländegutachtens hat die Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern - die Genehmigung erweitert:

Fortsetzung nächste Seite

Streckenflugerlaubnis steht vor der Tür

1. Im Hauptfluggebiet (zwischen Start- und Landeplatz bei Berg- und Talstation der Tegelbergbahn, nach Osten begrenzt durch die Linie vom Branderhofen zur nördlich vorgelagerten Hornburg und nach Westen durch die Bergbahntrasse) dürfen sich maximal sechs Hängegleiter gleichzeitig befinden.
2. Im Streckenfluggebiet (nach Westen bis zum Säuling und nach Osten bis zum Buchenberg) dürfen sich bis zu 12 weitere Hängegleiter befinden, sofern die Aufwindverhältnisse Flüge ohne Höhenverlust erlauben.

Weitere Einzelheiten über die Flug- und Betriebsregeln am Tegelberg bitte an der Tegelbergtalstation in Schwangau erfragen.

DHV-Geländehaftpflichtversicherung schützt auch den eingeteilten Startleiter

Mehreren Vereinen, die in ihrem Gelände einen regelmäßigen Start- bzw. Flugleiterdienst einrichten wollten, hat sich die Haftungsfrage gestellt: Können Verein und Startleiter für Schäden haftbar gemacht werden, die ein Pilot durch einen Fehler des Startleiters erleidet? Z.B. wenn die Startstrecke nicht hindernisfrei war und der Startleiter trotzdem den Start freigab.

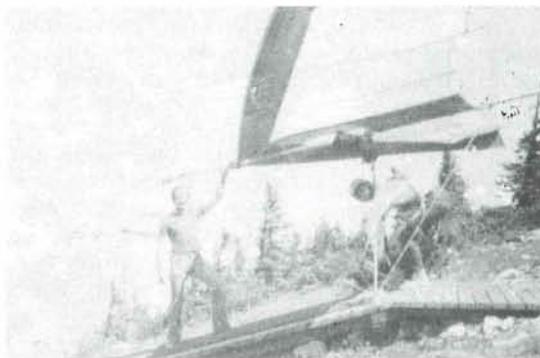
Ein derartiges Haftungsrisiko ist insofern schon gering, als der Startleiter lediglich den Start freigeben kann; die eigentliche Startentscheidung nach der Startfreigabe hat der Pilot persönlich zu treffen. Für den Fall, daß dennoch der Verein oder der "jeweils diensttuende Startleiter, der vom Geländehalter bestellt ist" (Wortlaut des Versicherungsvertrages) in eine Haftung hineingeraten, ist dieses Haftungsrisiko durch die DHV-Geländehaftpflichtversicherung abgedeckt.

Diese Versicherung im Rahmen des Gruppenversicherungsvertrages mit dem Gerling Konzern steht jedem DHV-Mitgliedsverein zur Verfügung und kostet je Gelände und Jahr 120,- DM. Selbstverständlich beschränkt sich der Versicherungsschutz nicht auf den Startleiter, sondern umfaßt genauso auch Mängel bei der Absperrung, bei der Bodenbeschaffenheit von Start- und Landeplatz etc. Sie gilt hingegen nicht für Veranstaltungen (dafür gibt es eine spezielle Veranstalterversicherung) und nicht für grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz (bei allen Versicherungen ausgeschlossen.)

Nach zahlreichen Verhandlungen und Vorbesprechungen hat das Bundesverkehrsministerium sich jetzt erstmals schriftlich dazu geäußert. Der Wortlaut:

"Ihrem Wunsch, Streckenflüge von Hängegleitern in bestimmten Gebieten auch in Höhen von mehr als 150 m über Grund durchführen zu können, stehe ich grundsätzlich nicht ablehnend gegenüber. Da aber auch in dem von Ihnen vorgeschlagenen Luftraum zwischen der südlichen Militär-Tieffluggrenze und der südlichen Staatsgrenze der Bundesrepublik mit starkem Sichtflugverkehr der Allgemeinen Luftfahrt zu rechnen ist, müssen an die Hängegleiterführer besondere fachliche Anforderungen gestellt werden. Neben einer längeren praktischen Flugenerfahrung sind theoretische Kenntnisse nachzuweisen, die weitgehend denen eines Segelfliegers entsprechen müssen. Ihr Vorschlag, von der Alpensegelflugschule Unterwössen ein entsprechendes Unterrichtsprogramm für Hängegleiter ausarbeiten zu lassen, wird von mir daher sehr begrüßt. Sobald ein solches Programm vorliegt, bitte ich um Übersendung".

Anmerkung: Wir stehen bereits mit der Alpensegelflugschule Unterwössen in Verbindung und das Unterrichtsprogramm für den ergänzenden Theorie-Unterricht wird demnächst beim Bundesverkehrsministerium eingereicht.



Vereinsvorstand Edbauer beim Startleiterdienst.

Abwurftests für sichtgeprüfte Geräte beginnen demnächst

Die Vorbereitungen zur Abwurfprüfung haben sich durch das äußerst schwache Echo seitens der Piloten verzögert. Bis zum 13. 10. 1981 sind erst 6 ausgefüllte Gerätekenntblätter bei der Geschäftsstelle eingetroffen. Dies hatte zur Folge, daß die geplante Anschaffung einer Seilwinde für mehrere Tausend DM aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden mußte. Stattdessen sind wir auf eine billigere und leider kompliziertere Konstruktion, Übergewechselt. Ebenso war es kaum möglich, die Kosten zu kalkulieren. Vorläufig gelten folgende Gebühren:

Bearbeitung: DHV-Mitglieder DM 10,-, Nichtmitglieder DM 15,-
Abwurf: DHV-Mitglieder DM 60,-, Nichtmitglieder DM 90,-
Vermessung: DHV-Mitglieder DM 10,-, Nichtmitglieder DM 15,-
Sichtprüfung: DHV-Mitglieder DM 20,-, Nichtmitglieder DM 30,-

Der entsprechende Artikel im DHV-Info Nr. 10 ist leider etwas "verunglückt".

Daher nochmals:

1. Es ist folgender Ablauf vorgesehen:

- a) Gerätekenntblatt bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern, Klosterwachtstr. 17, 8180 Tegernsee, Tel. (08022) 4923.
- b) Gerätekenntblatt vollständig ausfüllen und an die Geschäftsstelle zurückschicken.
- c) Erste Rate der Prüfgebühr (nur für Bearbeitung und Abwurf!) an den DHV bezahlen. Kreissparkasse Tegernsee, BLZ 711 52570, Kontonr. 80 655.
- d) Bei Erfüllung der obigen Voraussetzungen Mitteilung des Prüftermins durch die Geschäftsstelle.
- e) Durchführung der Abwurfprüfung.

Fortsetzung nächste Seite

- f) Bei erfolgreichem Abwurf Vermessung und Vergleich mit den Angaben im Gerätekenntblatt.
- g) Falls einwandfrei, Durchführung der Sichtprüfung.
- h) Bezahlung der restlichen Gebühr (für Vermessung und Sichtprüfung).
- j) Erteilung des Abwurfzertifikats auf dem Gerätekenntblatt und dem Gerät.
- Die Abwurfprüfung ist für jedes Gerät individuell durchzuführen.
 - Die Gültigkeitsdauer des Abwurfzertifikats ist zunächst nicht beschränkt; eine spätere Beschränkung bleibt vorbehalten.

Weitere Einzelheiten ergeben sich aus dem Text des Gerätekenntblatts.

Alle Piloten mit Sichtprüfgeräten werden gebeten, umgehend das Gerätekenntblatt anzufordern und es ausgefüllt zurück zuschicken, damit wir die notwendige Zahl an Prüfterminen einplanen können.

Geräte-Interessengemeinschaften gründen

Zahlreiche Piloten besitzen Fluggeräte mit SHV-Typenprüfung, jedoch ohne den ab 01. 01. 1982 vorgeschriebenen zusätzlichen Flugmechaniktest. Falls der schweizerische Gerätehersteller aus irgendwelchen Gründen nicht bereit oder nicht in der Lage ist, die ergänzende Flugmechaniktestfahrt durchzuführen bzw. das Gerät so zu modifizieren, daß es die Testfahrt besteht, können auch die Besitzer solcher Geräte in eigener Regie die Gütesiegelstelle des DHV mit der Durchführung der Geräteprüfung beauftragen. Dasselbe gilt für die Besitzer von Rettungsgeräten und Gurtzeugen, für die der Hersteller kein Gütesiegelverfahren durchführen will.

Die betroffenen Piloten sollten sich - je nach ihrem Gerätetyp - zu Interessengruppen zusammenfinden und dann die Prüfkosten untereinander aufteilen. Der DHV wird für diese Interessengruppen die Prüfkosten halbieren, und damit weit unterhalb der Selbstkostengrenze arbeiten.

Und so könnte es laufen:

- Die Piloten melden an die DHV-Geschäftsstelle
 - Namen
 - Anschrift
 - Telefonnummer
 - Herstellerfirma
 - Gerätetyp
 - Baujahr
- Die Geschäftsstelle faßt die Meldungen je Gerät in Listen zusammen und versendet diese Listen an die einzelnen Piloten.
- Ein Pilot aus jeder Gruppe muß die Aufgabe des Koordinators und des Musterbetreuers für das Prüfverfahren übernehmen. Er ist dann der Ansprechpartner des DHV mit allen Rechten und Pflichten, die sonst der Hersteller hat.
- Für die vertraglichen Regelungen der Gruppenmitglieder untereinander erarbeitet der DHV einen Vertragsvorschlag, in dem insbesondere die Umlage der Prüfkosten geregelt ist.

Die DHV-Techniker werden selbstverständlich die Interessengruppen mit kostenloser technischer Beratung unterstützen.

Die Anmeldung bei der Geschäftsstelle ist völlig unverbindlich und verpflichtet zu nichts. Verbindlichkeiten entstehen erst mit Abschluß der Gruppenverträge.

Presseveröffentlichungen über Drachenfliegen

Zahlreiche Mitglieder sind unserer Bitte nachgekommen und senden Artikel über den Drachenflugsport und über den DHV rasch und regelmäßig an die Geschäftsstelle.

Wir können natürlich nicht auf jeden Artikel, der uns nicht in den Kram paßt, mit Gegendarstellung und Leserbrief reagieren. Wenn ein Artikel jedoch allzu negativ und entstellend ist, so schreiten wir ein. Dies erfolgt auch durch Kontaktaufnahme mit dem betreffenden Redakteur, der meist bloß ein Opfer seiner Unwissenheit geworden ist und nach einem eingehenden Informationsgespräch bzw. Übersendung unseres Informationsmaterials "die Sache anders sieht". Die Sammlung der Presseartikel hat jedoch noch einen weiteren Sinn: Wir können daraus ungefähr ersehen, was die Öffentlichkeit so über unseren Sport denkt. Wenn wir beispielsweise den Eindruck haben, daß die Leser mit allzu vielen Unfallberichten - teilweise wiederholt oder übertrieben aufgebauscht - überschwemmt werden, so bemühen wir uns, in Radio- oder Fernsehsendungen dem falschen Eindruck entgegenzuwirken. So konnten alleine in den letzten zwei Monaten DHV-Vertreter in vier Radio- oder Fernsehsendungen zur Unfallsituation Stellung nehmen. Überhaupt hat bei Rundfunk, Fernsehen und

einzelnen großen Zeitungen ein deutlicher Wandel zugunsten des Ansehens unseres Sportes stattgefunden.

Insbesondere wird im Zusammenhang mit irgendwelchen Unfallserien immer wieder drauf hingewiesen, daß nahezu alle Unfälle auf Eigenverschulden des Piloten beruhen, also nicht der Sportart als solcher anzulasten sind. Hervorgehoben werden unsere Sicherheitsbestimmung, Gütesiegel, Befähigungsnachweis, Fallschirmpflicht, Startleiterordnung etc. Im großen und ganzen weiß in der Zwischenzeit jeder einigermaßen interessierte Deutsche, daß die Drachenflieger keine wilde Horde potentieller Selbstmörder sind.

In diesem Sinne bitten wir nochmals 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 Zeitungsnamen 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!

Packerkurse im Februar '82

Die nächsten Lehrgänge für das Packen von Rettungsgeräten finden am 06. und 07. 02. 1982 in Calw (Graf-Zeppelin-Kaserne) und am 27. und 28. 02. 1982 in Albstadt bei Schongau statt. Preis für Nichtmitglieder DM 30,- Vorkasse, für Mitglieder kostenlos. Teilnehmerzahl pro Lehrgang maximal 30. Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle, Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee, Telefon (08022) 4923. Die Angemeldeten erhalten detaillierte Einladungen zugesandt.

Drachenflieger-Stammtisch in Karlsruhe hat Lokal und Termin gewechselt

Der Drachenflieger-Stammtisch findet ab sofort im Nebenzimmer des Gasthauses Tivoli in Karlsruhe, Ruppurrer Straße 94 Ecke Nebeniusstraße (Nähe Bahnhof-Arbeitsamt) statt, und zwar jetzt am 1. Donnerstag im Monat. Willkommen sind alle Flugkameraden/kameradinnen und -freunde aus Stadt und Land. Da der Stammtisch ganz unverbindlich und ungezwungen ist werden selbstverständlich keine Einladungen verschickt. Wer Bilder, Dias, Filme etc. hat, kann sie gerne mitbringen.

Josef Guggenmos hat die dritte Klage gegen den DHV eingereicht

Am 07. 10. 1981 hat Josef Guggenmos nunmehr beim Verwaltungsgericht Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung gestellt. Er verlangt im wesentlichen Rückgängigmachung des Gütesiegelentzugs. Für den Fall, daß der DHV dies nicht tut, soll gegen den Vorsitzenden Janssen ein Ordnungsgeld bis zu 500.000,- DM oder ersatzweise Ordnungshaft bis zu 6 Monaten angeordnet werden, so jedenfalls die Vorstellungen von Guggenmos.

Im wesentlichen beanstandet Guggenmos, daß das Bundesverkehrsministerium gar nicht berechtigt gewesen sei, einen Betriebstüchtigkeitsnachweis zu verlangen, und in Konsequenz dazu, daß das Bundesverkehrsministerium den DHV gar nicht zur Erteilung und zum Entzug hätte ermächtigen dürfen. Es geht hier also in erster Linie um Rechtsfragen und eine Prognose zum Prozeßergebnis ist nicht möglich.

Sollte Josef Guggenmos jedoch mit seiner Klage Erfolg haben, so steht zu befürchten, daß unsere jahrelangen Bemühungen um Sicherheit in der Hängegleitertechnik auf den Stand des Jahres 1977 zurückgeworfen würden, ja schlimmer noch, es bestünde dann noch nicht einmal die Möglichkeit, selbst offensichtlich gefährliche Geräte vom Flugbetrieb fernzuhalten. Mit einem steilen Anstieg der Unfallzahlen auf Grund technischen Versagens ist zu rechnen, aber auch auf Grund fehlender Ausbildung: Denn der Befähigungsnachweis ist rechtlich gesehen - der „Bruder“ des Betriebstüchtigkeitsnachweises. Wenn also die Verpflichtung für einen Betriebstüchtigkeitsnachweis entfällt, so entfällt damit zugleich auch die Verpflichtung für einen Befähigungsnachweis. Wiederum ähnlich die Rechtssituation für Helm- und Schirmzwang.

Mit der technischen Sicherheit würde folglich auch die ausbildungsmäßige und die betriebliche Sicherheit auf den Stand der Pionierzeiten zurückfallen und dementsprechend steigen werden die Unfallzahlen. Drachenfliegen wird dann wirklich eine „besonders gefährliche Sportart“ sein. Und die Behörden müßten reagieren, sei es durch drastische Reduzierung und Überwachung der Fluggelände, sei es durch staatliche Piloten- und Geräteprüfverfahren. Das wäre der Anfang vom Ende für unsere fliegerische Freiheit und aller Überlegungen in Richtung Streckenflug. Hat der ehemalige Weltmeister auch diesen Preis einkalkuliert?



Neue Wings-Gütesiegel erteilt

Für die nachstehenden Versionen wurde die Gütesiegelprüfung erfolgreich abgeschlossen:

Wings 17,0 qm
Gütesiegelnr. 01/046-79

Wings Competition 17,0 qm
Änderung zu Gütesiegelnr. 01/046-79

Wings 15,6 qm
Gütesiegelnr. 01/047-79

Wings Competition 15,6 qm
Änderung zu Gütesiegelnr. 01/047-79

Achtung

- Die genannten Versionen erfüllen die Lufttüchtigkeitsforderungen nur insoweit und nach denjenigen Maßstäben, wie dies bei der ursprünglichen Gütesiegelerteilung im Jahr 1979 verlangt worden ist. Die zwischenzeitlich erhöhten heutigen Pitch-up-Grenzwerte werden von diesen Geräten nicht erreicht. **Daher keine extremen Flugmanöver und keine Flüge in turbulenten Windverhältnissen durchführen!**
- Die geprüften Versionen wurden gegenüber den ursprünglich ausgelieferten Versionen und gegenüber den späteren Umrüstungen nochmals modifiziert. Alle Geräte müssen ins Werk zurück.

Weiterer Ablauf

- Im Werk werden die Geräte auf den nunmehrigen Gütesiegelzustand umgerüstet.
- Nach Durchführung der Arbeiten überprüft ein DHV-Techniker die Abmessungen der einzelnen Geräte und stellt die Identität mit den Gütesiegelversionen fest.
- Einwandfreie Geräte erhalten einen zusätzlichen Stempel der DHV-Gütesiegelstelle mit neuer Gütesiegelnummer, hier abgebildet.

Für eine ältere Wings-Version mit 17,2 qm wurde von der Firma Guggenmos ebenfalls Gütesiegelantrag gestellt. Die mittlerweile durchgeführte Festigkeitsüberprüfung brachte ein negatives Ergebnis. Es muß nunmehr in weiteren Versuchen festgestellt werden, ob es sich um einen Vorschaden beim geprüften Altgerät gehandelt hat oder ob die Gesamtkonstruktion keine genügende Festigkeit aufweist. Hinsichtlich der geprüften Gerätetypen hoffen wir, daß die Gelegenheit damit bereinigt ist - vor allem in sicherheitsmäßiger Hinsicht - und wir danken den betroffenen Piloten für ihr größtenteils gezeigtes Verständnis. Die Hängegleitervereine, die Drachenflugschulen und die Beteiligten an der Interessengemeinschaft haben vorab am 01. 10. 1981 Nachricht erhalten.

DHV-Hängegleiterkommission

Stetiger Mitgliederzuwachs

Am letzten Stichtag 08. 08. 1981
- 2.609 Mitglieder

Am neuen Stichtag 16. 10. 1981
- 2.811 Mitglieder

Ergibt einen Zuwachs von 3 Mitgliedern pro Tag.

Nur LADAS 16 hat das Gütesiegel

Die Firma Baumgartner hatte für das Gerät LADAS 16 (früher Atlas D) das Gütesiegel beantragt und der DHV hat nur für dieses Gerät das Gütesiegel erteilt. Für vergrößerte oder verkleinerte Versionen wurde das Gütesiegel weder beantragt noch erteilt und es besteht für diese Versionen kein Betriebstüchtigkeitsnachweis.

BHGA - Zertifikat für Gerät

Typ DEMON anerkannt

Die Geräte Typ DEMON der englischen Herstellerfirma HIWAY haben den zusätzlichen Abwurf-test laut Auskunft der British Hang Gliding Association erfüllt und dürfen damit in allen drei Größen in Deutschland geflogen werden. Voraussetzung, daß sich diese Geräte im Zustand der geprüften Gerätemuster befinden und dies durch die hier abgebildete am Gerät befestigte Plakette nebst schriftlichem „Airworthiness Certification“ nachgewiesen ist.

Für Geräte des Typs DEMON ohne Plakette und Airworthiness Certification besteht kein Betriebstüchtigkeitsnachweis und diese Geräte dürfen gemäß Richtlinien des Bundesministers für Verkehr in Deutschland nicht geflogen werden. Den Besitzern solcher Geräte wird empfohlen, sich mit den deutschen Vertretern der Herstellerfirma in Verbindung zu setzen.

Organisation des Gütesiegelverfahrens

Auszug aus dem Technischen Anhang zu den LFHG

Gütesiegelanträge (und alle anderen Anträge) sind an die DHV-Geschäftsstelle zu schicken und werden dort auf Vollständigkeit überprüft.

Wenn die Unterlagen vollständig sind, erhalten die Hersteller Nachricht, daß sie ihr Mustergerät zu Herrn Rudolf bringen bzw. schicken können. Das Mustergerät wird dann bis zum Abschluß sämtlicher Prüfungen bei Herrn Rudolf gelagert.

Die einzelnen Tests werden intern abgewickelt, sodaß eine aktive Mitwirkung der Hersteller - bisher mit erheblichem Aufwand an Zeit und Reisekosten verbunden - regelmäßig entfällt; falls eine Mitwirkung dennoch erforderlich ist, erhalten die Hersteller von Herrn Rudolf Nachricht. Die interne Abwicklung soll vor allem ermöglichen, daß Testtermine kurzfristig und je nach Bedarf angesetzt und in Ruhe abgewickelt werden können.

Für die Gütesiegeltests ist folgende Reihenfolge vorgesehen:

- a) Stückprüfung
- b) Flugmechanik-Test nebst Gutachten
- c) Abwurf
- d) Testflüge
- e) Festigkeitsprüfung

Die Stückprüfung an erster Stelle gibt die Möglichkeit, bei einer späteren Gerätebeschädigung ein Ersatzgerät nachzuschieben und nachzumessen, ohne daß die Identität der Geräte in Frage stünde und die vorangegangenen Tests wiederholt werden müssen.

Bei Änderungsanträgen entscheidet jeweils die Gütesiegelstelle, ob und gegebenenfalls welche Prüfung durchzuführen sind,

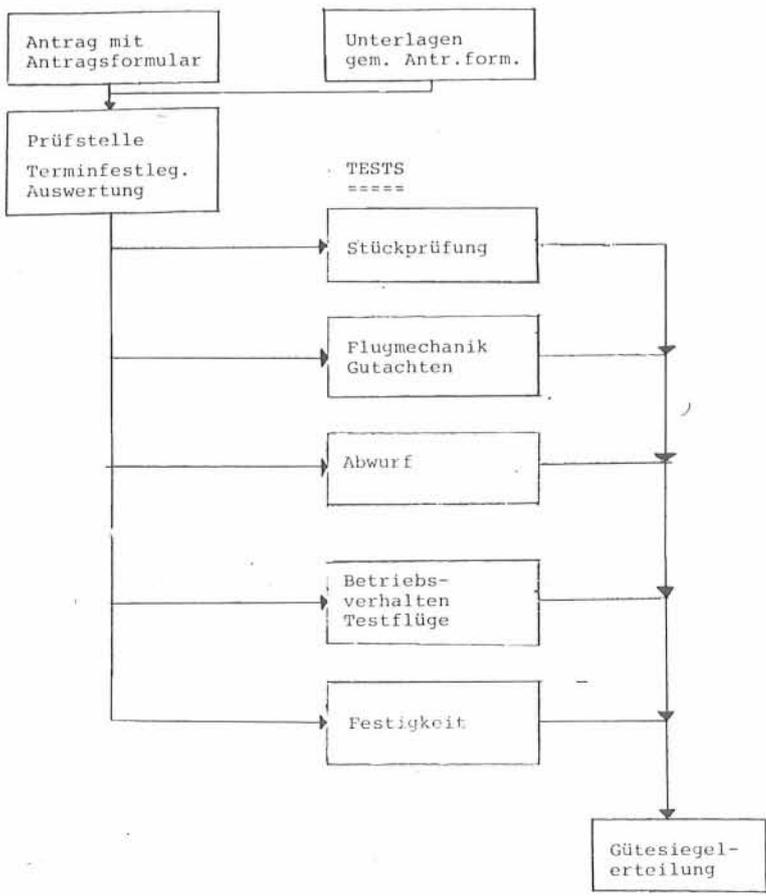
- a) bei großen und kleinen Änderungen regelmäßig Stückprüfung
- b) bei großen Änderungen je nach Umfang gegebenenfalls zusätzlich Flugmechanik, Festigkeit etc.

Über Prototypenanträge entscheidet die Gütesiegelstelle gemäß der neuformulierten Prototypenregelung im Technischen Anhang.

Dazu sind bei uns Überlegungen im Gange, solchen Herstellern, die über langjähriges technisches Know-how im Hängegleiterbau mit mehreren Gütesiegelgeräten verfügen und dies durch ingenieurmäßig einwandfreie Unterlagen und Konstruktionen beanstandungsfrei bewiesen haben, je eine Blanko-Prototypenzulassung zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten dazu sind noch nicht ausgereift, wir hoffen aber im Laufe des Jahres 1982 mit dieser Praxis beginnen zu können.

	CERTIFICATE OF TYPE COMPLIANCE No	517008
	MANUFACTURERS NAME	Hiway Hang Gliders Ltd
	MODEL NAME	Demon
	MFR No	10103
	CATEGORY	Category 1
	PAYLOAD MAX	200 LBS
	SPEEDS MAX	MIN 1-0 LBS
TEST FLOWN PILOT	DATE	

Organisation des Gütesiegelverfahrens



Technik

Interview mit Technikreferent
Ali Schmid
von Klaus Tänzler

Klaus: Ali, es ist mal Zeit Licht in das Dunkel im Doppelsegel zu bringen. Vornweg, warum Doppelsegel? Bringt es soviel mehr Leistung, wenn das Querrohr vom Doppelsegel umschlossen ist?

Ali: Der Widerstand des Querrohres macht etwa 10 % des Gesamtverlustes aus. Fällt das Querrohr als Widerstandserzeuger weg, bringt das einen Vorteil. Der eigentliche Grund aber, warum heute das Doppelsegel bevorzugt wird, liegt woanders. Man will heute, ähnlich wie beim Segelflug dahin kommen, daß der Flugdrachen eine gute Leistung über einen großen Geschwindigkeitsbereich hinweg zeigt. Dafür benötigt man ein Profil mit Oberseite und Unterseite.

Klaus: Nun konnte man aber auch schon bei Drachen ohne Doppelsegel ein Profil feststellen.

Ali: Die Unterseite dieser Profile waren mangelhaft. Diese Profile haben bei einer bestimmten Geschwindigkeit eine sehr gute Leistung gezeigt. Vergrößerte man die Geschwindigkeit, verringerte also den Anstellwinkel, führte dies rasch zum Strömungsabrisß an der Flügelunterseite, die Leistung ließ drastisch nach. Diese Geräte hatten in einem ganz begrenzten Geschwindigkeitsbereich optimierte Sinkwerte. Was wir heute wollen, ist: die guten Leistungswerte über einen großen Geschwindigkeitsbereich erhalten. Dazu braucht man ein echtes Profil mit Ober- und Unterseite.

Klaus: Bevor ich Dich fragen möchte: wie funktioniert das Schwimmende Querrohr, zunächst die Frage vorher: Was ist die Funktion der Kieltasche? (Vgl. Abb.1)

Ali: Nehmen wir an, der Pilot leitet die Kurve nach links ein, so verlagert er sein Gewicht also nach links, damit wird die Flächenbelastung, die bisher im Gleichgewicht war, gestört. Unter der linken Fläche hängt nun mehr Gewicht, der Tunnel links wird daher größer. Die Kieltasche wird dadurch nach links gezogen und vergrößert den Effekt.



Klaus: Ist also wichtig, daß in einer Linkskurve die linke Flügelseite weniger Auftrieb produziert, als die Flügelaussenseite rechts, weil ein höherer Tunnel links den Auftrieb mindert, bzw. ein flacher Tunnel rechts eine gute Auftriebserzeugung bewirkt?

Ali: Mal ganz grob und einfach gesagt, ja. Man kann das so sagen um die Sache nicht zu verkomplizieren. Tatsächlich ist es aber so, daß eine Erhöhung des Auftriebes auch eine Erhöhung des Widerstandes mit sich zieht.

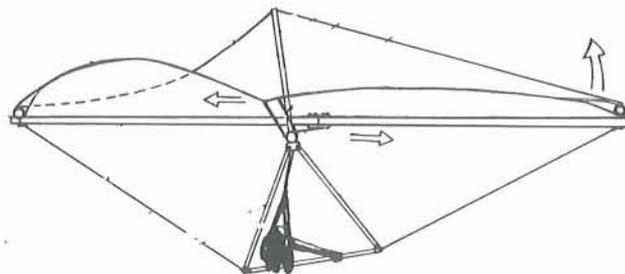
Demnach hat die rechte Flügelseite einen höheren Widerstand als die linke. Das bewirkt ein, beim Einleiten der Kurve wirksames Gegenmoment. Zu erläutern, warum dieses Gegenmoment überwunden wird, würde jetzt zu weit führen. Es hat jedenfalls mit der Pfeilung der Fläche zu tun. Daß es dieses Gegenmoment gibt, hat man sehr schön beim Cyclone gesehen. Die Piloten wendeten um das Trägheitsmoment zu überwinden einen Trick an: Bügel kurz entgegengesetzt stoßen und dann die Kurve normal einleiten. Sie haben also das Gegenmoment erzeugt und für die beabsichtigte Kurve genützt.

Klaus: Zurück zur Kieltasche. Grundsätzlich verbessert die Kieltasche also den Effekt, daß die Flügelaussenseite einen höheren Tunnel ausbilden kann und erleichtert so das Kurven. Wie wirkt in diesem Zusammenhang das bewegliche Querrohr? Vgl. Abb. 2

Ali: Zunächst einmal sollte man davon abkommen, zu sagen das Querrohr bewegt sich. Man muß eigentlich vom beweglichen Kielrohr sprechen. Denn tatsächlich bewegt sich das Kielrohr im Verhältnis zu den Flügelrohren. Das Querrohr bewegt sich gegenüber den Flügelrohren nicht.

Klaus: Was geschieht also, wenn man bei einem Gerät, dessen Querrohr mit dem Kielrohr nicht starr, sondern flexibel verbunden ist, die Linkskurve einleitet?

Ali: Zunächst einmal finden wir den oben beschriebenen Effekt vor: die Kieltasche schwenkt nach links. Das Kielrohr schwenkt ebenfalls nach links, damit wandert der Pilotenaufhängepunkt etwa 2 cm nach links



Klaus: Was wirkt sich nun stärker aus, der Effekt, daß das nach links geschwenkte Kielrohr dem linken Flügel mehr Tunnel gibt, oder die Tatsache, daß der Pilotenaufhängepunkt nach links gewandert ist?

Ali: Bei einem Gerät mit hoher Kieltasche entsteht der höhere Tunnel auf der Kurveninnenseite aufgrund der Kieltasche und nicht aufgrund der nach innen geschwenkten Kielstange. Die hat darauf kaum Einfluß. Die Tatsache, daß der Pilotenaufhängepunkt nach links gewandert ist, bringt dagegen schon etwas. Die Auslenkung des Pilotenaufhängepunktes um 2 cm erspart einen Lenkausschlag des Piloten um mal grob gesagt 20 - 30 cm, gerade in böigem Wetter ist dies von Vorteil.

Klaus: Angenommen eine Bö greift rechts unter die Fläche, was läuft ab?

Ali: Wenn es sich hierbei zum Beispiel um einen Bart handelt, der rechts unter die Fläche greift, erzeugt der rechts den hohen Tunnel, die Kieltasche schwenkt nach rechts. Der Pilot geht ebenfalls nach rechts um die Bö auszugleichen. Die nun entstandene aerodynamische Wirkung hält sich die Waage mit der immer noch anhaltenden Bö, die ja das Gerät nach links drückt. Der Pilot hat das hilflose Gefühl, trotz Kraftanstrengung nichts bewirken zu können, alles ist bretthart. Hier bringt nun das bewegliche Kielrohr etwas, denn zusätzlich zu dem gesagten schiebt sich jetzt auch noch der Pilotenschwerpunkt nach rechts.

Klaus: Demnach hat die Bewegliche Kielstange nur Vorteile?

Ali: Sie hat auch Nachteile, die gerade Unerfahrene in Schwierigkeiten bringen können. So kann zum Beispiel das Bewegliche Kielrohr in unsauber geflogenen Kurven das Hineinziehen in die Kurve verstärken.

Klaus: Wenn ich Dich vorhin richtig verstanden habe, könnte man bei der künftigen Gerätegeneration auf die Kieltasche verzichten. Jetzt schwingt die Kieltasche und erzeugt so den Effekt der Tunnelvergrößerung. Würde das Segel direkt, also ohne Kieltasche am Kielrohr befestigt, müßte doch ein schwingendes Kielrohr diese Funktion übernehmen können.

Ali: Das ist ganz richtig, es gibt ja bereits ein englisches Gerät, den Lightning, das ohne Kieltasche fliegt. Die stabilisierende Wirkung der Kieltasche wird durch eine Flosse auf dem Flügel übernommen. Übrigens hat die Kieltasche im geringen Maß auch einen Seitenruder Effekt. Schwenkt das Kielrohr hinten zur Seite, macht die Kieltasche diese Bewegung mit und gibt so etwas Seitenruder.

Klaus: Warum sind bei bestimmten Geräten mit Beweglichem Kielrohr die Seitenseile der Unterverspannung extrem locker, bei Deinem Falke z.B. dagegen nicht in dem Maße?

Ali: Diese Seile sind natürlich nur locker solange das Gerät am Boden ist. Man darf sich nicht vorstellen, daß mehr Seil in der Unterverspannung gegeben wurde. Die Oberverspannung hat mehr Seil. Wenn man die Abb. 2 anschaut, sieht man, daß in der Linkskurve das linke Seil der Oberverspannung locker durchhängt. Das trifft für Geräte zu, deren Turm starr auf dem Kielrohr montiert ist. Man muß bei diesen Geräten in der Oberverspannung genügend Spiel geben, damit beim Flug die Kielstange mit dem Turm entsprechende Schwenkbewegungen ausführen kann. Gibt man nun in der Oberverspannung viel Spiel, hat man zwei handicaps. Einmal könnten in Turbulenzen lockere Seile abrupt belastet und so überlastet werden. Zum anderen ist der Flügel beim Start nicht immer gut kontrollierbar.

Die Fa. Hiway hat daher bei ihrem Demon mittlerweile den Turm durch ein Gelenk seitlich schwenkbar gemacht und konnte so die Oberverspannung relativ straff halten, da der Turm in Kurven mit schwenkt. (bei Abb. 2 würde er nach rechts schwenken). Beim Falke 5 habe ich den Turm mit Hilfe eines besonders gestalteten Turmschuhes eine gewisse Beweglichkeit gegeben und konnte deshalb die Verspannung relativ straff halten.

Abschließend möchte ich betonen, daß all diese angesprochenen Bewegungen, die Teile des Flugdrachens ausführen, durch den Pilot nur indirekt beeinflußt werden können, man darf sich das nicht so vorstellen: Pilot schwenkt Körper nach rechts, automatisch schwenkt Turm mit, usw.

Anzeige

Den Winter für die Theorie nützen

Die **Münchener Drachenflugschule** beabsichtigt im Winter für Könner und Fortgeschrittene ein Wochenendseminar zu veranstalten mit den Ausbildungsschwerpunkten: Wetterkunde, Thermikfliegen, Streckenflug und Hänggleitertechnik. Als Referenten sind die führenden Experten auf diesen Gebieten vorgesehen. Filmvorträge sollen gezeigt werden, die bereits beim Fluglehrerfortbildungsseminar großen Beifall fanden.

Ort und Zeitpunkt, sowie Teilnahmekosten sind noch nicht festgelegt. Interessenten mögen sich bitte per Postkarte voranmelden und ihre Terminwünsche nennen.

Thermikfliegen - leicht gemacht

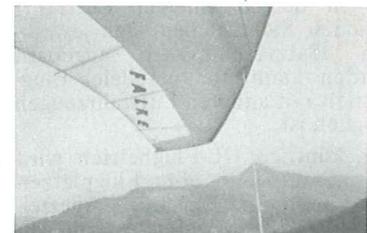
In Zusammenarbeit mit brillanten Thermikfliegern wie Kurt Weber (mehrere deutsche Streckenflugrekorde) führt die **Münchener Drachenflugschule** ab Beginn der Thermiksaison '82 Thermikkurse durch. Zur Teilnahme eingeladen sind erfahrene B-Piloten.

Auf Anfrage wird das Kursprogramm zugesandt.

Streckenflugkurse

Guten Thermikfliegern, die ihr Hochleistungsgerät perfekt beherrschen, hat die **Münchener Drachenflugschule** 1982 etwas Besonderes zu bieten: Streckenfliegen mit Kurt Weber und Klaus Tänzler. Das Ausbildungsprogramm sieht begleitenden Theorieunterricht vor, Trainingsflüge und dem Leistungsniveau der Teilnehmer entsprechende Streckenflüge im Alpenraum, die gut organisiert und betreut werden.

Da die Teilnehmerzahl begrenzt ist, mögen sich alle Interessenten bitte frühzeitig voranmelden, sie erhalten das Kursprogramm mit nähren Informationen zugesandt.



Münchener Drachenflugschule

BALANSTRASSE 8 8000 MÜNCHEN 80
 Büro und Zubehörverkauf
 TEL. 089/448 68 48
 Montag und Freitag geöffnet von 16 - 19 Uhr

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

Unbeschwertes Fliegen durch fundierte Ausbildung zu günstigen Preisen!

FÜR FORTGESCHRITTENE Thermikflugkurse¹
und Probefliegen mit

FALKE 5

Demon

HELIOS

von Ali Schmid, Gewinner
des Drachenflieger-Tests

Den Erdball zur Hälfte umrundet

Erprobungsprogramm für Ultraleichtflugzeuge erfolgreich abgeschlossen

Mit 22.000 km und 1.500 Flugstunden endet am 31. 10. 1981 das Erprobungsprogramm für motorisierte Hängegleiter und Gleitflugzeuge (Ultraleichtflugzeuge = UL) Zwei Jahre lang haben 34 Piloten (davon 11 von Anfang an) zuletzt in sechs Erprobungszentren mit 3.700 Starts 24 verschiedener Gerätetypen erprobt. Insgesamt waren 42 Geräte eingesetzt.

Zwei Unfälle mit erheblicher Verletzung der Piloten, soweit bekannt ohne bleibende Folgen, zeigen die Gefahren in der UL-Fliegerei auf. Im Vergleich zur Gesamtsumme aller Starts und Flugzeiten ist jedoch das Unfallrisiko sehr gering, zumal auf den Versuchscharakter dieser Erprobung hingewiesen werden muß. Sicherlich ist es ein Verdienst der hohen Qualifikation der Piloten, die dieses Ergebnis erfohlen haben. Der Sicherheitsaspekt ist aber sehr deutlich zu erkennen, wenn Erfahrung und vor allem Disziplin in diesen Sport eingebracht werden. An eine zukünftige UL-Schulung sind daher besondere Maßstäbe anzulegen.

Die Erprobung in Gruppen und das Voneinanderlernen, wie auch die Möglichkeit des Erfahrungsaustausches während der zentralen Treffen in Kassel/Calden, war ein wichtiger Bestandteil. Diese organisatorischen Voraussetzungen zeigen in dem Ergebnis und der Fülle konkreter Erfahrungen und Erkenntnisse, die Richtigkeit der vom BMV vorgeschlagenen Struktur, mit der die Erprobung angelegt war.

Die Flugplatzbedingungen der verschiedenen Erprobungszentren, Landshut, Blaubeuren, Grünstadt, Borkenberg, Rinteln und Kassel/Calden, waren so gegensätzlich, wie die verschiedenen Geräte mit denen geflogen wurde. Die manchmal etwas schwierige, aber letztlich immer erfolgreiche Anpassung an die Platzbedingungen und teilweise Eingliederung in vorhandenen Flugbetrieb, war eine wichtige Erfahrung für uns. Man kann sagen, daß der ohne Flugfunk ausgerüstete UL-Flugbetrieb, geleitet durch die in der allgemeinen Luftfahrt üblichen Sichtzeichen, den jeweiligen Platzverhältnissen angepaßt werden kann und paralleler Flugbetrieb mit anderen Luftfahrzeugen möglich ist.

Der künftige UL-Flugbetrieb wird mit Sicherheit auf Flugplätzen stattfinden, die Errichtung spezieller UL-Plätze, soweit dies von den örtlichen Luftfahrtbehörden genehmigt wird, ist darin eingeschlossen. Das sogenannte „freie Fliegen“ auf der eigenen Wiese hinter dem Haus wird, so jedenfalls das BMV, nicht genehmigt werden.

Die Erprobung im Überblick

14. September 1979 Genehmigung des BMV zur Durchführung eines Erprobungsprogramms für UL-Flugzeuge in Kassel/Calden.

06./ 07. Oktober 1979 UL-Symposium an der Gesamthochschule in Kassel mit Vorbesprechung des Programms und erste Flugvorführungen.

28.-30. März 1980 Kassel/Calden, Sichtprüfung der Fluggeräte durch den vom LBA beauftragten Prüfer Ingenieur Michael Platzer:

3 ACHS Ente AN 21 B, K. Richter /Ncik Dorn, Ranger M, Schmidtler/Adelsberger, Aquilla, R. Dorfner /R. Kolm; Windspiel II, F. W. Korff, Lancer IV mit Soarmaster, H. Storzum, Alpin mit dynamischem Motorsystem, W. Bleidiesel, Easy-Rider, J. Faßbender, Easy-Rider, N. Eicher, Catto 15, H. Kerkhoff, Pyrodactyl-Fledgling, R. Nolle. Schlechtes Wetter verhinderte das Fliegen. Diese obengenannten Piloten bilden zunächst die Kernmannschaft des Programms.

16./17. Mai 1980 Herr Witte vom BMV Flugdemonstrationen vorgeführt und Zwischenbericht zum Programm abgegeben. Witte findet die Triebwerke sehr laut.

18. Mai 1980 Herr Ringshausen vom Ministerium für Wirtschaft und Technik/Wiesbaden auf P-Fledge eingewiesen.

23.-26. Mai 1980 (Pfungsten) Kassel/Calden, 11 Piloten nehmen an diesem Treffen teil. Als ausländischer Gast Hans Gygax/Schweiz, auf Quicksilver. Erste Streckenflüge in kleinen Gruppen, zwischen 50 - 70 km.

12. Juni 1980 Herr Westphal vom Regierungspräsidenten in Kassel auf P-Fledge eingewiesen.

19. Juli 1980 Herr Huck vom BMV besucht das Erprobungsprogramm in Kassel. Mühsame Flugdemonstrationen bei sehr böigem regnerischen Wetter. Huck ist beeindruckt. Das Windspiel war sehr leise. Filmvorführung und erste Gespräche wegen Programmverlängerung.

26. Juli 1980 Erster Nonstop-Streckenflug über 120 km von Kassel nach Hameln und zurück.

09./10. August 1980 UL-Treffen auf der Wasserkuppe/Rhön anlässlich der Lilienthal-Gedächtnisfeier. Nonstopflug Kassel-Wasserkuppe (135 km) auf P-Fledge mit König-Motor in 2.09 Stunden. Am nächsten Tag zurück in 2.38 Stunden. Vertreter verschiedener Ministerien



Fachgespräch unter dem UL-Prototypen von Hans Gygax. Knieend (mit Schreibstift in der Hand) Erprobungsleiter Reinhard Nolle, daneben (mit Sonnenbrillen) der Konstrukteur des Henschel-Propel-

lers Michael Platzer und der zweite Vertreter des schweizerischen Erprobungsprogramms und Gerätekonstrukteur Hans Gygax. Davor (im Overall) Dieter Lücke. Foto: Bernd Winkler

sind anwesend. BMV und LBA sowie das Schweizer Luftamt/Bern. Technik und Flugfähigkeit der verschiedenen Geräte hinterlassen einen guten Eindruck bei den Behördenvertretern. Bemängelt wird jedoch der Lärmpegel. Weitester Gast: Marco Broggi/Schweiz auf Dädalus.

03. September 1980 Umfangreicher Zwischenbericht an das BMV.

14. September 1980 Ende des Programms 1. Teil; mit 370 Starts und 260 Flugstunden, unfallfrei.

07. Oktober 1980 Das BMV verlängert die Erprobung um ein Jahr und genehmigt Dezentralisierung in fünf weitere Unterzentren. Wichtigster Auftrag: Erprobung und Vorschlag einer neuen Lärmmeßmethode. Entwicklung einer geräuscharmem Luftschraube.

November 1980 - März 1981 Fünf weitere Unterzentren werden eingerichtet: Grünstadt/Pfalz, Leitung: Horst Storzum. Borkenberge/Münster, Leitung: Joachim Faßbender. Blaubeuren/Ulm, Leitung: Klaus Richter. Rinteln/Hannover, Leitung: Bernd Schmittler. Die Geburt dieses Zentrums war sehr schwierig, aber Bernd Schmittler schafft es zum Schluß dennoch!

03.-05. April 1981 Sichtprüfung der neuen Geräte und Theorieprüfung der Piloten in Kassel/Calden. 14 neue Geräte kommen ist Programm, 21 Fluggeräte waren insgesamt in Calden, 32 Piloten nehmen an der Theorieprüfung teil, 2 Piloten fallen durch. Wieder ist sehr schlechtes Wetter, so daß nur wenig geflogen werden konnte.

05.-08. Juni 1981 (Pfingsten) Zentrales Treffen der Teilnehmer zu Test- und Vergleichsflügen in Eschwege bei Kassel. Die Herren Witte vom BMV und Schmaljohann vom LBA begutachten die Schallpegelmessungen an 14 Geräten, durchgeführt von Lothar Gier von der Akaflieg der Gesamthochschule Kassel. Fazit: die Motocrossfahrer in 400 m Entfernung sind lauter als die UL's in 100 m Höhe. Zwischenbericht an das BMV und das LBA und Diskussionen zukünftiger Eckwerte. Mathias Dietl führt das Raketenfallschirmrettungssystem am Boden vor und findet große Beachtung. Streckenflüge in Gruppen mit Zwischenlandungen auf anderen Flugplätzen.

27./28. Juni 1980 Zentrales Treffen der Teilnehmer im Unterzentrum Blaubeuren/Ulm. Erster schwerer Unfall im Programm mit Klaus Richter bei einem Einweisungsflug.

August 1981 Akaflieg Kassel baut Testwagen für statische und dynamische Schubmessungen am Triebwerk der UL's.

14. August 1981 Erste Meßversuche mit dem neuen 3-Blatt-Propeller von Michael Platzer/Henschelflugzeugwerke-Kassel, Erwartungen werden übertroffen. Der Propeller ist 5 - 6 db (A) leiser und bei 40 km/h um ca. 5 % stärker als ein herkömmlicher 2-Blatt-Propeller. Forderung des BMV nach leiseren Propellern scheint erreichbar zu sein.

24. August 1981 L. Gier, Akaflieg Kassel, entwickelt ein neues Boden-Meßverfahren für UL's. Erste positive Meßversuche.

31. August bis 06. September 1981 Letztes zentrales Treffen der Programmteilnehmer in Kassel/Calden

Umfangreiches Meß- und Testprogramm der UL's, Richtliniendiskussionen zu Betrieb, Schulung und Technik an vier Abenden mit allen Teilnehmern und mit Vertretern des BMV und LBA, 31 Programmteilnehmer mit 27 UL's nehmen teil, 5 ausländische Gäste, besonders hervorzuheben die beiden Vertreter des schweizer Erprobungsprogramms für UL's Marco Broggi und Hans Gygax, 6 Vertreter verschiedener Ministerien begutachten an verschiedenen Tagen die Testflüge und Meßversuche.

Herr Huck vom BMV wird in das 3-Achs-UL-Hummer eingewiesen, macht zwei Zehnminutenflüge und landet mit strahlendem Gesicht. Herr Schmaljochen vom LBA wird in das 3-Achs-UL-Rally 2 B eingewiesen und kommt auch nach 10 Minuten begeistert wieder herunter. Herr Fietz, Luftfahrtsreferent im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in Niedersachsen fliegt in knapp 20 Minuten 2 verschiedenen 3-Achs-UL's: 1. Hummer, 2. Prototyp/Gygax, 3. Rally 2B, mehr 3-Achs-UL's konnten wir ihm leider nicht bieten. Für den vierten Flug nahm er dann wieder den Hummer.

Herr Hirl vom Referat Technik im BMV, Experte für Schallpegelmessungen, begutachtet das neue Schallpegel-Bodenmeßverfahren von L. Gier von der Akaflieg Kassel. Hirl ist beeindruckt von den relativ niedrigen Werten, die jetzt am Ende des Programms von den UL's erreicht werden. Vor allem aber von der neuen sehr leisen 3-Blatt-GFK-Luftschraube von Michael Platzer. Die zweite Forderung des BMV nach einem neuen Schallpegelmeßverfahren ist damit auch erfüllt.

An sieben Tagen wurden mit 419 Starts 109 Stunden geflogen, 95 Streckenflüge wurden durchgeführt, davon 35 mit mehr als 70 km. Die schönsten waren wohl die Rundflüge um Kassel, ca. 75 km, mit Besuch der Bundesgartenschau von oben. Insgesamt wurde eine Strecke von 4.140 km erflogen. Es gab 10 abgebrochene Starts, sowie 11 Außenlandungen, alle unfallfrei.

Eine äußerst harte Not-Crashlandung mit erheblicher Pilotenverletzung, jedoch ohne bleibende Folgen, N. Eicher.

Der DHV verlieh für überragende technisch-funktionale Konstruktionen auf dem Gebiet der UL-Entwicklung folgende Auszeichnungen:

- Dieter König, für seinen 3 Zylinder Stern-Zweitakt-Einspritzmotor, auf Grund der, überzeugenden Laufruhe und vor allem der Betriebssicherheit. Die Hälfte aller Geräte sind mit diesem Motor ausgerüstet.
- Hans Gygax, für die neuartige Tragflächenkonzeption auf seinem 3-Achs-UL Micro Flight.
- Michael Platzer (Henschel Flugzeugwerke, Kassel), für den 3-Blatt-GFK-Propeller mit überraschend niedrigem Schallpegel und hohem dynamischem Schub.
- Bernd Schmittler, für seine Fahrwerks gondel auf Grund der technischen Ausführung und vor allem des Sicherheitsstandards.
- Mathias Dietl, für ein neuartiges Raketen-Fallschirmrettungssystem.
- C. Booth/A. Grass, für die sehr sichere und ansprechende Gesamtkonzeption des 3-Achs-UL's Hummer.

Der Magistrat der Stadt Kassel, vertreten durch Stadtrat Brehmeier, der diese Veranstaltung auch eröffnet hat, übergibt die Sonderpreise der Stadt Kassel an die Gewinner des ersten internen Motorwettbewerbs:

1. Horst Storzum
2. Frank Tragelehn
3. Reinhard Nolle.

Alle Teilnehmer an dieser letzten Kasseler UL-Woche waren sich darin einig, dieses Treffen im nächsten Jahr zu wiederholen und vielleicht zu einem festen Bestandteil der UL-Fliegerei werden zu lassen.

Ergebnisse

Als Ergebnis der zweijährigen Erprobung und der abschließenden intensiven Richtliniendiskussionen an vier Abenden mit allen Piloten, wird der DHV dem Bundesminister für Verkehr in seinem Abschlußbericht unter anderem folgende Vorschläge für eine Richtlinie für UL's unterbreiten:

Betrieb:

- Betriebstüchtigkeitsnachweise (Gütesiegel) und Befähigungsnachweise (Pilotenlizenzen) werden von einer vom BMV anerkannten Stelle erteilt. Der DHV wird einen Antrag auf Anerkennung stellen.
- Flugplatzzwang, schließt auch die Neuzulassung von Flugplätzen für UL's ein.

Fortsetzung nächste Seite

- Flughöhe maximal 150 m über Grund.
- Schirmzwang.
- Verlängerung der Fluglizenzen alle zwei Jahre.

Schulung-

- Spezielle UL-Lizenz.
- Anerkannte Stelle (z.B. DHV) richtet nach Bedarf Ausbildungszentren ein, damit bessere Kontrolle über Umfang und Leistung der Ausbildung erreicht werden kann.
- Grundlage der Theorieausbildung ist die angeglichene Theorie des PPL (B) Motorsegler mit entsprechenden Unterrichtspflichtenstunden in einem Ausbildungsverein oder Ausbildungszentrum.
- Bis 45 Jahre hausärztliches Attest, über 45 Jahre fliegerärztliches Attest.
- Jedes UL-Muster erfordert eine neue Einweisung, die in die Pilotenlizenz eingetragen wird.

Technik:

- Max. Rüstgewicht (trocken, inc. Rettungssystem und Instrumente) 100 kg.
- Max. Flächenbelastung, G/A, bei max. zulässigem Gesamtgewicht 18 kg/qm.
- Schallpegelabgabe in 150 m Höhe, bei max. 65 db (A).
- Landehilfe an jedem Gerätetyp.
- Minimales Steigen 1 m/sec.
- Pflichtinstrumentierung.
- Gütesiegel für Seriengeräte, besondere Zulassungsbedingungen für Eigenbauten und Prototypen.

Nach Aussage des BMV soll zu Beginn der Flugsaison 1982 eine Richtlinie für UL's vorliegen.

Zum Schluß möchte ich mich an dieser Stelle noch einmal recht herzlich bei allen Piloten, Helfern, Herstellern, Behörden und Institutionen bedanken, die am Zustandekommen der Entwicklung und Durchführung dieses Erprobungsprogramms mitgewirkt haben. Das UL-Küken wird flügge!

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 Zuerli, 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.

Windborne



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

mit kompl. Hängegleiterprogramm:

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

Ausführlicher Bildkatalog DM 2.- in Briefmarken

● Vario **ASS 6**

GENERALVERTRIEB ● Drachen **AC 5**

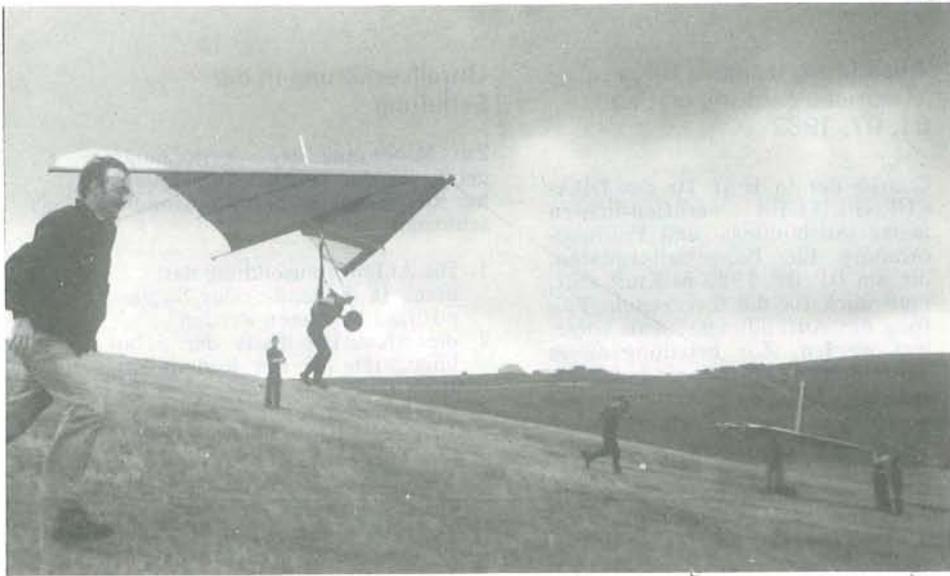
12 Monate Entwicklung, unzählige Testflüge, deutsches Gütesiegel. 1 1/2 Nr. 1/1981

DM 2.700,- incl. MwSt.

VERTRETUNGEN gesucht! D.-CH.-A.

DM 350,- incl. MwSt.

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



Die sanfte Geburt - Drachenflieger werden in England

Turbulenzfreier mäßig starker Wind und ein sanfter Hügel machen es möglich: Ein Lehrer der Welsh Hang-Gliding School überwacht am Seil der Nasenplatte den Anstellwinkel während Helfer rechts und links den Erstflieger an Seilen den Berg hinabgeleiten. Selbst beim ersten Alleinflug des Schülers kann der Lehrer im Mitlaufen korrigierend eingreifen.

Gleich neben dem Landeplatz befindet sich - wie praktisch - das große Drachenbau-Werk der Fa. HIWAY.

Firma Parasail ist umgezogen

Die neue Anschrift der Firma Parasail-Huber lautet: Bauseweinallee 14, 8 München 60, Telefon (089) 811 63 44

Walter Zuerl hat noch Restbestände

Zu haben sind noch DRAMA-Jahrgänge 1977 - 1980 nebst Sammelordnern, Geschwindigkeitsmesser „Hall“, DRAMA-Anoraks in vier Größen, Bücher „Drachenfliegen als Risikosport“, Hänggleiter-Unfallberichtsblocks. Wer Interesse daran hat, setzt sich bitte mit Walter Zuerl. Tel. (08153) 8012 oder 8013 in Verbindung.



Hiway präsentiert:
DEMON!



VERTRETUNG UND
SERVICE IN DEUTSCHLAND

HEINRICH FISCHER

Hangweg 8 8580 Bayreuth
Tel. (0 921) 92911

HANSI BADER

Am Burgblick 6 7070 Schwab. Gmund
Tel. (0 71 71) 42 745

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

Urlaubserinnerung

Sady Maurin (61) aus Nizza war bei den Anfängen des Drachenflugs in Frankreich mit dabei. Er sagt: „Drachenfliegen ist heute in Frankreich kein demokratischer Sport mehr, weil es wenigen vorbehalten bleibt, da der Drachen und Ausrüstung mittlerweile weit über DM 6.000,- kosten.“ Drachenfliegen sei zwar frei von striktem Reglement geblieben, aber die meisten wußten mit dieser Freiheit nicht recht umzugehen. So hatte es zwischen Nizza und La Chens 7 Fluggebiete gegeben, heute sind nur mehr zwei übrig. Maurin hat schlohweißes Haar. Früher war er Drachenfliegerlehrer. Er hat aufgehört, weil es ihm zu gefährlich wurde. Nicht das Drachenfliegen, das sei nicht gefährlich, sondern die Leute. So habe es allein in diesem Jahr am La Chens drei Tote gegeben, weil die Piloten zu viel riskierten.

Zum Thema Ausbildungszeugnis

In diversen Veröffentlichungen, die jedem Piloten zugänglich waren, sowie in mehreren Schreiben an die Drachenfluglehrer wurde auf das Erfordernis des Ausbildungszeugnisses als Voraussetzung für die praktische A- und B-Ausbildung hingewiesen.

Bei den Pilotenprüfungen erscheinen jedoch immer wieder Prüflinge, die aus irgendwelchen Gründen - meist heißt es: habe ich nicht gewußt - an der Prüfung teilnehmen und das Ausbildungszeugnis nachreichen wollen. Dies wurde verschiedentlich geduldet, hauptsächlich dann, wenn die Prüflinge eine weite Anreise hinter sich hatten. Ab 01. 01. 1982 besteht die Möglichkeit des Nachreichens nicht mehr. Der Prüfling darf ohne Ausbildungszeugnis nicht zur praktischen Prüfung zugelassen werden, und wenn er dennoch mitfliegt, so gilt dieser Prüfungsflug als nicht absolviert.

Noch ein Hinweis:

Der Prüfling muß für die praktische A-Prüfung und für die praktische B-Prüfung je ein eingenes Ausbildungszeugnis über den jeweiligen Ausbildungsabschnitt abliefern. Ausbildungszeugnisse für den Abschnitt B sind nur gültig, wenn die Flugschule den Abschnitt „B“ ausdrücklich in das Zeugnis eingetragen hat.

Für das Ausbildungszeugnis ist das DHV-Formular zu verwenden oder eine wortgetreue Abschrift. Bloße Bestätigungen ins Flugbuch oder die Vorlage des Lernausweises können das Ausbildungszeugnis nicht ersetzen.

Ausbildungsflüge korrekt eintragen

Immer wieder werden bei A- und B-Prüfungen Flugbücher vorgelegt, die nicht akzeptiert werden können, weil die Fluglehrerbestätigungen mißverständlich eingetragen sind.

Die Fluglehrerbestätigung muß vom Fluglehrer so angebracht sein, daß für jeden Prüfer eindeutig klar ist, auf welchen bzw. auf welche Flüge sich diese Bestätigung erstreckt. Es reicht nicht aus, irgendwo in einer Spalte Stempel und Unterschrift zu setzen und den Prüfling dann erklären zu lassen, daß sich diese Unterschrift auf aller Flüge oberhalb dieser Spalte erstreckt.

Derartige Sammelbestätigungen sind dann eindeutig, wenn der Fluglehrer in seiner persönlichen Handschrift und mit demselben Schreibzeug, das er für die Unterschrift benützt, die Flugnummer der einzelnen Bestätigungsflüge ausdrücklich nennt.

Ausbildungszeugnis für Theorieausbildung erst ab 01. 07. 1982

Gemäß der in Heft 10 des DRACHENFLIEGER veröffentlichten neuen Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Hängegleiterpiloten, die am 01. 01. 1982 in Kraft tritt, muß auch für die theoretische Prüfung ein Ausbildungszeugnis vorgelegt werden. Zur Erteilung dieses Ausbildungszeugnisses sind nur die speziell dazu ausgestatteten und vom DHV zugelassenen Flugschulen berechtigt. Das Auswahl- und Zulassungsverfahren findet derzeit statt und die zur Theorieausbildung zugelassenen Flugschulen werden spätestens zum Jahresbeginn veröffentlicht.

Um bei Flugschulen und Piloten keine organisatorischen Schwierigkeiten auftreten zu lassen, braucht bis zum 30. 06. 1982 von den Theorie-Prüflingen kein Ausbildungszeugnis über die theoretische Ausbildung vorgelegt zu werden. Alle anderen Regelungen in der neuen Ausbildungs- und Prüfungsordnung treten termingerecht ab 01. 01. 1982 in Kraft, also auch die erhöhten Mindestflugzahlen.

Landeinteilung ist Prüfungsaufgabe

Die DHV-Prüferanweisung wird ergänzt:

Wesentlicher Teil der praktischen Prüfungsaufgabe „Flugeinteilung“ ist die Landeinteilung, bestehend aus Position, Gegenanflug, Queranflug und Endanflug. Die Benotung „mangelhaft“ oder „ungenügend“ für die Landeinteilung zieht automatisch die Benotung mangelhaft oder ungenügend für die gesamte Prüfungsaufgabe Flugeinteilung nach

Unfallverhütung in der Schulung

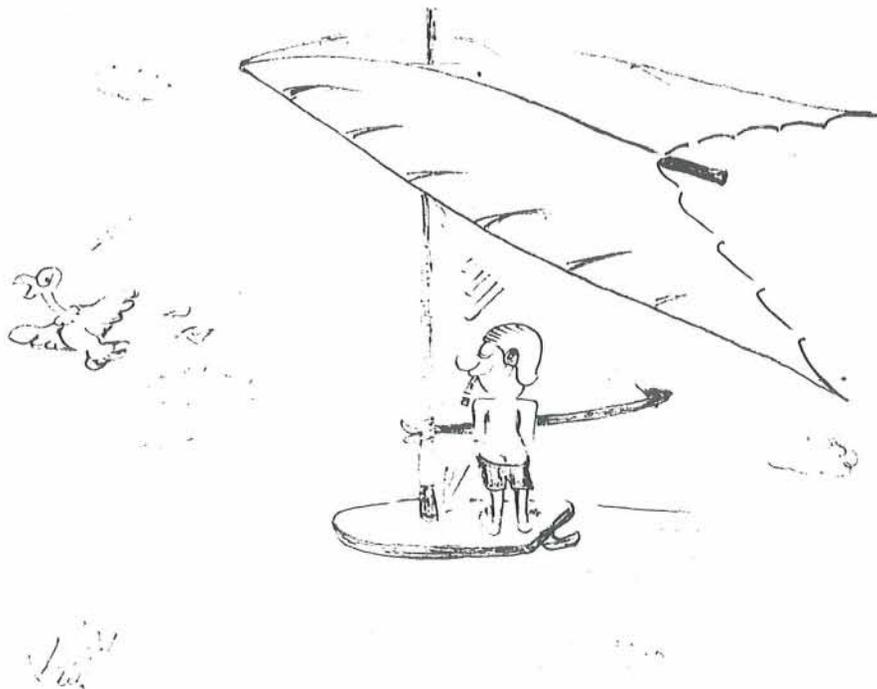
Zur Minderung der Verletzungsgefahr in der Drachenflugschulung hat die Hängegleiterkommission beschlossen:

1. Die Anfängerausbildung darf nicht in Sitzend- oder Supineposition begonnen werden!
2. die Steuerbügelbasis der Schulungsgeräte ist mit Rädern auszustatten.
3. Bei Geräten mit extrem festem oder sprödem Steuerbügelmaterial wird empfohlen, dieses in Absprache mit dem Hersteller durch weiches und bei Bruch weniger scharfkantiges Material zu ersetzen (eventuell kleine Änderung, vom Hersteller bei der Gütesiegelstelle zu beantragen).

Dem Wunsch einzelner Flugschulen, am Übungshang auch ab 01. 01. 1982 noch Sichtprüfgeräte ohne Gütesiegel und ohne Abwurfprüfung einsetzen zu können, hat die Hängegleiterkommission nicht entsprochen. Eine ausführliche schriftliche Begründung liegt in der Geschäftsstelle auf und kann dort angefordert werden.

sich. Dies gilt auch dann, wenn die eigentliche Landung einwandfrei verläuft.

bei der Prüfung zum Befähigungsnachweis A braucht die Position nicht geflogen zu werden. Bei beiden Prüfungen können - falls die Flughöhe ohne Verschulden des Piloten nicht ausreichend ist - die jeweils zuerst zu fliegenden Bestandteile ohne Benotungsnachteile entfallen. Ein korrekter Endanflug ist jedoch unverzichtbar.



DRACHENFLUG-SHOP »CHIEMSEE«



1 Integrierte Matratze
für cross-country. Superleicht
DM 360,-
Matratze mit Außencontainer
DM 320,-

2 Streckergurt DM 295,-

3 Liegegurt-Kniehänger
DM 260,-
Matratzen und Gurte in allen
Größen auf Lager.
In den Farben: Rot, Blau,
Schwarz. Alle mit Gütesiegel

4 Fliegeroverall mit durchgehen-
dem Reißverschluss DM 159,-
Daunenweste ab DM 75,-

8 Vario ME 123
Digital, akustisch, bruchsicher,
1 Jahr Garantie
Maße: 35 x 64 x 98 mm
Kleinstes Vario auf dem Markt
DM 595,-

THOMEN-Höhenmesser
DM 227,-
WINTER-Fahrtmesser DM 240,-
SET-Preis DM 1050,-

9 AFRO-Vario
17 mm große Digitalanzeige,
akustisch, 1 Jahr Garantie
DM 375,-
SET-Preis DM 600,-
Sämtliches Drachenflug-
Zubehör auf Lager.

Beratung und Service im Shop
durch Erika und Schorsch Steffl
Drachenflug-Shop „Chiemsee“
8212 Übersee, Feldwieser Str. 5
Tel. 086 42/65 83
Öffnungszeiten: 9-12 und
16-18 Uhr außer Mittwoch

5 Neue Fotohalterung
mit Kugelgelenk
für alle Steuerbügel DM 59,-

7 Drachenflug-Stiefel
PHÖNIX
ab DM 78,-

6 UVEX-Integralhelm, weiß
DM 140,-



Memminger Drachenflieger flogen für Unterallgäuer Behinderte

Delta-Club überreicht Landrat Dr. Haisch einen Scheck

INNEBERG (un). Waghalsig stürzten sich die Drachenflieger des Delta-Clubs Memmingen von der bei Inneberg errichteten Rampe für einen guten Zweck in die Tiefe. Der Erlös aus dem Eintrittsgeld der rund 2000 Besucher wurde nun Landrat Dr. Hermann Haisch überreicht, der damit Aktionen für die Behinderten im Landkreis und in der kreisfreien Stadt Memmingen finanzieren wird. Das Landkreisoberhaupt zeigte sich erfreut und nannte diese Aktion ein weiteres Beispiel für selbstlose Hilfe im Landkreis. Auch der Kreistag werde demnächst mit Behinderten ein Wochenende verbringen.

Petrus stellte sich zunächst nicht auf die Seite der Memminger Flieger, denn erst beim dritten Anlauf konnten die Starts durchgeführt werden. Aber auch hier öffneten sich schon nach zwei Stunden die Schleusen des Himmels, so daß einige Programmpunkte, darunter die Starts des Mindelheimer Modellflieger-Clubs, nicht mehr durchgeführt werden konnten.

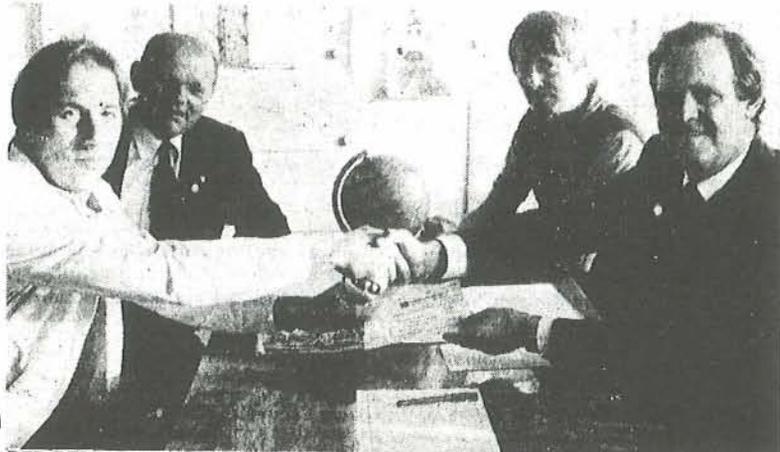
Trotz der ungünstigen Witterung kamen die Besucher voll auf ihre Kosten. 20 Drachenflieger stürzten sich in die Tiefe und die Fallschirmspringer wagten trotz des wolkenverhangenen Himmels den Absprung.

Vorstand Peter Heckelsmüller, der zweite Vorsitzende Josef Sauter und Kassier Wilfried Rudolf überreichten nun dieser Tage den Erlös aus der Veranstaltung. Genau 2027 Mark erhielt Landrat Dr. Hermann Haisch, der diese stolze Summe für die Behinderten im Landkreis verwenden wird. Der Landrat zeigte sich über diese weitere gute Tat erfreut und reihte sie, in die vielen anderen Veranstaltungen für den Nächsten im Landkreis ein.

In einem Gespräch unterrichtete Dr. Hermann Haisch seine Besucher über die derzeit laufenden Vorhaben. „Ich habe den Kreis-, den Jugendwohlfahrt- und Sozialhilfeaus-

schuß für kommenden Samstag nach Ottobeuren eingeladen. Wir wollen dort in der Jugendherberge ein Wochenende mit Behinderten

verbringen.“ Wie der Landrat erklärte, wolle er seinen Kollegen einen hautnahen Einblick in das Leben der Behinderten ermöglichen. „Wir wollen nicht nur die Sonnenseiten sehen, sondern die Probleme eines Behinderten im Alltag kennenlernen“, betonte Dr. Hermann Haisch. Er versicherte den Memminger Fliegern, daß das Geld sehr sorgfältig eingesetzt werde, voraussichtlich dürfte es der Memminger Lebenshilfe zufließen.



DER DELTA-CLUB MEMMINGEN überreichte Landrat Dr. Hermann Haisch einen Scheck über 2027 Mark für die Behindertenarbeit im Landkreis. Das Geld stammt vom Fliegertag in Inneberg, wo 2000 Besucher die Starts der Drachenflieger verfolgt hatten. Bild: W. Unfried

Kalle stellt sich vor

Karl Heinz Wäscher alias „Kalle Bäumler“, geb. am 04. 05. 1950 (Seriennummer), Schwabe und Wahlgelbfüßler. Meine Frau ist verheiratet, eheliches Erfolgserlebnis (Tätigkeitsnachweis = 1 Sohn, 5 Jahre).

Berufe: Masseur, Fahrlehrer. Hobbies: D... und außerdem noch Surfen, Tauchen, Reiten, Angeln, Zeichnen. Drachenfliegen seit 1977.

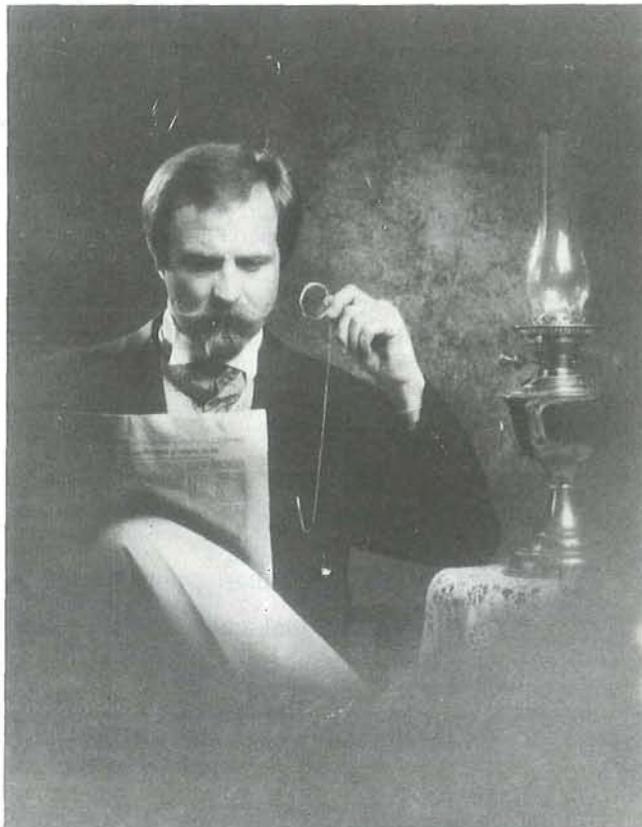
Während einer Experimentierphase versuchte ich, nachdem ich gelernt hatte, wie die Vögel fliegen, auch wie diese zu landen (auf den Ästen). Es klappte ganz gut, nur der erneute Start vom Baum bereitet noch etwas Schwierigkeiten, dürfte jedoch bei geeignetem Sponsor auch lösbar sein.

Mein größtes Flugerlebnis: 20 Sekunden Thermikflug über einer bis dahin friedlich grasenden Schafherde am Kaiserstuhl (Startüberhöhung) mit anschließender Suchaktion der sich in alle Richtungen geflüchteten Schafe.

Mein zweitgrößtes Flugerlebnis: Der Flug vom Teide auf Teneriffa letztes Jahr; wenn ich meinen Drachen dabei gehabt hätte, wäre es bestimmt ganz toll geworden.

That's all about me

Kalle Bäumler



Friedrich Wilhelm Korff
DRACHENTANZ
 Ein Fliegerbuch

Leinen, 130 Seiten, erschienen im Carl Hanser Verlag München Wien 1981, Preis ca. DM 24,-

Der Autor (41) hat schon einen ungewöhnlichen Hauptberuf, er ist Professor für Philosophie an der Technischen Universität Hannover. Und er hat einen ungewöhnlichen Nebenberuf, als Leiter des Motorisierungszentrums Nord. Voreilige Antwort: Das gibt's öfter, so ein Doppelleben. Auch ein Professor will nach Feierabend seinen Kopf ausschütteln und will in einem harten Kontrastprogramm sein Berufsleben hinter sich lassen. Diese Leute leben in zwei Welten, von denen die eine nicht von der anderen weiß.

Anders bei Friedrich Korff: Für ihn ist Fliegen und alles, was irgenwie damit zusammenhängt, ein besonders geliebter Gegenstand philosophischer Betrachtungen, herrlich unabhängig von irgendwelchen Philosophietheorien. Nur das tiefe Erleben zählt und findet sich Seite um Seite im Buch wieder, ein Er-

leben, das in seiner Stärke für uns fremd ist oder das wir zumindest nicht in Wort und Sätze fassen könnten.

So kennt jeder von uns „die Luft“ als chemische Verbindung, als physikalische Luftbewegung, horizontaler und vertikaler Wind, Thermik usw. usw. Aber Friedrich Korff macht diese Luft sichtbar: Er selbst scheint sich dabei in Luft aufzulösen, nur um dann sein Erleben als Luft-Mensch niederzuschreiben. Er kennt die chemischen und physikalischen Vorgänge besser als die meisten Drachensflieger und er ignoriert sie nicht. Er macht sie nur sichtbar und reichert sie an mit eigenen völlig unwissenschaftlichen Gefühlen und Gedanken.

Nein, nein, für die Wetterkundeprüfung gibt das Buch nichts her. Aber mancher Leser wird die Luft plötzlich „verstehen“, wird die Scheu vor ihrer Unsichtbarkeit und damit vor ihrer Fremdheit verlieren.

Handfeste Fliegerlebnisse und -berichte, über motorisiertes Drachensfliegen, militärische Jetflüge und andere extreme Flugformen schließen sich an, insgesamt 11 Kurzgeschichten.

Das interessante Buch

Kalender für Drachensflieger 1982

12-Blatt-Kalender im Format 63 x 45 cm, erschienen im Luftfahrtverlag Axel Zuerl, Steinebach-Wörthsee, 1981, Vier-Farben-Druck auf Kunstdruckpapier, Einzelpreis DM 32,-.

Axel Zuerl hat sich wirklich Mühe gegeben und einen sehr schönen Kalender zustandegebracht. Die Druckqualität der einzelnen Kalenderblätter (Bildgröße 44 x 32 cm) ist professionelle Arbeit. Ordentlich die Farbwiedergabe der Bilder. Ein paar Bilder von Geräten der neuesten Generation hätten die Qualität des Kalenders noch nach oben abgerundet. Insgesamt ein echt „preiswertes“ Geschenk für den weihnachtlichen Gabentisch.

PARASAIL DELTA GEAR EQUIPMENT



hat ständig auf Lager:
 Rettungsfallschirme mit und ohne Innencontainer in den Farben rot, blau, schwarz, DHV-Gütesiegel Nr. 02-07-80 DM 880,-

Kniehänger-Liegeschürzen mit allen Befestigungselementen für den Fallschirm, 3 Größen, in den Farben rot, blau, schwarz, DHV-Gütesiegel Nr. 03-04-80 DM 270,-

Schlafsackgurte mit allen Befestigungselementen für den Fallschirm, 3 Größen in den Farben rot, blau, schwarz, auch mit Zierstreifen DHV-Gütesiegel 03-05-80 DM 360,-

Leichte Nylontaschen für den Transport der Ausrüstung, verschiedene Farben Größe 1 DM 30,- Größe 2 DM 35,- Größe 3 DM 40,-

Overalls mit 2 durchgehenden Reißverschlüssen, Farben rot und grau-grün, wegen kleinen Schönheitsfehlern im Sonderangebot statt DM 150,- nur DM 90,-

ACHTUNG: Ab 1.1.82 Gütesiegelpflicht für Fallschirme und Gurtzeuge.

Wir nehmen Fallschirme und Gurte aller Fabrikate ohne Gütesiegel in Zahlung.

Fragen Sie Ihren Fachhändler nach:

PARASAIL DELTA GEAR EQUIPMENT

Hartmut Huber

Grovestraße 2
 8000 München 50
 Telefon 089 - 8 11 24 63

Bauseweinallee 14
 8000 München 60
 Telefon 089 - 8 11 63 44



Was Clubs so bieten können

Zwei Berichte von Dr. Reinhard Wolfer

Bei den Wetterfröschen auf der Leiter

Zum Drachenfliegen kommen die unterschiedlichsten Leute aus vielerlei Motiven, die hier nicht näher untersucht werden sollen. Jedenfalls sammeln sich in Clubs und Vereinen Typen aus allen möglichen Altersklassen und Berufen um ihrem Hobby, dem Drachenfliegen, zu frönen.

Da von A wie Arzt bis Z wie Zimmermann so ziemlich alles vertreten ist, ergeben sich interessante Möglichkeiten, auch für Dinge, die das Drachenfliegen nicht direkt betreffen, Fachleute unter den Clubmitgliedern für lehrreiche Vorträge oder Kurse zu gewinnen. Das lockert den Club-Alltag etwas auf und hilft vor allem, dem ganz großen Fanatiker aufzuzeigen, daß es außer Drachenfliegen noch andere Dinge auf der Welt gibt.

Der Deutsche Drachenfliegerclub Stuttgart e. V. hat in diesem Sinne über sein Mitglied Hans Braun Verbindung zu einem Dipl. - Meteorologen der Flugwetterwarte Stuttgart aufgenommen, mit dem Ergebnis, daß ein Dutzend Drachenflieger kostenlos an einem Kurs über Flugwetterkunde teilnehmen konnte, den eine Flugschule als Vorbereitung zum PPL (private Pilot Lizenz) abhielt. Da saßen wir dann mit großen Augen und kämpften uns wacker durch Isobaren und Gradienten, hörten staunend von ICAO-Normalatmosphäre (nach der auch unsere Varios und Höhenmesser geeicht sind) und lernten, ab welcher Höhe der lebenswichtige Sauerstoff knapp wird. (Reactionsschwelle, bei der bereits Müdigkeit/Erschöpfung, Reaktionsfähigkeit auftreten, bereits ab 2.000 - 3.000 m!).

Ausführlich beschrieben und durch Schaubilder und Fotos gut verständlich dargestellt wird die Meteorologie in der Reihe „Der Privatflugzeug Führer Band 2, Grundlagen der Flugwetterkunde“ von Wolfgang Kühr, erschienen im Verlag Friedrich Schiffmann, 5060 Bergisch-Gladbach, Preis ca. 27,-.

Erwähnt sei noch, daß unsere Drachenflieger die 6 Doppelstunden eisern durchgehalten haben und durch besonderes Interesse und Lerneifer angenehm aufgefallen sind. Noch so ein Kurs und wir können uns unser Wetter selber machen!

Drachenfliegen auf dem Tower in Stuttgart

Am 01. Oktober 1981 war's soweit. Auf Einladung unseres Mitglieds Günther Dorn, eines altgedienten Fluglotsen, trafen sich 16 Stuttgarter Drachenflieger pünktlich um 7.30 Uhr vor der Sicherheits-Schleuse am Tower am Flughafen Stuttgart. Nach einem langen prüfenden Blick der Sicherheitsbeamten durften die teils recht verwegenen Gestalten die Kontrolle passieren.

Im Unterrichtsraum hatte Günther einen informativen Film über die Aufgaben der Flugsicherung vorbereitet. Anschließend wurde als Vorbereitung für den Besuch im Radarraum und Tower Karten des Nahbereichs und der Kontrollzone Stuttgart ausgegeben und ausführlich erläutert. Erörtert wurden speziell die Probleme, die sich aus dem Neben- und Miteinander von Militär/Linienflug und Sportfliegerei in einem so dichtbesiedelten Raum wie Stuttgart ergeben. Hier wurden spezielle Segelflug- (und Hängegleiter-) beschränkungen im Nahbereich des Verkehrsflughafens erlassen. Gleichzeitig wurden Sektoren für Segelflieger eingeteilt, in denen Flugbetrieb unter bestimmten Auflagen möglich ist. (Sektor Hahnweide /Sektor Alb). Das Zauberwort heißt „Höhenfreigabe“, d.h. der Flugleiter des Sektors kann in Absprache mit den Stuttgarter Fluglotsen den „Deckel“ über seinem Luftraum täglich neu aushandeln. Die ausgehandelte Höhe

des jeweiligen Tages ist für sämtliche Luftraumbenutzer des Sektors Hahnweide bindend. Sind z. B. 8.000 Fuß NN frei, so darf bis in ca. 2.500 m Höhe geflogen werden, darüber werden dann Linienflugzeuge im Anflug auf Stuttgart geleitet.

Ein Zwischenfall in diesem kritischen Gebiet würde den gesamten ausgehandelten Freiraum im Sektor auf's äußerste gefährden. So manchem Drachenflieger ist da erst richtig klargeworden, warum an manchen Tagen kein Segelflieger zu ihm hochkam; die hatten sich strikt und aus gutem Grund an ihre vorgegebene Höhe gehalten. Bestimmt bestehen in vielen Gebieten ähnliche Beschränkungen an die sich Drachenflieger oft aus schlechter Unkenntnis nicht halten. Das schafft vermeidbaren Ärger. Deshalb sollte sich jeder Verein in seinem Bereich um gute nachbarliche Kontakte zu anderen Luftsportarten bemühen. Auch und speziell Ansprechpartner bei Behörden, Luftämtern, Flughäfen etc. freuen sich über Interesse unsererseits und sind gerne bereit, ihr Wissen und Fachkenntnisse weiterzugeben und durch Referate etc. Einblick in ihre Arbeit zu geben. Solche Kontakte sind im Falle eines Falles Gold wert!

Nur der persönliche Kontakt kann anderen die Erkenntnis vermitteln, daß Drachenflieger eigentlich auch ganz normale Menschen sind (mindestens den, daß normale darunter sind!).

Endlich wieder ein KALENDER FÜR DRACHENFLIEGER

Kalender für Drachenflieger 1982



LUFTFAHRT-VERLAG AXEL ZUERL
D-8031 STEINEBACH - WÖRTHSEE

1 Deckblatt + 12 Monatsblätter

Format 63 x 45 cm

Bildgröße 44 x 32 cm

Vierfarbdruck auf bestem Kunstdruckpapier

Preis DM 32,- ab 10 Stück 20% Rabatt



LUFTFAHRT-VERLAG AXEL ZUERL
D-8031 Steinebach-Wörthsee, Amselweg 6
Telefon (08153) 8066

Anonymer Brief - warum?

Lieber Peter Janssen!

Ich habe soeben den Brief von Peter Lauck gelesen und war ein bißchen überrascht, daß es in unserem Verein noch Leute gibt, die so denken wie er. Ich selbst zähle mich auch zu diesen Leuten wie Peter Lauck und bin mit seinem Brief voll einverstanden. Ich bin ein sehr junger Pilot und mir kamen die Gedanken von Peter Lauck schon in der Schulung. Mir fiel auf, daß das Können der Piloten an dem gemessen wird, wer die heißesten und mutigsten Flugmanöver, ohne Rücksicht auf Verluste, vollführt. Ich finde das ziemlich beschissen. Als ich dann einige Piloten daraufsprach, stieß ich nur auf Ablehnung und wurde von einem Piloten regelrecht zur Sau gemacht. Ich habe es danach gelassen, über diese Dinge mit Piloten zu sprechen. Ich denke mir jetzt nur noch, rennt Euch doch die Köpfe ein. Mir ist auch aufgefallen, daß viele Piloten das DHV-Info lesen, aber aus Euren Ratschlägen nichts lernen und weiter munter drauflos düsen. Ich will damit sagen, daß es einzig und allein an den Piloten selbst liegt, ob man ins Gras beißt oder nicht. Ich habe Dir keine Adresse von mir überlassen, weil ich es jetzt leid bin, mit jemandem darüber zu diskutieren.

Happy Landings.

Anmerkung der Redaktion

Mit der Veröffentlichung des Briefes haben wir ein journalistisches Tabu verletzt, das grundsätzlich jede Veröffentlichung anonymer Beiträge verbietet. Wir halten diesen Brief jedoch für so tragisch, daß er einfach veröffentlicht werden mußte; tragisch deshalb, weil sich hier anscheinend ein junger Pilot von sogenannten „Könnern“ unter Druck gesetzt fühlt. Und so etwas darf in unserem Sport nicht einreißen!

Sonderpilotschein beanstandet

Sehr geehrte Damen und Herren, als Neuling im Hängeleitersport begrüße ich Ihre neue Ausbildungs- und Prüfungsordnung zur Erhöhung der Sicherheit für Hängegleiterpiloten. Doch was nützen Ihre Bemühungen um bessere Ausbildung und damit mehr Sicherheit im Drachenflugsport, wenn A- und B-Schein häufig auf anscheinend legale Weise von deutschen Piloten mit dem Erwerb des, meiner Meinung nach leichter und schneller zu erwerbenden österreichischen, international anerkannten, Sonderpilotschein umgangen werden, was sogar noch von manchen VDDL-Schulen gefördert wird, in dem dort Sonderpilotscheinkurse angeboten werden.

Mit freundlichen Grüßen
Hans Pohle

Containersack kann auch in Ordnung sein

Aufmerksamer Leser schreibt:

Liebe Sportsfreunde, auf Seite 9, unter der Überschrift „Vorsicht bei Rettungsgeräten mit Containersack“ wird behauptet, Rettungsgeräte mit sackförmigem Innencontainer hätten bei Gütesiegeltest die Anforderungen nicht erfüllt.

Von einem Händler kaufte ich am 09. 06. 1981 ein Rettungsgerät der Firma Volker/Rademacher (LBA-Prüfer). Das Gerät mit der Bezeichnung PSR RFH I Werk Nr. 0.1.41 hat einen sackförmigen Innencontainer. Beim Kauf ist mir und zwei anderen Clubkameraden versichert worden, das Gerät hat Gütesiegel, auf Schirm und Hülle ist ein Gütesiegelstempel.

Auf Grund Ihres Artikels befürchten wir nun, betrogen worden zu sein. Da im Ernstfall bei der Benutzung dieser Geräte die lebensrettende Hilfe versagen kann, werden wir mit Nachdruck und den Hinweis der Lebensgefahr bei der zuständigen Polizeibehörde Betrugsanzeige erstatten. Wir vermuten eine mißbräuchliche Benutzung des Gütesiegelstempels in betrügerischer Absicht.

Ich werde auf Eure Stellungnahme bis zum 03. 10. warten und dann auf jeden Fall zur Anzeige schreiben, bitte sorgt dafür, daß die Käufer dieser Geräte informiert werden, es könnte einem das Leben retten!!

Mit freundlichen Grüßen
Klaus Drost

DHV-Antwortschreiben

Lieber Klaus Drost!

Unsere Warnung richtet sich nicht gegen den Containersack schlechthin, sondern gegen solche Sackkonstruktionen, bei denen Verzögerungen bei der Öffnungszeit entstehen. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn der Packdruck zu groß oder zu klein ist.

Wenn dagegen der Containersack richtig dimensioniert ist, d.h. wenn das Volumen des Schirms und der Sack aufeinander abgestimmt sind, so ist gegen die Verwendung eines Containersacks nichts einzuwenden. Dies ist beim Rettungsgerät der Firma Rademacher der Fall und es wurde daher das Gütesiegel erteilt.

Trotzdem herzlichen Dank für Deine rasche und entschlossene Reaktion. Ein Großteil unserer Flugsicherheitsarbeit wird überhaupt nur durch Mittelungen, wie Du sie uns hast zukommen lassen, ermöglicht.

DELTA SPORT

NEU Stahl Hohlprofil Karabiner NEU

<p>Gewicht 80 g, 110x12 mm, D-Form, Bruchfestigkeit 3500/4000 kp. Sicherheitsmodell aus beschichtetem Chromnickelstahl.</p>	<p>Jedes Stück individuell elektro-nisch-mechanisch geprüft.</p> <p>Mit Schraubsicherung.</p>
---	---

Das neue Gurtprogramm von Delta Sport: »Strecke«-Schurze
»Cross-Country«-Schlafsackschurze »Super«-Kniehängerschurze

jetzt mit integriertem Fallschirmcontainer

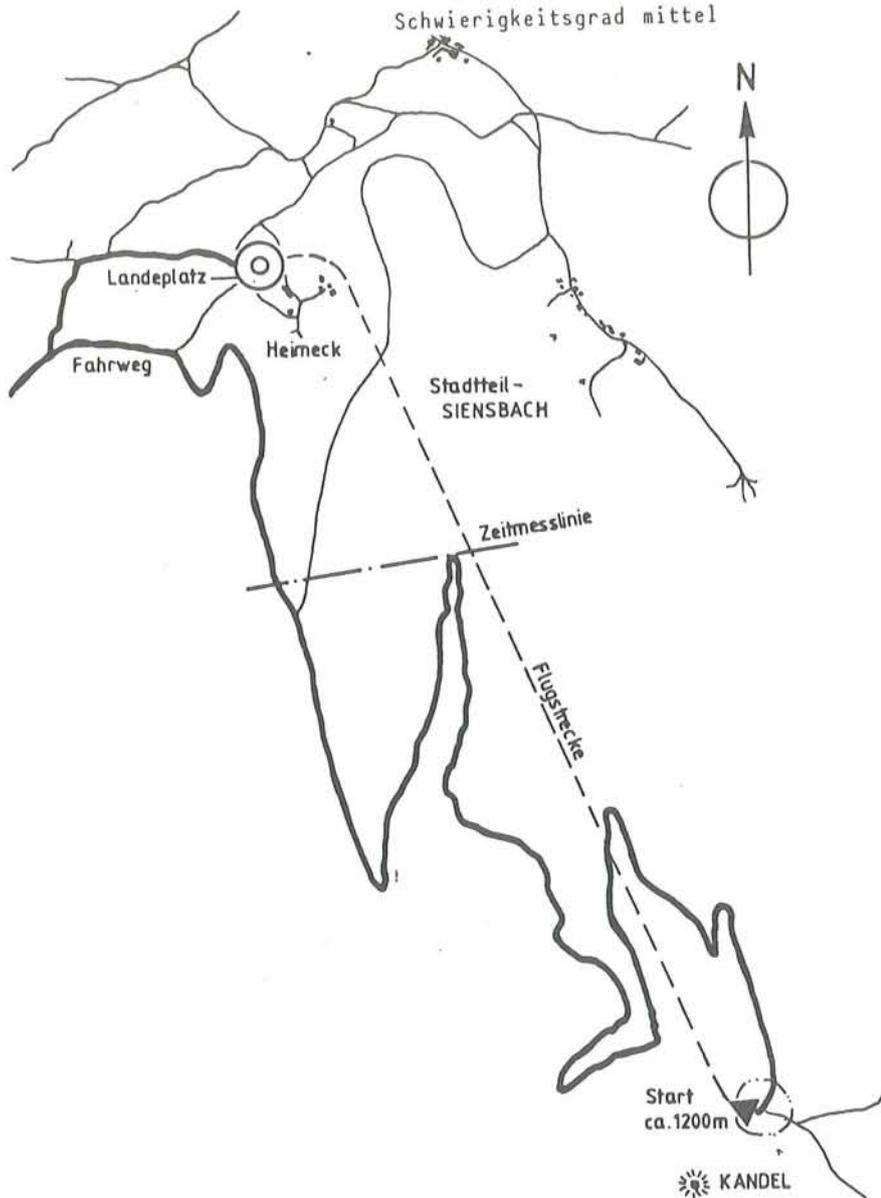
Sie fliegen (liegen) komfortabler mit Gurtzeug von:
Delta Sport Helmut Prieler Ing. grad. Tel.: 08621/3226
Felix-Scheffler-Str. 22. D-8226 Altenmarkt a.d. Alz

Das Fluggelände „Kandel“ entstammt dem Delta - Flugführer Deutschland des DHV. Das Fluggebiet „Monte Lema“ ist im Delta-Flugführer Schweiz des SHV abgedruckt.

KANDEL
im Schwarzwald

Hauptstarttrichtung	SW - NW	Startplatz	1150 m
Landeplatz	250 m	Höhendifferenz	900 m

Schwierigkeitsgrad mittel



1. HAUPTINFORMATIONEN

Verantwortlicher Club: Drachenflieger-Club Südschwarzwald, Erika Kammerer, Alemannenstr. 11, 7809 Denzlingen
Luftliniendistanz 4,5 km, durchschn. Flugdauer 12 Min. Das Gebiet eignet sich während des ganzen Jahres. Hangsegeln kann man bei Wind aus SW, W, NW. In das Flugbuch muss man sich am Startplatz eintragen, dort entrichtet man auch die Gebühr für Benutzung des Fluggeländes. Hinweistafel am Startplatz beachten.

Kontaktadresse: Helmut Zimmermann, 7808 Waldkirch, Tel. 07681/6172
Von ihm erhält man auch Auskunft über Wind oder Wetter, dies zudem von Tel.Nrn.: 07681/7309 oder 6001. Für Zuschauer ist es am Start- und auch am Landeplatz interessant.

2. LANDEPLATZ

Der Platz heisst "Heimeck" und liegt bei der Kreislauf Klinik. Man fährt von Waldkirch Richtung Kandel, Kreislauf Klinik, zum Schild Heimeck, parkt und läuft noch 250 m zum Landeplatz, einer grossen, flachen Wiese ohne Hindernisse. Zwei Windrichtungsanzeiger sind fest installiert. Ausweichlandeplatz: "Im Altersbach" (Hangwiese) auf der Bergfahrt. Nächstes Telephon bei Landwirt Xaver Bayer, Heimeck 4, 07681/7181, oberhalb des Landeplatzes.

3. WEG ZUM STARTPLATZ

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen trifft man sich am Landeplatz und fährt gemeinsam mit dem Vereinsbus oder PKW auf den Kandel. Gebühr für die Bergfahrt: DM 2.50. Transportdauer 15 Min. Bis zu 8 Deltas können verladen werden. Parkplatz vorhanden.

4. STARTPLATZ

Neben dem Kandel-Hotel liegt die grosse Start-Rampe. Windsack und Windmesser sind vorhanden. Den Landeplatz sieht man erst nach ca. 200 m Flugstrecke. Das nächste Telephon ist im Hotel Kandel: Tel. 07681/6001

5. FLUGINFORMATION

Das Gelände eignet sich nicht für Schulungsflüge. Nicht starten kann man bei Wind aus N, NO, O, SO und S. Der Flug selbst ist hindernisfrei. Militärische Tiefflüge sind unter der Woche bis 17.00 Uhr, während der Sommerzeitperiode bis 19.00 Uhr möglich. Notlandeplatz in Altersbach. Hangsegeln bei Wind aus SW, W und NW möglich. Platz hat's für viele Deltaflieger (bis zu 30). Beste Tageszeit: 10 bis 18.00 Uhr. Gleitzahl 7 erforderlich.

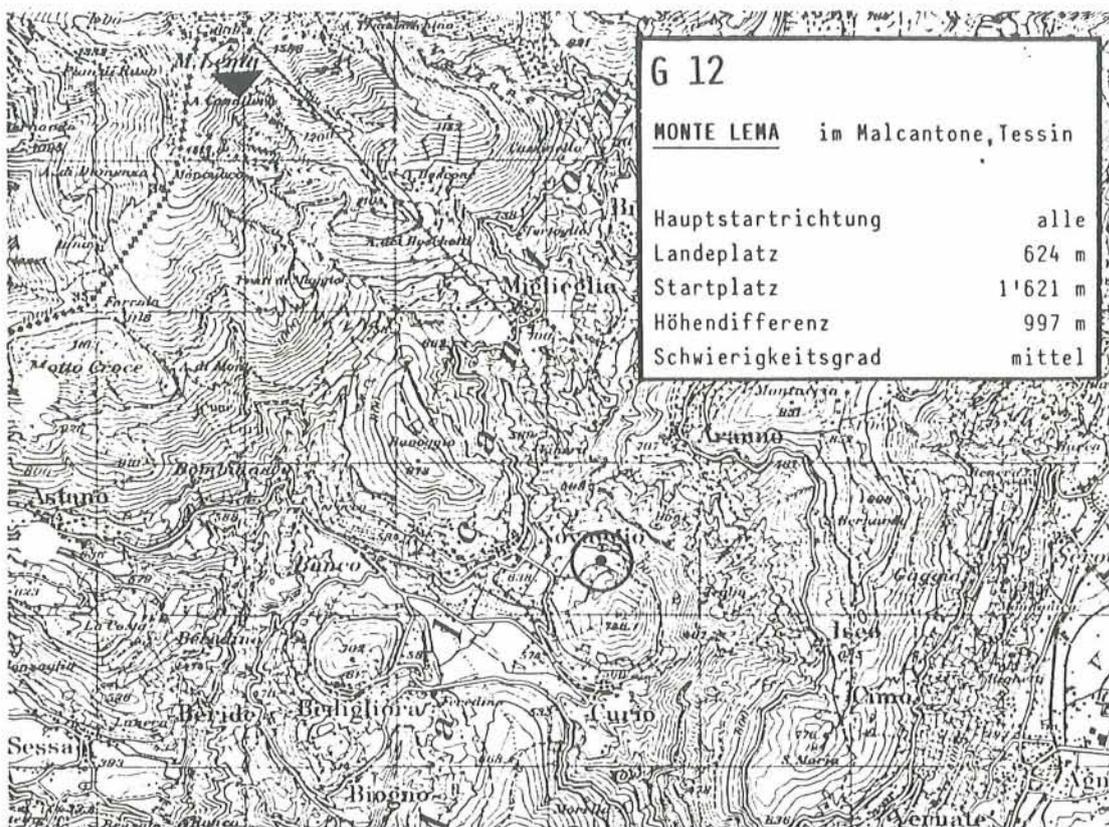
6. RETTUNGSINFORMATION

Unfälle müssen dem Startleiter oder Helmut Zimmermann schriftlich gemeldet werden. 1.Hilfe-Material beim Startleiter. Am Landeplatz beim Bauernhof von X. Bayer.

Wichtige Tel.Nrn.:	Arzt, Dr.Lummel	7160
	Krankenhaus Waldkirch	5051
	Polizei Waldkirch	7055

7. DIVERSES

Treffpunkt der Deltaflieger, jeden Freitag im Gasthaus "Waldhaus", in Kollnau, 1 km von Waldkirch entfernt. Tel. 07681/7309. Für Uebernachtungen oder Ferien fragen Sie am besten das Fremdenverkehrsbüro Tel. 07681/7061 an. Andere Sportarten hier: Schwimmen, Skifahren, Tennis oder Wandern.



Hinweg: von Lugano über Agno - Magliaso - Pura - Novaggio nach Miglieglia

1. HAUPTINFORMATIONEN

Verantwortlicher Club: GRUPPO VOLO DELTA LUGANO, 6982 Agno.

Achtung: Seilbahn ist im November in Revision. Von Dezember bis ca. Ostern fährt sie nur an Wochenenden!

Gebiet ganzjährig geeignet. Distanz Start-Landeplatz: 5000 m. Flugdauer bei Windstille 10 bis 12 Min. Hangsegeln kann man bei Wind aus N. Aber Achtung! Nordwind ist Nordföhn! Turbulenzgefahr. Thermikflüge sind im Frühjahr und Sommer möglich.

Kontaktpersonen: P. Lehner 091/ 689055 Auskunft über Wind und
 P. Bärtsch 091/771683 Wetter: Flugplatz Agno
 091/592555

Der Flugplatz Agno liegt in 5 km Entfernung. Distanz nicht unterschreiten! Für Zuschauer ist es am Startplatz am schönsten.

2. LANDEPLATZ-INFORMATION

Der Landplatz ist eine ansteigende Wiese vor dem Dorf Novaggio. Da

man nur hangaufwärts landen kann, können leichte Turbulenzen bei bestimmten Winden vorkommen. Achtung auf die Stromleitung. Ein Windsack ist nicht vorhanden. Deltas nicht im hohen Gras demontieren. Notlandeplatz beim Dorf Banco. Die Landewiese gehört dem Armeespital. Landeerlaubnis muss nicht eingeholt werden. Im Winter ist am Landeplatz ein Kinderskilift installiert. Aufpassen!

3. WEG ZUM STARTPLATZ

Die Sesselbahn beginnt in Megliegla. Transportpreis für Deltaflieger: Einzelfahrt Fr. 6.--, Tageskarte Fr. 14.--. Transportdauer 20 Min. Fussmarsch Bahn-Startplatz 15 Min.

4. STARTPLATZINFORMATION

Die Startbedingungen auf dem Monte Lema sind ideal. Der Aufbauplatz ist ein grosses flaches Plateau, von dort weg kann man in jede Richtung auf einer steil abfallenden Alpweide starten. Zu beachten sind die Seile der Sesselbahn. Kein Windsack vorhanden. Den Landeplatz kann man sehen. Nächste Wirtschaft und Telephon: Bergrestaurant Tel. 771240

5. FLUGINFORMATION

Für Schulungsflüge nicht geeignet. Nächster Flugplatz in 5 km Entfernung ist Agno. Keine Meldepflicht. Bei starkem Nordföhn nicht fliegen! Stromleitung beim Landeplatz beachten. Militärische Tief- flüge während der Woche möglich. Beste Tageszeit: Mittag. Gleitzahl 6 erforderlich.

6. RETTUNGSINFORMATION

Unfälle sind dem SHV zu melden. 1.-Hilfe-Material am Startplatz im Bergrestaurant. Am Landeplatz nichts.

Wichtigste Telephonnummern: Ambulanz	593333/34
Krankenhaus/Arzt Novaggio	711301
Polizei:	117
Rettungs-Helikopter:	01/474747

7. DIVERSES

Treffpunkt der Deltaflieger: Freitagabend im Cafe Aeroporto, Agno. Tel. 091/592555. Im Tessin kann man neben Deltafliegen noch ausgezeichnet segeln, surfen, baden, wandern, Golf spielen und im Winter auch Ski fahren. Tel.Nr. des Fremdenverkehrsbüros Lugano: 214664

Die Bevölkerung ist freundlich zu Deltafliegern, es wird jedoch dringend empfohlen, vor dem Fliegen mit einheimischen Piloten Kontakt aufzunehmen.

28.11.1980

Ergebnis der Umfrage in Info Nr. 10

Vorjahresergebnis % in Klammer ()

Das Info sollte haben ...

weniger	in Ordnung	mehr	
	(43) 74%	(57) 26%	Seiten pro Heft
	(80) 96%	(20) 4%	Ausführlichkeit pro Artikel
(03)	(36) 61%	(61) 39%	Bilder und Zeichnungen
(07) 1%	(86) 92%	(07) 7%	Papier- und Druckqualität
	(36) 36%	(64) 64%	über Flugsicherheit
	(41) 32%	(59) 68%	über Technik
	(61) 61%	(39) 39%	über Ausbildung
(40) 20%	(53) 76%	(07) 4%	über Wettbewerbssport
(15) 6%	(75) 65%	(10) 29%	über Versicherungen
(03) 2%	(77) 80%	(20) 18%	über DHV-allgemein.
	12%	88%	über Gelände
30%	48%	22%	über Motorisierung
11%	48%	41%	über Schlepp
1%	53%	45%	über Luftrecht

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 _____

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.

Die richtige Landeinteilung

unfallverhütend, aber nur selten beherrscht

Die Landeunfälle -Berührung von Bäumen, Leitungen und anderen Hindernissen im Landegebiet, Rückenwindlandungen - liegen in der Gesamtunfallstatistik weit an der Spitze:

- mehrer Todesfälle (z.B. Josef Schmid, Willem Horck)
- Überwiegender Anteil bei den leichten und mittelschweren Verletzungen
- Nahezu sämtliche Unfälle mit Drittschäden.

Regelmäßig ist ein Landeunfall auf fehlerhafte Landeinteilung zurückzuführen, sofern eine bewusste Einteilung überhaupt stattgefunden hat. Denn immer wieder sind Landungen zu beobachten, die schlichtweg jede Planung und verstandesmäßige Vorausbeurteilung missen lassen. Derartige Landemanöver waren zu Rogallo-Zeiten vielleicht noch vertretbar. Die alten Geräte verfügten über einen schlechten Gleitwinkel, der ein direktes Ansteuern des Landepunktes ermöglichte hatte, ohne nennenswerten Bodeneffekt; waren einfacher zu manövrieren, sodaß man auch noch kurz vor dem Aufsetzen Geschwindigkeits- und Kurskorrekturen anbringen konnte; besaßen bessere Stall-Eigenschaften, die auch sogenannte Fallschirmlandungen zuließen; reagierten auf einen Strömungsabriss weniger giftig; haben auf eine zu langsam geflogene Kurve nicht gleich mit Abschmieren geantwortet; nahmen überraschende Windverhältnisse - z.B. einen thermischen „Heber“ - gutmütig hin.

Anders die modernen Hochleistungsgeräte. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit machte die Geräte flugtechnisch anspruchsvoller. Sie lassen sich nicht mehr durch kurzfristige und ruckartige Flugmanöver auf den richtigen Kurs zaubern und zeigen auch keinerlei Bereitschaft dazu, sich über dem zu hoch angeflogenen Landepunkt zunächst ausbremsen und dann herunterzuschütteln zu lassen. Diese Geräte verlangen vom Piloten, daß er sie in sauber eingeleiteten und exakt geflogenen Kurven zum Landepunkt „steuert“, nicht „reitet“.

Ein weiteres Problem liegt darin, daß die Hängegleiter-Landeplätze weder größer noch zahlreicher geworden sind. Dies bedeutet: Gleitwinkel und Bodeneffekt neuerer Geräte erfordern eine optimale Ausnutzung des zumeist von Hindernissen umgebenen Landeplatzes. Die ständig wachsende Zahl der Piloten erhöht dementsprechend auch die Zahl der Landungen pro Fluggebiet und damit die Kollisionsgefahr.

Angeichts dessen muß eine Landeinteilung, die der Gesamtentwicklung angepaßt ist, folgende Kriterien erfüllen:

- Der Abbau der Flughöhe und das Anfliegen des Landepunktes muß ohne Gefahr von Boden- und Hindernisberührung stattfinden können.
- Die Landeinteilung muß für den Piloten trainierbar und stets wiederholbar sein, möglichst an allen Fluggeländen.
- Zur Verhinderung von Kollisionen im Landebereich muß jeder Pilot wissen, welcher Flugkurs und welche Flugmanöver von anderen Piloten im Landebereich zu erwarten sind, daher Einheitlichkeit.
- Der Pilot sollte vor dem eigentlichen Landemanöver die Möglichkeit haben, den späteren Landepunkt und die dortigen Hindernis- und Windverhältnisse im Voraus genau zu beurteilen, um sich dann frei von Überraschungen auf den eigentlichen Landevorgang konzentrieren zu können.

Diese Forderungen sind am besten gewährleistet bei einer Landeinteilung, wie sie seit Jahrhunderten sich im Motor- und Segelflug eingespielt hat, nämlich die Aufteilung in die Phasen „Gegenflug, Queranflug, Endanflug“, beginnend aus der „Position“.

Position

Dort wird die Gesamthöhe in Vollkreisen abgebaut, und zwar soweit, daß noch genügend Höhe für den nachfolgenden Gegen-, Quer- und Endanflug verbleibt. Die Position liegt im Landeplatzbereich, und zwar - in Windrichtung gesehen - seitlich vom Landepunkt. Die Lage der Positionen - jeweils abhängig von der Windrichtung im Landegebiet - sollte vom Geländehalter fest bestimmt sein, jedenfalls an starkbeflogenen Fluggeländen.

Der Pilot hat von der Position aus den Landepunkt, den Windsack und alle ihn möglicherweise gefährdenden Luft- und Geländehindernisse im Auge und konzentriert sich auf den nunmehr folgenden Gegen-, Quer- und Endanflug.

Die Drehrichtung in der Position ist dieselbe wie bei den späteren Kurven zum Quer- und Endanflug. An den letzten Positions-Vollkreis schließt sich der Gegenanflug unmittelbar an, also ohne Zwischenschaltung irgenwelcher weiteren Flugmanöver.

Gegenanflug

Beim Gegenanflug erhöht der Pilot seine Geschwindigkeit geringfügig und behält diese erhöhte Geschwindigkeit bei, bis zum Ausschweben kurz vor dem Aufsetzen. Die Geschwindigkeitserhöhung stabilisiert das Fluggerät und den Flugkurs gegen überraschende Windverhältnisse, vor allem gegen Bodenturbulenzen.

Der Pilot hat den Wind im Rücken. Der Kurs ist geradlinig, wie auch beim folgenden Quer- und Endanflug.

Der Gegenanflug erstreckt sich soweit - Hindernisfreiheit vorausgesetzt -, daß die verbleibende Flughöhe noch für Quer- und Endanflug ausreicht.

Der Gegenanflug erstreckt sich soweit - Hindernisfreiheit vorausgesetzt -, daß die verbleibende Flughöhe noch für Quer- und Endanflug ausreicht.

Queranflug

Der Queranflug ist das Verbindungsstück zwischen Gegen- und Endanflug. Zwischen den genannten Flugphasen liegen im Idealfall jeweils 90-Grad-Kurven. Der Wind kommt von der Seite.

Der Queranflug dient der Feinregulierung der Resthöhe für die letzte Phase, den Endanflug. Diese Feinregulierung erfolgt durch Verkürzen oder durch stärkeres Ausfliegen der beiden Kurven oder durch Veränderung der Kurvenwinkel.

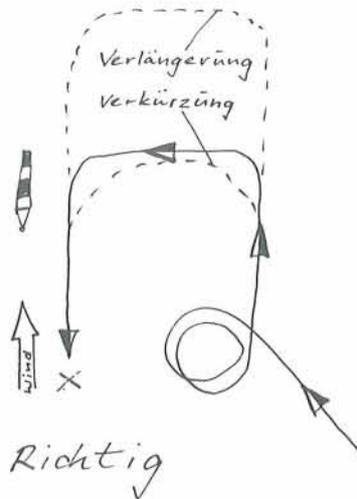
Die Kurven dürfen keinesfalls steil geflogen werden und es ist sorgfältig auf sicheren Boden- und Hindernisabstand zu achten.

Unverzeihlich: Drachenfliegen in den Wolken

Endanflug

Diese letzte Flugphase gegen den Wind ist wegen Bodennähe und Bodenturbulenzen besonders kritisch. Daher bis zum Ausschweben die Geschwindigkeit beibehalten und Kurs- und Geschwindigkeitsänderungen auf solche Korrekturen beschränken, die sicherheitsmäßig unvermeidbar sind. Kein „Wellenflug“ oder „Heranschlängeln“ zwecks Abbau der Resthöhe. Macht Euch frei vom sinnlosen Punktlande-Ehrgeiz.

Und jetzt: Happy Landing!



Der weltbeste Streckenflugpilot Helmut Denz schrieb für DHV-Info Nr. 10 (Seite 19 unten):

„... 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 zwei 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 Seeralpen in der Bergkette gesehen haben, dürfte ein abschreckendes Beispiel sein, wie so was enden kann!“

Der Artikel von Helmut Denz war bereits in der Info-Setzerei, als der tödliche Unfall Junginger/Wannemacher die Warnung auf grausige Weise bestätigte: Beim Unfall im Neunerköpflgebiet fehlten die 5 m Entfernung und beide Piloten fanden den Tod.

Aber schon wird manch ein „Könner“ das Argument bei der Hand haben: „Ich fliege in den Wolken nur, wenn ich sicher weiß, daß ich ganz alleine bin, und außerdem habe ich Fahrtmesser, Höhenmesser, Variometer und vor allem den Kompaß dabei. Mir kann in der Wolke nichts passieren.“ - Leider doch!

Orientierung fehlt

Keine der gängigen Hängegleiter-Instrumentierungen ist „blindflugtauglich“. Wer einen einfachen und billigen Kompaß benützt, wird keine brauchbaren Richtungswerte erhalten, wegen der Störanfälligkeit der Kompaßnadel durch die zahlreichen Metallteile am Fluggerät. Aber auch ein hochwertiger Kompaß mit nur geringfügigen Abweichungen wird immer nur die jeweilige Himmelsrichtung anzeigen, nicht jedoch jene Winkel und Strecken, die das Fluggerät vom Wind versetzt wird. Ohne direkte Sichtverbindung zum Boden ist der Pilot orientierungsmäßig hilflos und auch der Fahrtmesser nützt ihm

nichts, weil dieser ja nur die Eigengeschwindigkeit des Gerätes, also die Geschwindigkeit im Vergleich zu den umgebenden (und bei Wind in Bewegung befindlichen) Luftmassen anzeigt.

Kollisionsgefahr

Wer die Orientierung verloren hat, ist „reif“ für Kollisionsunfälle. Und diese Kollision braucht gar nicht mit einem anderen beweglichen Lufthindernis - wie beim Zusammenstoß zweier Hängegleiter - stattzufinden; genauso folgeschwer kann auch der Aufprall an ein Bergbahnkabel, an eine Leitung oder einfach nur eine Baumberührung sein.

Das gemeine an derartigen Kollisionen ist vor allem, daß der Pilot vom Unfall völlig überrascht wird und keinerlei Möglichkeit hat, irgendwelche Abwehrmaßnahmen zu ergreifen; er muß den Unfall „nehmen, wie er kommt“. Er kann beispielsweise nicht die Baumberührung in eine (weniger gefährliche) Baumlandung umfunktionieren. Überhaupt sind alle Ausweichmanöver kaum erfolgreich, ganz einfach, weil die zwischen Sichtbarwerden des Hindernisses und dem Aufprall verbleibende knappe Zeit normalerweise nicht ausreicht, um nach Überwindung von Schrecksekunde und Reaktionszeit auch noch den Hängegleiter auf einen anderen Kurs zu bringen.

Ein Zahlenbeispiel: Bei einer Fluggeschwindigkeit von 40 km/h verbleiben dem Piloten zwischen Erkennen und Aufprall auf ein Hindernis bei einer Sichtweite von immerhin 50 m ganze 4,5 Sekunden. Und innerhalb dieser Zeit muß er Schreck- und Reaktionszeit hinter sich bringen, muß die richtige Entscheidung treffen, muß diese Entscheidung durch die entsprechende Armbewegung auf das Fluggerät übertragen und dieses muß nach Überwindung einer Trägheitsphase den stabilen Flugzustand verlassen und das Steuermanöver ausführen.

Und das alles in 4,5 Sekunden...?

Unkontrollierbarer Höhengewinn

Während Orientierungsschwierigkeiten und Kollisionsgefahr bei jeder Sichtbehinderung bestehen, also auch im bloßen Nebel ohne Aufwind, riskiert der Pilot, der sich einer Wolkenbasis nähert, in die Wolke regelrecht hineingesogen zu werden. Grund dafür ist - vor alle, bei hochgeschichteten Gewitterwolken - der extreme Temperaturunterschied innerhalb der Wolke, der die Luft mit Orkangeschwindigkeit nach oben steigen läßt und auch die unterhalb der Wolke liegenden Luftmassen (nebst Drachen) hinaufschlürft.

Piloten, die in diesen Sog hineingeraten waren, berichten von einem mächtigen Steigen, das noch nicht einmal durch extreme Steilkurven und Steilschlangen mit dementsprechendem Höhenverlust ausgeglichen werden kann. Einer der betroffenen Piloten habe laut seinem Bericht nur unmittelbar am baumbestandenen Berghang knapp über den Wipfeln in mühsamster Kleinarbeit den Talboden erreichen können.

Hölle in der Wolke

Andere Piloten, denen das Abkurven in letzter Sekunde nicht gelang und die in die Wolke hineingezogen wurden, mußten dort die Hölle erleben. Gerät nach wenigen Sekunden zerbrochen, Verletzungen durch geschloßartige Hagelkörner, schwere Erfrierungen an den Händen.

Daß diese Piloten wieder lebend den Boden erreicht haben - wenngleich auch viele Kilometer abgetrieben - verdanken sie in erster Linie ihren Rettungsschirmen. Die haben dem Sturm und dem Hagel standgehalten, was wiederum die Piloten einem speziellen Schutzengel zu verdanken haben.

Rechtslage und Konsequenzen

Gemäß § 4 Abs. 1 LuftVO unterliegt der Hängegleiterflugbetrieb den Sichtflugregeln. Einschlägig ist § 29 Abs. 1:

„Flüge nach Sichtflugregeln außerhalb des kontrollierten Luftraums in Höhen von weniger als 900 m über Grund oder Wasser sind ... so durchzuführen, daß

1. der Luftfahrzeugführer Erdsicht und eine Flugsicht von mindestens 1,5 km hat und
2. das Luftfahrzeug Wolken nicht berührt.“

Wer gegen die Sichtflugregeln (amtliche Bezeichnung VFR) verstößt, kann gemäß § 43 Ziffer 7 Luft VO mit einem Bußgeld belegt werden.

Davon unabhängig kann der Geländehalter unter Berufung auf die Startleiterordnung örtliches Flugverbot erteilen und der DHV wird seine bisherige Zurückhaltung aufgeben und Wolkenpiloten - ebenso wie andere „wilde Burschen“ - zu einem längeren Bodenaufenthalt einladen, durch Entzug des Befähigungsnachweises und Veröffentlichung des Entzugs. Wir meinen, daß die gegenwärtige fliegerische Freiheit zu wertvoll ist, als daß man sie der Besessenheit einzelner „Könner“ opfern dürfte.

M. J. v. E. v. D. 22.9.81

Von 3000 Metern Höhe in den Tod geflogen

KEMPTEN (st). Zu einer Reise ohne Wiederkehr wurde für den 22jährigen Rainer Müller aus Kempten ein Urlaub in Südtirol. Der junge Mann hatte sich nach arbeitsreichen Wochen noch ein wenig Erholung gegönnt, bevor er nächste Woche sein Studium in Konstanz aufnehmen wollte. Am Mittwoch der vergangenen Woche gegen 19 Uhr startete Rainer Müller mit seinem Flugdrachen von dem rund 3000 Meter hohen Sass Pordoi in den Dolomiten und hatte schon kurz darauf Schwierigkeiten mit den Winden. Der Drachen wurde gegen die mehrere hundert Meter steil abfallende Felswand gedrückt. Ein Augenzeuge beobachtete, wie der junge Kemptener mit einem Flügel den Fels berührte und dann in die Tiefe stürzte. Der Augenzeuge alarmierte die Polizei. Noch am gleichen Abend rückte die Bergwacht aus. Jede Hilfe kam jedoch zu spät. Wegen der Dunkelheit wurde die Bergung auf den nächsten Tag verschoben. Die Angehörigen in Kempten erfuhren erst am Wochenende von dem tragischen Unglück. - Außer Lebensgefahr ist ein anderer Drachenflieger, der - wie berichtet - mit seinem Hängegleiter bei Füßen in den Wipfeln eines Fichtenwaldes notgelandet war, sich in der Höhe verschätzte und nach Ausklinken des Gurtes 17 Meter tief zu Boden fiel.

Zusammenstoß an der Hochries

Samerberg - Am 26. 08. 1981 stießen die routinierten Piloten Thomas Pellicci (Ikarus 800/2) und Rudolf Bürger (DEMON) im Aufwind über dem Hochries-Gipfel zusammen. Beide Piloten betätigten ihr Rettungsgerät, Parasail und Windhaven. Bei der Landung mit Schirm zog sich der eine Pilot einen Armbruch und der andere Beinbruch zu.
Ursache: Mißachtung der Vorflugregeln.

Die Kontrahenten, friedlich vereint
im Rettungshubschrauber



Tödlicher Unfall beim Motor-Kunstflug

Simbach/ Inn - Am 14. 08. 1981 führte Rainer Kolm außerhalb des Motorisierungs-Erprobungsprogramms vor Zuschauern einen motorisierten Aquila III vor. Er flog dabei auch extreme Kunstflugfiguren. Nach den bisherigen Ermittlungen überschlug sich im Anschluß an ein Männchen das Gerät und zerbrach in ca. 130 m Höhe. Der Pilot schlug ungebremst am Boden auf. Ein Rettungsgerät hatte er nicht mitgeführt.

Rainer Kolm verfügte über eine umfangreiche Flugerfahrung, auch mit motorisierten Hängegleitern. Er war allgemein bekannt und sein Tod hat - ähnlich wie bei den tödlich verunglückten Wettbewerbspiloten Herbert Hoeness, Calle Barkhausen und Heiner Seitz - große Betroffenheit ausgelöst.

Tödlicher Fehler bei der Landeinteilung

Schwangau - Am 20. 08. 1981 wollte der gebürtige Holländer Willem („Wim“) Horck mit seinem Gerät Cloud II nach zweistündigem Flug den Landeplatz am Fuße des Tegelbergs anfliegen. Es herrschte Nordwind, am Boden schwach und bereits in geringer Höhe mit Böen bis zu 30 km/h Geschwindigkeit, nach Zeugenangaben. Zunächst Gegenanflug in nördlicher Richtung parallel zur Staße, dann große Rechtskurve mit sehr hoher Fluggeschwindigkeit (Zeugen: Voll durchgezogener Steuerbügel). Aus dieser Rechtskurve eine weitere steile Rechtskurve in ca. 20 m Höhe, mit ebenfalls sehr hoher Geschwindigkeit. In dieser Kurve Böe von seitlich hinten, vermutlich durch Baumbestand verwirbelt. Abschließender Sturzflug mit weiterer Drehbewegung bis zum Aufschlag.

Vorläufiges Ergebnis der Unfalluntersuchung: Aneinanderreihung mehrerer Flugfehler des Piloten. Kein technisches Versagen. Kein Drittverschulden.

Bei Notlandung verletzt

Kassel/Calden - Am 03. 09. 1981 hatte der Erprobungsprogrammteilnehmer Norbert Eicher bei einem offiziellen Streckenflug mit seinem Gerät Easy Rider einen Motorausfall. Er steuerte mit stehender Luftschraube im Gleitflug einen Notlandeplatz an, geriet aus ca. 50 m Höhe (schwankende Zeugenaussagen) ins Steiltrudeln und erlitt beim Aufprall schwere Beckenverletzungen.

Der Motorausfall ist vermutlich auf einen Schwingungsbruch des Zündkerzensteckers zurückzuführen. Die Ursache für die Trudelbewegung ist bisher nicht geklärt und wegen der schweren Geräteschäden voraussichtlich auch nicht mehr klärbar.

Nach Baumlandung abgestürzt

Schwangau - Am 19. 09. 1981 landete der Pilot Dieter Büllesbach in der Nähe des Tegelberg-Landeplatzes mit seinem Rithner-Atlas auf einem Baum. Er klinkte sich aus und versuchte, ohne Hilfe einer Bergungsmannschaft herabzusteigen. Dabei stürzte er ab und wurde schwer verletzt ins Krankenhaus eingeliefert.

Vorbeugende Unfallverhütung

hier am Beispiel Baumlandung

In Info Nr. 9 hatten wir auf Seite 6 ausführliche Verhaltenshinweise bei unvermeidbaren Baumlandungen gegeben (Druckfehler im Text: Das vorletzte Wort des ersten Absatzes muß heißen „Baumlandung“, nicht „Baumberührung“). Und schon hat sich kurz danach genau jener schwere Unfall ereignet, den wir eigentlich durch den vorbeugenden Artikel hatten vermeiden wollen: Am Tegelberg klinkte sich der wohlbehalten auf dem Baum gelandete Pilot Dieter Büllesbach aus, fiel dann vom Baum und mußte schwerverletzt ins Krankenhaus gebracht werden. Und er hatte noch Glück im Vergleich zum schweizerischen Piloten Renne H., der am 29. 08.81 in einem Baum an einer Felskante des Muotterschwanenberges landete und dann beim Abstiegversuch ca. 150 m die Wand hinabstürzte.

Lest Euch bitte den Artikel in Info 9 nochmals aufmerksam durch und rüstet Euch entsprechend aus. Die „Rettungsschnur“ mag zwar manchem Pilot zunächst fremd sein, sie hat jedoch sicherlich in jeder Fliegerkombi Platz. Vereine, die über ein Fluggelände verfügen, sollten bei ihren Beschaffungsplänen eine vereinseigene und jederzeit verfügbare Bergungsausstattung ins Auge fassen. Denn waghalsige Klettermanöver können auch eine Folge von allzu zeitraubenden und umständlichen Bergungsbemühungen sein.

Kopfverletzung nicht erkannt - Pilot tot

Oberammergau - Am 07. 09. 1981 startete der Pilot Hermann Sträussl mit einem Falke 3 bei leichtem Gegenwind zu einem Flug vom Lauer. Nach dem bisherigen Ermittlungsergebnis geriet sein Drachen nach einer kurzen Flugstrecke in den überzogenen Flugzustand, schmierte seitlich ab, drehte zum Hang zurück und schlug unterhalb des Startplatzes im Steilgelände auf.

Am Gerät war nur der Steuerbügel beschädigt. Der Pilot hatte sich - wie er zunächst meinte - nur eine Hand- und Schulterverletzung zugezogen. Er stieg ohne fremde Hilfe wieder zum Gipfel auf und ließ sich mit der Bergbahn zu Tal transportieren, wo er von einem Bergwachtsfahrzeug in Empfang genommen und ins Unfallkrankenhaus Murnau eingeliefert wurde.

Dort diagnostizierte man einen Handgelenks- und einen Schulterbruch und entließ den Piloten nach entsprechender ärztlicher Versorgung am nächsten Tag nach Hause. Ca. eine Woche später begab sich Hermann Sträussl wegen starker Kopfschmerzen erneut ins Krankenhaus und pendelte von diesem Zeitpunkt an bis zum Todestag am 22. 09. 1981 zwischen der Unfallklinik Murnau und dem Münchner Klinikum Großhadern, ohne daß man die Ursache für seine Kopfschmerzen finden konnte.

Erst die Obduktion ergab dann einen Bruch des Schädelknochens im Eintrittsbereich der Wirbelsäule mit anschließender Gehirnerweichung. Fraglich ist, ob diese Verletzung bei Ausnutzung aller diagnostischer Mittel hätte festgestellt werden können und ob selbst wenn man sie festgestellt hätte - man durch eine frühzeitige Behandlung den Tod des Piloten hätte vermeiden können.

Schwachpunkt Unterverspannung

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

Info Nr. 5 „Schwächpunkt...“

Aus aktuellem Anlaß - vergleiche Sicherheitsmitteilung der Firma La Mouette - erinnern wir Piloten und Hersteller nochmals an die obige Veröffentlichung aus dem Info Nr. 5. Der dortige Begriff „konstruktiv bedingte Seilknicke“ beinhaltet insbesondere auch, daß Unterverspannung nicht vom Trapez zur Nasenplatte (bzw. zum hinteren Kielrohr) und wieder zurück zur anderen Trapezseite durchlaufend sein dürfen, vielmehr müssen diese Abspannungen aus Einzelseilen bestehen.

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

Allen Haltern neuer oder alter Geräte, bei denen derartige Seilknicke vorhanden sind, wird aus Sicherheitsgründen empfohlen, sich mit den Herstellern wegen der Auswechslung der Unterverspannung in Verbindung zu setzen, und zwar unabhängig vom ebenfalls empfohlenen Auswechseln alle zwei Jahre. Die in der Veröffentlichung genannte Änderung der Gütesiegelbestimmungen wurde den Herstellern von Gütesiegel-Hängegleitern mitgeteilt.

Sicherheitsmitteilung der Firma HIWAY

Heinrich Fischer teilt für die Firma HIWAY mit:

Aus der bisherigen Praxis sind mir noch keine Verarbeitungsschäden und Schäden aus fliegerischer Belastung bekannt geworden. Schäden - außer durch Crash oder Unfall - sind nur auf

- unsachgemäße Behandlung - z.B. Anheben des Superscorpion I am Querrohr außen vor dem Zusammenbau; dadurch große Hebelwirkung und Verbiegen der Bolzen am Zentralgelenk, sowie auf
- Liederlichkeit - leider gibt es dies auch!

zurückzuführen. Spezielle Schwachstellen beim Superscorpion haben sich in den zweieinhalb Jahren seit Verkauf dieser Geräte nicht ergeben.

Besondere Verschleißerscheinungen gehen - bei sämtlichen Fabrikaten - vor allem darauf zurück, daß

- beim Transport kein geeigneter Ständer bzw. keine Polsterunterlage verwendet wird;
- Die Lagerung der Geräte in feuchten Kellern, irgendwo im Garten oder ständig auf dem Autodach erfolgt;
- Auf- und Abbau auf steinigem Untergrund in großer Hektik geschieht, im Urlaub an der See das Gerät nicht gereinigt wird (Salzwasser) und ähnliches.

Hinweise und Empfehlungen zur Vermeidung dieser Schäden sowie zur Schadenbehebung sind aus der Betriebsanleitung ersichtlich.

Sicherheitsmitteilung der Firma La Mouette

An alle La Mouette - ATLAS Piloten!

Wir möchten nochmals nachdrücklich auf die DHV-Empfehlung hinweisen, alle zwei Jahre die Unterverspannung der Flugdrachen auszuwechseln! Bitte kontrolliert speziell die untere Längsverspannung des ATLAS im Bereich des Steuerbügelbeschlages; bei gerissenen Fasern sollte die Verspannung erneuert werden! Nach einer heftigen Crash-Landung müssen beim do-it-Yourself-Austausch der St Steuerbügel auch die oberen und unteren Beschläge des Trapezes auf Schäden untersucht werden. Unterverspannungen werden bis 31. 12. 1981 zum halben Preis umgetauscht.

La Mouette Generalvertretung
Deutschland
Gerhard Hölzenbein

Sicherheitsmitteilung der Firma Flight Systems zum Gerät Fledge

An alle Piloten der Fluggeräte Fledge 2 B und diverser Nachbauten:

Aus gegebenem Anlaß (3 Gerätebrüche im Looping bzw. Loopingansatz) weisen wir nochmals darauf hin:

- Der Manta Fledge 2 B ist kein Kunstflugtauglicher Hängegleiter.
- Seine maximale zulässige Höchstgeschwindigkeit laut Betriebsanleitung beträgt 75 km/h.

Nachdem anscheinend die üblichen Warnungen vor den Gefahren des Kunstfluges nicht genügen, seien hier die Unfälle geschildert:

1. In der Negativlage des Loopings („am höchsten Punkt“) wurde der Fledge zu langsam. Der Pilot fiel ins Segel, wobei er den Steuerbügel aus den Händen verlor. Daraufhin ging der Gleiter in einen negativen Sturzflug über und beide hinteren Seitenstangen brachen zugleich ab. Der Pilot löste sein Rettungssystem aus, welches sich jedoch verfang und erst 150 m über Grund den Absturz abbremsete.
2. Pilot beschleunigte seinen Fledge auf über 100 km/h und drückte anschließend den Steuerbügel voll durch (Loopingansatz). Beide Steuerbügel knickten ab. Nach der Auslösung des Rettungssystems Landung in den Bäumen.
3. Der Pilot motorisierte Aquilla III ein. Nach Zeugenaussagen folgte auf radikale Männchen ein Vorwärtsüberschlag mit anschließendem Gerätebruch. Pilot führte kein Rettungssystem mit sich - tödlicher Absturz.

Zwar ist es richtig, daß einige Piloten im Ausland regelmäßig mit dem Fledge Loopings fliegen (Eric Raymond, Pierre Demont), JE-DOCH NIE MIT SERIENGERÄTEN!

Diese Fluggeräte sind wesentlich verstärkt und wiegen über 45 kg!

Deshalb nochmals: Der Fledge ist für Flugmanöver wie Trudeln, radikale Männchen, Sturzflug, Looping, nicht getestet. Seine maximale zulässige Geschwindigkeit beträgt laut Betriebsanleitung 75 km/h! Sie haben eine gute Chance durch eines dieser Flugmanöver mit einem spektakulären Abgang Ihr Leben zu beenden.

Es ist von offizieller Seite bereits ins Auge gefaßt worden, Fluggeräte mit einer erreichbaren Höchstgeschwindigkeit über 80 km/h nicht mehr zuzulassen. Hoffentlich kann die vernünftige Selbstbeschränkung der Piloten dies verhindern.

Flight Systems, Hans Olschewsky

Ergänzung des DHV zur Sicherheitsmitteilung der Firma Flight Systems

Es sei nochmals ausdrücklich daraufhingewiesen, daß die in- und ausländischen Gütesiegelprüfungen keine Kunstflugtauglichkeit umfassen und daß bei jedem Kunstflug ein unkalkulierbares Risiko besteht. Kunstflug mit Hängegleitern beginnt mit einer Neigung der Querachse um mehr als 60° und der Längsachse um mehr als 45°.

Zum Thema Höchstgeschwindigkeit von Hängegleitern hat die DHV-Kommission beschlossen:

1. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird auf 80 km/h begrenzt (unabhängig von der tatsächlich erreichbaren Höchstgeschwindigkeit).
2. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist in der Betriebsanleitung und am Gerät jeweils an bevorzugter Stelle und in hervorgehobener Schrift anzubringen.
3. Alle Geräte sind mit einem Fahrtmesser auszurüsten und dürfen - was ebenfalls in der Betriebsanleitung zu vermerken ist - nur mit Fahrtmesser betrieben werden.

Sicherheitsmitteilung der Firma PARASAIL

Parasail-Container überprüfen!

Bei häufigen Bauchlandungen kann die Vernähung, welche die Sicherungssplintschlaufe in der Deckelklappe fixiert, durchgescheuert werden. Besitzer von PARASAIL-Fallschirmen ohne Innencontainer sollten diese Naht überprüfen und gegebenenfalls nachnähen.

Hartmut Huber

Firebird II nachgeprüft und in Ordnung befunden

Die Nachprüfung zweier Geräte vom Typ Firebird II hat keine Anhaltspunkte für nichtgütesiegelgerechte Bauweise ergeben. Durchgeführt wurden vom DHV Stück- und Flugmechanikprüfungen. Die Nachprüfungen wurden jeweils an einem von der Firma Firebird Products und von einem Piloten zur Verfügung gestellten Gerät durchgeführt. Die von der Firma Firebird Products beantragten Änderungen sind überprüft und genehmigt.

DHV-Hängegleiterkommission

Sicherheitsmitteilung der Firma Hanggliding Products zum Gerät Falke V

Kieltaschenstabilisator

Der Falke 5 darf ab sofort nicht mehr mit dem Kieltaschenstabilisator geflogen werden. Stattdessen wird das Turmseil durch die Gurtschlaufe am Segelende geführt. Die Lasche mit Schrumpfschlauch paßt knapp durch die Gurtschlaufe. Die Kieltasche hängt somit an der Turmverseilung.

Begründung: Es besteht der Verdacht, daß sich der Kieltaschenstabilisator in extremen Fluglagen negativ auf die Längsstabilität auswirkt. Außerdem besteht die Gefahr, daß der Kieltaschenstabilisator beim Aufbau vergessen wird, wodurch sich die Flugeigenschaften und die Eigenstabilität gravierend ändern können.

Schränkung

Die Schränkung des Falke 5 ist definiert als Abstand der Verbindungslinie zwischen beiden Endkanten der Flügelenden und der Kielrohroberkante. Zur Bestimmung der Schränkung wird eine dünne Schnur möglichst ohne Durchhang von einer Endkante des Flügelendes zur anderen gespannt. Im rechten Winkel wird jetzt von der Kielrohroberkante zur gespannten Schnur gemessen.

Wichtig: Alle Segellatten müssen bei der Messung eingeschoben sein. Die S-Schlagseile müssen eingehängt sein. Das Schränkungsmaß betrug bei den Gütesiegmessungen unter 10 cm und ergab noch ausreichende Längsstabilität. Auf Grund von gekoppelten Flugzuständen die bei den Testfahrten oder beim Abwurf nicht simuliert werden können wie z.B. Steilschlangen ist es unbedingt erforderlich, eine Mindestschränkung von 18 cm einzustellen.

Verfügung des DHV zum Gerät Falke 5

Die Geräte Falke 5 mit Kieltaschenstabilisator und die Geräte mit einer Schränkungshöhe von weniger als 18 cm sind im Einverständnis mit der Herstellerfirma für den Flugbetrieb gesperrt. Die Vereine und die Flugschulen haben vorab am 28. 08. 1981 darüber Nachricht erhalten.

DHV-Hängegleiterkommission

Sicherheitsmitteilung

Schlafsack-Liegeschürze der Firma Steffl

Nach Angaben des Piloten Alois Müller sind bei der Schlafsack-Liegeschürze „Cross-Country“, Gütesieglrnr. 03-009-80, an der Verbindungsstelle Tragegurt/Spreizstück Scheuerstellen aufgetreten, die zu einer Schwächung des Tragegurt führen können.

Bei der sofortigen Überprüfung von ca. 35 in Gebrauch befindlichen Schlafsack-Liegeschürzen desselben Fabrikats haben sich keine weiteren derartigen Schäden herausgestellt. Es ist daher anzunehmen, daß die Beanstandung auf einen einmaligen oder zumindest seltenen Produktionsfehler zurückzuführen ist; evtl. war eine Metallkante am Spreizstück nicht abgerundet worden.

Alle Benutzer dieses Aufhängesystems werden dringend ersucht, den Tragegurt und das Spreizstück zu überprüfen.

Die Firma Steffl führt folgende Maßnahmen durch:

- Bei der künftigen Produktion erhält der Tragegurt eine Verstärkung und das Aluminium-Spreizstück wird durch Plastikmaterial ersetzt.
- Bereits ausgelieferte Gurte werden - unabhängig davon, ob sich ein Schaden zeigt - auf Wunsch kostenlos umgerüstet.

Wir danken dem Piloten, der uns die Beanstandung gemeldet hat, für seine Aufmerksamkeit, und wir danken der Firma Steffl für ihre bereitwillige Zusammenarbeit bei der Bereinigung der Angelegenheit.

DHV-Hängegleiterkommission

Gebrauchtmarkt

Ikarus 700 S/2, eines der sichersten Hochleistungsgeräte, 1 a Zustand, DM 2.300,- Tel. 08036/1732

Verk. Euro III, 2 Mon. Tel. 02262/92587.

Deutschlands schönster Superfex II/81. Asym. Sondersegel, langer und kurzer Packsack, Ende Sept. wegen Umstellung auf Windfex zu verk., 2.500,-. Tel. 05221/4232

Superwing, einmal geflogen elektronischer Vario, gegen Angebot zu verk. Tel. 08361/1699 od. 0831/13521 ab 18.00 Uhr.

Verk. Jet Fex legend, Gütesiegel, 2 Jahre alt, Farbe weiß und kräftiges gelb, Zustand ist gut (mit langem Packsack), 1.800,-; Tel. 0821/418476

Maxi II, BJ 7/79, Packmaß 1.60 m, Schnellgelenk, sehr guter Zustand, schöne Farben Preis VB. Tel. 0721/753236 abends.

Gebrauchtmarkt - Gebrauchtmart

Absolut neuwertiger HIWAY Super Scorpion C mit Gütesiegel, Schnellgelenk, gelbes Segel mit blauen Streifen; Liegeschürze Delta Sport Super von Prieler, Gütesiegel, schwarz, Uvex-Integral-Drachenfliiegerhelm, gelb-blau; Winter-Fahrtmesser, unbenutzt. Tel. 089/694007

Verk. Parasail-Gurt und -Rettungsgerät, 1 1/2 Jahre alt, Schirm nie gebraucht, alles einwandfrei, 650,- Tel. 08122/2113

Verk. Wasp-Falcon V, Liegeschürze mit Kniehänger, Parasail-Fallschirm, Winter-Fahrtmesser für 2.500,-. Tel. 06592/541, App. 231 (dl).

Atlas, 14 qm, 1/2 Jahr alt, mit Zubehör zu verk. Tel. 02273/8386

Ranger A, 79, guter Zustand; Packmaß 1,5 m für 1.400,- zu verk. Tel. 0511/850970

Wasp Falcon V, gutes Anfängergerät, 1 Jahr alt, rot/schwarz, 2.100,- Tel. 02833/2746

Parasail-Fallschirm, letztes Modell, fabrikneu mit Gütesiegel auf Kniehängerschürze sowie Römer Drachenfliiegerhelm, komplett mit Packtasche für zus. 700,- zu verk. Tel. 08032/8719 nur Sa. u. So.

Ranger A, Packmaß 1,5 m, langer und kurzer Packsack, Topzustand, wegen Aufgabe des Sports zum einmaligen Preis von 1.700,- zu verk. Tel. 08343/331

Superfex II/81, 20 Höhenflüge, 90 g/qm, weißes Segel für 2.800,- sowie Prieterschürze incl. B&B-Schirm für 800,- zu verk. Tel. 02761/62239 und tagsüber von 8.00 bis 16.00 Uhr 02761/81281

Atlas 18 qm, sehr gepflegter Zustand, Tel. 0861/6750

Euro III, 7/81, blau/weiß, 3.200,-; Döst Cyclone, blau/rot, 1.200,-; Ikarus 800 Aerol, 3/81, gold/orange, 3.500,- Tel. 07841/3165

Brüggeman + Brand Rettungsgerät BJ 79, letzte Zweijahresprüfung 10/80, keine Öffnung, zu verk. Preis VB Tel. 07121/54128

Kosteletzky Fallschirm und Gurtzeug, 3/4 Jahr alt, wenig benutzt für 900,- zu verk. Beides besitzt das Gütesiegel. Tel. 07531/77852

Ranger HS, Gütesiegel, Packmaß 1,5 m, mit langem Packsack, sehr guter Zustand, bunt, 1 Jahr alt, Preis 2.200,- Tel. 08081/1547

Ranger HS, 6 Mon., VB 3.000,-; Liegeschürze (Prieler) neu 200,-; Fallschirm (Rademacher) neu, 750,- 750,-; Fahrtmesser (Winter) 0-60 km/h, 200,- alles hat Gütesiegel, wenn möglich Komplettverkauf. Manfred Grüner, Schlierseestr. 34, 8 München 90 Tel. 089/6916736

Hiway Super Scorpion, 50 Flüge, zu verk. VB 1.900,- Tel. 089/471850

Hiway Super Scorpion C+, crashfrei, herrliche Farben, mit Ersatzteilen für 1.600,- abzugeben. 0711/726275 abends.

Ikarus 700 S/2, 16 qm, mit Winter-Geschwindigkeitsmesser, 10 x geflogen, Preis 2.500,- Tel. 08453/7312

Bicla Maxi II, 1,58 m Packmaß, Farben weiß-gelb-rot-schwarz, wenig geflogen, gepflegt, Verhandlungsbasis 2.400,- Tel. 08062/2851

Superfex II zu verk. weißes 90g-Segel, BJ 10/79, Preis 2.000,- S u c h e Atlas 16 qm für ca. 2.000,- Tel. 05247/2247

Zetka AAR, 18,5 qm, gutmütig bei Start und Landung, schöne Farben, Topzustand, VB 1.500,- Tel. 08031/83882

Bicla Maxi II, BJ 9/80, Zweitgerät daher wenig geflogen; Schnellaufbaugelenk, Gerät schwarz, Packmaß 4.0 m, Tel. 0931/43761 ab 19.00 Uhr.

Firebird C 12, Topzustand, 2.700,- Tel. 0881/7657 ab 17.00 Uhr.

Liegegurt mit Parasail-Fallschirm, beides nagelneu, für 800,- zu verk. Tel. 0711/794229

Cloud II, neuwertig, Preis 2.800,- Tel. 07673/7547

Gryphon 180, BJ 1980, Farben weiß-rot, wenig geflogen, Preis 2.400,- Klaus Wisch, Berlingerstr. 3, 6715 - Lamsheim, Tel. 06233/54559

Streckenflüge von Kurt Weber und Helmut Denz anerkannt

Der Flug von Kurt Weber mit Ranger HS am 10. 04. 1981 wurde vom Deutschen Aero Club als Deutscher und als Internationaler Rekord anerkannt. Der Flug führte vom Schmittenhöhe (Zell amSee) über eine Flugstrecke von 82,5 km nach Terfens und dauerte drei Stunden 35 Minuten.

Am 20. 05. 1981 wurde dieser Deutsche Rekord von Helmut Denz überboten. Denz war mit einem Comet 165 von Hippach nach Rottenmann in acht Stunden über eine Strecke von 191 km geflogen. Auch dieser Flug wurde vom DAeC als Deutscher Rekord anerkannt. Die Anerkennung als internationaler Rekord steht noch aus.

Den Rekordfliegern unseren ganz herzlichen Glückwunsch!

Gemeinsamer Wettbewerbs-sport auch im kommenden Jahr?

Der DHV verhandelt derzeit mit dem DAeC über die Verlängerung des bestehenden Kooperationsvertrages, der den gemeinsamen Wettbewerbssport regelt. Sollte der DAeC zur Verlängerung nicht bereit sein, wird der DHV einen eigenen nationalen und internationalen Wettbewerbssport durchführen.

- Mitgliedsvereine des DHV haben bereits angeboten, zusammen mit dem DHV Landesmeisterschaften und Deutsche Meisterschaft auszurichten.
- Die DHV-Kommission sieht sich imstande, gestützt auf die Mitgliedsvereine "im eigenen Lande" einen vollständigen Wettbewerbsbetrieb abzuwickeln, einschließlich Landesmeisterschaften und Deutscher Meisterschaft.
- Mit der Schweiz und mit Großbritannien besteht bereits Kontakt zwecks Durchführung eines internationalen Europacup-Wettbewerbs, in Ergänzung zur FAI-Europameisterschaft.

Es wird dann also auch international weitergehen, vielleicht fliegerisch interessanter und sportlich kameradschaftlicher als bisher. Entscheidungen hat die Hängleitertagung zu treffen.

Deutscher Mannschaftssieg bei der WM in Japan

Die Deutsche Nationalmannschaft siegte in der Mannschaftswertung der FAI-Klasse II vor Schweiz und Neuseeland. Herzlichen Glückwunsch an die Piloten! Nicht ganz so gut klappte es in der Einzelwertung. Aber auch dort mischten unsere Piloten kräftig mit: Josef Guggenmos mit dem 4. Platz in der FAI-Klasse I und Bruno Hartmann und Has Olschewsky mit den Plätzen 4 und 5 in der Klasse II. Ein ausführlicher Bericht über die Weltmeisterschaft und die ausführliche Ergebnisliste erscheinen in der November-Ausgabe des DRACHENFLIEGER

FAI-Entscheidung am Rande der WM: Nächste Weltmeisterschaft soll 1983 am Tegelberg stattfinden.

Hier die wichtigsten Ergebnisse:

FAI-Klasse I

1. Pepe Lopez (Brasilien)
2. Rich Pfeiffer (USA)
3. Graham Slater (Grosbritannien)
4. Josef Guggenmos (Deutschland)

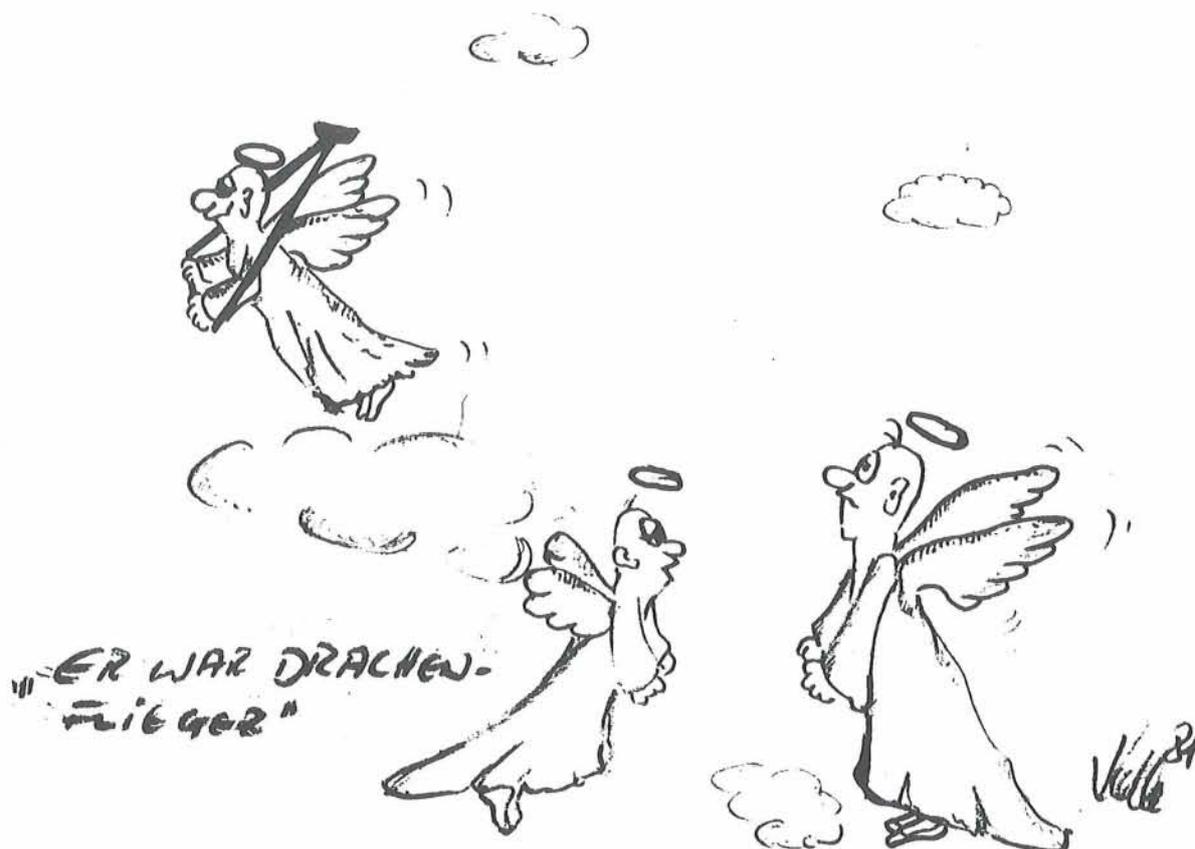
FAI-Klasse II

1. Graeme Bird (Neuseeland)
2. Walter Lussi (Schweiz)
3. Hans Poscher (Österreich)
4. Bruno Hartmann (Deutschland)
5. Hans Olschewsky (Deutschland)



Kelle SA

HERBST 4



Moselpokal 1981 im dritten Anlauf geglückt

Nach mehreren Verlegungen konnte der Drachenfliegerclub Trier den diesjährigen Moselpokal doch noch abwickeln. Das Teilnehmerfeld hatte sich durch das ständige Hin und Her mit dem Wetter jedoch stark gelichtet. Und als dann noch am einnahmetränchtigen Sonntag wegen Rückenwind der Wettbewerb abgebrochen werden mußte, blieb der Ausrichter mit einem Defizit von mehreren Tausend Mark hängen, trotz des Tausend-Mark-Scheins, den der DHV als Ausfallbürgschaft leistete.

Das ausgedünnte Teilnehmerfeld war jedoch hochkarätig besetzt und die Favoriten - voran Josef Guggenmos - stellten auch am „niedrigen“ Römerberg bei Riol ihre Überlegenheit unter Beweis. Von den Lokalmatadoren, den Zimmer-Brüdern, fiel Horst wegen einer früheren Knieverletzung aus, Harald wahrte die Familienehre und sicherte sich mit einem fünften Platz wertvolle Ranglistenpunkte.

Ergebnisse Moselpokal (die Erstplazierten)

1. Josef Guggenmos; 2. Peter Klein; 3. Paul Raggl; 4. Rosi Brams; 5. Harald Zimmer

Allgäuer Zeitung vom 05.10.1981

Drachenflieger weichen dem Nebel

Deutschlandpokal am Tegelberg — Starttrampen bleiben ungenutzt

SCHONGAU (pfl). Er flog zwar wie der Teufel und hatte auch zwei krumme Hörner aus dem Sturzhelm stehen. Doch wenn er landen mußte, war die Hölle los. Egal ob der Südtiroler Thomas Chiochetti aus Kaltern betend oder fluchend vom Himmel plumpste, dem italienischen Meister wollte keine exakte Landung im Zielkreis unterm Tegelberg gelingen. Ihm blieb nichts anderes übrig, als sich mit dem Champion aus Österreich, dem Tiroler Hans Holzmann, zu trösten, der nach etlichen Patzern auch nur im Mittelfeld landete.

Drachenflieger aus sechs Nationen waren am Wochenende beim Deutschlandpokal am Tegelberg vertreten. Doch weder der Japaner Sato noch der Südamerikaner Wassermann aus Paraguay oder der Amerikaner Chiavanni stachen besonders hervor. Keinem behagte es, daß diesmal die tollkühnen Vogelmenschen dicht unterhalb einer geschlossenen Nebelbank auf der grasigen Skipiste der Rohrkopf-Abfahrt starten mußten. Denn zwischen dem sonnigen Tegelberg-Gipfel mit seinen nagelneuen Starttrampen und der Landwiese im Tal, knapp neben der Tegelbergbahn, lag eine 300 Meter dicke Wolkendecke. Da für die Drachenflieger

nur Sichtflüge erlaubt sind, mußte unter der Nebelgrenze gestartet werden.

Die AllgäuerASSE hatten dabei sichtlich „Heimvorteil“. Die beiden Kaufbeurer Franz Brams und Willi Guggenmos, der Pfrontener Vorjahrsieger Karlheinz Bayer und Ruppert Riedmiller aus Wertach waren in Abwesenheit von Weltmeister Josef Guggenmos schon nach den ersten Flügen im Spitzenfeld zu finden. Mit ihnen hielt nur der Schweizer Exmeister Olin Sotola wacker mit, der schon vor den letzten Flügen am Sonntag klar an der Spitze lag. Wacker flogen mit 75 Männern zwei Frauen um die Wette: Die Allgäuerin Rosi Brams und die Chiemgauerin Sybille Fischer waren dabei immer im vorderen Drittel der Wertung zu finden.

Beendet wurde der Pokal mit einem Favoritensieg. Die Sieger: Olin Schotola aus der Schweiz errang den ersten Platz. Es folgten Willi Guggenmos (Kaufbeuren) auf dem zweiten Platz, Wolfgang Genghammer (Übersee/Oberbayern), Franz Brams (Kaufbeuren), Rupert Riedmiller (Wertach), Karl-Heinz Bayer (Pfronten), Harald Zimmer (Trier), Johann Holzmann (Österreich), Rose Brams (Kaufbeuren) und auf dem zehnten Platz Matthias Nitsche (Schwifting).

Geringe Beteiligung beim Rhönpokal

Bericht von Rudi Absolon, Sportreferent des Hessischen Luftsportbundes Sparte Hängegleiten

Für die Berichterstattung und Ergebnisse vom Rhönpokal 1981 auf der Wasserkuppe möchte ich Ihnen folgende Fakten mitteilen:

Wir konnten mit fünf gewerteten Durchgängen ein Ranglistenergebnis erzielen. Die genaue Platzierung und die bei diesem Wettkampf erreichten Ranglistenpunkte sind aus der beiliegenden Liste zu ersehen.

Leider sind nur 36 Piloten zum Start erschienen, obwohl sich 47 schriftlich angemeldet hatten und 11 telefonische Anmeldungen vorlagen. Vor allem haben uns unsere hessischen Kollegen schwer enttäuscht. Von 130 aktiven Mitgliedern sind nur 13 zum Wettkampf angetreten. Trotzdem sind wir mit dem Abschneiden der hessischen Piloten sehr zufrieden. Wir haben den 4., 5. und 8. Platz bei der FAI-Klasse I belegt. Unsere von weit angezeigten Gäste wurden in zweierlei Hinsicht belohnt. Erstens konnten sie bei Beginn des Trainings am Freitag mittag schon beim ersten Flug 100 m Startüberhöhung erreichen und einen Stundenflug absolvieren. Ein Erlebnis, das wir auf dem Fluggelände der Wasserkuppe nur an wenigen Wochenenden haben. Zweitens sind auf den ersten zehn Plätzen 7 Platzierungen erreicht worden. Hierbei ist die erfolgreiche Verteidigung des Rhönpokals von Josef Guggenmos und der 7. Platz von Rosi Brams besonders zu vermerken.

Rosi wird auch in Zukunft viele männliche Piloten bei der Platzierung hinter sich lassen. Ich hätte sie gerne im Vergleich mit Sybille Fischer gesehen. Leider war Sybille auch bei den angemeldeten Piloten, die dann nicht zum Wettkampf gekommen sind.

Mit der Organisation und Durchführung des Wettkampfes waren alle Teilnehmer zufrieden. Ich persönlich habe mich gefreut, daß bis auf eine ungefährliche Baumlandung beim Training am Freitag und ein paar verbogene Steuerbügelrohre, kein Unfall zu verzeichnen war. Auch das von mir eingeführte Kontrollsystem an der Landwiese hat sich bestens bewährt. Dadurch, daß jeder Pilot sofort nach der Landung die Eintragung der Landeergebnisse in einer zusätzlichen Kontrollliste prüfen konnte, hatten wir nicht einen Einspruch bei der Wertung der Landeergebnisse. Und gerade diese Eintragungen sind schon immer der Alptraum eines jeden Chef-Schiedsrichters. In diesem Zusammenhang müßte noch einiges an der sportlichen und organisatorischen Durchführung der Ranglistenwettkämpfe geändert werden.....

(Anmerkung der Redaktion: Es folgen verschiedene Beanstandungen und Vorschläge. Interessenten können den vollen Text bei der Geschäftsstelle fordern.)



Immer
erst
zu

Ostallgäuer Drachenflug Schule + Shop

Franz-Schmid-Str. 11 • 8952 MARKTOBERDORF
Telefon (08342) 74 12 + (089) 39 43 37



die SPEZIALISTEN ✪ für AUSBILDUNG
7 Jahre Erfahrung ✪ für FLUGGERÄTE
im Drachenflug ✪ für ZUBEHÖR

➡ ➡ ➡ Drachenflug-Intensivkurse 6 Tage oder 3 Wochenende ⬅ ⬅ ⬅

 RANGER HS HOT LADY	HELIOS	SCHMIDLER & SCHMIDLER MÜNCHEN 41	
---	---------------	---	---

CLOUD II **CLOUD II**

Drachenfliegen in seiner schönsten Form! Drachenfliegen in seiner schönsten Form!

Deutsche Rangliste

Stand: 23. 09. 1981

FAI-Wettbewerbsklasse I

1. Josef Guggenmos (47,0 Punkte);
2. Ali Schmid (43,8); 3. Rosi Brams (39,4); 4. Paul Raggl (35,2); 5. Otfried Heinelt (34,4); 6. Peter Klein (34,2*); 7. Peter Sebralla (33,0); 8. Harald Zimmer (30,8*); 9. Franz Brams (29,2); 10. Herbert Iser (28,4); 11. Thomas Scherlinsky (25,0); 12. Willi Guggenmos (24,8); 13. Matthias Nitsche (24,6); 14. Rolf Abele (24,0); 15. Klaus Trautmann (23,2); 16. Jacky Seibold (22,4); 17. Christoph Theune (22,2); 18. Ernst

- Köhler (21,6); 19. Jürgen Seyferle (21,4); 20. Sigi Spielmann (21,2); 21. Bernd Klein (19,6*); 22. Walter Feschtschenko (18,6); 23. Helmut Prieler (18,4); 24. Horst Zimmer (14,2*); 24. Christian Scheffs (14,2).

* zuzüglich Ergebnis Blockmeisterschaft

FAI-Wettbewerbsklasse II

1. Bobby Baier (18,2); 2. Wolfgang Genghammer (17,8); 3. Bruno Hartmann (11,4); 4. Hans Olschewsky (8,4); 5. Josef Stellbauer (8,0); 5. Lorenz Fritz (8,0); 7. Charlie Jöst (4,8); 8. Gerhard Ludwig (3,6); 9. Johann Hauptert (1,6); 10. Heinz Schleppe (0,0).

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