

Brief des BMV an den DHV

Nachteilige Regelungen für Drachenflieger aufgehoben

Sehr geehrte Damen und Herren,

die von Ihnen geschilderten Probleme im Zusammenhang mit gefährlichen Begegnungen in Oberbayern zwischen Hängegleitern und militärischen Luftfahrzeugen habe ich zum Anlaß genommen, die in den o.a. Richtlinien getroffene Ausweichregel für Hängegleiter und Gleitflugzeuge den Vorschriften des § 13 Abs. 2 LuftVO anzugleichen.

Eine diesbezügliche Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer ist veranlaßt. Danach sind zukünftig motorlose Hängegleiter und Gleitflugzeuge hinsichtlich des Vorflugrechtes den Segelflugzeugen gleichberechtigt.

Außerdem habe ich die Nummer 3 und 4 der Ergänzenden Regelung in den Richtlinien vom 09.03.1978 (NfL II – 40/78) aufgehoben.

*Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag*

Huck

Anmerkung der Redaktion:

Die aufgehobenen Nummern 3 und 4 der Ergänzenden Regelung haben die Anmeldepflicht von allen Hängegleiterflügen in bayerischen Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten außerhalb der ausdrücklich zugelassenen Gelände zum Inhalt gehabt. Auf Grund dieser Ergänzenden Regelung war das Freie Fliegen in Bayern erheblich beschränkt. Die Aufhebung der Nummer 3 und 4 hat keinen Einfluß auf die 150-Meter-Grenze, die weiterhin gültig bleibt.

Endlich Einigung mit der amerikanischen HGMA

Wechselseitige Anerkennung der Gerätezertifikate in USA und in Deutschland

Nach mehreren Jahren vergeblicher Bemühungen schaffte der Österreicher Markus Villingner als reisender Vermittler den Durchbruch. Zunächst erläuterte er den Amerikanern die Bedingungen des DHV – nämlich Verfeinerung des Flugmechanik-Meßverfahrens und Einbeziehung des Abwurftests – und signalisierte dann die grundsätzliche Bereitschaft der Amerikaner.

Der DHV führte mehrere Vergleichsmessungen durch und verglich die HGMA-Prüfverfahren mit den eigenen. In einem grundsätzlichen Beschluß stellte die DHV-Kommission dann die Einigung mit den Amerikanern in Aussicht, für den Fall, daß die HGMA die zusätzlichen Prüfbedingungen übernimmt, die entsprechend geprüften Geräte besonders kennzeichnet und im Gegenzug das DHV-Gütesiegel für Amerika anerkennt.

Bei der entscheidenden Sitzung der HGMA in Santa Ana gelang es dann Markus Villingner in harter Diskussion, die Amerikaner endgültig zu überzeugen und zu einer ausführlichen schriftlichen Erklärung zu bewegen. Auf der Basis dieser schriftlichen Erklärung hat dann der DHV-Dreierausschuß den früheren Grundsatzbeschluß der Kommission präzisiert und zusammen mit den Übergangsregelungen in Kraft gesetzt.



Aus dem ganzen Bundesgebiet kamen die 28 Teilnehmer des Fluglehrer-Anwärterlehrganges 82 in Inzell. Rechts außen stehend Lehrgangleiter Klaus Tänzler. Fünf Tage lang unterzog sich die Gruppe dem Non-Stop-Unterrichtsprogramm. Die drachenflugfreundliche Gemeinde Inzell hatte dem DHV den Vortragssaal im Rathaus zur Verfügung gestellt.

Foto: Anselm Zofler

Protokoll

zur Beschlußfassung über die Anerkennung
des HGMA-Airworthiness Certificatedes

Auf der Grundlage der beiden angehefteten Briefe der HGMA vom 19.02.1982, beide unterschrieben von HGMA-Präsident Mike Meier, ergeht durch den erweiterten Dreierausschuß, bestehend aus dem Vorsitzenden Janssen, dem Technikreferenten Schmid, dem Sicherheitsreferenten Schönherr und dem Gütesiegelreferenten Kofler, in Durchführung des Kommissionsbeschlusses vom 23.01.1982 TOP 21 folgender Beschluß:

1. Das HGMA Airworthiness Certificate wird als gleichwertig mit dem DVH-Gütesiegel anerkannt, unter den Voraussetzungen, daß
 - a) das Mustergerät gemäß HGMA-Prüfbedingungen, ergänzt durch Schreiben vom 19.02.1982 geprüft ist
und
 - b) Seriengeräte mit dem geprüften Mustergerät identisch sind
und
 - c) die Seriengeräte mit von der HGMA herausgegebenen Typenschildern, die den Zusatz „HGMA (DHV)“ tragen, gekennzeichnet sind.
2. Alle anderen Geräte, die
 - a) das HGMA-Typenschild ohne den Zusatz (DHV) tragen
und
 - b) von der HGMA nicht gesperrt sind
und
 - c) vom DHV nicht als sicherheitsmäßig unvertretbar eingestuft sindwerden im Rahmen einer Übergangsregelung zum Abwurftest zugelassen.
3. Die Anmeldung zum Abwurftest durch Einreichung des entsprechenden Gerätekenntblatts bei der Geschäftsstelle muß bis zum 30.09.1982 erfolgt sein (Ausschlußfrist). Im übrigen gelten die selben Regeln, Verfahrensweisen, Gebührensätze wie beim Abwurftest für sichtgeprüfte Geräte.
Verfahrensweisen, Gebührensätze wie beim Abwurftest für sichtgeprüfte Geräte.
4. Der Beschluß ist sofort an alle Hängegleitervereine durch Rundschreiben bekanntzugeben und im DHV-Info und im DRACHENFLIEGER zu veröffentlichen.

Tegernsee, den 12.03.1982

Peter Janssen
Vorsitzender

Claudia Sträche
Sekretärin

DHV- Gemeinnützigkeit vom Finanzamt bestätigt

Nach der üblichen „Probezeit“, während der ein Verein nur vorläufig als gemeinnützig anerkannt ist, hat das zuständige Finanzamt für Körperschaften in Rosenheim die Bilanz des DHV überprüft, sie für in Ordnung befunden und die Gemeinnützigkeit des Verbandes bestätigt. Dem DHV stehen damit die steuerrechtlichen Vergünstigungen der §§ 5 Abs. 1 Ziffer 9 KStG, 3 Ziffer 6 GewStG und 3 Abs. 1 Ziffer 12 VStG zu.

Gleichzeitig kann jeder, der dem DHV eine Spende zukommen läßt, den gespendeten Betrag gegen Vorlage der Spendenquittung in seiner Steuererklärung absetzen. Je nach Höhe seines Steuersatzes „beteiligt“ sich also das Finanzamt indirekt durch Steuererminderung am Spendenbetrag.

Trotz Beitragserhöhung muß der DHV nach wie vor mit knappsten Finanzmitteln auskommen und seine Existenz ist nur durch die großenteils ehrenamtliche Tätigkeit seiner Kommissionsmitglieder und Mitarbeiter möglich. Und es gäbe noch so manches Projekt, dessen Verwirklichung bisher an der Finanzierung gescheitert ist und das man über Spendeneinnahmen zum Laufen bringen könnte, beispielsweise die Erweiterung des Leihfilm-Angebots. Spenden bitte richten an die Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kontonummer 79 657. Schon im voraus herzlichen Dank!



Impressum

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V., Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee, Telefon 08022 / 49 23.
Redaktion: Peter Janssen, Klaus Tänzler, Edeltraud Erl.
Satz: Anthofer's Composer Satz-Studio, München, Tel. 22 45 96
Druck: Max Brummer KG, Bahnhofstraße 11, 8015 Markt Schwaben
Auflage: 4 000

In Bonn gibt's nur noch „Hängegleiten“ . . .

Ultraleicht

Am 15.02.1982 wurde im Bundesverkehrsministerium der Erprobungsbericht des DHV für Ultraleichtflugzeuge besprochen. Die Vertreter des Ministeriums, angeführt von Ministerialrat Huck, stimmten in den wesentlichen Punkten mit den Vorschlägen des DHV überein, vor allem in der Grundkonzeption: Keine staatlichen Pilotenprüfungen und Gerätezulassung, sondern Befähigungsnachweise und Betriebstüchtigkeitsnachweise ähnlich wie bei den nichtmotorisierten Hängegleitern. Einzige bittere Pille: Scharfe Lärmschutzauflage mit maximal 60 Dezibel bei 150 m Überflughöhe; diesen Wert hatte im Erprobungsprogramm lediglich ein einziges Gerät mit optimaler (und entsprechend aufwendiger) Bauweise und Ausrüstung erreicht.

Am 02./03. März 1982 traf sich dann in Hamburg der Bund-Länder-Ausschuß-Luftfahrt (BLAL), um über den Betrieb von Ultraleichtflugzeugen zu beraten und zu beschließen. Nach telefonischer Nachricht von Herrn Huck haben sich die Bundesländer der Auffassung des Bundesverkehrsministeriums angeschlossen, so daß die Weichen für die endgültige Genehmigung gestellt sind.

Schlepp

Ebenfalls aussichtsreich steht es für Hängegleiterschlepp und Streckenflug. Der Schlepperprobungsbericht von Heiko Giersberg und Helmut Großklaus, in Personalunion Regionalbeirat Nord und Fachbeirat für Hängegleiterschlepp, liegt in Bonn als Arbeitsgrundlage vor, desgleichen detaillierte Vorschläge für Streckenflug.

Insgesamt beabsichtigt das Bundesverkehrsministerium, alle Hängegleiterbestimmungen – einschließlich der neuen über UL, Schlepp und Strecke (= Überlandflug) – von der Rechtsform einer Richtlinie in die Rechtsform einer Allgemeinverfügung nach § 29 Luftverkehrsgesetz umzuwandeln. Verfügungen nach § 29 sind für jedermann verbindlich und die jahrelange Streitfrage über die Verbindlichkeit ist damit ausgeräumt.

Streckenflug

Beim Streckenflug haben wir gegenüber dem Ministerium die Interessen unserer norddeutschen Mitglieder sehr nachhaltig vertreten. Wir wollen erreichen, daß die Streckenflugerlaubnis sich nicht nur – wie ursprünglich vorgesehen – auf den schmalen Streifen entlang der südlichen Staatsgrenze beschränkt, sondern daß auch in anderen Gebieten, wo es sicherheitsmäßig vertretbar ist, Streckenflüge durchgeführt werden dürfen. Das Ministerium wird wohl eine allgemeine Formulierung wählen, die das grundsätzliche Einverständnis des Bundesverkehrsministeriums

beinhaltet und die Entscheidung über räumliche und zeitliche Ausdehnung den Länderbehörden überträgt.

Flugfunk

Etwas zurückhaltender sieht die DHV-Kommission das Thema Flugfunk für Drachenflieger. Störungsfreie Kanäle im Flugfunkbereich ohne Funksprechzeugnis stehen uns nicht zur Verfügung. Wir konzentrieren unsere Bemühungen zunächst nur auf eine Frequenz für den Ausbildungsbetrieb, wo der weitaus größte Bedarf besteht.



Die 1. Landesmeisterschaft der Drachenflieger in der Sowjetunion

von Jewgeni TABAKEJEW,
Mitglied des Büros der Föderation für Drachenfliegerei der UdSSR.

Die Teilnehmer

Um an der ersten Landesmeisterschaft der Sowjetunion, die in der an der Quelle des Jenissejs gelegenen Stadt Kysyl ausgetragen wurde, teilnehmen zu können, mußte der Sportler die Fertigkeiten des Drachenflugs im Gebirge besitzen sowie eine Flugzeit von mindestens 20 Minuten aufweisen. Dazu noch mußte er Sieger der Meisterschaften von Klubs, Rayons, Städten, Gebieten und Zonen sein, um sich für Meisterschaften der Republiken sowie der Städte Moskau und Leningrad zu qualifizieren. Die Sieger der letzteren wurden gerade zu den Teilnehmern der 1. Landesmeisterschaft der UdSSR der Drachenflieger. Das waren 40 von den insgesamt 10 000 sowjetischen Drachenfliegern. An der Mannschafts- und Einzelmeisterschaft nahmen zwei Mannschaften von der Russischen Föderation und je eine Mannschaft von der Ukrainischen, Belorussischen, Usbekischen, Kasachischen, Georgischen, Litauischen, Lettischen, Estnischen SSR, von Moskau und Leningrad, also, insgesamt 13 Mannschaften. Die Gastgeberin der Meisterschaften – die Mannschaft der Tuwinischen Autonomen Sozialistischen Sowjetrepublik – startete außer Konkurrenz.

Das Gelände

Die Hauptstadt der Tuwinischen SSR, Kysyl, wurde nicht zufällig zum Austragungsort der 1. Landesmeisterschaft der UdSSR in der Drachenfliegerei gewählt. Seit 1977 werden hier jährlich die Wettkämpfe der Drachenflieger um den Pokal der Tuwinischen Transportverwaltung unter Teilnahme von Mannschaften aus anderen Städten der UdSSR durchgeführt.

Die Berge nehmen rund 82 Prozent des Territoriums von Tuwa ein. Darum fällt es nicht schwer, hier einen für Drachenflüge geeigneten Berg zu finden. Der Berg Bom liegt unweit von Kysyl und hat eine Höhe von 420 Metern über dem Gelände, das seinerseits 600 Meter über dem Meeresspiegel gelegen ist. Der Berg stellt drei 420, 320 und 160 Meter hohe Gipfel dar, die miteinander durch die bis zu 500 Metern langen Kämme verbunden sind. Die westlichen, nordwestlichen und nördlichen Winde schaffen hier gute dynamische Aufwinde längs des Kammes, der die Gipfel von 420 und 320 Metern miteinander verbindet. Sie bringen aber Kälte, Regen und oft auch Schnee mit sich. Dem hilft die Sonne ab. Die Hitze des mit spärlicher Grasdecke bewachsenen Sandes schafft augenblicklich einen warmen Aufwind.

Die Aufgaben

Am 25. September 1981 startete vom Gipfel des Berges Bom der erste Flieger der 1. Landesmeisterschaft der UdSSR in der Drachenfliegerei. Das war Alexander Awdejew, Meister der Lettischen SSR 1981. Es wurden Flüge absolviert, bei denen die Übung Nr. 3 – „maximales Umfliegen der Markierungsstangen“ – ausgeführt wurde. Laut Bestimmung mußten 3 der 9 Übungen absolviert werden, deren Wahl nur durch meteorologische Bedingungen bestimmt wurde. Jede Übung wurde in drei Runden durchgeführt. Bewertet wurden die besten Ergebnisse von zwei Runden. Laut den Bedingungen dieser Übung wurden auf dem Boden Markierungsstangen aufgestellt – die Eingangsstange – 2,5 Kilometer vom Startplatz entfernt, und 2 Wendestangen in einer Entfernung von 500 Metern davon. Die Entfernung zwischen ihnen betrug 100 Meter. Die Drachenflieger mußten die Eingangsstange passieren, dann möglichst viele Male die Wendestangen umfliegen und dabei die Achterfiguren ausführen. Die Landung mußte in einem Quadrat mit 100 Meter langen Seiten erfolgen. Für grobe Landung konnte der Sportler 20 Prozent der während des Flugs gewonnenen Punkte verlieren. Die Zeit für die Ausführung des Flugs bei dieser Übung wurde auf 10 Minuten beschränkt.



Der Sieger

Als Sieger ging aus der Meisterschaft die erste Auswahl der Russischen Föderation hervor. Den zweiten Platz belegte in der Mannschaftswertung die zweite Auswahl der Russischen Föderation. Die dritte Stufe des Ehrenpodestes bestiegen die Mitglieder der Auswahl Moskaus.

Der absolute Sieger in der Einzelwertung wurde Ingenieur und Konstrukteur Andrej Karetkin, der bereits 2 400 Flüge absolviert hat.

Fortsetzung nächste Seite

Bilanz

Rund 400 Mal stiegen die Drachenflieger in dieser Woche auf. Die meteorologischen Bedingungen waren nicht sehr gut, oft auch einfach schlecht. Die Teilnehmer des Wettbewerbs führten aber täglich die erforderlichen Übungen aus, und, was sehr wichtig ist, in dieser Zeit gab es keinen einzigen Unfall. Das zeugt davon, daß die Mandat- und die technische Kommission nur die besten von den besten Sportlern mit zuverlässigen Apparaten an dem Wettkampf teilnehmen ließen und daß die Mitglieder des Schiedsrichterteams ihre Pflichten genau erfüllten. Die Flüge vom Berg Bom waren nicht die kompliziertesten. Es wurde z.B. die Übung, die „Anstieg und Landung am Startplatz“ heißt, nicht ausgeführt, obwohl die Veranstalter beabsichtigt hatten, sie in das Programm des Wettbewerbs aufzunehmen. Wegen der meteorologischen Bedingungen fehlten im Programm auch andere Übungen, die vom Drachenflieger virtuose Technik und großes Können erfordern. Und doch ist es zu betonen, daß die Leistungen der besten Drachenflieger des Landes, die sie im Himmel von Tuwa erzielten, eine hohe Einschätzung verdienen.

Die Landesmeisterschaften in Kysyl zogen die Bilanz der zehnjährigen Entwicklung der Drachenfliegerei in der Sowjetunion.

Die Geräte

Im Verlauf des Wettbewerbs wurde klar, daß die Flugapparate verbessert werden sollen. „Salut-130“, „Atlas“, „Strela“, „Slawutitsch-UT“ haben sich beim Wettbewerb von einer guten Seite gezeigt. Der in Kiew entwickelte Schulungs- und Trainingsdrachen „Slawutitsch-UT“ wurde vor kurzem für die Serienproduktion empfohlen. Bei den Meisterschaften wurden auch weitere Entwicklungen der Kiewer Konstrukteure geflogen, so „Slawutitsch-Sport“, „Slawutitsch-18“ und „Slawutitsch-23“.

Am Seil in den Himmel

Erprobungsprogramm für Hängegleiterschlepp
erfolgreich abgeschlossen

Das einjährige Erprobungsprogramm des DHV unter Leitung von Hans-Peter Roth hatte das Ziel, die technischen und betrieblichen Voraussetzungen für Windenschlepp herauszufinden. An acht verschiedenen Fluggeländen haben 31 Piloten und 17 Windenfahrer mit vier verschiedenen Windensystemen insgesamt 438 Schleppstarts durchgeführt. Abschlußbericht und Richtlinienvorschläge, verfaßt vom neuen Fachbeirat Helmut Großklaus und Heiko Giersberg, liegen dem BMV zur Entscheidung vor.

Ein sicherer Schleppbetrieb ist mit allen vier verwendeten Windensystemen möglich, jedoch wurden die besten Ergebnisse – insbesondere bei Schleppanfängern – bei dem von Helmut Großklaus entwickelten System mit geregelter Zug erreicht. Diese Winde hält den Zug (50 - 70 kg) sehr genau ein und kann bei Windzunahme im Rückwärtslauf das Seil wieder ausgeben. Bei Verwendung des mobilen Systems kam es zu dem einzigen Unfall im Programm: Infolge ungenügender Startgeschwindigkeit (durchdrehende Räder auf nassem Gras!) hatte ein Pilot eine so unglückliche Bodenberührung mit dem Steuerbügel, daß er sich einen Bänderriß am bereits vorgeschädigten Knie zuzog.

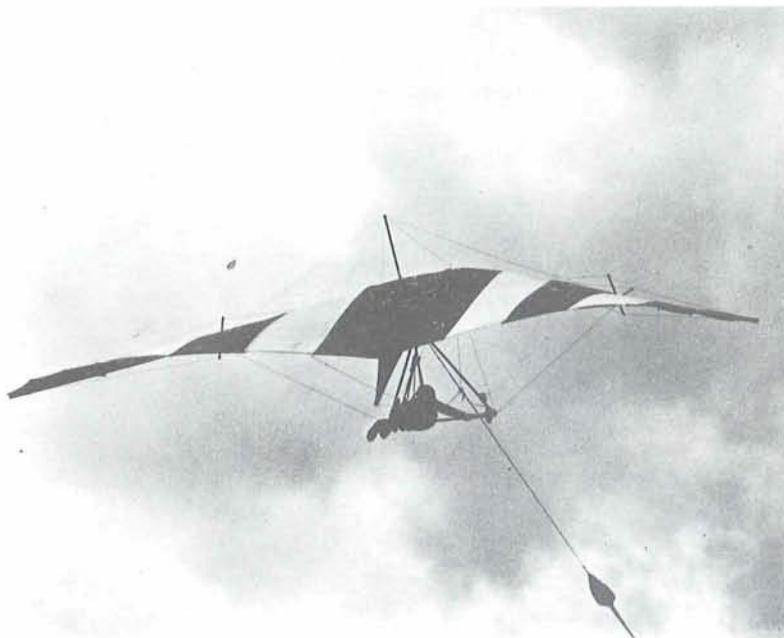


Foto: Jutta Großklaus

Der zeitliche Ablauf des Programms:

20.12.1980	Theorieausbildung und Vorbereitung der Winde (Bennett-System)
22.12.1980	Erster Windenstart auf Burg Feuerstein
14.02.1981	Treffen am Kasberg, Gem. Oberehrenbach mit Einweisung von 10 Piloten
22.03.1981	Erweiterung des Programms auf den Verkehrslandeplatz Aalen-Elchingen sowie Wieden/Badern
30.03.1981	Beginn der Erprobung mit der Großklaus-Winde in Westerrade unter Aufsicht des Luftamtes Kiel
04.04.1981	Demonstration vor Behördenvertretern (Witte BMW und Luftamt Nordbayern) auf Burg Feuerstein
18.04.1981	Fortsetzung der Versuche in Westerrade
25.04.1981	Neueinweisung von Teilnehmern in Westerrade
26.04.1981	Beginn der Versuche auf dem Verkehrslandeplatz Wahlstedt in Holstein
31.05.1981	Seillänge und Ausklinkhöhen werden vergrößert in Westerrade
08.06.1981	Fortsetzung in Wahlstedt
28.06.1981	Weiden: Erste Höhenflüge über 400 m
08.07.1981	Einfliegen von Moyes Mega II in Wahlstedt
09.07.1981	Einfliegen von Moyes Mega II in Wahlstedt
31.07.1981	Aalen-Elchingen: Gemeinsames Treffen und Erprobung im Parallelbetrieb
01.08.1981	

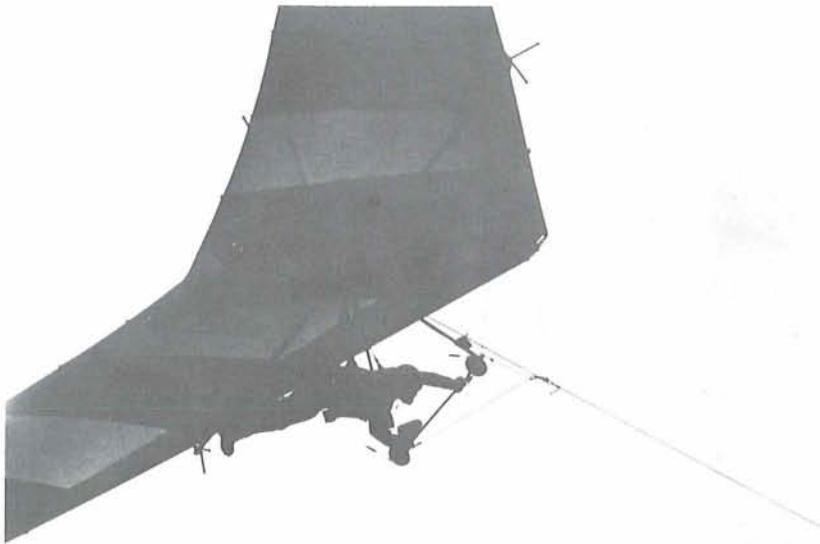
Am Seil in den Himmel

- 15.08.1981 Neueinweisungen in Westerrade
- 29.08.1981 Fortsetzung in Westerrade
- 30.08.1981 Öffentliche Vorführung auf Flugtag in Kiel vor 15 000 begeisterten Zuschauern durch Helmut Großklaus und Heiko Giersberg
- 02.09.1981 Weiden: Erprobung eines neuen Seilfallschirmes
- 06.09.1981 Weiden: Erprobung eines Starrflüglers Manta Fledge II B
- 11.09.1981 Parallelbetrieb in Wahlstedt geprobt
- 12.09.1981 Fortsetzung der Flüge in Westerrade
- 17.10.1981 Aalen-Elchingen: Abschlußtreffen aller am Erprobungsprogramm Beteiligten. Parallelbetrieb aller Windensysteme und des übrigen Luftverkehrs. Großklaus-Winde zeichnet sich durch besondere Problemlosigkeit aus.
- 18.10.1981 Fortsetzung in Westerrade mit Seitenwindversuchen und Trimmversuchen
- 19.10.1981 dito und Ende des Programms

Ergebnisse:

Die Erfahrungen des Programms wurden von Helmut Großklaus und Heiko Giersberg in einem umfangreichen Erprobungsbericht zusammengefaßt und führten im Groben zu folgenden Ergebnissen, die in Richtlinienvorschlägen dem BMV vorliegen:

1. Einschluß des Schleppbetriebes von Hängegleitern in die Hängegleiterichtlinien des BMV.
2. Betriebstüchtigkeitsnachweis einer vom BMV anerkannten Stelle für Hängegleiterschleppwinden und notwendigem Schleppzubehör.
3. Befähigungsnachweis einer vom BMV anerkannten Stelle für Pilot und Windenfahrer.



Helmut Großklaus am Seil

Noch einige Erläuterungen

Als Mindestvoraussetzung für die Prüfungszulassung ist der Besitz des B-Scheines nötig. Das gilt für Pilot und Windenfahrer. Nach Absolvierung eines Kurses, mit praktischer und theoretischer Ausbildung bekommt der Teilnehmer einen Zusatzeintrag in den Befähigungsnachweis.

An dieser Stelle möchten wir dringend darauf hinweisen, daß die unterschiedliche Schleppneigung der auf dem Markt befindlichen Geräte es nötig macht, weitere Testflüge mit besonders schlepperfahrem Personal durchzuführen. Die Ergebnisse werden frühestmöglich veröffentlicht. Darum nochmals die Warnung: keine Schleppflüge auf eigene Faust!

Die übrigen Betriebsvorschriften sollen die gleichen sein wie für den allgemeinen Hängegleiterbetrieb. D.h. mit der hoffentlich kommenden Streckenflugberechtigung werden Überlandflüge aus der Winde möglich. Thermikanschluß hatten wir bereits aus 200 m Höhe. Eine neue Dimension des Drachenfliegens hat begonnen.

Heiko Giersberg

Ausländische Piloten in Deutschland

Zahlreiche ausländische Gastpiloten fühlen sich bei uns vor den Kopf gestoßen, weil sie keinen deutschen Befähigungsnachweis und für ihr Gerät keinen deutschen Betriebstüchtigkeitsnachweis besitzen. Die DHV-Geschäftsstelle hat daher dem Bundesverkehrsministerium folgende Formulierung für die Hängegleiterichtlinien vorgeschlagen:

„Für ausländische Staatsangehörige, die ihren ständigen Wohnsitz in ihrem Heimatland haben und nicht über Befähigungsnachweis und Betriebstüchtigkeitsnachweis einer vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle verfügen, gelten beim Flugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich des Erfordernisses eines Betriebstüchtigkeitsnachweises und eines Befähigungsnachweises dieselben Voraussetzungen und Bedingungen wie in ihren Heimatländern. Alle anderen in Deutschland geltenden Bestimmungen, einschließlich der Richtlinien des Bundesministers für Verkehr vom 01.12.1977 für den Betrieb von Hängegleitern und Gleitflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland mit späteren Änderungen und Ergänzungen, bleiben davon unberührt.“

Eine Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums steht noch aus, wir hoffen jedoch zumindest auf eine vereinfachte Lösung für unsere ausländischen Gäste und Freunde.

Deutsche Befähigungsnachweise in den USA anerkannt

Nach einer Vorabmitteilung hat die amerikanische Pilotenvereinigung USHGA den deutschen A-Schein als gleichwertig mit der amerikanischen Lizenz Hang Two anerkannt und den B-Schein als gleichwertig mit Hang Four. Die amerikanische Lizenz Hang Four wurde vom DHV bereits seit längerer Zeit als gleichwertig mit dem Befähigungsnachweis B anerkannt.

Dieser Schritt der Amerikaner, zu dem Markus Villinger als Vermittler einen wichtigen Beitrag geleistet hat, ist als weiterer Schritt zu einer globalen internationalen Anerkennung von Pilotenlizenzen und Gerätezertifikaten zu sehen und er ist insofern mehr wert als „nur“ ein Vorteil deutscher Drachenflugpiloten in den USA.

Französisches Brevet anerkannt

Das französische Brevet Vol Libre ist für französische Staatsangehörige beim Flugbetrieb in Deutschland als gleichwertig anerkannt.

Fotoapparate für den Drachen

Für die Fotobeurkundung bei Wettbewerben haben sich Kleinbild-Kompaktkameras mit dem Bildformat 24 x 36 weitaus am besten bewährt. Der Preis reicht von ca. DM 60,- bis über DM 500,- und eine umfassende Marktübersicht kann daher nicht angeboten werden.

Die Piloten sollten jedoch auf folgende Merkmale achten:

- klein und leicht (kompakt)
- automatische Belichtung
- Gewindeanschluß für Stativ
- Fernauslöseranschluß
- motorischer Filmtransport

An motorgetriebenen Kameras hat der Sportreferent Charlie Jöst die nachstehende Aufstellung (nicht vollständig!) anhand diverser Angebote erarbeitet:

Die preiswerteste Lösung und ausreichend für Wettkampffotos ist die Revue 350 FM. Wer allerdings qualitativ bessere Fotos machen möchte, dem empfiehlt Charlie Jöst die Agfa Compact, die für uns Drachenflieger optimal geeignet ist. Die Ricoh AF 2 und Canon AF 35 M haben **keine** Anschlußmöglichkeit für Drahtauslöser.

Bereits im Umlauf ist die Ricoh 1 D (halb und halb), bei der ein normaler Kleinbildfilm verwendet wird. Problematisch an dieser Kamera ist, daß sie keine 24 x 36 Fotos macht, sondern die Bildgröße auf 24 x 18 halbiert. Bei der Filmentwicklung durch den Wettbewerbs-

ausrichter gibt es mit dieser Kamera keine Probleme, aber eventuell bei der Filmauswertung, da das Negativ sehr klein ist.

Für Wettbewerbe ungeeignet sind Pocketkameras, da die Filme nur in Speziallabors zu entwickeln sind. Bei Neuerwerb einer Kamera: **Unbedingt Kleinbild!**

Für die Befestigung der Kamera am Steuerbügel ist eine teure Halterungsvorrichtung nicht erforderlich. Nach einer Empfehlung von Fritz Kurz kommt man bereits mit zwei Schlauchbindern, Winkelblech, Schraube und - als Kamerazubehör erhältlich - Kugelkopf zurecht.

Modell	Hersteller/Vertrieb	Preis
Revue 350 FM	Quelle	lt. Katalog DM 169,-
Agfa Compact	Agfa	ca. DM 290,-
Ricoh AF 2	Ricoh	ca. DM 350,-
Canon AF 35 M	Canon	ca. DM 370,-

MODERNE FLUGINSTRUMENTE

von Pritzel electronic



Präzision vom größten Hersteller für Drachenfluginstrumente.
Auf alle Geräte gewähren wir 2-Jahre Vollgarantie (incl. Crash).
Funktionsgarantie bis -20°C



Neu:

Fotoapparate für Drachenflieger (Bitte Sonderprospekt anfordern).

Varios mit Akustik kompl. ab DM 288,-

Speedmesser mit Stallalarm DM 248,-



Prospekte bei

Pritzel electronic
Wirtstraße 34
8200 Rosenheim
Telefon (08031) 6 43 48

SPORTWISSENSCHAFTLICHES INSTITUT DER UNIVERSITÄT DES SAARLANDES

Prof. Dr. Helmut Reichmann



Saarbrücken, den 4.3.1982

Herrn
Reinhard NOLLE
Akaflug Kassel
Gesamthochschule

3500 Kassel

Sehr geehrter Herr Nolle,

in Esslingen habe ich beim Idaflug-Treffen Ihren Ultraleichtflugzeug-Vortrag miterlebt und dachte, daß dieser Vortrag, der mir sehr gut gefiel, auch eine interessante Sache für die Segelflug-Nationalmannschaft wäre.

Das diesjährige Nationalmannschafts-Trainingslager findet in der Zeit vom 8. bis 18. April in Marpingen Saar/Flugplatz statt. Wenn Sie vielleicht am Freitag, den 16.4. (aber auch ein anderer Termin wäre genehm) kommen wollten, wäre dies für uns sicherlich eine Bereicherung.

Bitte geben Sie mir Bescheid, ob Sie kommen können und ob Sie evtl. telefonisch erreichbar sind.

Mit den besten Grüßen

Helmut Reichmann

Charlie Jöst stellt den DHV bei der Bundesanstalt für Flugsicherung vor

Für den 12. März 1982 hatte der DHV-Sportreferent Charlie Jöst bei der BFS-Zentrale in Frankfurt Gelegenheit, die für den Hängegleitersport maßgebenden Herren kennenzulernen und umgekehrt unsere Sportart und ihre Bedürfnisse dort vorzustellen.

Charlie war überrascht über das große Interesse, das man bei der BFS dem Drachenfliegen entgegenbringt. Seine Gesprächspartner haben ganz offen anerkannt, daß Drachenfliegen nach den grauen Anfangszeiten sich zu einer „sicheren“ Sportart entwickelt hat; über das Bundesarbeitsgerichtsurteil war man bei der BFS bestens informiert.

Unter diesen Voraussetzungen ist man bei der BFS gerne bereit, den Drachenfliegern ihren gleichberechtigten Platz im Luftraum zuzugestehen, wichtig vor allem für Streckenflüge. Ihren guten Willen unter Beweis stellen kann die BFS bereits jetzt in ihren Luftraumgutachten für die DHV-Meisterschaften. Das war der ursprüngliche Anlaß für Charlie's Besuch, der sich dann auf den ganzen Nachmittag ausdehnte.

Falschmeldung im DRACHENFLIEGER: Leider keine Einigung mit dem SHV

Die Meldung im März-Heft des DRACHENFLIEGERS war falsch oder zumindest verführt: Innerhalb der Schweiz sind in letzter Minute noch Widerstände gegen die Übernahme des Flugmechaniktests nach DHV-Muster aufgetreten und die gesamte Einigung steht dadurch in Frage. Es bleibt also vorerst bei der Teilerkennung des SHV-Typenprüfzeichens, d.h. Anerkennung nur mit ergänzendem Flugmechaniktest.

Aber selbst wenn die Einigung und die darin vorgesehene Übergangsregelung zustandekommt: Die in der Schweiz gesperrten Geräte Marabu II, Pirat und Lancer IV (Rithner) gelten auch bei uns nicht als abwurfgeprüft und sind damit nicht zum Flugbetrieb zugelassen. Dasselbe gilt für Geräte, die zwar die SHV-Typenprüfung bestanden haben, für die bei uns jedoch ein negatives Testergebnis vorliegt, z.B. Vampir, Lancer IV (Gygax).

DELTA SPORT
Vertretung und Service

BULLET **LA MOUËTTE**
Fafnir **ATLAS**
AZUR

UP-COMET
Demon

Laufend günstige Gebraucht- und Vorführangebote!

Das neue Gurtprogramm von Delta Sport: »Strecker«-Schürze
»Cross-Country«-Schlafsackschürze »Super«-Kniehängerschürze

jetzt mit integriertem Fallschirmcontainer

Sie fliegen (liegen) komfortabler mit Gurtzeug von:
Delta Sport Helmut Prieler Ing. grad., Tel.: (0 86 21) 32 26
Felix-Scheffler-Str. 22, D-8226 Altenmarkt a. d. Alz

Eichflügel im Betrieb

Die beiden Fotos zeigen den neuen DHV-Eichflügel, der auf Initiative von Michael Schönherr im Rahmen einer Studienarbeit am Institut von Prof. Wortmann gebaut wurde.

Konstruiert ist der Eichflügel aus Sicherheitsgründen wie ein Flugzeugflügel, gefertigt in hochgenauer Glasfaser-Schaumstoffbauweise.

Mit diesem Flügel, über den exakte Daten aus umfangreichen Windkanaluntersuchungen vorliegen, kann jedes Aerodynamik-Meßfahrzeug auf absolute Genauigkeit überprüft werden.

Die Auswertung der ersten DHV-Meßfahrten mit dem Eichflügel (Foto) haben die bisherigen Genauigkeitserwartungen an den DHV-Meßwagen bestätigt.

Prinzipiell kann dieser Flügel über Jahre und Jahrzehnte verwendet werden, vielleicht wird er einmal der „Urflügel“ für künftige Generationen von Meßfahrzeugen.



Der Eichflügel bei der Jungfernfahrt auf dem DHV-Meßwagen

Fotos: Michael Schönherr



Die beiden Erbauer Gerhard Baum und Thomas Stark bei der Arbeit.

DHV-Prüfungskalender 1982

(wird laufend ergänzt)

Termin	Ort	Ausweichtermin	Anmeldeadresse
19.03. T	Donzdorf		Peter Rieger, Reinhardtstr. 43, 7440 Wolfschlugen, Telefon 0 70 22 / 5 26 54
20.03. A	Donzdorf		Peter Rieger
20.03. T A	Elpe	(21.03.)	Westdeutsche Drachenflugschule Elmar Müller, Am Rad 20 a, 5788 Winterberg, Tel. 0 29 81 / 29 07
April T A	zu erfragen bei		Michael Fröhler, Am Kugelbaum 25, 8411 Undorf, Tel. 0 94 04 / 18 15
03.04. T	zu erfragen bei		Drachenflugschule Trier Robert Treumann, Im Rosenbunget 37, 5551 Waldrach, Tel. 0 65 00 / 66 4
10.04. T A/B	Hochplatte	(11.04.)	Peter Kraus, Geisenhausen 4, 8215 Marquartstein, Tel. 0 86 41 / 82 34 (19 h – 20 h)
17.04. T A	Unterzaubach	(18.04.) (24./25.04.)	Anton Juri, Varelweg 16, 8580 Bayreuth, Tel. 09 21 / 9 24 05
01.05. T A		(02.05.)	Drachenflugschule Willingen, Alte Kirchstraße 4, 3542 Willingen, Tel. 0 56 32 / 63 37
08.05. B	Garmisch	(09.05.)	Drachenflugschule Garmisch Wolf Schneider, Milchstraße 10, 8000 München 80, Tel. 089 / 48 21 41
15.05. B	Loffenau		Manfred Kurass, Rilkestraße 1, 7301 Ostfildern, Tel. 07 11 / 34 19 31
16.05. T	zu erfragen bei		Drachenflugschule Trier
29.05. T A	Allgäu	(30.05.)	Drachenflugschule Allgäu, Hitzlerider Str. 15, 8959 Seeg, Tel. 0 83 64 / 41 2
05.06. T A/B	Hochplatte	(06.06.)	Peter Kraus
25.06. T	zu erfragen bei		Manfred Kurass
26.06. A	zu erfragen bei		Manfred Kurass
26.06. B	Allgäu	(27.06.)	Drachenflugschule Allgäu
26.06. T A	Elpe	(27.06.)	Westdeutsche Drachenflugschule
03.07. T A		(04.07.)	Drachenflugschule Willingen
11.07. T	zu erfragen bei		Drachenflugschule Trier
11.07. T	Garmisch		Drachenflugschule Garmisch
17.07. A	Garmisch		Drachenflugschule Garmisch
24.07. T A/B	Hochplatte	(25.07.)	Peter Kraus
30.07. T A	Allgäu	(31.07.)	Drachenflugschule Allgäu
07.08. B	Garmisch	(08.08.)	Drachenflugschule Garmisch
21.08. T A/B	Hochplatte	(22.08.)	Peter Kraus
28.08. T A		(29.08.)	Drachenflugschule Willingen
28.08. B	Allgäu	(29.08.)	Drachenflugschule Allgäu
12.09. T	zu erfragen bei		Drachenflugschule Trier
25.09. T	Garmisch		Drachenflugschule Garmisch
26.09. A	Garmisch		Drachenflugschule Garmisch
02.10. T A	Elpe	(03.10.)	Westdeutsche Drachenflugschule
09.10. T A		(10.10.)	Drachenflugschule Willingen
09.10. T A/B	Hochplatte	(10.10.)	Peter Kraus
09.10. T A	Allgäu	(10.10.)	Drachenflugschule Allgäu
15.10. B		(16.10.)	Westdeutsche Drachenflugschule
23.10. B	Garmisch	(24.10.)	Drachenflugschule Garmisch
31.10. T			Drachenflugschule Trier
13.11. T A/B	Hochplatte	(14.11.)	Peter Kraus
27.11. T A	Elpe	(28.11.)	Westdeutsche Drachenflugschule

Musterprozess wegen Drachenflugrisiko in der Lebensversicherung: Fall gesucht

Wie Peter Janssen in der Mai-Ausgabe des DRACHENFLIEGER 1981 dargestellt hat, steht einer Lebensversicherung keine Prämien-erhöhung zu, wenn der Versicherte den Drachenflugsport erst nach Abschluss des Lebensversicherungsvertrages begonnen hat und zwischenzeitlich keine Änderung etc. des Versicherungsvertrages erfolgt ist.

Einige Versicherungsgesellschaften haben diese Rechtslage mittlerweile akzeptiert. Andere Gesellschaften verlangen nach wie vor unterschiedliche Risikozuschläge, die ihnen für die einfache Lebensversicherung (anders: Unfallzusatzversicherung zur Lebensversicherung) nicht zustehen.

Um das Thema abschließend zu klären, soll ein Musterprozess geführt werden. Der DHV bietet dafür personelle und finanzielle Unterstützung an. Gesucht wird ein geeigneter Musterfall mit möglichst niedriger Versicherungssumme und dementsprechend niedrigem Streitwert. Versicherungsvertrag mit Anschrift, Telefonnummer, in Fotokopie einsenden. Aus der Einsendung ergeben sich keinerlei finanzielle oder sonstige Verpflichtungen.

DRF-Mitgliedschaft 35 DM wert

DHV-Mitglieder sind automatisch auch Gruppenmitglieder bei der Deutschen Rettungsflugwacht (DRF). Der von der DRF-Mitgliederversammlung für 1982 beschlossene Einzelbeitrag hat sich auf DM 35,- erhöht und die DRF-Gruppenmitgliedschaft über den DHV gibt die selben Rechte wie die Einzelmitgliedschaft bei der DRF. Die DRF führt für die Mitglieder medizinisch notwendige Flugtransporte in allen Ländern durch, vor allem Rückholflüge. Der Anspruch besteht in allen Notfällen, also nicht nur bei Drachenflugunfällen, sondern genauso auch bei Krankheit, Autounfällen etc.

Wichtiger Hinweis: Bei einem Notfall unbedingt die DRF-Zentrale in Stuttgart anrufen, Telefon 0711/ 70 10 71, Telex 7255447. Diese Nummern sind auch auf dem Mitgliedsausweis und auf der DRF-Klebeplakette abgedruckt.

Einzelstückprüfung für Gurte und Schirme ohne Gütesiegel

Die Einführung der Gütesiegelspflicht für Gurte und Schirme hat zu Härtefällen vor allem bei jenen Piloten geführt, die noch kurz vor Veröffentlichung der Gütesiegelspflicht einen neuen Gurt oder Schirm ohne Betriebstüchtigkeitsnachweis (Gütesiegel) gekauft haben. Für einen Teil dieser Geräte haben einzelne Hersteller – Prieler und Iser – nachträglich Gütesiegelantrag gestellt; andere Hersteller, vor allem aus dem Ausland, sind dazu nicht bereit. Um in diesen Härtefällen den betroffenen Piloten die Weiterbenutzung ihres Gurtes oder Schirmes zu ermöglichen, führt der DHV Einzelstückprüfungen durch.

Der Betriebstüchtigkeitsnachweis darf im Rahmen der Einzelstückprüfung nur dann erteilt werden, wenn das geprüfte Gerät nach Beurteilung durch die Gütesiegelstelle auch bei einem vollständigen Gütesiegelverfahren das Lufttüchtigkeits-

zeugnis mit hoher Wahrscheinlichkeit erhalten würde. Im Zweifel darf der Betriebstüchtigkeitsnachweis nicht erteilt werden.

Die Prüfung der Einzelstücke erfolgt durch Stückprüfung eines jeden einzelnen Geräts. Die Beurteilung erfolgt auf Grund der bei den Gütesiegelverfahren gewonnenen Erkenntnissen und Erfahrungen. Praktische Festigkeits- und Funktionsprüfungen entfallen, um die Einzelstücke zu schonen. Auf Materialkennblätter kann die Gütesiegelstelle verzichten, soweit die verwendeten Materialien ihr bekannt sind.

Weitere Einzelheiten über Verfahrensablauf, Prüfvoraussetzungen, Gebühren etc. sind in einem Merkblatt zusammengefasst, das bei der DHV-Geschäftsstelle, Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee, Telefon 0 80 22/49 23, kostenlos angefordert werden kann.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß die meisten Aufhängesysteme älteren Baujahrs erfahrungsgemäß nicht die Lufttüchtigkeitsforderungen erfüllen. Zu diesen Forderungen gehört unter anderem, daß der Pilot auch in Rückenlage bei einem Entfallungsstoß gesichert ist.

Bei älteren Rettungsgeräten bestehen erfahrungsgemäß Probleme mit der Verbindungsleine, der Kappe, der Packweise oder der Konstruktion des Containers, sodaß Festigkeit, Öffnungszeit, Sinkgeschwindigkeit etc. meistens nicht die Lufttüchtigkeitsforderungen erfüllen.

Die Einzelstückprüfung ist nicht als Übergangsregelung vorgesehen und die geprüften Geräte, die den Betriebstüchtigkeitsnachweis erhalten haben, sind den Gütesiegelgeräten gleichgestellt.

HIGHFLY 2000

Das Vario für den Drachenflieger.

Eines der kleinsten und leichtesten Geräte auf dem Markt. Elektronisch gedämpfte, ruhige Anzeige mit hoher Empfindlichkeit. Abschaltbarer hoher und dunkler Signalton beim Steigen und Fallen. Funktionssicher vergossene Elektronik in stoßgeschütztem Gehäuse. Höhenfehler und Außentemperatur elektronisch kompensiert. Auch als Gerätekombination mit unserem Höhenmesser HIGHLEVEL 2000.

Informationen anfordern
KAMEG Ing. GmbH
Horner Str. 97 · 2800 Bremen 1



HIGHLEVEL 2000

Höhenmesser

Eines der kleinsten und leichtesten Geräte auf dem Markt. Ruhige und kontrastreiche Digitalanzeige mit hoher Auflösung (1 m). Höhen zwischen -1999 und +1999 m. Einfache Nullstellung. Hohe Betriebssicherheit durch vergossene Schaltung, elektronische Außentemperatur-Kompensation und Batterie-Check. Ideal als Gerätekombination mit dem bewährten Vario HIGHFLY 2000. Verschiedenes Montagezubehör.

NEU



empfohlener Verkaufspreis DM 473,50 inclusive MwSt.



Informationen anfordern
KAMEG Ing. GmbH
Horner Str. 97 · 2800 Bremen 1

Luftraumverletzungen durch Militärpiloten

Auf Grund konkret nachweisbarer Verletzungen der südlichen Grenzabstandslinie für Tiefflieger hat der DHV beim Bundesverkehrsministerium einen Vorstoß unternommen, mit dem Ziel, daß die Militärpiloten künftig die Abstandslinie beachten und damit einen erheblichen Teil der in den Alpen gelegenen Hängegleitergelände verschonen.

Die Grenzabstandslinie verläuft durchschnittlich 15 km nördlich der Staatsgrenze zur Schweiz und

zu Österreich, etwa auf der Linie Chiemsee – Tegernsee – Walchensee – Kempten – Überlingen – Blumberg – St. Blasien – Bad Bellingen.

Um noch nachdrücklicher auf die Disziplinlosigkeit einzelner Piloten hinweisen zu können und für Abhilfe zu sorgen, sind wir auf detaillierte Zeugenberichte angewiesen. Wir bitten um schriftliche Übermittlung mit Angabe von Tag, Uhrzeit, Ort, Flugrichtung, möglichst Nationalität des Flugzeugs,

Name und Anschrift des Beobachters und eventuell spezieller Gefahrensituationen.

Gegenüber den Militärpiloten stellen wir klar, daß wir ihnen nicht in rechthaberischer und formalistischer Weise am Zeug flicken wollen, sondern daß wir schlichtweg Angst um Leib und Leben haben. Denn für einen Hängegleiterabsturz ist keine Kollision erforderlich, da kann schon die Wirbelschlepp einer Düsenmaschine ausreichen.



Post von Fluglehrer-Anwärter Horst Heist „Oddy“:
„Meinen Freunden im Hause des DHV 'La Belle Province' Port Grimaud - 1982 - Käpt'n Oddy“

Abwurftests angelaufen

Nach längerer witterungsbedingter Wartezeit ist die Abwurfvorrichtung des DHV an der Kochertal-Autobahnbrücke fertiggestellt, getestet und in Betrieb. Nebenher hat sie sich im Rahmen der Gütesiegelprüfungen für Rettungsgeräte bewährt.

Die Abwurfanlage besteht aus einem ca. 500 m langen Kernmantel-Bergsteigerseil, das über zwei Umlenkrollen einen Großteil der auftretenden Energie aufnimmt. Ein anderer Teil der Energie wird dadurch absorbiert, daß nach schweizerischem Vorbild der Pilotenkörper durch einen Wassersack simuliert wird, der bei Nichtabfangen des Hängegleiters sich automatisch entleert und das gesamte System „erleichtert“.

Die Auslösevorrichtung wurde von der Firma Kosteletzky leihweise zur Verfügung gestellt. Bei dieser Vorrichtung wird durch Funksignal ein Elektromotor betätigt, der wiederum einen Schlagbolzen freigibt. Dieser Schlagbolzen zündet eine kleine Sprengkapsel, die über einen herauschießenden Pfropfen den Haken öffnet und das Gerät freigibt.

Nach einem Freifall bis höchstens 50 m – falls das Gerät nicht vorher durch sein Pitch-up selbständig abfängt – „greift“ die zunächst schlaffhängende Fangleine und verhindert den weiteren Absturz des Gerätes.

Für den Laien zusammengefaßt: Es funkt, kracht, schießt, stinkt, pfeift und spritzt.

Das 'Who is Who' des Ausbildungssektors

Mitglieder des DHV-Lehrteams

Leiter: Klaus Tänzler. Aerodynamik: Ali Schmid, Meinolf Schöberl, Bernd Schmittler. Luftrecht: Peter Janssen. Methodik: Karl Jöst, Wolfgang Mende, Klaus Tänzler, Hermann Uhrmann. Sportmedizin: Dr. Erika Klüpfel.

Geprüfte Drachenfluglehrer

Edmund Abele, Willi Adelsberger, Walter Albert, Werner Atmanspacher, Hans-Jörg Bader, Horst Barthelmes, Hans Becht, Walter Berger, Matthias Betsch, Claus Bichlmayr, Hans-Ulrich Blumenthal, Siegfried Braml, Manfred Buchheimer, Peter Bürger, Rudolf Bürger, Peter Burmeister, Gunter Cording, Peter Deffner, Friedhelm Demmer, Klaus Domina, Rudolf Dorfner, Gerhard Eichenseer, Josef Eichhammer, Detlev Eilers, Wolfgang Engel, Josef Ernst, Hubert Fenzl, Walter Feschtschenko, Peter Fischer, Herbert Fluck, Lothar Förster, Dr. Helmut Friedrich, Peter Fritz, Michael Fröhler, Rudolf Fuchs, Wolfgang Gerteisen, Heini Gottschlicht, Albert Gräter, Arno Gröbner, Josef Guggenmos, Manfred Haak, Jürgen Hansmeyer, Hans-Jürgen Heineemann, Walter Heinrich, Erich Herglotz, Peter Hirblinger, Frank Holzberger, Hans Hoschka, Peter Janssen, Eberhard Jehle, Karl Jöst, Anton Juri, Hans-Jörg Keller, Peter Klein, Hans-Jürgen Kose, Dr. Erika Klüpfel, Ernst Köhler, Paul Kofler, Hermann Kolenc, Josef Konrad, Hans Albert Krämer, Peter Kratz, Willy Kravanja, Mathias Krug, Alfred Kuhnert, Manfred Kurass, Fritz Kurz, Heinz Langhammer, Roland Lantzsch, Jürgen Lauk, Alan Lix, Paul Loch, Siegfried Lochbihler, Erwin Matern, Wolfgang Mende, Karl Mette, Stefan Mühl, Elmar Müller, Walter Muth, Peter Neufingerl, Joachim Neumann, Dieter Niebler, Hans Volker Nowacki, Stanko Petek, Alfred Pichler, Gerhard Pledl, Helmut Prieler, Karl-Heinz Rasp, Wolfgang Reiling, Jochen Renz, Peter Rieger, Manfred Rinkel, Jürgen Rohmeier, Martin Ruf, Hans-Peter Seibold, Reinhold Speidel, Roland Sprotte, Dieter Schäfer, Reiner Schellenburg, Helmut Schlagbauer, Albrecht Schmid,

Hermann Schmid, Klaus Schmidt, Bernd Schmittler, Hermann Schmitt, Reinhold Schmitz, Wolf Schneider, Meinolf Schöberl, Adalbert Schöttl, Josef Schumacher, Nikolaus Schuster, Fritz Schweiger, Herbert Stecher, Werner Steckenbiller, Georg Steffl, Stefan Steffl, Horst Steidl, Josef Stolzlechner, Veljo Struel, Klaus Tänzler, Eduard Thalhofer, Ludwig Thalhofer, Wolfgang Tielmann, Klaus Trautmann, Robert Treumann, Peter Uhlig, Hermann Uhrmann, Ernst Unfried, Heinz-Jürgen Weise, Heinz Weiss, Uwe Wonnek, Johann Zieglergruber, Horst Zimmer, Manfred Zimmermann.

Geprüfte Drachenfluglehrer-Anwärter

Dirk Allhoff-Cramer, Helmut Bach, Heiner Böcher, Jörg Bögel, Uwe Bösing, Erwin Bude, Rudolf Burkhardt, Edvard Derenoncourt, Werner Dienst, Mathias Dietl, Robert Eiermann, Gerhard Ersepke, Günter Ersepke, Manfred Fliess, Lorenz Fritz, Jörg Fuhrmann, Rita Furtner, Othmar Grober, Josef Grund, Rudolf Grünbeck, Christina Hacker, Helmut Hager, Thomas Heilemann, Horst Heist, Reinhard Hesse, Herbert Hillebrand, Gerhard Hölzenbein, Kurt Hohl, Klaus Irschik, Knut Jäger, Bernd Karl, Hans Kasel, Josef Kaspeitzer, Reinhard Kerner, Eugen Königer, Rainer Kreuzmann, Michael Krochmann, Paul Kröning, Ulrich Kroll, Klaus Laube, Heini Lenzenhuber, Hans-Jürgen Liebeskind, Konrad Liedl, Gert Lindemann, Hans Madreiter, Wolfgang Maier, Michael Mayer, Adolf Meierkord, Andy Meissl, Bernd Möhrmann, Wolfgang Neukirch, Julius Novak, Werner Nussbaumer, Willi Ohnhaus, Wilhelm Pantenburg, Wilfried Plum, Reinhard Pöppl, Klaus Pohle, Willi Rasp, Oskar Reigl, Reiner Rhode, Jürgen Seyferle, Josef Singhammer, Wolfgang Sulzmaier, Ewald Scheiber, Thomas Scherlinsky, Rainer Scholl, Till Alexander Stahlbusch, Vaclav Starek, Hans Stiebale, Josef Straub, Manfred Strohmaier, Erwin Stroemer, Christa Vogel, Manfred Vogel, Wolf Rüdiger Voß, Waldemar Wagner, Michael Weingartner, Martin Werner, Hans Wörndl, Axel Zeiner, Rudolf Zeininger, Siegfried Ziob, Erwin Zipfel, Gottfried Zugschwert



Anerkannte Flugschulen für A-Schein-Theorieunterricht

Die nachstehenden Drachenflugschulen sind vorläufig berechtigt, Theorieunterricht für den Erwerb des Befähigungsnachweises A zu erteilen und den Drachenflugschülern das Theorie-Ausbildungszeugnis als Voraussetzung für die Theorieprüfung auszustellen.

Norddeutsche Drachenflugschule
Mittelstraße 6
3013 Barsinghausen 11

Drachenflugschule Hansmeyer
Sudetenstraße 6
3558 Frankenberg/Eder

Drachenflugschule Oberberg
Richard-Wagner-Straße 10
5276 Wiehl 1

Drachenflugschule Trier
Im Rosenbunert 37
5501 Waldrach

Westdeutsche Drachenflugschule
Am Rad 20 a
5788 Winterberg

Drachenflugschule „Wasserkuppe“
6412 Gersfeld-Obernhausen 4

Drachenflugschule Hölzenbein
Erwinstraße 41 a
7800 Freiburg

Drachenflugschule Garmisch-Partenkirchen
Milchstraße 10
8000 München 80

Münchner Drachenflugschule
Balanstraße 8
8000 München 80

Drachenflug-Center Chiemsee
Greimelstraße 3 a
8212 Übersee/Chiemsee

Drachenflugschule Nordbayern
Varellweg 16
8580 Bayreuth

Ostallgäuer Drachenflugschule
Franz-Schmid-Straße 11
8952 Marktoberdorf

Bundeskartellamt hat keine Bedenken gegen DHV-Gütesiegel-Verfahren

Auf Grund einer Anzeige des Gurt- und Schirmherstellers Harmut Huber – nach seinen Angaben im Auftrag der Herstellervereinigung – hat das Bundeskartellamt gemäß seiner gesetzlichen Verpflichtung gegen den DHV ein Ermittlungsverfahren eingeleitet und einen umfangreichen Fragenkatalog über Gütesiegelverfahren, Gütesiegelplaketten, Haftungsausschlußklausel, Prüfkosten etc. an den DHV gerichtet.

In seinem Antwortschriftsatz vom 17.11.1981 hat der DHV-Vorsitzende Janssen die einzelnen Fragen ausführlich beantwortet. Mit Schreiben vom 29.02.1982 hat dann das Bundeskartellamt dem DHV mitgeteilt:

„*Sehr geehrter Herr Janssen*

Unsere Beschlußabteilung hat die obige Angelegenheit abschließend geprüft. Kartellrechtliche Bedenken haben sich nicht ergeben. Der Vorgang wurde daher abgeschlossen.

*Mit freundlichen Grüßen
i. V.*

Dr. Stockmann“

Wertlose „Gütesiegel“ verteilt

Die von den Herren Richard Westphal und Gottfried Wagner, Fallschirmprüfer im DAeC-Wirtschaftsdienst GmbH, verteilten „Gütesiegel“ für Rettungsgeräte sind wertlos. Die beiden Herren sind nicht berechtigt, für Hängegleiter-Rettungsgeräte Gütesiegelprüfungen durchzuführen und Gütesiegelstempel zu erteilen.

Ihre Berechtigung ist darauf beschränkt, für bestehende Gütesiegelgeräte gemäß DHV-Gütesiegelliste die zweijährige Nachprüfung durchzuführen und die Durchführung am Gerät und im Prüfbuch zu vermerken. Altgeräte ohne Gütesiegel können nur im Wege der Einzelstückprüfung des DHV den erforderlichen Betriebsfähigkeitssachweis erhalten; das entsprechende Merkblatt 02/82 bitte von der Geschäftsstelle, Klosterwachtstrasse 17, 8180 Tegernsee, Telefon 0 80 22 / 49 23, schicken lassen.



Endlich kann man ihn bekommen:

Typhoon Typhoon Typhoon

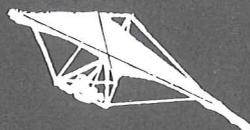
BHGA-Test + Abwurf erfolgreich absolviert, damit gleichwertig dem Gütesiegel.

Preis: 4195,— DM

(ca. 500,— DM weniger als vergleichbare Modelle).

2 Größen: 15,4 m² + 16,7 m²

Information und Probefliegen bei:



**DRACHEN-
FLUGSCHULE
RADOLFZELL**

Stanko Petek jun. Tegginger Straße 24 a
7760 Radolfzell-Bodensee, Telefon 077 32 / 27 28

Außerdem: Afro-Vario + Kosteletzky-Produkte
zu fairen Preisen!

Testbetrieb jetzt auch
im Winter

Fotos: Michael Schönherr

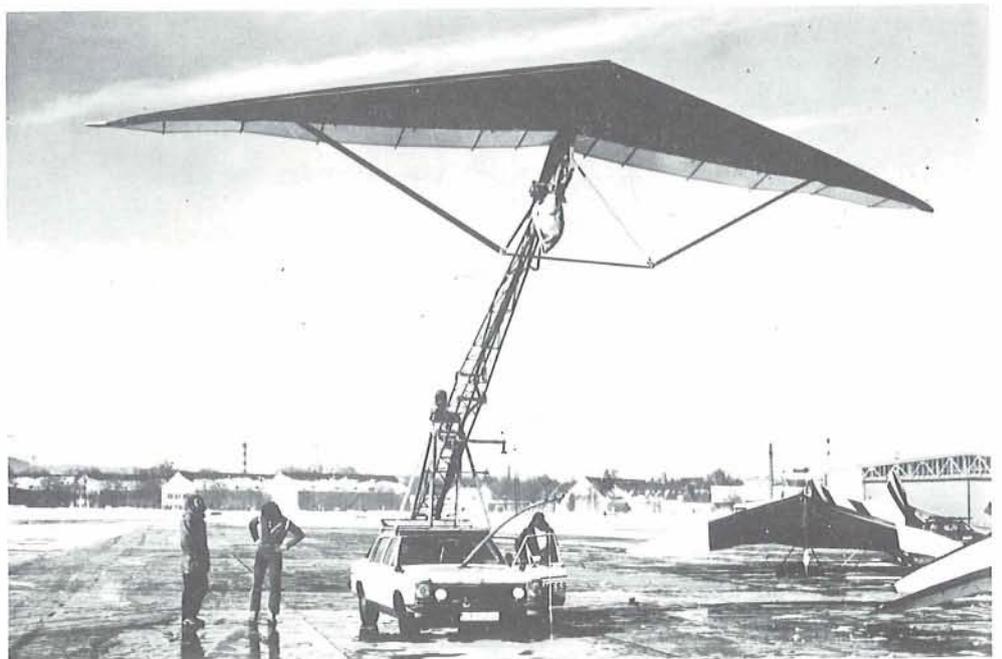


Drachen wird montiert, Schwenkarm unten



Schwenkarm fährt hoch

Testvorrichtung in Fahrposition



SICHERHEITSJOURNAL

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

Neues Wings-Gütesiegel erteilt

Für die nachstehende Version wurde die Gütesiegelprüfung erfolgreich abgeschlossen:

Wings 17,2 m²
Gütesiegelnummer 01-051-79

Achtung

- Die genannte Version erfüllt – wie schon die vorher geprüften Versionen 17,0 m² und 15,6 m² – die Lufttuchtigkeitsforderungen 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 diesem Gerät nicht erreicht. **Daher keine extremen Flugmanöver und keine Flüge in turbulenten Windverhältnissen durchführen!**
- Die geprüfte Version wurde gegenüber der ursprünglich ausgelieferten Version und gegenüber der späteren Umrüstung 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 der Gütesiegelversion fest.
- Einwandfreie Geräte erhalten zur Kennzeichnung die neue Gütesiegelnummer und einen zusätzlichen Stempel der DHV-Gütesiegelstelle.

Wir hoffen, daß die Angelegenheit damit abschließend bereinigt ist, und danken den betroffenen Piloten für ihr größtenteils gezeigtes Verständnis.

Unfall aufgebauscht

Oberammergau – am 15.01.1982 landete Thomas Speer nach einem Flug vom Laber auf der Skipiste nahe der Seilbahn-Talstation. Es kam zur Kollision mit einer Skifahrerin, die sich an der Seilverspannung eine Fleischwunde am Bein zuzog. Nach ambulanter Behandlung wurde sie noch am selben Tag aus dem Krankenhaus entlassen. Die Unfallmeldung wurde als „lebensgefährlich“ über Radio und Presse verbreitet.

Wilfried Rudolf empfiehlt:

Inspektion der Innenrohre

Korrosion entsteht durch Schwitzwasser bzw. durch Eindringen von Wasser in das Rohr durch Bohrlöcher und andere Öffnungen. Funktionsschäden lassen sich durch folgendes Verfahren feststellen: Öffnen der Rohrverschlußkappen an beiden Rohrenden. Die Rohre ausleuchten oder ein Rohrende gegen das Licht (Sonne) halten.

Besteht Verdacht auf Korrosion, sind die Rohre mit einem in Waschbenzin getränkten Lappen zu reinigen. Nach Reinigen mit einem trockenen Lappen und mit organischem Öl oder Vaseline versiegeln.

Achtung: Bestätigt sich der Verdacht auf Korrosion, so muß das Rohr ausgewechselt werden. Im Zweifelsfall den Hersteller zu Rate ziehen!

Overdrive – unzulässige Modifikation

Kein Hängegleiter-Typ mit deutschem Gütesiegel oder mit einem als gleichwertig anerkannten ausländischen Zertifikat besitzt ein geprüftes und zugelassenes Overdrive-System. Darunter versteht man eine Vorrichtung – meist flaschenzugähnlich – zur Vergrößerung des Nasenwinkels und zugleich der Streckung und der Segelspannung.

Die durch Overdrive-Systeme erreichbaren Änderungen der Flügelgeometrie können sich aerodynamisch lebensgefährlich auswirken, sodaß diese Systeme als „große Änderung“ des Hängegleiters einzustufen sind und nur nach umfangreichem Prüfverfahren zugelassen werden können. Ein entsprechender Änderungsantrag wurde bisher von keinem Hersteller eingereicht.

Hinweis: Für Fluggeräte mit einem solchen Overdrive-System erlischt automatisch das Gütesiegel bzw. die Anerkennung des ausländischen Zertifikates. Folgen: Diese Geräte dürfen gemäß Hängegleiterlinien des BMV in Deutschland nicht benutzt werden und der Versicherungsschutz steht in Frage.

Fa. PARASAIL

Bei einigen schwarzen Wurf-Containern wurden teilweise schlecht haftende Klettenbänder verarbeitet. Besitzern von PARASAIL-Fallschirmen mit schwarzen Wurf-Containern wird empfohlen, die Klettverschlüsse zu überprüfen und gegebenenfalls bei der nächsten Packkontrolle vom Hersteller kostenlos ausbessern zu lassen bzw. die Ersatz-Klettenbänder anzufordern.

Zur Sache:

Gütesiegel

Zur Veröffentlichung von Zwischen- und Teilergebnissen bei Gütesiegelprüfungen

Grundsätzlich ist der DHV auf Grund seines Auftrags verpflichtet, nur das Ergebnis „betriebstüchtig“ in Form des Betriebstüchtigkeitsnachweises bekanntzugeben. Veröffentlichung von Zwischen- oder Teilergebnissen würde diesem Auftrag zuwiderlaufen und einerseits wettbewerbsrechtliche Probleme mit sich bringen, andererseits die öffentlich-rechtliche Prüfungstätigkeit in Frage stellen.

Eine Veröffentlichung von Zwischen- und Teilergebnissen ist allenfalls dann rechtlich vertretbar, wenn die in der Prüfung befindlichen Produkte bereits in Verkehr sind und daher ein besonderes Informationsbedürfnis – vor allem aus Sicherheitsgründen – für die Piloten besteht.

Iser-Liegeschürze noch im Test

Herbert Iser hat anerkennenswerterweise für seine nicht mehr verkaufte Liegeschürze das Gütesiegel beantragt. Die Schürze hat jedoch beim ersten Test nicht standgehalten und das Prüfverfahren war daher bei Redaktionsschluß am 16.03.1982 noch nicht abgeschlossen. Erkundigungen über Sachstand oder Ergebnisse bitte einholen beim Hersteller, Telefon 089/83 29 48, oder bei der DHV-Geschäftsstelle Telefon 0 80 22 / 49 23.

Hetzenauer-Liegeschürze hat vorläufiges Gütesiegel

Die Kniehänger-Liegeschürze des österreichischen Herstellers Hetzenauer hat das vorläufige Gütesiegel mit der Nummer 03-031-82 erhalten. Die endgültige Erteilung ist noch von der Vervollständigung der Dokumentation abhängig.

Bennett- und Steinbach-Schirme im Gütesiegelverfahren

Bei Redaktionsschluß am 16.03.1982 waren für die Rettungssysteme der Firmen Bennett und Steinbach die Prüfverfahren noch nicht abgeschlossen, da zunächst die Entfaltungshöhe beim Null-Abwurf überschritten worden ist. Die Testverfahren werden fortgesetzt. Den Besitzern dieser Rettungsgeräte wird empfohlen, sich bei der DHV-Geschäftsstelle, Telefon 0 80 22 / 49 23 über das Endergebnis und die eventuellen Umrüstungen zu erkundigen.

Nach Redaktionsschluß: Tests erfolgreich. Wegen Gütesiegel bzw. Umrüstung Tel. 089/938605 (Steinbach Fischer) und 06074/50808 (Bennet-Schwarzkopf).

Gerät Atlanta zugelassen

Die Firma Rithner teilt mit, daß sie die Geräte vom Typ Swiss-Atlas durch Umrüstung in den Zustand des auf dem DHV-Testwagen am 14.05.1981 geprüften Mustergeräts bringt und daß diese umgerüsteten Geräte dann den Namen Atlanta erhalten. Der Name Atlanta wird von der Firma Rithner nach entsprechender Umrüstung am Gerät angebracht. Nichtumgerüstete Geräte erhalten den Namen Atlanta nicht.

Dies bedeutet, daß die SHV-Typenprüfung für alle Geräte mit dem Namen Atlanta anerkannt wird und daß diese Geräte gemäß den Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums in Deutschland geflogen werden dürfen. Geräte mit dem Namen Swiss-Atlas dürfen nicht geflogen werden und den Gerätebesitzern wird empfohlen, sich wegen der Umrüstung und der Kennzeichnung an die Herstellerfirma oder deren Firmenvertreter zu wenden.

UP-Comet 165 und Wills Wing Harrier

Die Hängegleiter UP-Comet 165 und Wills Wing Harrier haben alle Prüfungen gemäß Vereinbarung mit der HGMA erfüllt und es fehlt nur noch die Gerätekennzeichnung mit dem speziellen Typenschild „HGMA (DHV)“. Die Originalgeräte der Firmen UP und Wills Wing (nicht irgendwelche Nachbauten oder Lizenzherstellungen!) werden wegen der nahen Meisterschaftstermine auch ohne Kennzeichnung befristet bis zum 31.05.1982 als betriebstüchtig anerkannt und dürfen damit bei den Wettbewerben geflogen werden. Im Anschluß an den 31.05.1982 erlischt die Anerkennung automatisch, sofern die Geräte nicht mit dem speziellen Typenschild, das von der HGMA herausgegeben wird, gekennzeichnet sind.

Flash SC zugelassen

Der Starrflügler der schweizerischen Firma Scherer Kontakt ist bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zum Flugbetrieb zugelassen. Ein Fahrtmesser mit entsprechender Geschwindigkeitsmarkierung muß mitgeführt werden.

Dream III und Superdream haben das Gütesiegel.

Die von Wolfgang Engel hergestellten Geräte haben die Nummern 01-052-82 (Dream III), 01-053-82 (Superdream).

Deuter Delta-Stop hat jetzt vollständiges Gütesiegel

Nunmehr hat auch das Gurtzeug das Gütesiegel mit der Nummer 03-030-82 erhalten. Bisher hatte nur der Schirm die Lufttuchtigkeitsforderungen erfüllt. Den Gurtbesitzern wird empfohlen, ihre Gurte an die Firma Deuter einzuschicken, zwecks Umrüstung und Anbringung der Gütesiegelplakette.

Flugunfälle bei dem Betrieb deutscher Luftfahrzeuge im Jahre 1981

Im Jahr 1981 ereigneten sich 563 Unfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland. Davon verliefen 50 Unfälle tödlich, 85 Personen wurden getötet. Im Vergleich zum Durchschnitt der letzten acht Jahre (1973 – 1980) ist bei der Gesamtzahl der Unfälle ein Anstieg zu verzeichnen (Durchschnitt 516). Bei den tödlichen Unfällen ist die Zahl nahezu unverändert geblieben (Durchschnitt 49); die Anzahl der getöteten Personen hat sich erfreulicherweise gesenkt (Durchschnitt 102). Zu einem späteren Zeitpunkt werden die Unfallzahlen zu den Startzahlen bzw. Flugstunden innerhalb des Flugbetriebs in Beziehung gesetzt werden, da bei erhöhter fliegerischer Aktivität ein proportionaler Anstieg der Unfallzahlen zu erwarten ist. Die Vergleichszahlen lagen jedoch bei Drucklegung noch nicht vor.

Eine Aufgliederung der Unfallzahlen nach den einzelnen Luftfahrzeugarten zeigt, daß bei einigen Kategorien eine Zunahme der Unfälle eingetreten ist, jedoch sind durchaus auch niedrigere Werte als der Durchschnitt zu verzeichnen.

Die folgende Tabelle zeigt das Unfallgeschehen im Jahre 1981, die Werte in Klammern geben den gerundeten Durchschnitt der Jahre 1973 bis 1980 an:

	Flugzeuge			Hub-schrauber	Segel-flugzeuge	Motor-segler
	über 5,7 t	2,0-5,7 t	unter 2,0 t			
Unfälle	2 (2)	20 (22)	198 (191)	26 (17)	263 (236)	54 (48)
davon tödl. Unfälle	0 (1)	4 (4)	20 (27)	3 (3)	18 (12)	5 (2)
getötete Personen	0 (8)	14 (12)	41 (61)	3 (6)	19 (12)	8 (3)

Flugzeuge

Flugzeuge über 5,7 t stellen sich als sehr sicheres Verkehrsmittel dar, hier herrscht in der Technik wie auch im Betrieb ein hoher Sicherheitsstandard. Der relativ hohe Anteil der getöteten Personen im langjährigen Mittel ist auf den Nairobi-Unfall der Lufthansa zu-

rückzuführen. Im statistischer Sinne stellt er einen Ausreißer dar, dessen Folgen die Berechnung des langjährigen Durchschnitts noch lange beeinflussen werden.

Unfälle der zweimotorigen Flugzeuge der Klasse 2,0 – 5,7 t sind um 11% gesunken; die etwas erhöhte Zahl der Toten um 12% steht vermutlich mit der allgemein wachsenden Zahl der Fluggäste pro Flugzeug in Zusammenhang.

Bei einmotorigen Flugzeugen ist die Unfallzahl in geringem Maße um 4% gestiegen, der Anteil der tödlichen Unfälle hat sich jedoch um 26% verringert. Auch die Anzahl der Getöteten sank um 33%.

Hubschrauber

Bei den Hubschraubern ist ein beachtlicher Zuwachs der Unfälle und zwar um 57% zu verzeichnen, jedoch blieb die Rate der tödlichen Unfälle gleich, die Anzahl der Toten sank um 50%. Vermutlich hat sich der vermehrte Einsatz von Hubschraubern für Arbeitsflüge bemerkbar gemacht, bei denen nur in seltenen Fällen Fluggäste an Bord sind.

Segelflug

Im Segelflug stieg die Zahl der Unfälle um 11%. Der Anteil der tödlichen Unfälle, der wegen der meistens nur einsitzig betriebenen Segelflugzeuge in etwa der Anzahl der Toten entspricht, stieg in stärkerem Maße um 56%.

Motorsegler

Obwohl bei Motorseglern die Zunahme der Unfälle ebenfalls nur 11% betrug, erhöhte sich die Anzahl der tödlichen Unfälle erheblich um 118%. Das ist mehr als das Doppelte des Durchschnitts. Noch gravierender ist der Zuwachs bei den tödlich Verletzten, deren Anteil um 167% anstieg. Das sind fast dreimal mehr Tote als im Durchschnitt. Über die Ursachen dieser extremen Steigerung liegen noch keine konkreten Hinweise vor.

Von einem Vergleich der Unfallzahlen der einzelnen Luftfahrzeugarten untereinander sollte abgesehen werden, da die Luftfahrzeuge sich durch Bauweise, operationellen Einsatz und unterschiedliche Anforderungen an den Luftfahrzeugführer stark unterscheiden.

Hängegleiter und Fallschirme

Für folgende weitere Unfallzahlen der Luftfahrt aus 1981 liegen keine Vergleichswerte des langjährigen Mittels vor, sie dürften jedoch trotzdem von Interesse sein:

Hängegleiter	
Unfälle	65
tödlich Verletzte	8
Personenfallschirme	
Unfälle	27
getötete Personen	8

Gebrauchtmarkt - Gebrauchtmarkt - Gebrauchtmarkt

Verkaufe Atlas 16 C, rot-weiß, guter Zustand, für DM 2 000,- und Wings Competition 17 m² / 1980, orange-gelb, Rohre verstärkt, guter Zustand, für DM 1 000,-. Telefon 0231 / 75 34 48, abends.

Pritzel Fahrtmesser mit Stallwarner, 2 Monate alt, 2 Jahre Garantie, 30% unter Neupreis zu verkaufen. Telefon 0231 / 25 56 41, ab 13.00 Uhr.

Neuer Cloud, sehr günstig zu verkaufen. Telefon 07141 / 4 42 33 oder 0711 / 8 00 40, App. 111.

Cloud I (Gütesiegel), Gewicht 22 kg, Packlänge 1,8 und 3,8 m, sehr gepflegt, wenig geflogen, sehr gute und sichere Flugeigenschaft, mit Extras, DM 1 900,-. Tel. 07 61 / 40 55 80 oder 0 73 92 / 23 77.

Windfex, guter Zustand, DM 500,- unter Neupreis. Telefon 089 / 19 12 50.

Verkaufe Bergfalke, Gütesiegel, 3 Jahre alt, Farben gelb-orange-rotviolett, VB DM 1 800,-. Telefon 07022 / 3 48 92.

Moyes Mega II, 6 Monate alt, weiß, Doppelsegel blau, DM 2 600, Kosteletzky Liegeschürze (Gütesiegel) Strecker/Kniehänger mit B+B-Fallschirm DM 600,-, Vario ME 124 DM 300,-. Telefon 07232 / 2498.

Fledge II b, 1 1/2 Jahre alt, zu verkaufen, Klettspanner, verstärktes Segel (Anströmkante), Klapptrapez, Preis VB. Telefon 07083 / 30 18.

Bergfalke, Baujahr 1979, VB DM 1 700,-. Telefon 07308 / 75 23.

Superfex 2, sehr guter Zustand, schöne Farben, incl. kurzem und langem Packsack, VB DM 2 100,-. Telefon 06172 / 7 90 08.

Superwing, 1 Jahr alt, zu verkaufen. Telefon 08247 / 51 60, abends 6601.

Bicla Maxi II, Baujahr 80, langes Packmaß für DM 1 800,- zu verkaufen, Winter-Geschwindigkeitsmesser zu verkaufen. Telefon 0931 / 4 37 61, nach 19.00 Uhr.

Pritzel-Vario FDG 4 (mit Höhenmesser) sowie Ikarus 800/1 Aero, Topzustand, Farbe gold-weiß, zu verkaufen. Telefon 07732 / 27 28.

X-Ray 16, Gütesiegel, Teilbar 4 m, fast neu. 4 Monate alt, regenbogenfarben, crashfrei, 8 Flüge, VB DM 3 300,-. Wolfgang Rost, Arnikastraße 8, 6940 Weinheim, Telefon 06201 / 5 42 01.

Firebird II, Ende 1979, crashfrei, zerlegbar auf 4,15 m und 2,15 m, weiß mit schwarzer Nasenleiste, VB DM 2 100,-, Vario 2000, optische und akustische Anzeige, Akku, mit Nachladegerät (220 V und 12 V), DM 300,-; Winter-Fahrtmesser mit Höhenmesser, DM 100,-. Telefon 06221 / 2 95 22 (19.00 bis 20.00 Uhr).

Bergfalke, Liegeschürze Delta Sport Super, Rettungssystem Parasail mit Innencontainer, Römer-Helm, alles mit Gütesiegel, VB DM 2 500,-. Telefon 07044 / 55 54.

Cloud II, Packmaß 2,20 m, neuwertiger Zustand, da wenig geflogen für DM 2 800,- zu verkaufen. Telefon 07158 / 68 47.

Atlas 16, ca. 2 Jahre, crashfrei, für DM 1 950,- zu verkaufen. Telefon 06251 / 3 99 14.

Superfex II, 5/81, Topzustand, uni rot. Telefon 0202 / 50 69 80.

Verkaufe Hiway Superscorpion, Baujahr Ende 1979, blau-weiß, ideales Anfänger- und Erstgerät. VB DM 1 600,-. Peter Eggensperger, Am Deutenbach 6, 7070 Schwäbisch-Gmünd. Telefon 07171 / 2210, Montag bis Freitag von 9.00 bis 17.00 Uhr.

Bicla Max II, Packmaß 2 m, Zentralgelenk, 70 Flüge, wunderschöne Farben, DM 1 900,-. Telefon 089 / 3 51 07 55.

Fledge II b, in gutem Zustand, auch eventuell als Basismodell für UL-Power-Fledge geeignet, sowie Citroen CX Break (Kombi, ideal zur Wochenendübernachtung und Drachentransport!). Preise VB. Telefon 06201 / 6 82 93, abends.

Verkaufe Superfex II, Baujahr 4/80, wenig geflogen, sehr guter Zustand, für DM 2 000,-. Interessenten bitte schriftlich unter Dietmar Sauter, Hardstraße 6, 7570 Baden-Baden.

Ikarus 800/2, 15 m², Sondersegel, Baujahr 6/81, rot-gold-gelb, DM 2 900,-. Telefon 09721 / 2 69 52.

Maxi II, Packmaß 1,6 m, Zentralfaltgelenk, kurzer und langer Packsack, vielfarbiges Segel 160 g/m², Preis VB. Telefon 089 / 9 03 47 45.

Wings, Baujahr 80, mit Gütesiegel, Farben blau-weiß. Telefon 0831 / 9 52 71.

Atlas 16 C, crashfrei, Ersatz-Basis, wing-tip, VB DM 2 000,-. Telefon 07131 / 6 01 35.

Euro II S Competition, wenig Flüge, Preis DM 1 900,-; Firebird C 12, guter Zustand, Preis DM 2 600,-; Concord II, neu, DM 3 300,-; Ikarus 800/1, wenig Flüge, Preis DM 2 900,-; Ikarus 800/2, sehr guter Zustand, Preis DM 2 900,-. Telefon 0771 / 67 44 oder 0771 / 8 64 41.

Verkaufe Ikarus 800/1 für DM 2 500,- und X-Ray 16 für DM 3 000,- beide mit Gütesiegel, technisch und optisch einwandfrei. Telefon Schneider 07031 / 62 32 53 von 8.00 bis 17.00 Uhr.

Gelegenheit! Windfex mit 110-g-Segel wie neu, 5 Monate alt, DM 3 200,-; Döst Cyclone, guter Zustand, mit Gütesiegel, DM 1 800,-; Wings, neuwertig, DM 2 000,-; Atlas 16, sehr guter Zustand, DM 2 200,-; einige gebrauchte Liegegurte mit Gütesiegel günstig. Telefon 08621 / 32 26.

Superwing, sehr schön, Baujahr 6/81. Telefon 089 / 57 18 87.

Bergfalke, Gütesiegel, Baujahr 7/80, schöne Farben, Topzustand, total crashfrei (noch 1. Steuerbügelersatz!!), wenig geflogen. Ideales Anfängergerät, DM 2 200,-. Telefon 07531 / 4 35 18 oder 8 53 37 (während der Geschäftszeit).

Euro III Competition, 5 Monate alt, mit doppelter Mylarfolie (Eintrittskante), Bestzustand, 20 Flüge, DM 3 000,-. Telefon 08552 / 12 45, abends ab 19.00 Uhr.

Gesucht:

Suche Superfex II-Segel. Telefon 02271 / 9 11 45.

Für Superfex II gesucht: End- und Mittelrohre für Seitenstangen links und rechts. Telefon 06858 / 88 81 (nach Kurt fragen).

DHV bietet an:

neu – neu!

Thermikkarte

Herausgegeben von Manfred Kreipl, Preis DM 12,-

Delta-Fluggebiete Deutschland

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

Prüfungsfragen für Hängegleiterpiloten

Luftfahrtverlag Axel Zuerl, 104 Seiten
Preis für Mitglieder DM 20,-; für Nichtmitglieder DM 28,-

Hängegleiter-Flugbuch

Rubriken: Flug Nr., Drachen Modell, Datum, Ort, Höhendifferenz, Flugdauer, Wetter, Wind, Landung, Bemerkungen und Vorkommnisse, Fluglehrerbestätigung. Preis für Mitglieder DM 5,-; für Nichtmitglieder DM 8,-

Delta-Flugführer Schweiz

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

Lufttüchtigkeitsforderungen

Pilotenaufhängesysteme DM 11,30; Pilotenrettungssysteme DM 11,30; Gleitflugzeuge DM 45,20; Hängegleiter 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 79 657. Die Versendung erfolgt sofort nach Geldeingang.

Thermikkarte ist da!

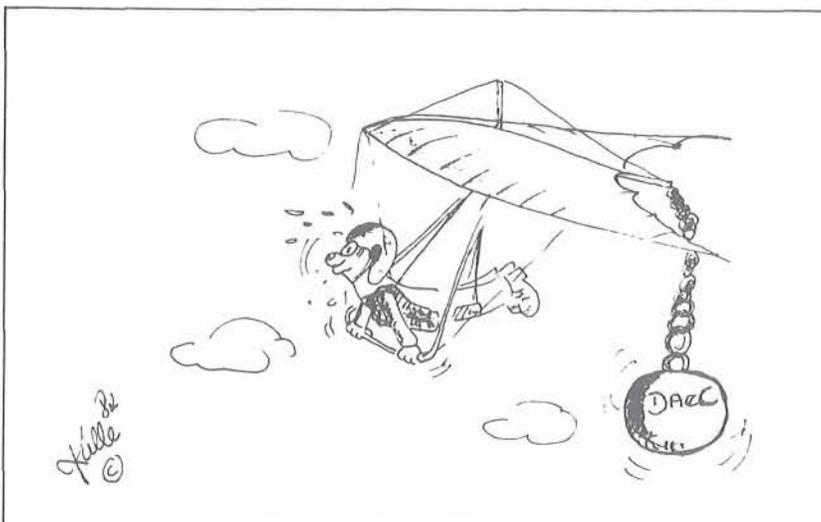
Rechtzeitig zur Thermik-Saison ist die von Manfred Kreipl erarbeitete Thermikkarte für das Bundesgebiet fertiggestellt worden (kein Aprilscherz). Die Landkarte teilt das gesamte Bundesgebiet entsprechend der thermischen Aktivitäten in unterschiedliche Farbflächen ein.

Die Thermikkarte ist bei der DHV-Geschäftsstelle, Klosterwachtstrasse 17, 8180 Tegernsee, Telefon 080 22/49 23, erhältlich. Preis für DHV-Mitglieder DM 14,-, für Nichtmitglieder DM 20,- jeweils einschließlich Mehrwertsteuer und Versandkosten. Bitte Vorauszahlung durch Scheck oder durch Überweisung auf das Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kontonummer 79 657.

Ein paar Worte zur Sportlizenz

Der DAeC spielt die Sportlizenz und ihre angebliche Wichtigkeit hoch. Tatsächlich benötigt wird sie jedoch nur für Welt- und Europameisterschaften der FAI und für FAI-Rekorde. Die Vizepräsidentin der FAI, Frau Ann Welch, stellt zur Frage der Sportlizenzen klar:

„Von der FAI war nie vorgesehen, daß interne Angelegenheiten innerhalb der Aero Clubs zu einer Verweigerung der Ausgabe von Sportlizenzen führen sollte. Das kann dem Code Sportif, allgemeiner Teil, entnommen werden. 7.1.5 besagt „eine Sportlizenz . . . wird an jedwede Person ausgegeben, die einen zufriedenstellenden Nachweis ihrer Identität geführt hat und im Besitz der erforderlichen Scheine ist“. Das folgt nach 7.1.2, in dem gesagt wird, daß alle nationalen Aero Clubs das Recht haben, Sportlizenzen an Personen der eigenen Nationalität und einige andere – wie spezifiziert – auszugeben. Die letzte Zeile „ein nationaler Aero Club kann, ohne daß er Gründe angeben muß, die Ausgabe einer Sportlizenz verweigern“ bezweckte einen Ausweg zu bieten in möglichen schwierigen Fällen von Piloten ohne Nationalität; nicht um interne Probleme eines nationalen Aero Clubs abzudecken . . .“



SPORT

Streckenflug und Fotobeurkundung

Erstmals in Deutschland hat die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – die Flugaufgabe „Freie Strecke“ für die Bayerische Meisterschaft genehmigt, wohlge-merkt: vorerst nur für die Dauer der Meisterschaft.

Die Angleichung der Flugaufgaben an den Segelflug zieht zwangsläufig auch die Angleichung im Beurkundungsverfahren nach sich: Der Fotoapparat wird unvermeidbar. Ohne fotografische Beurkundung wäre ein Streckenflugwettbewerb organisatorisch nicht mehr durchführbar, man bräuchte ganze Völker an Schiedsrichtern, vor allem bei „Freier Strecke“. Stattdessen übernimmt der Fotoapparat die Beurkundung der Flugstrecke, der Wendepunkte, des Landeortes. Die Schiedsrichterarbeit besteht im wesentlichen aus der anschließenden Fotoauswertung.

Die Zeit des Micky-Maus-Fliegens ist vorbei.

Wettbewerbsgeräte 1982

Hängegleiter mit Gütesiegel oder einem als gleichwertig anerkannten ausländischen Zertifikat und Geräte, die auf Grund der Gütesiegel-übergangsregelung als betriebstüchtig gelten (keine Prototypen etc.). Aufhängesystem und Rettungssystem mit Betriebstüchtigkeitsnachweis.

Luftbilderlaubnis erteilt

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hat den Mitgliedern des DHV und den Teilnehmern an DHV-Wettbewerben die Luftbilderlaubnis zwecks Beurkundung bei Wettbewerbs- und Rekordflügen erteilt. Die Erlaubnis gilt für das Jahr 1982 und erstreckt sich auf das gesamte Bundesgebiet. Wer nähere Einzelheiten wissen will, vor allem auch die damit verbundenen Auflagen, erhält den Erlaubnisbescheid auf Wunsch von der Geschäftsstelle, Telefon 0 80 22/49 23, kostenlos zugesandt.

Deutsche Meisterschaft vorverlegt

Die Deutsche Meisterschaft am Kandel wurde um eine Woche vorverlegt und findet nunmehr vom 22. bis 31.05.1982 statt. Die Verlegung wurde wegen einer NATO-Luftwaffenübung im ursprünglich geplanten Wettbewerbszeitraum notwendig. Trainingstage sind am 20./21. Mai 1982. Meldeschluß ist der 11.05.1982. Alle Piloten, die bei einer DHV-Regionalmeisterschaft in der Wertung sind, können sich anmelden und erhalten dann die Unterlagen zugesandt.

Bundesminister für Verkehr spendet Siegerpokal

Erstmals im deutschen Drachenflugsport erhält der Sieger der Deutschen Meisterschaft einen Pokal des Bundesministers für Verkehr. Zugleich bringt der Minister damit zum Ausdruck, daß er die Drachenfliegerei jetzt gleichberechtigt und gleichwertig in die etablierten Luftsportarten einreicht. Dem Pokal kommt insofern besonderer Wert zu.

ANZEIGE

HELIOS

Balanstr. 8
8 München 80
☎089/4486848

**MÜNCHNER
DRACHEN
FLUGSCHULE**

Die neuen DHV-Wettbewerbsregeln

(Auszug)

A. Startverfahren

1. Open window – In einem vom Veranstalter festgelegten Zeitraum kann jeder Teilnehmer Wertungsflüge durchführen, wobei die Höchstzahl vom Veranstalter bestimmt wird. Gewertet wird das beste Ergebnis des Teilnehmers. In der Startreihe hat der Frühere Vortritt vor dem Späteren. Bei Startverzicht geht der Vortritt verloren. Einzelheiten in den Ausführungsbestimmungen.
2. Parallelfly – Jeweils zwei Teilnehmer starten unmittelbar nacheinander (mindestens 30 Sekunden Abstand) und haben dieselbe Flugaufgabe zu erfüllen. Jedes Paar wird einzeln gewertet. Der Veranstalter kann während des Durchganges die Flugaufgaben den Witterungsverhältnissen anpassen. Paarung und Startfolge werden durch Los bestimmt und von Durchgang zu Durchgang variiert. Einzelheiten in den Ausführungsbestimmungen.
3. Gruppenstart – Der Start erfolgt in Gruppen zu je 7 Piloten, sofern sich durch fehlende Piloten keine geringere Gruppenstärke ergibt. Nach jedem Durchgang werden die Gruppen variiert. Einzelheiten in den Ausführungsbestimmungen.
4.

B. Landeverfahren

1. Zielkreis und Landefeld – Der Zielkreis hat einen Radius von 12,5 m und der Zielpunkt einen Radius von 0,5 m. Das Landefeld ist ein Quadrat mit 50 m Kantenlänge oder eine andere gleichflächige geometrische Figur. Der Zielkreis liegt stets innerhalb eines Landefeldes. Demgegenüber muß ein Landefeld nicht zugleich einen Zielkreis enthalten. Zielkreis und Landefeld sind markiert. Landefelder innerhalb des Gleitwinkelbereichs von 1:10 haben die Kurzbezeichnung LFi, außerhalb LFa.
2.

C. Sonstige Wertungsgrundsätze

1. Die Leistung für den Flug wird durch Flugpunkte (FP) bewertet, die Leistung für die Landung – sofern eine Ziellandaufgabe gestellt ist – durch zusätzliche Landepunkte (LP).
2. Die erreichbare Höchstpunktzahl eines jeden Teilnehmers beträgt für den Flug bei open window 100 FP, bei Parallelfly 66 FP, bei Gruppenstart 80 FP je Gruppe und für Landung 12 LP. Bleibt beim Parallelfly ein Teilnehmer am Ende des Durchganges ohne Partner, so erhält er bei ordnungsgemäßer Landung für den Flug 50 FP.
3.

D. Beurkundungsverfahren

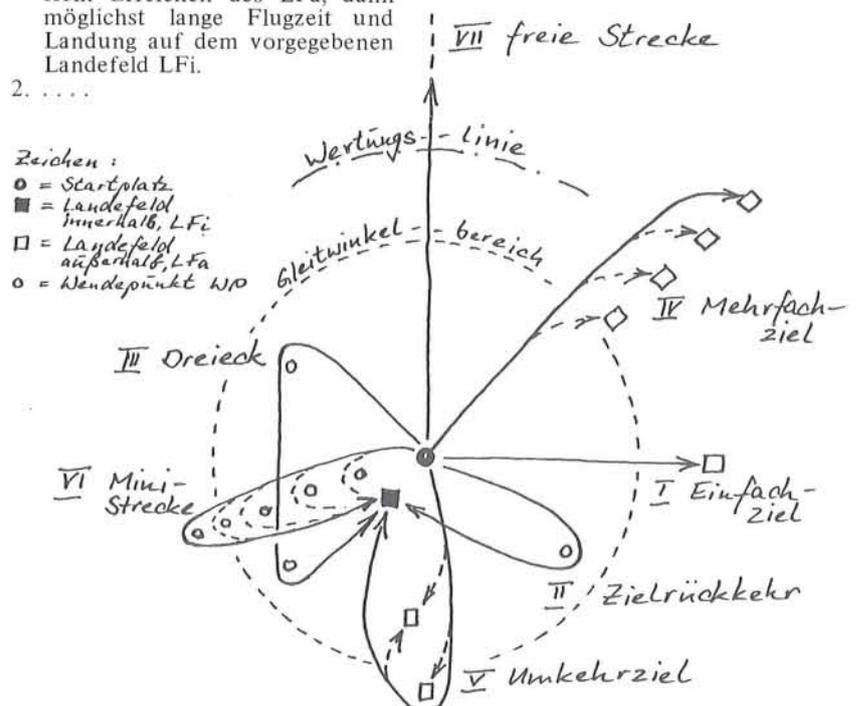
Die Erfüllung der Flugaufgaben wird durch Schiedsrichterbeobachtung, Fotografie oder Zeugenbestätigung beurkundet. Einzelheiten in den Ausführungsbestimmungen.

E. Flugaufgaben

I. Einfachziel

1. Aufgabenstellung
Das vorgegebene Landefeld LFa soll in möglichst kurzer Flugzeit erreicht werden. Alternativ: Kein Erreichen des LFa, dann möglichst lange Flugzeit und Landung auf dem vorgegebenen Landefeld LFi.
2.

FLUGAUFGABEN
schematische Beispiele



II. Zielrückkehr

1. Aufgabenstellung
Ein vorgegebener Wendepunkt WP soll in möglichst kurzer Flugzeit umrundet werden. Die Gesamtflugstrecke-WP-LFi liegt außerhalb des Gleitwinkelbereichs von 1:10. Alternativ: Keine Umrundung des WP, dann möglichst lange Flugzeit. Jeweils Landung auf vorgegebenem LFi.
2.

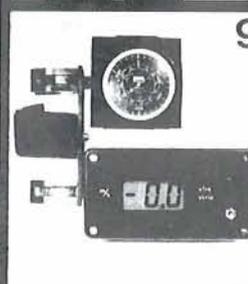
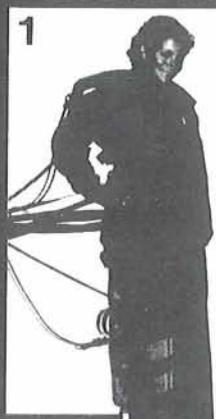
III. Dreieck

1. Aufgabenstellung
Zwei vorgegebene Wendepunkte WP 1 und WP 2 sollen in möglichst kurzer Flugzeit in vorgegebener Richtung umrundet werden. Die Gesamtflugstrecke liegt außerhalb des Gleitwinkelbereichs von 1:10 und die Länge eines Dreieckschenkels beträgt mindestens 25% der Gesamtflugstrecke. Alternativ: Keine Umrundung oder nur unvollständige Umrundung, dann möglichst lange Flugzeit. Jeweils Landung auf vorgegebenem LFi.
2.

Wettbewerbstermine 1982

Haupt.-T.	Ausweich-T.		Gelände	Wettbewerb	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
07.-12.04.	(17./18.04.)	endgültig	Hochries	Bayerische Meisterschaft	Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg, Samerstraße 4, 8201 Törwang
07.-12.04.	(17./18.04.)	endgültig	Eichberg	Baden-Württembergische Meisterschaft	Drachenfliegerclub Blumberg-Immendingen, Kurt Engesser, Iltishaldenweg 6, 7117 Immendingen
09.-12.04.	(17./18.4.)	endgültig	Elpe	Blockmeisterschaft	Drachenfliegerclub Elpe, Elmar Müller, Am Rad 20 a, 5788 Winterberg
22.-31.05.		endgültig	Kandel	Deutsche Meisterschaft	Drachenfliegerclub Südschwarzwald Wolfgang Leng, Josef-Schweizer-Straße 3, 7800 Freiburg
29./30.05.	(31.05.)	endgültig		Pokalfliegen	Club für Drachenflugsport Hardheim, Heinz Bick, Rote Au 38, 6969 Hardheim
12./13.06.	(19./20.06.)	endgültig	Stöckerkopf	Schwarzwaldpokal	Drachenflugverein Baiersbronn, Edwin Gaiser, Finkenstraße 33, 7292 Baiersbronn I
17.-20.06.	(26./27.06.)	endgültig	Teufelsmühle	5. Internationaler Teufelpokal	Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe
Juli/August				Europacup	
August			Rauschberg	Goldener Adler	Drachenfliegerclub Ruhpolding
02.-05.09.		endgültig	Teufelsmühle	Loffenauer Herbstflugtage	Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe

DRACHENFLUG-SHOP »CHIEMSEE«



5 Neue Fotohalterung mit Kugelgelenk für alle Steuerbügel DM 59,-
6 UVEX-Integralhelm, weiß DM 140,-

7 Drachenflug-Stiefel PHÖNIX ab DM 78,-



- Integrierte Matratze** für cross-country. Superleicht DM 360,-
Matratze mit Außencontainer DM 320,-
- Streckergrurt** DM 295,-
- Liegegrurt-Kniehänger** DM 260,-
Matratzen und Gurte in allen Größen auf Lager.
In den Farben: Rot, Blau, Schwarz. Alle mit Gütesiegel
- Fliegeroverall** mit durchgehendem Reißverschluß DM 159,-
Daunenweste ab DM 75,-
- 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-Fahrmesser DM 240,-
SET-Preis DM 1050,-
- 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