

Fliegen in neuer Dimension

Luftrecht entscheidend verbessert

Es ist soweit: Das Bundesverkehrsministerium hat uns den Luftraum aufgeschlossen: Drachenflieger dürfen sich hochschleppen lassen, Berge sind ersetzbar. Die 150-Meter-Grenze ist für Überlandflüge aufgehoben, mit genügend Höhe dürfen auch Wohngebiete überflogen werden. Für Gastpiloten aus dem Ausland hat man eine liberale Lösung gefunden. Ultraleichtflugzeuge sind künftig zugelassen. Für das Freie Fliegen mit nicht-motorisierten Drachen ist die 600-Meter-Entfernung zu Wohngebieten weggefallen, zahlreiche ortsnahe Fluggelände können jetzt ohne Genehmigungsaufwand befliegen werden.

Die neue Freiheit, von der andere Luftsportler nur träumen dürfen, hat freilich auch ihren Sicherheitspreis: Für Überlandflüge, Schleppstarts und UL-Betrieb sind beson-

dere Befähigungsnachweise notwendig, manch ein alter Hase wird wieder die Schulbank drücken müssen. Gütesiegepflicht besteht für Fluggerät, Gurtzeug und Rettungssystem und jedes Fluggerät ist (mit einjähriger Übergangsfrist) zu registrieren und zu kennzeichnen. Das Einfliegen in kontrollierte Lufträume, in Luftsperr- und Flugbeschränkungsgebiete bedarf der Zustimmung der Flugsicherungsstelle. Ultraleichtpiloten müssen zum Fliegerarzt. Und für ganz Unbelehrbare ist Bußgeld angedroht.

Spannend war es: Zunächst hatten die DHV-Leute das Bundesverkehrsministerium zu überzeugen, und das zog sich über Jahre hin, gespickt mit Schriftwechsel, Telefongesprächen und in den letzten Monaten mit mehreren ganztägigen Besprechungen in Bonn. Wichtige Hilfestellung kam

vom Referatsleiter im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Herrn Dr. Grabherr, und vom Leiter des Luftamts Südbayern, Herrn Dr. Lieberknecht. Im Bonner Ministerium haben vor allem der Referatsleiter Herr Huck, sein Vertreter Herr Witte und in der Schlußphase Herr Jürgensmann die Bedenken innerhalb des Ministeriums zerstreut und den Länderministerien die Liberalisierung schmackhaft gemacht.

Es liegt jetzt an uns, durch sorgfältige Beachtung der Bedingungen, durch fliegerische Disziplin und durch Rücksichtnahme auf andere Piloten und auf die Bevölkerung die Bonner Entscheidung zu bestätigen. Zur Disziplin gehört auch die Geduld, dem DHV und den Flugschulen die notwendige Zeit zu geben, sich organisatorisch auf die Neuerungen einzustellen.



Hans Hagn, Gewinner des Streckenflugpokals und zusammen mit Sepp Irgler der Sieger beim Landewettbewerb.

Foto: Rudel Bürger

Kein Verzicht auf den Segelflugwetterbericht

Gegen die drohende Einstellung des Segelflugwetterberichts im Bayerischen Rundfunk (nach den 8-Uhr-Nachrichten in B 3) hat der DHV interveniert. Nachstehend die Antwort des Hörfunkdirektors.

Sehr geehrter Herr Janssen, die Beantwortung Ihres Schreibens an Herrn Intendant Vöth und Herrn Zöller hat sich verzögert, da wir in Zusammenarbeit mit den verschiedenen betroffenen Stellen noch einmal sorgfältig überprüfen wollten, ob die bis jetzt von uns gesendeten Segelflugwetterberichte tatsächlich notwendig und nützlich sind. Sie werden verstehen, daß ein beträchtlicher Teil unserer Hörer, der mit Segelfliegerei nichts im Sinn hat, diese Sendungen eher als störend

empfindet und ihre Abschaffung fordert.

Wir sind inzwischen zu der Auffassung gekommen, daß ein spezieller Segelflugwetterbericht nicht nur von Nutzen für Segelflieger und, wie wir Ihrem Brief entnehmen, auch für die Drachenflieger ist, sondern daß er auch eine wertvolle Ergänzung des allgemeinen Wetterberichts sein kann. Im Benehmen mit dem Deutschen Wetteramt werden wir auch diesen Sommer den Segelflugwetterbericht wieder senden. Ich bitte Sie aber um Verständnis dafür, daß eine Erweiterung des Segelflugwetterberichts uns derzeit nicht möglich erscheint.

*Mit freundlichem Gruß
Gunthar Lehner*

Testwagen verunglückt

Aalen-. Am 11. Mai 1982 verunglückte der DHV-Flugmechanikwagen bei nächtlicher Testfahrt. Ein Drachenprototyp hat beim Negativtest zu scharf reagiert und durch die Hebelwirkung der Montagevorrichtung die Autovorderachse extrem belastet. Ein Vorderreifen wurde von der Felge gezogen und beim anschließenden Schleudern kippte das Fahrzeug auf die Seite. Ali Schmid erlitt leichte Verletzungen, Michael Schönherr und ein weiterer Helfer blieben unverletzt. Am Fahrzeug, der Testvorrichtung und dem Drachen entstand ein Sachschaden in Höhe von mehreren Tausend Mark.

Neuerungen auf dem Zubehörmarkt

Die Firma Autoflug GmbH, die zu den renommiertesten deutschen Fallschirmherstellern gehört, entwickelt gegenwärtig ein neuartiges Rettungssystem für Ultraleichtflugzeuge, das aus zwei gleichzeitig öffnenden Einzelschirmen besteht. Nach telefonischer Angabe der Firma ist dieses Doppelsystem bereits für anderweitige Einsätze erfolgreich in Gebrauch. Dieses System soll mit der Dietl-Rakete verbunden werden. Gütesiegelantrag sei demnächst zu erwarten, wobei freilich zunächst die Bundesanstalt für Materialprüfung das Raketensystem zulassen muß.

Ebenfalls für Ultraleichtflugzeuge hat die Firma Rademacher das neue System Streamlight PSR 2 zur Gütesiegelerteilung eingereicht. Für den Hängegleiterbetrieb wurde das System bereits geprüft und hat das Gütesiegel erhalten. Die ergänzenden Prüfungen für den Betrieb mit Ultraleichtflugzeugen finden derzeit statt.

Mit der Entwicklung des „Delphin“-Liegegurtes erwartet die Firma Steffl eine Verbesserung der Flugleistung durch Herabsetzung des Widerstandes (und wärmer ist's auch). Bei diesem Gurtzeug steckt

der Pilot in einer selbstschließenden und selbstöffnenden Hülle. Gütesiegel ist erteilt.

Mehr ein Evergreen als eine Neuerung ist der Sitzgurt SG 4 der Firma Kosteletzky, der entsprechend den Gütesiegelforderungen eigens entwickelt wurde und nunmehr das Gütesiegel erhalten hat. Der Firma Kosteletzky gebührt besonderer Dank dafür, daß sie auf Bitte einzelner Piloten und des DHV diese Marktlücke — bei der kein Profit zu erwarten ist — geschlossen hat.



Hiway
Demon
Super Scorpion
Ersatzteile Vario
Heinrich Fischer Hangweg 8. 8580 Bayreuth, T. 0921/ 92911

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

Praxisnah und anspruchsvoll

Beim Assistentenlehrgang in Inzell war das Aufstöhnen eines Teilnehmers zu vernehmen: „Mittlerweile brauchst Du das Abitur, wenn Du da noch durchsteigen willst!“ Ganz so schlimm ist es nicht. Zwar hat sich mit fortschreitender Gerätetechnik und gehobener Pilotenausbildung auch das Niveau der Lehrerausbildung von Jahr zu Jahr gesteigert, aber immer noch liegt das Hauptaugenmerk auf der Ausbildung einer besonderen pädagogischen Fähigkeit des Drachenflugh Lehrers. Nicht das Abitur, sondern pädagogisches Talent ist also die Eingangsvoraussetzung.

Freilich muß dann in den Lehrgängen oftmals hart gepaukt werden. Die Zeit ist vorüber, als es im Fach Aerodynamik noch mit der Aussage sein Bewenden hatte: „Querrohr und Kielrohr müssen positiven Reflex aufweisen!“ Die komplexen Sachverhalte an unseren Tragflügeln wurden im Assistentenlehrgang von Dipl.Ing. für Luft- und Raumfahrttechnik Meinolf Schöberl und Flugzeugbauingenieur Bernd Schmidtler unterrichtet. Beide sind seit mehreren Jahren Drachenfluglehrer. Der oben aufgeführte Seufzer, verstummte übrigens beim Vortrag von Bernd Schmidtler, Hängegleiter- und UL-Konstrukteur, denn er schafft es

immer wieder, hochkomplizierte Abläufe so praxisnah und anschaulich darzustellen, daß selbst Schüler, die mit Aerodynamik auf Kriegsfuß stehen, ihre Freude haben.

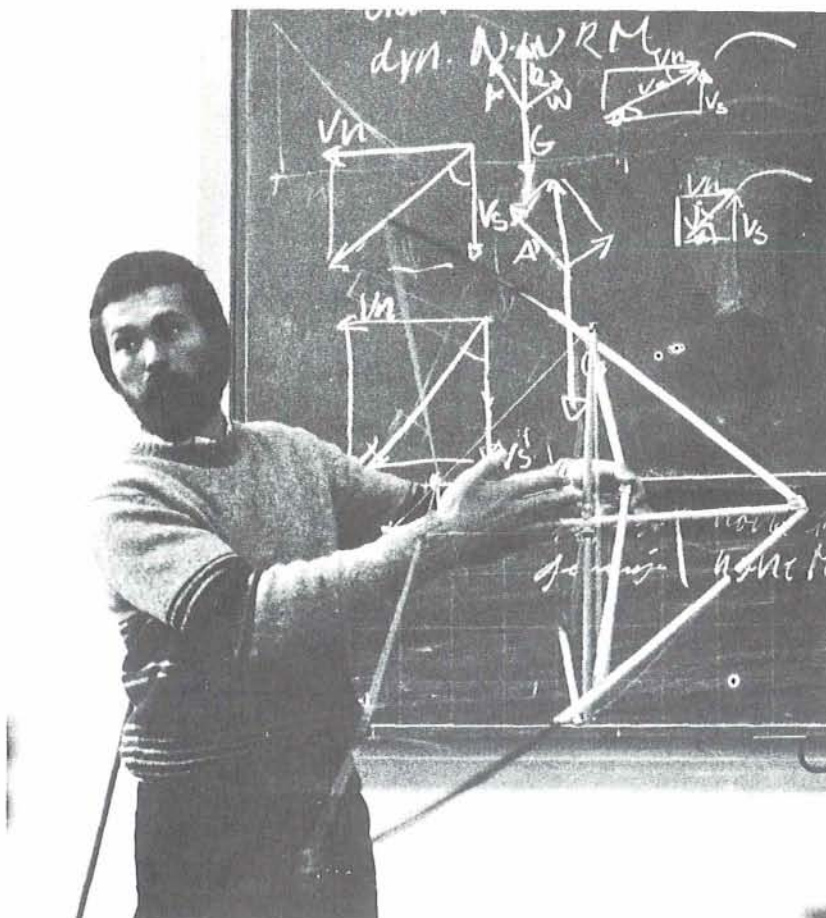
Beim Aerodynamik Fachseminar in München unterrichteten zusätzlich Ali Schmid, Drachenfluglehrer und Hängegleiterkonstrukteur und Dipl. Ing. für Luft- und Raumfahrttechnik, Michael Schönherr, der vor Jahren mit seiner Forderung Wingtips einzuführen und die Segelhinterkante hochzuhängen, den Weg aus der Flattersturzackgasse gewiesen hat. Bei seinem Diavortrag wurde die Pionierzeit wie-

der lebendig, eine Zeit, in der weltweit Flugdrachen mit groben aerodynamischen Mängeln in der Luft hingen. Mängel, die aufgrund der Schönherr'schen Flattersturztheorie heute beinahe ausgemerzt sind.

Bei der Lehrerfortbildung in Donzdorf wurde Ali Schmid von Professor Nickel unterstützt, dem Mitkonstrukteur des legendären Horten-Nurflüglers. Prof. Nickel, neuerdings UL-Konstrukteur, war zwar mit der spezifischen Aerodynamik am flexiblen Rogalloflügel noch nicht vollständig vertraut, konnte aber dennoch theoretisch fundierte, sehr interessante Aussagen treffen. So bezifferte er das Verhältnis von Form- und Randwiderstand gegenüber dem schädlichen Restwiderstand beim Hängegleiter im Normalflug auf 50 zu 50.

Auch im Fach Wetterkunde hat sich viel getan. Karl Jöst, Realschullehrer von Beruf, zudem Drachenfluglehrer, ist ein versierter Flugwetterkundler. Er bringt bei der Lehrerausbildung seine Erfahrung mit ein, die er als Leistungssegelflieger gewonnen hat. Beim Fachseminar Wetterkunde in München unterrichtete zudem Manfred Kreipl, Metereologe bei der Flugwetterwarte Nürnberg und bekannt als Autor von Segelflugwetter-Büchern. Er dient der Segelflugnationalmannschaft als meteorologischer Berater und hatte auch Jochen von Kalckreuth bei seinen Rekordflügen beraten. Selbst der dreifache Segelflugweltmeister, Prof. Dr. Reichmann kam nach München, um mit seinem spannenden Vortrag die Drachenfluglehrerausbildung zu ergänzen. Er unterrichtet an der Universität des Saarlandes Segelfugmeteorologie und hat wiederholt sein Interesse bekundet, Drachenfliegen zu lernen. Vielleicht werden wir ihn bald in unseren Reihen wissen.

Fortsetzung nächste Seite



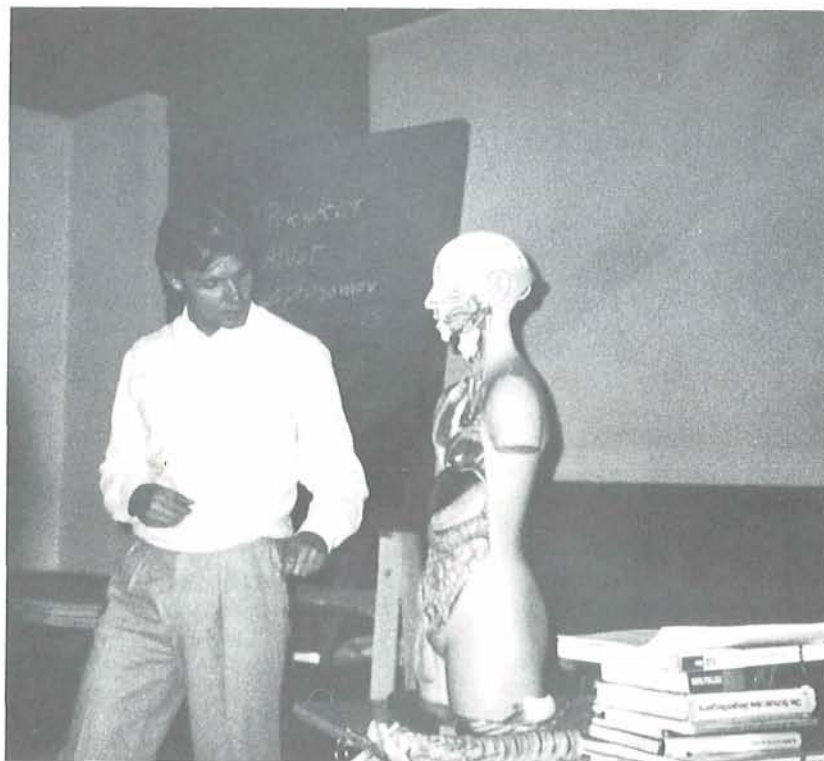
Ali Schmid beim Fachlehrer-Seminar Aerodynamik

Foto: Jürgen Hansmeyer

Praxisnah und anspruchsvoll. . .

Auch die weiteren Theoriefächer sind von Fachleuten betreut. So wird Luftrecht von Rechtsanwalt Peter Janssen und Sportmedizin von Dr. med. Erika Klüpfel, beide geprüfte Drachenfluglehrer, unterrichtet. Sie wird unterstützt von Dr. med. Richard Schader, der in einem Sportwissenschaftlichen Institut derzeit auch an der Erforschung medizinischer Faktoren beim Drachenflug arbeitet.

Daß bei aller theoretischen Wissensvermittlung nicht praxisferne Drachenflugtheoretiker statt Fluglehrer entstehen, dafür sorgen die Pädagogen im DHV-Lehrteam: Wolfgang Mende, Hermann Uhrmann, Klaus Tänzler, auch Sportlehrer Karl Jöst gehört dazu. Und wie erfolgreich die Fluglehrerausbildung und -fortbildung bisher war, das belegt auch das von Jahr zu Jahr steigende Sicherheitsbewußtsein der Piloten.



Richard Schader beim Zwiegespräch mit einem medizinischen Modell.

Windborne



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



Kompl. Hängegleiterprogramm mit Schule: Ausführlicher Bildkatalog 2, - DM in Briefmarken.
Israel-Flugreisen: Fordern Sie unsere kompletten Unterlagen an!

AC 5: Unser Erst-Übergangsgerät - **einfach** in jeder Hinsicht.
Leicht 22 kg - Packmaß 3,6 - schon über 50 zufriedene Kunden.
Preis: 2.950,- DM inkl. 13 % MwSt ab Lager München.
- Gütesiegel 01/041/81 -

Puma: Unser Super-Hochleistungsgerät

Abwurf Hoch Ybrig: Nach 13 m aus Abwurfhöhe - 15° voll abgefangen (ähnlich gebaute Geräte benötigen das zwei- und dreifache)!!!

Flugversuche Tegelberg: Sehr wenig - sehr schnell 80 km/h plus - macht einen ausgewogenen, sicheren Eindruck!!!

Meßfahrt Auswertung (Zusammenfassung): Puma zeigt im gesamten Bereich **starke Pitsch-up-Werte!!!**

Belastungsversuche: Ohne Bruch und Verformung.
Bestand der Puma: 600 kg positiv - 300 kg negativ - negativ - 150°

Sein Steckbrief: Alle sichtbaren Teile schwarz eloxiert - neuester Segelschnitt (Querbahnen) Segelvorderkante Schaumstoff und Folien verstärkt - zerlegbar 1 Min., ohne Schrauben auf 3,6 m - schwimmende Querstangen - Steuerbügelfaltgelenk - 65% Doppelsegel - langer Packsack mit durchgehendem Reißverschluß plus Packsack für Segellatten und Steuerbügelfaltgelenk - Gummiräder an der Basis.

Seine technischen Daten: Gewicht 28 kg - Packmaß 3,6 m - Spannweite 10 m - Fläche 15,3 m² - Nasenwinkel 120° - Pilotengewicht 60-100 kg - Geschwindigkeitsbereich 26-85 km/h.

Preis: Jede Bestellung, die uns vor dem 30. Juni 82 erreicht, 3.500,- DM inkl. 13% MwSt ab 1. 7. 82, 3.750,- DM inkl. 13% MwSt. ab Lager München.

Gebietsvertretung: Jürgen Lauk
Schuhmannstr. 50
7080 Aalen
Tel. 07361/4 1349

Franz Wenig
Richard-Voss-Str. 73
8240 Königsee
Tel. 08652/23 63

Michael Fröhler
Am Kugelbaum
84111 Undorf
Tel. 09404/18 15

Allgemeinverfügung

für den

Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland

Aufgrund des § 29 Abs. 1 und Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 14. Januar 1982 BGBl. I, S. 61) wird zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt verfügt:

I. Grundregeln

1. Der Betrieb der in Abschnitt II aufgeführten, bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeuge bedarf der Erlaubnis des Bundesministers für Verkehr. Luftfahrzeugführer haben bei dem Betrieb dieser Luftfahrzeuge einen Befähigungsnachweis und einen Betriebstüchtigkeitsnachweis für das Gerät mitzuführen. Eine Erlaubnis nach § 20 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für Luftfahrer zum Führen oder Bedienen des Gerätes ist nicht vorgeschrieben.
2. Der Bundesminister für Verkehr kann eine von ihm anerkannte Stelle mit der Erteilung von Befähigungs- und Betriebstüchtigkeitsnachweis und mit der Überwachung der Sicherheit des Betriebes der bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeuge beauftragen oder sich anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane bedienen.
3. Die Erlaubnis nach Nr. 1 und die Anerkennung oder Beauftragung nach Nr. 2 können allgemein oder im Einzelfall erteilt werden. Sie können mit Auflagen verbunden und befristet werden. Der Bundesminister für Verkehr kann die Befugnis für die Erteilung der Erlaubnis auf andere Personen oder Stellen übertragen.
4. Auf den Betrieb der bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeuge finden die Vorschriften der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) Anwendung, soweit sich nicht aus den Besonderheiten dieser Luftfahrzeuge, insbesondere der Freistellung von der Verkehrszulassung, der besonderen Betriebsform oder der nachstehenden Regelung etwas anderes ergibt.

II. Begriffsbestimmungen

1. Zu den bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen gehören Hängegleiter, Gleitflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge.
2. Hängegleiter sind motorlose Luftfahrzeuge, die ausschließlich oder teilweise durch Gewichtsverlagerung des Piloten gesteuert werden und deren Rüstmasse ausschließlich Gurtzeug, Rettungssystem und Instrumente 40 kg nicht überschreitet.
3. Gleitflugzeuge sind motorlose Luftfahrzeuge, die aerodynamisch mittels Steuerruder um alle drei Achsen gesteuert werden und deren Rüstmasse einschließlich Gurtzeug, Rettungssystem und Instrumente 70 kg nicht überschreitet.
4. Ultraleichtflugzeuge sind motorisierte Luftfahrzeuge, die durch Gewichtsverlagerung und/oder mittels Steuerruder aerodynamisch gesteuert werden und deren Rüstmasse einschließlich Gurtzeug, Rettungssystem, Instrumente und leerem Kraftstofftank 100 kg nicht überschreitet.

III. Technische Voraussetzungen

1. Allgemeine Voraussetzungen
 - 1.1 Das Gerät einschließlich Gurtzeug und Rettungssystem muß so beschaffen sein, daß es den zu erwartenden Beanspruchungen im Flugbetrieb ohne Beeinträchtigung der Betriebstüchtigkeit genügt. Die vom Bundes-

Kommentierung

Die neue Allgemeinverfügung ersetzt die bisherigen „Richtlinien für den Betrieb von Hängegleitern und Gleitflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland“ des Bundesministers für Verkehr und beinhaltet wesentliche Neuerungen. Die bisherige Übertragung von luftrechtlichen Verwaltungsaufgaben auf anerkannte Stellen wurde fortgeführt.

Das Bundesverkehrsministerium hat den DHV als anerkannte Stelle mit der Wahrnehmung sämtlicher Aufgaben gemäß der Allgemeinverfügung beauftragt. Der DAeC kann als zweite Stelle parallel zum DHV einen Teil dieser Aufgaben ebenfalls wahrnehmen, ohne Betriebsstüchtigkeitsnachweise für Hängegleiter, Gleitflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge (UL), Befähigungsnachweise für UL-Piloten und UL-Ausbilder, Überwachung des UL-Betriebes und Registrierung und Kennzeichnung von Hängegleitern, Gleitflugzeugen und Ultraleichtflugzeugen.

Die Definitionen für Hängegleiter und Gleitflugzeuge aus den früheren Richtlinien wurde geändert und die neue Klasse der Ultraleichtflugzeuge eingeführt. Bei Hängegleitern und Gleitflugzeugen hat das Ministerium die Gewichtserhöhung infolge der konstruktiven Weiterentwicklungen und der zusätzlichen Instrumentierung berücksichtigt.

Klargestellt ist, daß Gurtzeug und Rettungssystem dem „Gerät“ zugehören und ebenfalls einen Betriebsstüchtigkeitsnachweis benötigen.

Betriebstüchtigkeitsnachweise sind Gütesiegel, vom DHV als gleichwertig anerkannte ausländische Zertifikate, Abwurfprüfungen für sichtgeprüfte Geräte, Einzelstück- und Prototypenzulassungen.

Für Gastpiloten mit ständigem Wohnsitz im Ausland besteht die Möglichkeit, ihr Gerät einem verein-

Allgemeinverfügung ...

minister für Verkehr anerkannte Stelle legt die technischen Betriebstüchtigkeitsforderungen und die Prüfverfahren fest und erteilt bei Erfüllung der Forderungen den Betriebstüchtigkeitsnachweis. Bei Seriengeräten erfolgt eine Typprüfung und der Hersteller hat die Übereinstimmung mit dem geprüften Muster zu gewährleisten. Änderungen dürfen nur mit Genehmigung der anerkannten Stelle durchgeführt werden.

Flüge mit ungeprüftem Gerät sind nur zum Zwecke der Prüfung oder der Erprobung mit Genehmigung der anerkannten Stelle zulässig.

Die anerkannte Stelle kann gleichwertige ausländische Gerätezertifikate als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkennen. Sie kann bei einem Halter mit ständigem Wohnsitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland fehlende Betriebstüchtigkeitsnachweise ausländischer Geräte durch vereinfachte Prüfverfahren ersetzen.

- 1.2 Die Insassenzahl ist auf eine Person beschränkt.
- 1.3 Das Gerät muß an sichtbarer Stelle mit einer deutlich lesbaren dauerhaften Aufschrift in deutscher Sprache versehen sein, die aussagt, daß das Gerät nicht der Prüf- und Zulassungspflicht gemäß Prüfordnung für Luftfahrtgerät oder LuftVZO unterliegt und daß seine Benutzung auf eigene Gefahr erfolgt.
- 1.4 Vom Hersteller ist eine Betriebsanweisung in deutscher Sprache zu erstellen. In ihr müssen Angaben über die Betriebsgrenzen und evtl. gefährliche Flugmanöver sowie Hinweise für den Zusammenbau, den Betrieb und die Wartung enthalten sein.
- 1.5 Schleppbetrieb für Gleitflugzeuge und Hängegleiter setzt voraus, daß die anerkannte Stelle für Luftfahrzeug, Schleppgerät und Verbindungselemente einen besonderen Betriebstüchtigkeitsnachweis erteilt hat. An Luftfahrzeug und Schleppgerät müssen in jeder Betriebsphase bedienbare Ausklink- oder Kappvorrichtung vorhanden sein. Die Position der Aufhängung am Luftfahrzeug muß festgelegt sein.
- 1.6 Ultraleichtflugzeuge, Gleitflugzeuge und Hängegleiter sind entsprechend §§ 18a und 19 LuftVZO in Verbindung mit Anlage 1 zu § 14 Abs. 1 LuftVZO in Anlehnung an die Kennzeichnung von Segelflugzeugen zu kennzeichnen und von einer vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle in eine Verzeichnung einzutragen.
2. Zusätzliche technische Voraussetzungen für Ultraleichtflugzeuge
 - 2.1 Die Flügelfläche muß eine Größe von mindestens 10 m² haben.
 - 2.2 Die Mindeststeiggeschwindigkeit bei höchstzulässiger Gesamtmasse muß 1 m/s betragen.
 - 2.3 Bei einer Mindestfluggeschwindigkeit von höchstens 45 km/h muß volle Steuerbarkeit eingehalten werden können.
 - 2.4 Das höchstzulässige Fassungsvermögen des Treibstofftanks darf 20 l nicht überschreiten.
 - 2.5 Die Mindestinstrumentierung muß aus einem Fahrtmesser, Höhenmesser und Kompaß bestehen.
 - 2.6 Der Lärmgrenzwert darf bis zum 31.12.1985 60 dB (A) und danach 55 dB (A) bei maximaler Motorleistung, gemessen in Anlehnung an die Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (Bundesanzeiger Nr. 119 vom 03.07.1979) in 150 m GND nicht überschreiten. Anstelle des Überflugmeßverfahrens kann ein Bodenmeßverfahren Anwendung finden, sofern nachgewiesen wird, daß gleichwertige Ergebnisse erzielt werden.

IV. Betriebliche Forderungen

1. Allgemeine Forderungen
 - 1.1 Die vom Bundesminister für Verkehr anerkannte Stelle legt mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der Luftfahrzeugführer und der Ausbilder sowie an die Durchführung des Betriebes fest. Die Ausbildung von Luftfahrzeugführern darf nur von Personen vorgenommen werden, die Inhaber eines von der vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle ausgestellten Befähigungsnachweises zum Ausbilden von Ultraleichtflugzeug-, Gleitflugzeug- oder Hängegleiterpiloten sind. Der Nachweis ist bei der Ausbildungstätigkeit mitzuführen.

Kommentierung ...

fachten Prüfverfahren zu unterziehen. Dieses Prüfverfahren wird voraussichtlich eine Sichtprüfung im Sinne der früheren Übergangsregelung sein.

Doppelsitziges Fliegen ist nicht gestattet. Das Ministerium vertritt dazu den Standpunkt, daß die vereinfachte Regelung durch Befähigungsnachweise und Betriebstüchtigkeitsnachweise lediglich für eigenverantwortliche Piloten ausreicht und nicht auf Mitverantwortung für Flugpassagiere oder Flugschüler ausgedehnt werden kann.

Beim Schleppen muß für jedes Einzelteil, also auch für den Hängegleiter bzw. das Gleitflugzeug, ein eigenständiger Betriebstüchtigkeitsnachweis erteilt sein. Auf diese Weise soll verhindert werden, daß schleppungeeignete Fluggeräte und mangelhafte Schleppgeräte zu technisch bedingten Unfällen führen.

Neu ist die Kennzeichnungspflicht. Das Bundesverkehrsministerium hat sie überraschend verfügt und wir hatten keine Möglichkeit zur vorherigen Stellungnahme oder zum Einwirken auf diese ministerielle Entscheidung. Grund dafür ist die zunehmende Vermischung unseres Betriebes mit der allgemeinen Luftfahrt. Diese Vermischung wird durch die neue Allgemeinverfügung gefördert und die Registrierung und Kennzeichnung ist bei allen anderen Luftfahrzeugen gesetzlich vorgeschrieben. Für die Kennzeichnung hat das Ministerium eine Übergangsfrist bis zum 30.6.1983 eingeräumt.

Die Betriebstüchtigkeitsforderungen für Hängegleiter und Gleitflugzeuge werden in der bisherigen Form fortgeschrieben und lediglich in einzelnen Formulierungen geändert. Die neuen Betriebstüchtigkeitsforderungen für Ultraleichtflugzeuge sind im Entwurf fertiggestellt und können bei der DHV-Geschäftsstelle angefordert werden.

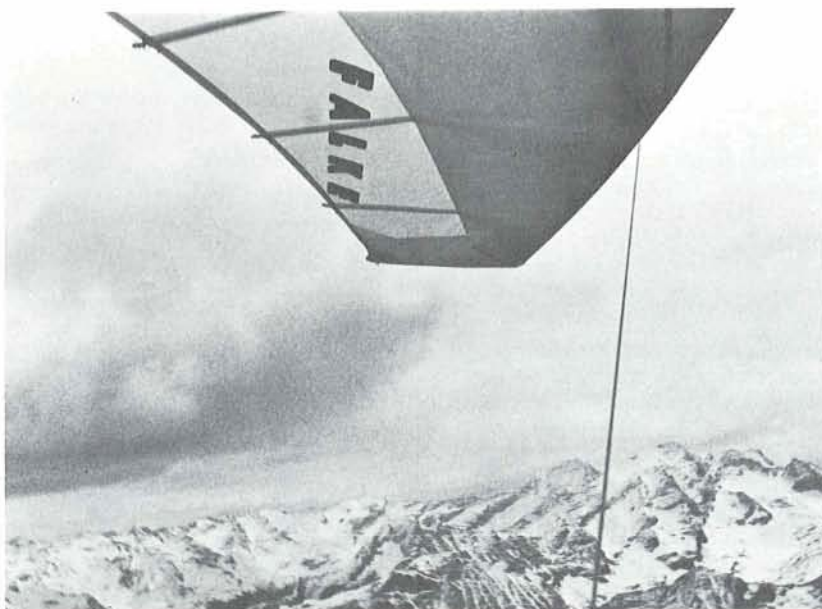
Der Lärmgrenzwert von 60 dB(A) wurde lediglich von einem am Erprobungsprogramm beteiligten Gerät erreicht und stellt eine äußerst harte Forderung des BMV dar. Die technische Realisierbarkeit der 55 dB(A) ab 1.1.1986 ist bisher nicht gesichert.

Hinsichtlich des Befähigungsnachweises hat das Ministerium klargestellt, daß auch Ausbilder einen speziellen Befähigungsnachweis brauchen.

Allgemeinverfügung

Die anerkannte Stelle kann einen ausländischen Befähigungsnachweis einer Person mit ständigem Wohnsitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland als Befähigungsnachweis anerkennen. Sie kann fehlende ausländische Befähigungsnachweise durch vereinfachte Überprüfungen ersetzen.

- 1.2 Die Luftfahrzeugführer und die Ausbilder haben den Befähigungsnachweis und den Betriebstüchtigkeitsnachweis den behördlichen Ordnungsorganen oder Personen, die durch eine vom Bundesminister für Verkehr anerkannte Stelle mit der Überwachung der Sicherheit des Flugbetriebes beauftragt worden sind oder deren sich der Bundesminister für Verkehr als Hilfsorgane bedient, auf Verlangen vorzulegen.
- 1.3 Der Führer eines Ultraleichtflugzeuges darf nicht jünger als 18 Jahre, der Führer eines Gleitflugzeuges oder Hängegleiters nicht jünger als 16 Jahre sein. Bei Minderjährigen muß die Zustimmungserklärung der Eltern oder des bestellten gesetzlichen Vertreters vorliegen.
- 1.4 Der Führer eines Ultraleichtflugzeuges, Gleitflugzeuges oder Hängegleiters muß einen geeigneten Schutzhelm tragen. Er hat ein Rettungssystem mitzuführen, es sei denn, die anerkannte Stelle läßt eine Ausnahme zu.
- 1.5 Gleitflugzeuge und Hängegleiter gelten bei Anwendung der Regeln über die Sicherheitsmindesthöhe nach § 6 Abs. 1 Satz 3 LuftVO als Segelflugzeuge. Die Flughöhe soll nicht mehr als 150 m über Grund betragen.
- 1.6 Die Durchführung von Flügen über oder in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten oder Menschenansammlungen ist nicht gestattet. Ausnahmen sind nur bei Überlandflügen unter Beachtung von § 6 LuftVO zulässig.
- 1.7 Das Einfliegen in kontrollierte Lufträume, in Luftsperr- und Flugbeschränkungsgebiete ist nicht zulässig. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung der zuständigen Flugsicherungsstelle. Militärische Tieffluggebiete sind zu meiden.
- 1.8 Das Abwerfen von Gegenständen, Schlepp- und Reklameflüge, Kunst- und Nachtflüge sind nicht erlaubt.
- 1.9 Bei Anwendung der Ausweichregeln nach § 13 LuftVO gelten Ultraleichtflugzeuge als Motorsegler, Gleitflugzeuge und Hängegleiter als Segelflugzeuge.
- 1.10 Überlandflüge mit Gleitflugzeugen oder Hängegleitern bedürfen einer besonderen Erlaubnis der vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle. Luftfahrzeugführer und Ausbilder müssen Inhaber besonderer Befähigungsnachweise sein. Die Erlaubnis für Außenlandungen auf einem Überlandflug gilt als erteilt. Ein geeignetes Höhenmeßgerät ist mitzuführen.



Streckenfliegen im Hochgebirge

Ausländische Befähigungsnachweise können künftig nur noch für Piloten mit ständigem Wohnsitz außerhalb Deutschlands anerkannt werden und der DHV führt für alle in Deutschland ansässigen Piloten eine Umschreibungsaktion durch, (vgl. dazu die Veröffentlichung „Ausländische Scheine umschreiben lassen!“). Für Gastpiloten, die keinen bei uns anerkannten Schein besitzen, gibt es eine vereinfachte Überprüfung, ebenso für deren Geräte.

Die Durchführung des Flugbetriebes – insbesondere die Tätigkeit des Flugleiters, die bisher in der Startleiterordnung geregelt ist – wird in einer eigenen Flugbetriebsordnung festgelegt.

Die Verpflichtung, ein Rettungssystem mitzuführen, enthält eine Ausnahmemöglichkeit durch die anerkannte Stelle. Davon erfaßt sind vor allem Übungsflüge in niedriger Höhe am Übungshang.

Die Flughöhe von 150 m über Grund darf von Hängegleitern und Gleitflugzeugen nur dann überschritten werden, wenn der Pilot den Befähigungsnachweis für Überlandflüge besitzt oder wenn die zuständige Luftfahrtbehörde für das jeweilige Fluggelände die Überschreitung zugelassen hat.

Für das Überfliegen von Wohngebieten und Menschenansammlungen – bisher stets verboten – wurde bei Überlandflügen eine Ausnahmeerlaubnis geschaffen.

Nunmehr möglich, jedoch nur mit einer speziellen Ausnahmeerlaubnis, ist das Einfliegen in kontrollierte Lufträume etc., wichtig auch für Flüge in der ADIZ.

Reklameflüge sind nur solche Flüge, bei denen die Werbung den Hauptzweck darstellt. Dies ist nicht der Fall bei einer bloßen Werbeaufschrift auf dem Segel.

Die nachteilige Ausweichregel in den früheren Hängegleiterrichtlinien ist eindeutig ausgeräumt, wichtig vor allem für den Mischbetrieb.

Überlandflüge sind Flüge

a) im behördlich zugelassenen Gelände mit Verlassen des vorgeschriebenen Geländebereichs oder mit Landung außerhalb des zugehörigen Landeplatzes oder mit Überschreitung der 150-Meter-Grenze, sofern die Behörde für das Gelände die Überschreitung nicht ausdrücklich gestattet hat, und

b) im nicht ausdrücklich zugelassenen Gelände (Freies Fliegen) mit Überschreitung der 150-Meter-Grenze oder mit Landung außer-

- 1.11 Das Schleppen von Gleitflugzeugen oder Hängegleitern durch Schleppgeräte ist zulässig. Luftfahrzeugführer, Schleppgerätefahrer und die Ausbilder müssen Inhaber besonderer Befähigungsnachweise einer vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle sein.

halb des Fluggeländebereichs ohne Einwilligung des Grundstückseigentümers.



Schlepperprobung mit der Großklaus-Winde.

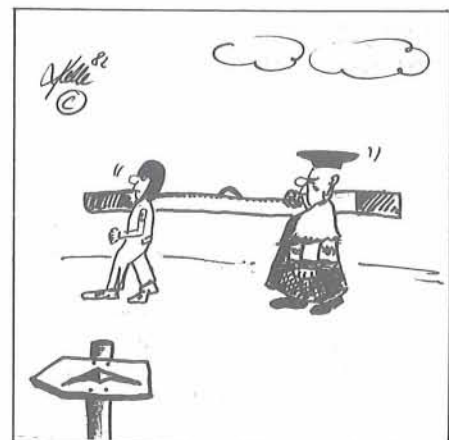
Fotos: Birger Bustorff

2. Zusätzliche betriebliche Forderungen für Ultraleichtflugzeuge
- 2.1 Ultraleichtflugzeugführer müssen in einer fliegerärztlichen Erstuntersuchung und ab 45 Jahren regelmäßig alle 3 Jahre nach den Richtlinien für die Feststellung der Tauglichkeit des Luftfahrtpersonals des Bundesministers für Verkehr ihre Tauglichkeit nach Klasse III nachweisen.
- 2.2 Der Führer eines Ultraleichtflugzeuges darf bei einem Überlandflug die Sicherheitsmindesthöhe von 150 m über Grund bis zu einer Höhe bis zu 50 m über Grund unterschreiten, soweit die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes eine Ausnahme nach § 6 Abs. 3 LuftVO zugelassen hat. Die Flughöhe soll nicht mehr als 150 m über Grund betragen.
3. Benutzung von Flugplätzen
- 3.1 Starts und Landungen von Ultraleichtflugzeugen, Gleitflugzeugen und Hängegleitern sind nur auf einem hierfür nach § 6 LuftVG zugelassenen Flugplatz oder einem Gelände zulässig, für das die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes nach § 25 LuftVG eine Außenstart- und -landelaubnis erteilt hat. Einer Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flugplatzes nach § 6 LuftVG in Verbindung mit §§ 49 – 53 LuftVZO bedarf es regelmäßig, wenn ein Gelände – nicht nur vorübergehend – fortgesetzt und ausschließlich oder hauptsächlich für den Betrieb der Ultraleichtflugzeuge, Gleitflugzeuge und Hängegleiter benutzt werden soll.
- 3.2 Die Erlaubnis nach § 25 LuftVG für Starts und Landungen von Gleitflugzeugen und Hängegleitern in einer Entfernung von mehr als 3 km von der Begrenzung eines Flugplatzes oder außerhalb von einem Wohngebiet gilt als erteilt, wenn die technischen Voraussetzungen und betrieblichen Forderungen der Abschnitte III und IV Nr. 1, Nr. 3.4 und Nr. 3.5 dieser Allgemeinverfügung und die betrieblichen Festlegungen der vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle durchgeführt sind. Die Zustimmungspflicht des Grundstückseigentümers nach § 25 Abs. 1 LuftVG bleibt unberührt.
- 3.3 Auf einem Flugplatz und in seiner Umgebung dürfen Ultraleichtflugzeuge, Gleitflugzeuge und Hängegleiter nur betrieben werden, wenn der übrige Flugbetrieb nicht behindert oder gefährdet wird und die zuständige Luftaufsichtsstelle oder Flugleitung ihre Zustimmung erteilt hat.
- 3.4 Starts dürfen nur durchgeführt werden, wenn ein Flugleiter am Startplatz anwesend ist, der die Abwicklung des Flugbetriebs leitet und in der Lage ist, bei Unfällen Sofortmaßnahmen einzuleiten. Der Flugleiter muß Inhaber eines Befähigungsnachweises nach Abschnitt I Nr. 1 sein. Einzelheiten und Ausnahmen regelt die vom Bundesminister für Verkehr anerkannte Stelle in den betrieblichen Festlegungen.
- 3.5 An Start- und Landestelle sind geeignete Windrichtungsanzeiger anzubringen und Erste-Hilfe-Ausstattungen bereitzuhalten.

Der Schleppbetrieb wird in der Flugbetriebsordnung eigens geregelt, vor allem auch in Hinblick auf Mischbetrieb mit Segelflugzeugen.

Das Freie Fliegen wurde aus den bisherigen Hängegleiterrichtlinien übernommen, d.h. die Außenstart- und -landelaubnis nach § 25 LuftVG gilt unter den verschiedenen Voraussetzungen als erteilt, ohne daß die zuständige Luftfahrtbehörde gefragt werden muß. Neu ist, daß die 600-Meter-Entfernung von einem Wohngebiet weggefallen ist, geblieben ist die 3-km-Entfernung von einem Flugplatz. Die Zustimmungspflicht des Grundstückseigentümers gilt hinsichtlich des Landeplatzes nicht bei Überlandflügen.

Ultraleichtflugzeuge dürfen nur auf einem zugelassenen Flugplatz starten und landen.



V. Haftpflicht

Der Halter eines Ultraleichtflugzeuges, Gleitflugzeuges oder Hängegleiters hat eine den Vorschriften des § 43 LuftVG in Verbindung mit §§ 102 – 104 LuftVZO genügende Haftpflichtversicherung abzuschließen.

VI. Straf- und Bußgeldvorschriften

Verstöße gegen diese Allgemeinverfügung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden. Wer als Führer eines Luftfahrzeuges oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen eine im Rahmen der Luftaufsicht erlassene Verfügung (§ 29 LuftVG) verstößt und dadurch Leib und Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet, kann mit einer Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft werden.

VII. Kosten

Die vom Bundesminister für Verkehr anerkannte oder beauftragte Stelle kann für Handlungen nach dieser Allgemeinverfügung angemessene Kosten erheben.

VIII. Schlußvorschriften

Diese Allgemeinverfügung tritt zum 15. Mai 1982 in Kraft. Für den Nachweis der Betriebstüchtigkeit der Ultraleichtflugzeuge kann die vom Bundesminister für Verkehr anerkannte Stelle allgemein oder im Einzelfall eine Übergangsfrist längstens bis zum 31. Dezember 1982 einräumen.

Die Richtlinien für den Betrieb von Hängegleitern und Gleitflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland vom 01.12.1977 (NfL II – 112/77) und die ergänzende Regelung zu den Richtlinien für den Betrieb von Hängegleitern und Gleitflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland vom 09.03.1978 (NfL II – 40/78) sind ab diesem Zeitpunkt nicht mehr anzuwenden.

*Im Auftrag
Huck*

Die Straf- und Bußgeldvorschriften ergeben sich zwangsläufig aus dem Mischbetrieb mit anderen Luftfahrzeugen, die denselben Vorschriften unterliegen. Unabhängig davon muß der DHV sich vorbehalten, Befähigungsnachweise zu entziehen oder die Erteilung zu verweigern.

Weitere Übergangsfristen – wie oben bereits erwähnt – bestehen für die Umschreibung ausländischer Pilotenscheine bis zum 31.7.1982 und für die Registrierung und Kennzeichnung der Geräte bis zum 30.6.1983.

Der DHV hat die gemäß seiner Beauftragungen als anerkannte Stelle vorgesehenen Bestimmungen (Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Piloten und Fluglehrer, Betriebstüchtigkeitsforderungen, Flugbetriebsordnung etc.) bereits im Entwurf fertiggestellt und wird sie schnellstmöglich in Kraft setzen. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten die bisherigen Bestimmungen – einschließlich der Startleiterordnung – fort.



Endlich kann man ihn bekommen:

Typhoon Typhoon Typhoon

BHGA-Test + Abwurf erfolgreich absolviert, damit gleichwertig dem Gütesiegel.
2 Größen: 15,4 m² + 16,7 m²

Preis: 4350,— DM

Generalvertretung:



**DRACHEN-
FLUGSCHULE
RADOLFZELL**

Stanko Petek jun. Tegginger Straße 24 a
7760 Radolfzell-Bodensee, Telefon 07732/2728

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

Information und Probefliegen auch bei folgenden Gebietsvertretungen:

Drachenflugschule Wasserkuppe · Horst Barthelmes · Tel. 06654/353

Drachenflugschule Trier · Robert Treumann · Tel. 06500/664

Weitere Gebietsvertretungen zu vergeben!

Ausländische Scheine umschreiben lassen!

Gemäß Ziffer IV.1.1 der Allgemeinverfügung kann die vom Bundesverkehrsminister anerkannte Stelle einen ausländischen Schein nur für außerhalb Deutschlands wohnende Piloten als Befähigungsnachweis anerkennen. Dies bedeutet: Wer ständig in Deutschland wohnt (nicht lediglich als Gast), braucht den deutschen Befähigungsnachweis, sein ausländischer Schein ist hier nicht gültig.

Um den vielen Deutschen, die das schweizerische Brevet, den österreichischen Sonderpilotschein, die britische Lizenz Pilot Two oder die amerikanische Lizenz Hang Four besitzen, keine Schwierigkeiten entstehen zu lassen, gibt es folgende Übergangsregelung:

– Die obengenannten Scheine werden für Piloten mit ständigem

Wohnsitz in Deutschland während einer Übergangsfrist bis zum 31.7.1982 als Befähigungsnachweis anerkannt.

- Wer einen der genannten Scheine bis zum 15.5.1982 (Ausstellungsdatum) erworben hat, erhält ohne weitere Pilotenprüfung vom DHV den Befähigungsnachweis B.
- Wer einen der genannten Scheine zwischen dem 15.5. und dem 31.7.1982 erworben hat, erhält vom DHV den Befähigungsnachweis B, wenn er den B-Prüfungsflug erfolgreich absolviert.
- Es werden nur gültige Scheine von deutschen Staatsangehörigen umgeschrieben.
- Für die Umschreibung werden folgende Kosten erhoben: DM 5,- für DHV-Mitglieder, DM 10,- für Nichtmitglieder.

Die Umschreibung funktioniert so: Den ausländischen Schein oder eine beglaubigte Fotokopie (Beglaubigung kann durch einen geprüften Drachenflugehrer erfolgen) zusammen mit zwei Paßbildern formlos an die DHV-Geschäftsstelle schicken, Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee. Dem Brief bitte Verrechnungsscheck oder bei anderer Zahlungsart den Zahlungsnachweis beilegen.

Die genannten ausländischen Scheine bleiben für Personen mit ständigem Wohnsitz außerhalb Deutschlands als Befähigungsnachweis in Deutschland anerkannt. Für diesen Personenkreis ist die Umschreibung nur dann erforderlich, wenn eine Wohnsitzverlegung nach Deutschland beabsichtigt ist.

NEU — NEU — NEU — NEU — NEU —

Soeben erschien der unentbehrliche Ratgeber für alle Drachenflieger und deren Begleitung.

„Wohin zum Drachenfliegen“

In diesem 208 Seiten starken Buch, Format 20 x 14 cm, zellophanierter Umschlag, werden die Fluggelände, Anfahrtswege, besondere Auflagen der Gelände, sowie Freizeit- und Sportmöglichkeiten von Deutschland und Österreich genauestens beschrieben.

Viele Begleitpersonen der Drachenflieger, die nicht aktiv diesen Sport betreiben, möchten gerne wissen, was in den betreffenden Fluggebieten an weiteren Möglichkeiten geboten wird: Wo man einen erholsamen Familienurlaub erleben kann, wo Kinder gerne gesehen sind. Kurzum, der unentbehrliche Ratgeber für Drachenflieger und deren Begleitung.

Weiter noch eine Aufstellung aller Drachenfliegerclubs und Vereine aus der BRD, Großbritanniens und Österreichs.

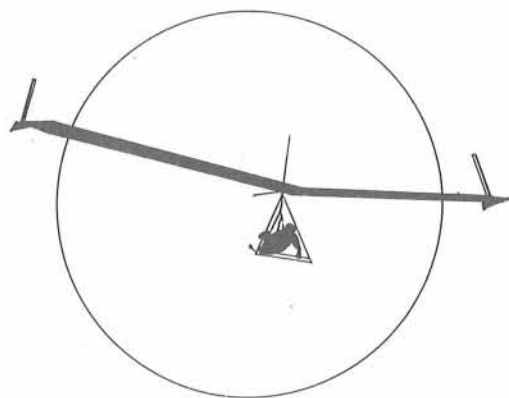
Preis: DM 32,—

erschieden im

LUFTFAHRT VERLAG AXEL ZUERL

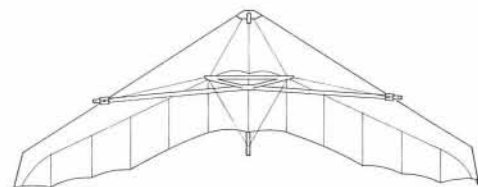
D-8031 Steinebach-Wörthsee

Postfach, Telefon 08153/8066



KATALOG
- SPORTARTIKEL -
Andreas te Reh
Kyllburgerstr. 10
5000 Koeln 41

T.: 0221 · 412164



Osterspaziergang 1982

von Helmut Denz

Ein Bericht über meinen sehr anstrengenden, aber auch sehr schönen Ziel-Rückkehr-Flug am Ostersonntag in Venezien.

Ein Vorbereitungsflug gelang am Ostersonntag, als wir von der Rampe am Campo Croce in Bassano in Richtung Aviano flogen. Trotz völliger Abschirmung auf den letzten 30 Kilometern der ca. 70 km-Strecke, kam ich noch weiter als Aviano und kehrte dann um, um auf dem regulären Landeplatz zu landen. Dies zeigte mir die sehr ungewöhnlichen Thermikverhältnisse am Südrand der Alpen, wo die feuchtwarmen Luftmassen der Po-Ebene nach Norden ins Gebirge strömen und großflächig kondensieren, aber trotz Abschirmung noch gute Aufwinde liefern. Der Flug zeigte aber auch die streckenweise spärlichen Landemöglichkeiten zwischen drahtverhauenen Weinfeldern – entsprechend vorsichtig hatte ich mich vorgearbeitet.

Für den nächsten Tag schlug ich vor, die nun bekannte Strecke von Aviano zur Rampe am Campo Croce und zurück zu versuchen. Um 9 Uhr am Startplatz, war ich um 10 Uhr mit den Startvorbereitungen fertig. Start um 10.15 Uhr nach Startmeldefotos. Es kostete beinahe eine halbe Stunde – beinahe wäre ich abgesoffen – um das vom

Startplatz aus gut sichtbare Gelände neben der Schlucht oberhalb Aviano aus dem Fotosektor zu fotografieren – ich mußte dazu sehr weit in die Ebene rausfliegen. Ich fand schließlich wieder zerrissenes Steigen, stieg allmählich über den Startplatz und arbeitete mich dann nach Westen vor. Die Thermik war nur mäßig und sehr zerrissen, am Col Brolbola kämpfte ich eine halbe Stunde, um zur Basis zu steigen – beinahe 1 1/2 Stunden für ca. 15 km, es war fraglich, ob das Vorhaben noch gelingen konnte.

Bis zum Monte Pizzoc lief es weiterhin schlecht, die Querung des Tales nördlich von Vittorio Veneto zum Col Visentin gelang und auf der anderen Seite waren die Bärte endlich etwas gleichmäßiger. Entlang der Bergkette zum Monte Cesen lief es recht gut, teilweise Geradeausflug nach McCready-Anzeige. Ich merkte jedoch, daß ich ca. 10 km/h Gegenwind hatte und nur mühsam vorankam.

Am Monte Cesen waren nur spärliche Cumulus-Wolken, jedoch fand ich hier zunächst einen unerwarteten Bart an der Nordseite und danach konnte ich über dem spitzen

pyramidenförmigen Berg nördlich von Segusino nochmals etwas Höhe tanken (hier waren wir am Vortag nach der Piave-Überquerung von Westen auch wieder hochgekommen). Etwa 13.30 Uhr – die geplante Wendepunktumrundung um 14 Uhr war nicht mehr zu schaffen, aber vielleicht würde 14.30 Uhr noch reichen, da ich ja beim Rückflug mit Rückenwind rechnen konnte. Also keine Zeit mehr verlieren!

Mit wenig Ausgangshöhe querte ich das Piave-Tal an der engsten Stelle, fand am Monte Tese gutes Steigen und flog dann weiter Richtung Monte Spionicia, wo ich den ersten Drachen begegnete, die mir vom Bassano-Wettbewerb entgegenkamen. Hier stieg ich schnell von Gipfelhöhe bis unter eine dunkle Wolke und weiter gings zum Monte Boccaor, wo ich nochmals in einem zerrissenen Bart Höhe tankte, bevor ich die breite wolkenlose Schlucht überquerte. Danach flog ich nur noch geradeaus, den Bergrücken entlang und kurbelte nur einmal in einem 4 m-Bart bis zum Wendepunkt.

Ich fotografierte den Startplatz, wunderte mich allerdings, daß die Drachen nicht bei der Rampe, sondern weiter oben, neben einem Bauernhof standen (ich erfuhr später, daß die Rampe mutwillig zerstört worden war!). Es war inzwischen 14.45 Uhr – ich hatte noch eine Chance, den Rückflug zu schaffen.

Mit nur wenigen Thermikkreisen flog ich zurück zum Monte Boccaor, wo ich etwas Sicherheitshöhe tankte. Am Monte Spionicia stand wieder der Bart, weiter ging's geradeaus übers Piave-Tal zur Pyramide vor dem Monte Miliana, wo mich der stärkste Bart des Tages (bis zu 5 m/s) in kürzester Zeit an die Basis hob. Ich nahm mir die Zeit, um mit meiner zweiten Kamera dieses erhebende Gefühl und die herrliche Landschaft festzuhalten.

Bis zum Monte Orsere kam ich sehr schnell vorwärts – der Wind, gegen den ich vorher kämpfte, half mir jetzt wesentlich.



Rekordflieger und Streckflugbeirat Helmut Denz nach seinem 140-km-Ziel-rückkehrflug.
Foto: Klaus Tänzler

Fortsetzung nächste Seite

Ab dem Col de Moi lag die Bergkette im Schatten, ich flog weiter geradeaus entlang der Bergkante und machte den Fehler, daß ich schwächeres Steigen unterwegs nicht ausnützte, um kreisend zu steigen. So kam ich weit unter dem Col Visentin an und biß mich an einer Bergflanke in einem Nullschieber fest, in der Hoffnung, daß nochmal eine kurze Sonnenphase kommen würde. Sollte ich jetzt ca. 25 km vor dem Ziel noch absaufen?

Ich kämpfte eine halbe Stunde, um ca. 300 m bis knapp unter den Gipfel zu steigen, dann war ich total erschöpft. Jetzt mußte ich die Talquerung versuchen, um mich im Geradeausflug auszuruhen. Im vorsichtigen McCready-Flug flog ich den von der Sonne beschienenen Felsabbruch am Taleingang an – der darauf zuwende Talwind mußte Steigen bringen. Ich kam ziemlich nieder an, aber richtig – 2 m/s Steigen, welche Erlösung! Mit zunehmender Höhe wurden es bis zu 4 m/s – der zweitstärkste Bart des Tages! Erst jetzt hatte ich wieder Zeit, um die schöne Landschaft mit dem Lago Morto unter mir zu genießen und in einem Foto festzuhalten.

Am Monte Pizzoc kam ich dann schließlich wieder zur Basis. Inzwischen war völlig geschlossene Bewölkung, aber am Vortag hatte ich es ja auch bis Aviano geschafft, also jetzt nicht mehr schnell, sondern so hoch wie möglich fliegen.

Die Basis war heute wesentlich höher als am Vortag. Deshalb versuchte ich es quer über den Bosco del Consiglio. Am Col Brombolo und Col della Caterina machte ich nochmals Höhe in schwachem Steigen – jetzt war ich mir sicher, es zu schaffen!

Die letzte Sicherheitshöhe tankte ich unter dem Col Grande. Dann flog ich ohne weiteres Steigen auszukurbeln bis zum Ausgangspunkt, dem Gelände neben der Schlucht über Aviano, schoß meine Zielfotos und flog dann gegen den Wind zum Landeplatz zurück.

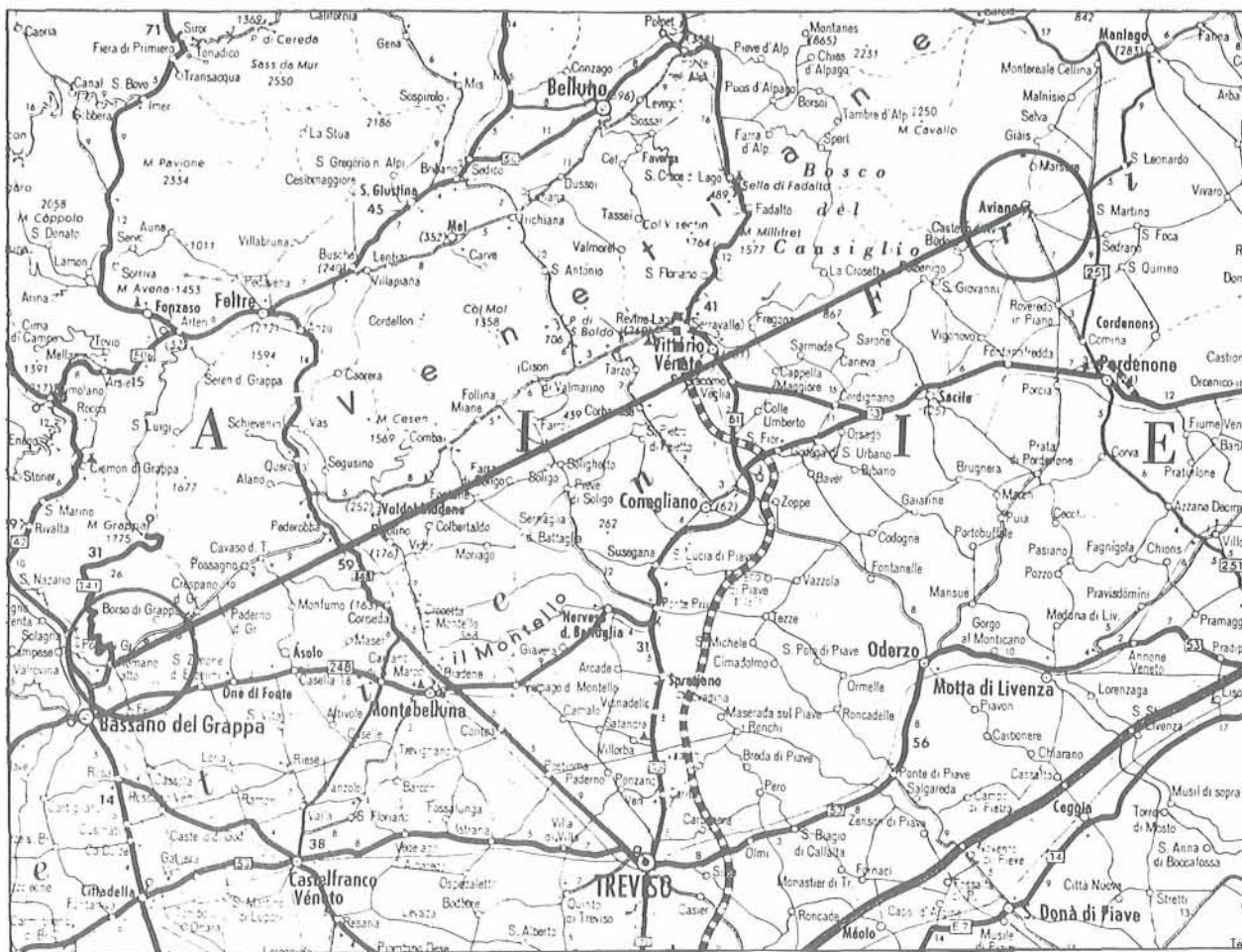
Nach ziemlich genau 7 Stunden Flugzeit schaffte ich sogar noch eine sauber gestandene Landung in der Nähe des Punktes. Ziemlich erschöpft klinkte ich mich aus und trug mein Gerät zum Abbauplatz, wo ich bald von einer Menschenmenge umringt war, als ich meine Landemeldung erstellte und

die zugehörigen Fotos schoß.

4 1/2 Stunden hatte der Hinflug gedauert, 2 1/2 Stunden nur der Rückflug, obwohl ich hier durch den Beinahe-Absauser eine halbe Stunde verloren hatte. Ich war sehr zufrieden und glücklich, daß ich trotz den schwierigen Thermikverhältnissen am Anfang und am Ende des Fluges die Flugaufgabe geschafft hatte.

Aviano für Gäste gesperrt

Der italienische Drachenfliegerclub Aviano hat uns telefonisch mitgeteilt, daß bis auf weiteres keine Gäste mehr die Starterlaubnis für ihr Gelände erhalten. Über die Osterfeiertage habe es mehrere Unfälle gegeben. Die örtliche Behörde sei eingeschritten, weil die Durchgangsstraße nahe dem Landegelande zeitweise blockiert gewesen ist. Zwei Gastflieger sollen den NATO-Flugplatz im Tiefflug überquert und damit die Geländegenehmigung aufs äußerste gefährdet haben.



Voraussetzungen für Überlandflug, Schlepp und UL

Gemäß Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr ist für Überlandflug, Schlepp und UL-Fliegen jeweils ein eigener Befähigungsnachweis erforderlich. Der DHV hat die entsprechenden Entwürfe fertiggestellt und wird sie schnellstmöglich in Kraft setzen. Vorgesehen ist:

Für Überlandflug

- Seit Ausstellung des Beiblattes B ein Jahr Flugerfahrung bis zur Erteilung der Streckenflugzeugerlaubnis, bei Inhabern des PPL Beiblatt B oder C sechs Monate.
- Zusätzliche theoretische Ausbildung und Prüfung in den Fächern Luftrecht, Wetterkunde und Navigation (nicht für PPL-Inhaber). Ausbildungsdauer 20 Stunden. Ausbildung in speziell anerkannten Flugschulen, Ausbildungszeugnis.
- Zehn Flüge an fünf verschiedenen Geländen, davon ein B-Gelände, sämtlich mit 30 Minuten Flugdauer. Eigenbeurkundung durch den Piloten anhand seines Flugbuches.
- Bescheinigung eines geprüften Drachenflugehrers über die Befähigung des Piloten, den besonderen Anforderungen und Gefahren des Streckenfluges gewachsen zu sein.
- Nach bestandener Prüfung Eintrag eines Zusatzvermerks in den Befähigungsnachweis, also kein neues Beiblatt.

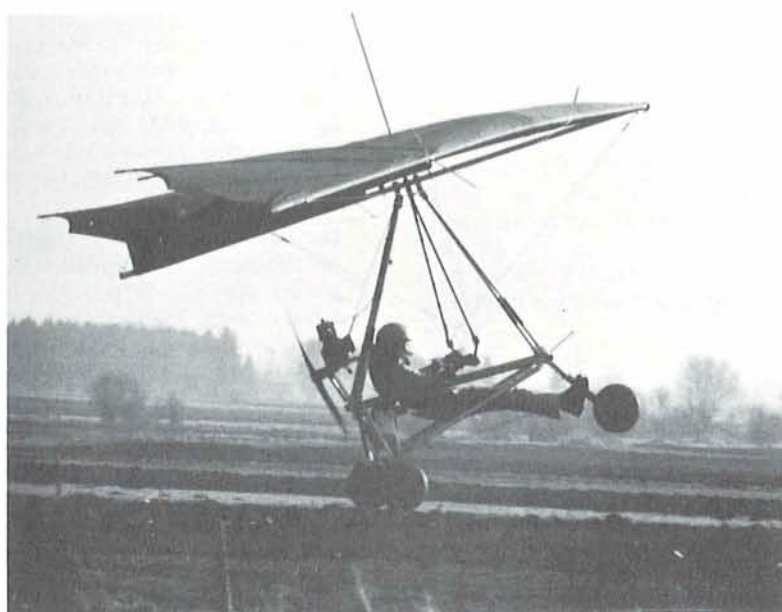
Für UL-Piloten

- Ausbildungserlaubnis mit verschiedenen Voraussetzungen, z.B. fliegerärztliches Untersuchungszeugnis.
- Theoretische Ausbildung und Prüfung in den Fächern Luftrecht, Navigation, Meteorologie, Technik, Verhalten in besonderen Fällen. Ausbildungszeit 60 Stunden.
- Praktische Ausbildung in drei Stufen: Beherrschen des Fluggerätes, Verhalten in besonderen Fällen, Planung und Durchführung von Streckenflügen. Ausbildungszeit 30 Flugstunden.
- Freistellung der PPL-Inhaber von der Theorieausbildung (nicht von der Theorieprüfung). Verringerung der praktischen Ausbildungszeit bei fliegerischer Vorbildung.
- Theoretische und praktische Ausbildung in speziell anerkannten UL-Flugschulen.
- Bei bestandener Prüfung Erteilung des Befähigungsnachweises für UL-Piloten.

Für Hängeleiterschlepp

- Besitz des Befähigungsnachweises B.
- Bei Mischbetrieb mit anderen Luftfahrzeugen Theorieprüfung Überlandflug.
- Zusätzliche theoretische Ausbildung und Prüfung in den Fächern Luftrecht, Gerätekunde, Flugtechnik, Gefahreneinweisung und betriebliche Regeln.
- Praktische Ausbildung mit jeweils 30 Windenstarts als Pilot, 30 als Windenfahrer und 10 als Startleiter.
- Theoretische und praktische Ausbildung in speziell anerkannten Flugschulen. Ausbildungszeugnis.
- Nach bestandener Prüfung Eintrag eines Zusatzvermerks in den Befähigungsnachweis, also kein neues Beiblatt.

Alle Zahlenangaben für die theoretische und praktische Ausbildung sind Mindestanforderungen. Den Interessenten wird empfohlen, bei der DHV-Geschäftsstelle oder bei ihren Vereinsvorsitzenden, die vorab informiert werden, sich zu erkundigen. Die Ausbildungs- und Prüfungsordnungen werden für einen Unkostenbeitrag von je DM 6,- von der DHV-Geschäftsstelle versandt, zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Konto-Nummer 79 657. Bei Überweisung den Beleg dem Bestellschreiben beifügen.



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.

Tödlicher Unfall in Spanien

Barcelona – Am 09.04.1982 verunglückte der Deutsche Gerd Lohmann mit einem Superwing tödlich. Nach dem spanischen Unfallbericht brach in starken Turbulenzen das linke Flügelrohr und der Pilot stürzte aus einer Höhe von 50-80 m ab. Das Rettungssystem wurde nicht ausgelöst.

Fehlerhafte Reparatur – Pilot verletzt

Gemeinde Ach – Am 18.04.1982 startete der Pilot Karlheinz Schumeyer mit seinem Wings 17,2 m² vom Hochlitten. Nach seinen Angaben zog das Gerät gleich nach dem Start stark nach links. Nach weiterer Flugstrecke – inzwischen mit etwa 150 m über Grund – konnte der Pilot die Drehbewegung des Gerätes nur noch unvollständig korrigieren und nach mehreren spiralartigen Linkskurven mit zwischenzeitlichen Abfangbewegungen setzte das Gerät mit harter Landung auf. Der Pilot verletzte sich.

Die anschließende Untersuchung des Gerätes ergab zwischen dem rechten und dem linken Wingtip einen Höhenunterschied von 3 cm. Des weiteren waren die Wingtips mit einem Spiel von 9,5 cm bzw. 11,5 cm nach oben und unten beweglich. Die Bohrungen für die Schnapper an den Flügelstangen waren ellipsenförmig vergrößert, mit einem Spiel von 3 mm. Nach Angaben des Piloten war das Gerät vom Hersteller repariert (Seitenrohr) und umgerüstet worden. Der Unfallflug sei der erste Flug nach der Reparatur und Umrüstung gewesen.

Verbindungsleine gerissen – Pilot überlebt

Unfallbericht
von Erol Wassermann

Am 01. Mai startete ich mit meinem 14 Tage alten Falke V am Gelände der Ulmer Drachenflieger in Türkheim, Nordwesthang. Wind genau auf den Hang mit ca. 20 bis 30 km/h, leichtböig, also Soaringbedingungen. Nach dem Start hatte ich innerhalb kürzester Zeit 100 bis 150 km Startüberhöhung, 15 bis 20 Minuten später nahm der Wind in Stärke und Böigkeit zu, außerdem drehte er weiter auf W-SW (laut Startleiter 40 bis 60 km/h Windgeschwindigkeit) und ich mußte nach rechts Richtung Geislingen ausweichen.

Nach einer hochgezogenen Fahrtkurve zog ich den Steuerbügel voll durch und erwischte dabei eine Böe, die mein Gerät sofort negativ wegschnappen ließ und ich mich im negativen Flugzustand, vor dem Steuerbügel mit dem Rücken auf dem Kielrohr liegend, wiederfand (ca. 100 m über Grund). Mein erster Gedanke „Schirm“. Ich öffnete die Packhülle, sah wie der Schirm wunderbar hinter der rechten hinteren Segelkante stieg, wie die Packgummis von den Leinen spritzten und wartete auf den Entfaltungsstoß.

Der kam auch, aber kaum daß der Schirm sich entfaltet hatte und die erste Fallenergie wegnahm, riß die Hauptleine und ich stürzte weiter in 20 bis 25 m hohe Bäume, durch bis auf den Waldboden. Ich muß dazu noch sagen, daß mein Gerät in der Luft selbst negativ noch voll intakt, noch nichts gebrochen oder zerrissen war.

Daß ich noch am Leben bin, habe ich nur den Umständen zu verdanken, daß der Schirm nach Augen-

zeugenberichten ungefähr 10 bis 20 m über den Bäumen voll „stand“ und die Hauptenergie wegnahm, bevor die Hauptleine riß, und daß mein Gerät völlig intakt in die Baumkronen krachte, ich zum zweitenmal abgebremst wurde und dann erst bis zum Waldboden durchschlug. Übrigens kam ich mit nur leichten Verletzungen davon. Hautabschürfungen, Prellungen. Nun frage ich mich: „Wie kann die Fallschirmleine reißen?“ Ich hoffe, daß dies die Untersuchung klären wird. Schirm: Brüggemann und Brand, Werksnummer 01-78-164622.

Anmerkung:

Die gerissenen Enden der Fallschirmleine befinden sich beim Landeskriminalamt zur Untersuchung. Das Rettungsgerät wurde im März 1978 hergestellt und bei Auslieferung geprüft. Weitere Prüfungen im Zwei-Jahres-Turnus sind nicht erfolgt. Der Schirm wurde regelmäßig von einem lizenzierten Packer neu gepackt und nach Angaben von Erol Wassermann „bei jedem Packen augenscheinlich durchgesehen“. Die DHV-Hängegleiterkommission befaßt sich bei ihrer Sitzung am 29.05.1982 auch mit den Gütesiegelanforderungen für Rettungsgeräte.

Ins Auge gefaßt ist eine angemessene Erhöhung des Festigkeitsgrenzwertes für die Verbindungsleine. Ferner wird man daraus Konsequenzen ziehen müssen, daß die Verbindungsleine im Bereich des Austritts aus dem Container am meisten gefährdet ist. An dieser Stelle reibt die Leine an verschiedenen Materialien, insbesondere am Container-Klettverschluss. Die ständige Bewegung und Reibung kann dazu führen, daß einzelne Fäden „gezogen“ werden und das Textilgewebe entscheidend an Festigkeit verliert. Mögliche Schutzmaßnahme wäre ein Überzug über der Leine, beginnend im Container und endend an der Verbindungsschleufe.

Aus für Lancer IV

Die Firma Gygax teilt mit, daß sie sich außerstande sieht, den Lancer IV so zu modifizieren, daß er die Flugmechanik-Anforderungen erfüllt. Auch die zuletzt durchgeführte und bei der Testfahrt am 20.04.1982 geprüfte Modifikation hat nicht den erhofften Erfolg gebracht. Weitere pitch-up-erhöhen-Maßnahmen sind nach Auskunft von Hans Gygax konstruktiv nicht möglich.

Der Lancer IV der Firma Rithner ist nach vier tödlichen Flattersturz-unfällen 1981 in der Schweiz gesperrt und darf auch in Deutschland nicht geflogen werden.

Steuerseil gerissen

Ruhpolding – Am 18.04.1982 ist bei einem Flug vom Rauschberg am Helios des Piloten Sepp Aigner ein Steuerseil gerissen. Das Gerät geriet in eine unkontrollierbare Kurvenlage. Der Pilot löste sein Rettungsgerät Parasail aus und blieb unverletzt. Die Firma Schmidtler hat sofort alle Piloten benachrichtigt. Sie ersetzt kostenlos sowohl die Steuerseile als auch die Umlenkrollen durch stärkere Materialien.

Sicherheitsmitteilung der Firma Schmidtler

Info für HELIOS-Piloten

Im Verlauf der Serien-Produktion und der Flugpraxis mit Seriengeräten haben sich einige Punkte ergeben, die wir an alle Piloten weiterleiten möchten, da sie z.T. auch die Flugsicherheit betreffen.

1. Besonders wichtig: Check des Steuerseils

Beim Check des Steuerseils ist im Besonderen auf die **Umlenkrolle oberhalb des Trapezes** zu achten! Die Rolle muß leichtgängig laufen. Klemmt die Rolle, sodaß das Steuerseil über die Rolle schleift, besteht die **Gefahr des Verschleißens bis zum Steuerseilriß!!**

Um etwaige Verschleißerscheinungen rechtzeitig erkennen zu können, rüsten wir deshalb um auf ein stärkeres Steuerseil. Die Umlenkrolle wird gegen eine größere ausgetauscht.

2. Die Reißverschlüsse am Segel außen haben sich als nicht besonders tauglich erwiesen. Sie können auf Wunsch auf Klettverschlüsse umgearbeitet werden. Ein Einfluß auf die Flugeigenschaften besteht auch bei einseitig offenem Reißverschluß nicht.

3. Sämtliche Federschnapper im Gerät können ausgetauscht werden gegen Federschnapper mit stärkerer Federspannung.

4. Die jeweils 2 äußersten Segellattenendstoppsel sind ab sofort mit längeren Einschubstücken erhältlich (sie können sich dann bei

Bodenberührung nicht mehr lösen).

5. Die Rohrschellen an der Trapez-Basis (zum Einstellen und Befestigen des Steuerseils) können gegen einstell-günstigere ausgetauscht werden.

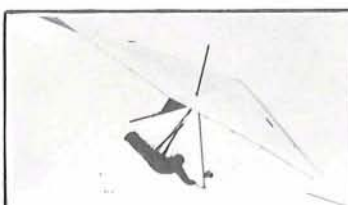
Alle diese Nachrüstungen und Änderungen sind kostenfrei. Bezüglich Fristen und Terminen setzen Sie sich bitte telefonisch mit uns in Verbindung.

Peter Haltinger verletzt

Allgäu – Am 13.05.1982 hatte der Testpilot Peter Haltinger bei einem Flug mit dem Ultraleichtflugzeug M 1 in extrem niedriger Höhe mit hoher Geschwindigkeit Bodenberührung mit dem Vorderrad des Fahrgestells (Bericht des Herstellers). Bei der darauffolgenden Bruchlandung erlitt der Pilot erhebliche Kopfverletzungen.

Vermißter Drachenflieger tot aufgefunden

Garmisch – Der seit Ende letzten Jahres vermißte Drachenflieger Josef Beringer wurde im Gebiet des Osterfelderkopfes tot gefunden. Josef Beringer hatte vor seinem letzten Flug Selbstmordabsichten geäußert.



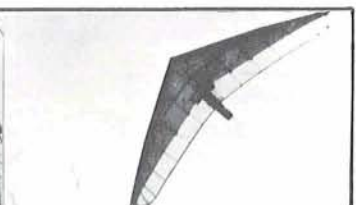
DEMON 18m² Damit auch der Pilot über 80 kg voll oben mit dabei ist.



DEMON 16m² Ausgewogenheit in Handhabung, Leistung und Sicherheit für Pilotengewicht über 70 kg.



DEMON! Auch für den leichten Flieger ein echter Streckenjäger.



DEMON! Natürlich mit dem DHV gleichwertigen BHGA-Gütesiegel (siehe Info Nr. 11)

Generalvertretung:

Hansi Bader
Am Burgblick 6
7070 Schwäb. Gmünd
Tel. 07171/43745



Vertretungen:

Münchner Drachenflugschule 8000 München 80 Tel. 089/4486848	Reinhard Kerner 6806 Viernheim Tel. 06204/71206 u. 76074	Heinrich Fischer 8580 Bayreuth Tel. 0921/92911
--	---	--

Drachenflugcenter Peter Borg
4950 Minden
Tel. 0571/51032 u. 44121

Händleranfragen willkommen!

Räumliche Disorientierung – Vertigo

Bei einem VFR-Nachtflug in Norddeutschland von einem Landeplatz zum nächsten Flughafen (15 Min. Gesamtflugzeit) bekam die Cessna 172 nach 3 Minuten mit einer Längsneigung von ca. 15° Bodenberührung, so daß das Bugrad sowie das Hauptfahrwerk abscheren.

Das Flugzeug rutschte dann 50 m über eine flache Wiese, durchbrach eine Baumhecke, überquerte einen Weg und kam an der gegenüberliegenden Böschung eines kleinen Weihers zum Stillstand. Alle vier Insassen wurden tödlich verletzt. Es entstand kein Brand.

Die Untersuchung der Wrackteile ergab keine Hinweise auf ein Versagen einzelner Bauteile. Der pathologische Befund der Insassen zeigte weder Vergiftungserscheinungen durch Kohlenmonoxyd oder Alkohol, noch waren sonstige körperliche Mängel oder Gebrechen erkennbar.

Nach Aussagen der Flugwetterwarte lag das Gebiet im Einflußbereich einer von West nach Ost durchziehenden Kaltfront. Es war mit Regen und Sichten zwischen 2-5 km zu rechnen. Die Wolkenuntergrenzen lagen zwischen 500 und 1000 Fuß.

Die Rekonstruktion des Flugweges ergab, daß der Flugzeugführer sofort nach dem Start in Richtung des Ansteuerungsfunkfeuers des Flughafens einkurvte. Währenddessen hatte er Funkverkehr mit dem Abflugort (122,6), um die Startzeit zu erfragen. Er wechselte gleich darauf auf die Frequenz 122,7, um sich bei Radar die Anflugfreigabe geben zu lassen. Er wird informiert, die Frequenz 120,6 zu schalten. Dies wurde noch bestätigt, danach brach der Funkkontakt ab.

Aufgrund dieser Informationen kann angenommen werden, daß die Wetterlage keine einwandfreie Bodenreferenz erlaubte, der Flugzeugführer durch den mehrmaligen Frequenzwechsel während des Kurvenfluges im Steigen zur Lageänderung seines Körpers gezwungen wurde und dadurch ein Drehschwindel (Vertigo) bei ihm auftrat, dem er mit den Signalen seines Gleichgewichtssystems begegnete, anstatt sich auf die Instrumente zu verlassen, so daß es zu der Bodenberührung kam.

„Die Fähigkeit, Körperbalance zu halten, wird von frühester Kindheit an erlernt. Informationen von Augen, Muskeln, Gelenken, Hand und dem Vestibular-Apparat werden interpretiert und damit die Position des Körpers in bezug zum Erdboden festgestellt. Die Augen sind beim Sichtflug die primären Sinnesorgane zur Erhaltung des Gleichgewichtes. Sie stellen die Lage des Körpers im Bezug auf Umgebung, die Bewegung und die Beschleunigungsabläufe fest.

Beim Instrumentenflug fällt die Kontrollmöglichkeit der Augen in bezug auf die Umgebung im besonderen durch den Wegfall des natürlichen Horizontes fort. Hierbei stellt sich heraus, daß die Leistungen aller anderen Gleichgewichtsorgane ungenügend sind. Sie vermitteln jetzt Eindrücke, die mit der wirklichen Lage im Raum nicht immer übereinstimmen, es kommt zu einer räumlichen Disorientierung.

Beim Instrumentenflug sind relativ kleine Instrumente der Orientierungsersatz für den natürlichen Horizont.

Sie zeigen die Lage im Raum, Geschwindigkeit, Höhe, Steig-/Sinkgeschwindigkeit an. Beschleunigungen oder Verzögerungen müssen hingegen aus Zeigerbewegen, z. B. den Veränderungen der Fahrtanzeigen, herausinterpretiert werden.

Ein großes Problem beim Erlernen der Instrumentenfliegerei bildet die Fähigkeit, sämtliche Lagewahrnehmungen bis auf die Instrumentenanzeigen zu ignorieren.

Schnellere Kopfbewegungen lassen bereits das Gefühl von Querlagen aufkommen; Beschleunigungen und Verzögerungen werden wie Steigen und Sinken empfunden.

Das „Organ“, das all diese falschen Informationen an unser zentrales Nervensystem meldet und Schuld an den räumlichen Disorientierungen hat, wird Vestibularis-Apparat genannt und ist paarig im Felsenbein in enger Verbindung zum Innenohr angelegt.

Im Laufe unserer fliegerischen Ausbildung haben wir irgendwann einmal ein Modell dieser dreidimensionalen Brezel (Abb.1) gesehen, deren Bogengänge Drehbeschleunigungen in den drei Ebenen des Raumes wahrnehmen.

Diese Bogengänge sind knöcherne Kanäle, in denen ein häutiges Röhrensystem verläuft, das mit einer Flüssigkeit gefüllt ist.

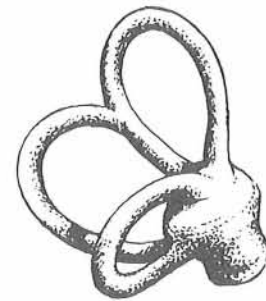


Abb. 1

An der Basis eines Bogenganges befindet sich eine Erweiterung, die Sinneszellen mit Sinneshärchen enthält (Abb.2). Bei Drehbewegungen in der Ebene des Bogenganges bleibt die Flüssigkeit (Endolymphe) aufgrund ihrer Trägheit hinter der Bewegung zurück und biegt die Sinneshärchen in der entgegengesetzten Richtung ab. Diese Bewegung der Härchen wird als Sinnesreiz an das Zentrale Nervensystem gemeldet.

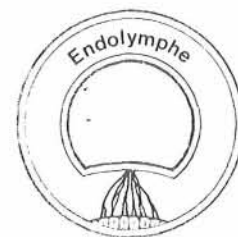


Abb. 2

Bei Fortführung der Drehbewegungen (Walzertanz, Rollenflug etc.) gerät die Flüssigkeit in Bewegung. Zum besseren Verständnis stellen Sie sich einen teilweise gefüllten Cognacschwenker vor, der sich langsam zu drehen beginnt. Zunächst verharrt die Flüssigkeit im Glase, wird dann aber langsam mitdrehen, bis sie die gleiche Drehgeschwindigkeit wie das Glas hat.

Räumliche Disorientierung...

Der gleiche Vorgang findet in dem Bogengang des Vestibularapparates statt. Hat die Endolymphe dieselbe Drehgeschwindigkeit wie der Bogengang (nach ca. 30 Sek.), richten sich die Sinneshäärchen auf. Das Gefühl des Sichdrehens hört auf.

Stoppt man plötzlich die Drehbewegung, entsteht ein erneutes Drehgefühl, da sich die Flüssigkeit in der alten Richtung weiterbewegt und das erneute Biegen der Sinneshäärchen somit den Eindruck einer Gegendrehung entstehen läßt. (Abb. 3)

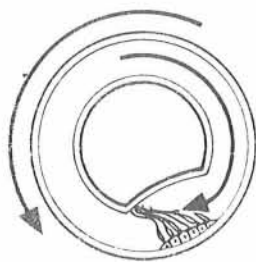


Abb. 3

Findet in mehreren Bogengängen gleichzeitig eine Bewegung statt, werden z.B. bei schon stattfindender Drehung Kopfbewegungen ausgeführt, so tritt der „Coriolis-Effekt“ auf. Er führt zu schweren Schwindelerscheinungen und zur vollkommenen Disorientierung über die Lage im Raum.

Dieses Gefühl können Sie auf einem Drehstuhl reproduzieren, indem Sie während der Drehung den Kopf auf und ab bewegen. Das Resultat ist der komplette Verlust des Gleichgewichtes und das Gefühl des „des-seitlich-aus-dem-Stuhl-fallens“.

Sie können sich sicherlich vorstellen, was einem Piloten bei einem Instrumentenflug passiert, wenn der Coriolis-Effekt auftritt.

Dies erklärt, warum Kopfbewegungen bei Kurvenflügen unter IMC auf ein Minimum beschränkt bleiben sollten.

Schon ein Nachvornelehnen oder seitlich nach unten schauen kann die Endolymphe in allen drei Bogengängen gleichzeitig bewegen.

Die Lage in bezug auf die Schwerkraft, also das „Unten“ und „Oben“, wird durch den Otholithen-Apparat im Sacculus, einer Verdickung des Vestibularapparates, wahrgenommen. Winzige Kalkkristalle sind auf

senkrecht nach oben stehenden Sinneshäärchen, die durch eine dünne Membran hindurchragen, aufgelagert und melden normalerweise Druckveränderungen, die durch Bewegungen des Kopfes entstehen. Beim Fliegen treten Trägheits- und Fliehkräfte an die Stelle der Erdbeschleunigung. Sie sind mit der Vertikalen nicht identisch, so daß eine Orientierung nach der Schwerkraft unmöglich wird.

Den Rest der Lagesensoren könnte man generell als das „Gefühl im Hintern“ bezeichnen. Dieses Gefühl ist für Flüge im niedrigen Geschwindigkeitsbereich oder bei hohen G-Kräften unter Sichtflugbedingungen wichtig.

Wertlos, ja sogar gefährlich ist es beim Instrumentenflug. Die G-Kräfte beim koordinierten Kurvenflug wirken dann wie Steigflug. Das Nachlassen der G-Kräfte beim Ausrollen wie Sinkflug. Unkoordinierter Kurvenflug, z.B. ein SKID, wirkt wie eine Kurve in anderer Richtung, ein SLIP wie eine Vergrößerung der Querlage.

Um festzustellen, inwieweit Lageveränderungen eines Flugzeuges allein durch Vestibularapparat und Gefühl festgestellt werden können, hat die USAF Tests mit Piloten und Nichtpiloten durchgeführt, bei denen die Probanden in einem abgedunkelten Simulator saßen. Man stellt fest, daß Nichtpiloten langsame Winkelveränderungen um die Querachse von $+24^\circ$ bis -11° nicht bemerkten. Die Piloten waren hier weitaus sensibler. Sie bemerkten schon Veränderungen, die über einem Nickwinkel von $+7^\circ$ bis -4° lagen.

Unter simulierten Flugbedingungen wurde die gesamte Gruppe bewertet. 37 % der Probanden konnten z.B. nicht feststellen, ob eine Querlage, egal in welcher Richtung, vorhanden war. Bei kombinierten Bewegungen um die Längs- und Querachse stieg die Fehlerquote auf über 60 %.

Kleine G-Kräfte und Drehbewegungen unter 2° pro Sekunde haben wenig Wirkung auf unsere Sensoren. Diesen Vorteil müssen wir in der Instrumentenfliegerei ausnutzen. Die meisten Fälle von Disorientierung treten bei unsauberem oder unkoordiniertem Fliegen auf, auch starke Turbulenzen, die schnelle Korrekturen fordern, können diesen Umstand fördern. Kopfbewegungen, speziell Drehungen, bei Beschleunigung oder Verzögerung, haben den gleichen Effekt wie das Kopfnicken auf dem Drehstuhl.

Denken Sie immer daran, daß

- heftige Kopfbewegungen beim Instrumentenflug eine Disorientierung hervorrufen können,
- der durchschnittlich geübte Pilot ca. 45 Sekunden benötigt, um dieser Disorientierung entgegen zu wirken.

Versuchen Sie daher

- langsam ein- und auszurollen,
- nie während des Kurvenfluges stärkere Höhenruder-Korrekturen vorzunehmen.

Glauben Sie nur Ihren Instrumenten, auch wenn der Gleichgewichtssinn etwas anderes erzählt.“

'Aus „Flugsicherheit“ der BW 2/80
von Hptm. H.L. Rau

Die einen träumen nur davon, die anderen tun's.



DHV bietet an:

neu — neu!

Thermikkarte

Herausgegeben von Manfred Kreipl. Preis für DHV-Mitglieder DM 14,—, für Nichtmitglieder DM 20,—

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, Ergänzungslieferung. Preis DM 39,—

Lufttüchtigkeitsforderungen

Pilotenaufhängesystem DM 11,30; Pilotenrettungssystem 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.
Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.

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.

Drachenflugschule Hölzenbein
Erwinstraße 41 a
7800 Freiburg

Drachenflugschule Garmisch-Partenkirchen
Milchstraße 8
8000 München 80

Münchner Drachenflugschule
Balanstraße 8
8000 München 80

Drachenflug-Center Chiemsee
Greimelstraße 3 a
8212 Übersee

Drachenflugschule Nordbayern
Varellweg 16
8580 Bayreuth

Ostallgäuer Drachenflugschule
Franz-Schmid-Straße 11
8952 Marktoberdorf

Drachenflugschule Allgäu
Hitzlerieder Straße 15
8959 Seeg

Drachenflugschule Tegernseer Tal
Südliche Hauptstraße 12
8183 Rottach-Egern

Drachenflug Südschwarzwald
Tannenweg 7
7869 Schöna

1. Ammertaler Drachenflugschule
Achelestraße 6
8111 Saulgrub

Norddeutsche Drachenflugschule
Mittelstraße 6
3013 Barsinghausen

Drachenflugschule Hansmeyer
Sudetenstraße 6
3558 Frankenberg/Eder

Drachenflugschule Oberberg
Richard-Wagner-Straße 10
5276 Wiehl 1

Drachenflugschule Trier
Im Rosenbürgert 37
5501 Waldrach

Westdeutsche Drachenflugschule
Am Rad 20 a
5788 Winterberg

Drachenflugschule „Wasserkuppe“
6412 Gersfeld-Obernhhausen 4

DELTA SPORT
Vertretung und Service
BULLET **UP-COMET**

Fafnir **ATLAS** **LA MOUETTE** **Demon**
AZUR

Laufend günstige Gebraucht- und Vorführangebote!

Das neue Gurtprogramm von Delta Sport: »Strecker«-Schurze

»Cross-Country«-Schlafsackschurze »Super«-Kniehängerschurze

jetzt mit integriertem Fallschirmcontainer

Sie fliegen (liegen) komfortabler mit Gurtzeug von:
Delta Sport Helmut Prieler Ing. grad., Tel.: (086 21) 3226
Felix-Scheffler-Str. 22, D-8226 Altenmarkt a. d. Alz

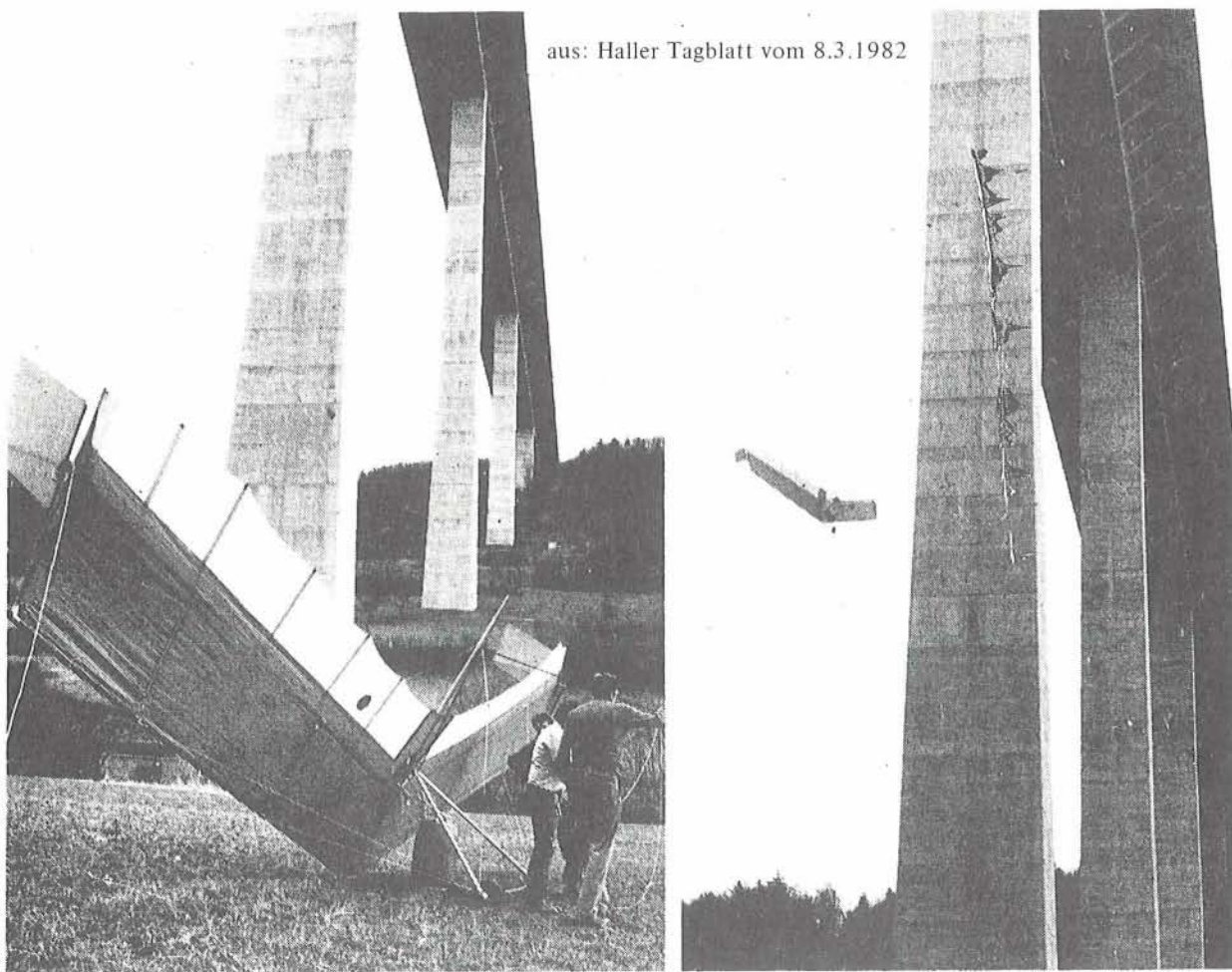
Preisgünstige UL- und Schleppversicherungen

Mit dem Gerling-Konzern wurde ein neuer Gruppenversicherungsvertrag für Ultraleichtflugzeuge vereinbart. Den Vertrag können nur DHV-Mitglieder abschließen. Versichert ist jeweils ein UL-Gerät und die nichtmotorisierten Drachen sind inbegriffen. Deckungssumme 1 Mio., Deckungsbereich Europa. Die Jahresprämie beträgt DM 90,- bei DM 500,- Selbstbeteiligung je Schadensfall oder DM 150,- ohne Selbstbeteiligung.

Die Hängegleiterhaftpflichtversicherung schließt künftig automatisch auch Hängeleiterschlepp ein, bei den gleichbleibenden Prämiensätzen von DM 45,- bei einer Selbstbeteiligung von DM 500,- oder DM 75,- ohne Selbstbeteiligung. Flugunfallversicherungen für Schlepp und UL kosten DM 120,- bei einer Deckungssumme von DM 5.000,- für Tod und DM 10.000,- für Invalidität. Deckungssumme und Prämie können bis zum Zehn-

fachen erhöht werden. Künftig kann auch eine Haftpflichtversicherung für die Startwinde abgeschlossen werden. Die Prämie beträgt je Winde DM 75,-. Für alle neuen Versicherungen (UL-Haftpflicht, UL-Unfall, Schlepp-Unfall und Winden-Haftpflicht) bitte bei der DHV-Geschäftsstelle, Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee, Telefon 08022/4923, die neuen Versicherungsanträge anfordern.

aus: Haller Tagblatt vom 8.3.1982



„Tauglichkeitsüberprüfung“ an der Kochertalbrücke

Quasi auf „Herz und Nieren“ werden dieser Tage an der Kochertalbrücke bei Geislingen jene monströsen Flugobjekte überprüft, die auch als „Drachen“ bekannt sind. Die Vertreter des Technikreferats des Deutschen Hängegleiterverbands Rudolf und Schmidtler nahmen gestern die Sichtprüfung der Hängegleiter vor. Bei den Drachen handelt es sich um Altgeräte aus dem Jahre 1978. In der Zwischenzeit seien allerdings die Prüfungsanforderungen weiter gestiegen, weshalb die Flugobjekte noch einmal überprüft werden müssen. Über eine lose Rolle werden die Hängegleiter zunächst die Kochertalbrücke hochgezogen. Als „Fliegerersatz“ dient ein Plastikkörper mit Sollbruchstellen, der mit Wasser gefüllt wird und um die 70 kg schwer ist. Aus etwa 120 m werden die Hängegleiter abgeworfen (Bild rechts). Innerhalb 50 m Fallhöhe müssen sich die Drachen selbsttätig abfangen – nur dann gilt die Überprüfung als bestanden. Nach der anschließenden Sichtüberprüfung erhält der Besitzer ein vorläufiges Gütesiegel, das den Drachen für den weiteren Gebrauch zulässt. Die „Musterung“ der Flugobjekte wird am heutigen Tag fortgesetzt. Die Besitzer der Hängegleiter kommen übrigens aus der ganzen Bundesrepublik. Gestern war sogar ein Fahrzeug mit dänischem Kennzeichen an der Kochertalbrücke auszumachen...

Bilder: kai

Gebrauchtmarkt - Gebrauchtmarkt - Gebrauchtmarkt

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

Firebird II, guter Zustand, schöne Farben, DM 1.900,-. Telefon 08231/311556

Superwing, Baujahr 1/81 zu verkaufen. Telefon 08247/5160, abends 6601

Fledge IIb, Modell 80, Klapptrapez, Lattenspanner, verstärktes Segel an Vorderkante. Telefon 07083/3018

Euro III Competition, 10/81, mit doppelter Mylarfolie, ca. 20 Flüge, Bestzustand für DM 2.780,- zu verkaufen. Telefon ab 19.00 Uhr 08552/1245

Hiway Demon 1/2 Jahr alt, Gütesiegel (engl.), guter Zustand, Preis VB und Hiway Vulkan 1 1/2 Jahre alt, Gütesiegel (engl.), guter Zustand, gute Flugleistung, Preis DM 2.200,-. Telefon 09171/8541

Zetka AAR 18, Gütesiegel, sehr gutmütiges Gerät, auf Wunsch mit Einweisung, DM 1.600,-. Telefon tagsüber 0711/3024044

Superfex II Modell 81, Sondersegel, 90 Gramm/m², schöne Farben, Liegend-Trapez, in sehr gutem Zustand wegen Klassenwechsel zu verkaufen. Telefon 0241/49372

Cloud II, neuwertig zu verkaufen, DM 2.500,-, schöne Farben. Telefon 08332/8339

X-Ray 16, Gütesiegel, teilbar 4 m, Baujahr 8/81, guter Zustand, VB DM 2.700,- oder tausche gegen Superwing. Telefon 07531/53854 ab 16.00 Uhr

Bicla-Maxi II, mit Zubehör, 2 m, 10/80, DM 2.000,-. Telefon 08022/24264

Cloud II, gerade eingeflogen, sehr günstig. Telefon 0711/8004111 oder nach 1800 Uhr 07141/44233

Firebird II, 2 Jahre alt, Topzustand, inklusive Ersatzteile: DM 2.000,-. Telefon 0621/7592797 tagsüber oder 06203/5212 abends

Ranger A, Baujahr 79, guter Zustand, Packmaß 1,5 m, mit Ersatzteilen, VB DM 1.600,-. Telefon 07541/52124

Fuga AC 5, neu 10 Flüge, VB DM 2.500,-; Thalhofer jun. 3 Jahre, sehr gut erhalten, VB DM 1.300,-; alle Gütesiegel. Telefon 08584/371

Verkaufe Wings Competition, Topzustand, Baujahr 10/79, mit neuem DHV-Gütesiegel, optimal getrimmt, 20 kg, DM 2.100,- VB. Telefon: 0941/97274

Stratos, rot, wenig geflogen, werksüberholt, Mit Gütesiegel, VB DM 1.000,-. Telefon: 089/832774

Helios (Starrflügler), 3 Monate alt, wegen Aufgabe der Wettbewerbsklasse II zu verkaufen, weit unter Neupreis. Telefon 09441/2617

Wings, 17,2 m², mit neuem Gütesiegel, Topzustand, für DM 1.300,- zu verkaufen. Telefon 0841/87901

Ideales Anfängergerät: Zetka AAR, Gütesiegel, guter Zustand, VHB DM 1.250,-; Atlas SC, sehr guter Zustand, VHB DM 2.300,-. Telefon 0761/63426

Achtung Anfänger! Zetka AAR 18, ideales Erstgerät, Gütesiegel, werksgeneralüberholt (neue Rohre), Bestzustand, sehr schönes Segel, günstig zu verkaufen. Telefon 08861/59572 ab 18.00 Uhr

1 Super Gryphon 175, Gütesiegel, 2 Jahre, hellblau, zu verkaufen, DM 1.500,-. Telefon 08034/28409

Zu verkaufen: Iser Futura GS mit „Cama“-Segel, Gütesiegel, 2 1/2 Jahre alt, VB 1.750,- DM. E. Wassermann, Wasserbergstraße 10, 7334 Süssen, Telefon 07162/4678 nach 18.00 Uhr

Gryphon 160 DS mit Gütesiegel, optimale Leistung, schöne Farben, guter Zustand, DM 1.900,-; UP-Kniehängerschürze mit Fallschirmcontainer DM 60,-. Telefon 07452/8694 oder 5730 (abends)

Pritzl Vario, Neupreis DM 488,- für DM 390,- abzugeben. Telefon 08036/7732

16er Hiway Demon, 6 Monate, Preis VHS; Firebird II, Gütesiegel, Ersatztrapez, 3 Packlängen, VHS 2.100,-. Kerner, 6806 Viernheim, Telefon 060204/71206 oder 76074

2 Firebird C12, 1 Fledge IIb 1 Firebird II günstig abzugeben (Privatverkauf) Tel. 0761/482400

Verkaufe La Mouette Atlas SC 16 m², 07/80, sehr guter Zustand, VB DM 2.400,-. Telefon 07025/2797 werktags von 7.30 bis 16.30 Uhr

Superwing in sehr gutem Zustand 1 Jahr alt, Farben dunkelblau-weiß, VB 2.500,-. Telefon 08139/1613

Firebird C 11, 1 Jahr alt, Preis nach Vereinbarung. Telefon 08331/88681

Wings 17 m², neuwertig, alle Gütesiegel, 3,6 m Packsack, 20 kg, äußerst preiswert abzugeben. Telefon 08031/71164

Ranger A in Teilen, Segel wie neu, Trapez mit Unterverspannung, Turm mit Überspannung, Kielrohr mit Zentralgelenk, Outtrigger, Swivels. Telefon 07572/774

Wings, Baujahr 79, neues Gütesiegel, keine Wettbewerbe, guter Zustand, DM 1.000,-. Telefon 07233/1767

Cloud I (mit Gütesiegel), Kurz-Packausführung 1,8 m und 3,8 m Packmaß, Gewicht nur 22 kg, sehr gepflegt, wenig geflogen, sehr gute und sichere Flugeigenschaften, mit Ersatzteilen DM 1.900,-. Telefon 0761/4055980 oder 07392/2377

Drachen gestohlen

In der Nacht vom 3. auf 4. Mai 1982 wurde in Kitzbühel mein

Hiway Demon 175

gestohlen. Die Farbe des Doppelsegels ist dunkelrot, des Obersegels hellrot, die Segellattentaschen sind weiß, Trapezrohre und Kielrohr blau.

Gleichzeitig wurde auch der Auto-Dachständer gestohlen.

Hinweise, die zur Ermittlung des Diebes führen, werden von mir mit 7.000 öS (DM 1.000,-) belohnt.

Sigurd Knoll Jochbergstr. 30 A-6370 Kitzbühel Österreich Tel. (05356) 2850

Ballonfahren in der Schweiz

Bericht von Eleonore Weissenburger

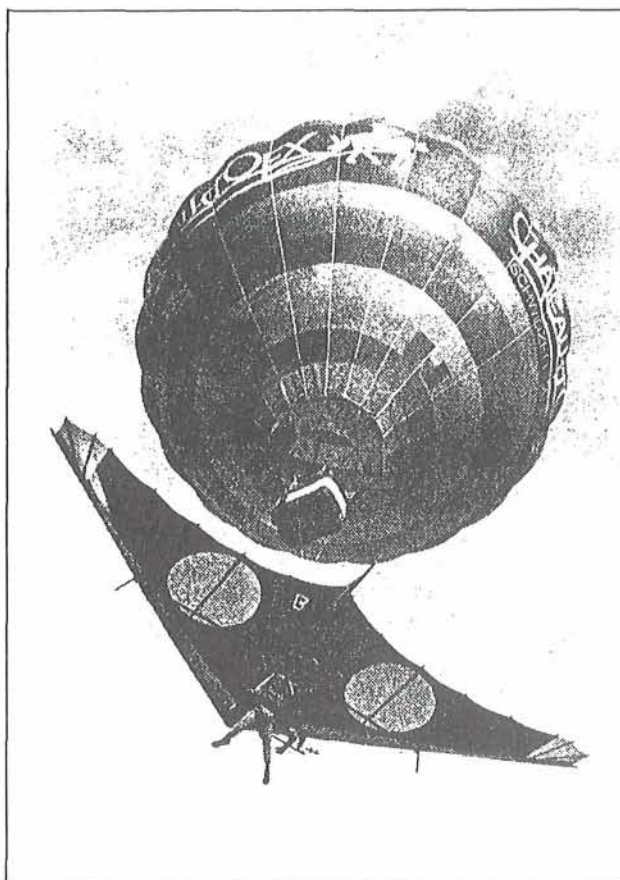
In der Woche vom 27.2. bis 7.3. 1982 fand in Chateau d'Oex (französische Schweiz) ein Heißluftballonwettbewerb statt. Mit von der Partie waren Drachenflieger, die sich an einem Ballon hochziehen ließen bis auf eine Höhe von 1 500 m. Ist so ein Ereignis nicht Grund genug, einen Kurzurlaub einzuschicken? Für uns war es ein Grund.

Der Ort Chateau d'Oex liegt wenige Kilometer von dem bekannten Ort Gstaad entfernt. Er liegt in einem schönen Tal, das vor allem Ballonflieger zu schätzen wissen: Denn die Ballonflieger lassen sich bekanntlich vom Wind treiben und nützen gleichzeitig die unterschiedlichen Luftschichten aus. So gelingt es ihnen, wie nur an wenigen Orten auf der Welt, zum Startplatz zurückzukehren. Der ortseigene Ballon fliegt übrigens das ganze Jahr über. Allerdings im Sommer nur früh morgens oder am Abend. Warum? Ja – die Thermik ist zu

groß! Der Wettbewerb wird deshalb im Winter ausgetragen. Und zwar zum 4. Mal in diesem Winter. Ein Ereignis, das man wirklich mal gesehen haben sollte. Es ist schon phantastisch, wenn man aus nächster Nähe beobachten kann, wie die Ballons startbereit gemacht werden. Als wir ankamen in Chateau d'Oex, sahen wir einen Ballon, der – für uns – um eine Baumlandung nicht umhin kam. Das Denken eines Drachenfliegers ist da aber ganz schön fehl am Platze. Wir hatten schon unser Auto geparkt, um das Malheur zu orten und Hilfe zu holen. Aber der Ballon kriegte noch einmal die Kurve. Als wir dann als Passagiere einen Ballonflug mitmachten, wurde uns so manches klar. Eigentlich schon vorher, weil wir mit Scharfblicken ja alles verfolgten. Ein kurzes Zischen und der Ballon steigt wieder. Wir sind über Hausdächer in 1 m Abstand geflogen, sind nur wenige Zentimeter an einem Kamin vorbeigeflogen und haben Bäume gestreift!

Letzteres wird gemacht, wenn der Ballon bei zu starkem Wind abgebremst werden soll. Wir wollten zwar nicht bremsen, sondern unter der Seilbahn hindurch, weil der Wind über der Seilbahn genau in die umgekehrte Richtung wehte und wir so nicht an den Startplatz zurückgekommen wären, auch hier wieder die verschiedenen Luftschichten. Ob das nicht gefährlich war? Keineswegs. Die Piloten verstehen ihre Sache. Wenn sie Luft ablassen, sinkt der Ballon schneller; machen sie nichts, sinkt er langsam und geben sie Gas (Warmluft) rein, behält er die Höhe oder steigt. Und das geht wirklich schnell. Wir haben uns auf diese Weise ca. 10 Minuten hangaufwärts bewegt, wirklich nur 10 – 30 Zentimeter vom Erdboden entfernt. Hätte uns das jemand vorher erzählt, hätten wir das für unmöglich gehalten. Deshalb sollte sich jemand, der die Gelegenheit hat, mit einem Heißluftballon zu fliegen, diese Chance nicht entgehen lassen. Die Sache ist natürlich nicht billig – die Ballons aber auch nicht. So ein Ballon kostet ca. 40 000,- DM und hat nur eine geringe Lebensdauer (ca. 4 Jahre – dann wird die Hülle porös).

Nicht zu vergessen sind natürlich die Drachenflieger, die sich – an einem Seil aufgehängt – von einem Ballon hochziehen lassen. In 1500 m Höhe sinkt der Ballon etwas, und der Drachenflieger klinkt aus. Richtig spannend wird die Sache, wenn der bekannte Ballon- und Drachenflieger Bertrand Piccard, Lausanne, sich mit dem Drachen und einem Fallschirmspringer (also 2 Personen in einem Drachen) von einem Ballon hochziehen lässt. In ca. 1600 m Höhe leitet der Ballon ein leichtes Absteigemanöver ein, um dann den Zweimann-Hängegleiter abzusetzen. In einer Höhe von etwa 1200 m steigt nun der Fallschirmspringer (Mitglied der Schweizer Fallschirmspringermannschaft) an der am Drachen befestigten Strickleiter hinab, um sich im freien Fall ins Leere zu stürzen und in 600 m Höhe den Fallschirm zu öffnen. Das Absetzen eines Zweimann-Hängegleiters erforderte eine perfekte Zusammenarbeit zwischen dem Ballonflieger, dem Deltaflieger und dem Fallschirmspringer. Und diese Aufführung kam einer Erstaufführ-



Ballonfahren in der Schweiz...

ung gleich: Im Februar dieses Jahres wurde das schwierige Manöver erstmals auf der Welt durchgeführt, und zwar von Bertrand Piccard als Drachenflieger.

Wer mal in Chateau d'Oex oder in der Gegend fliegen möchte, kann gerne die Namen und Anschriften mit Tel.-Nr. von einzelnen Piloten, die deutsch sprechen, erhalten. Es gibt zwar den Delta-Club Chateau d'Oex; er hat aber nur wenige Mitglieder, weil überall geflogen wird und quasi jeder Ort seinen eigenen Club hat.

Wenn es klappt, wollen wir im nächsten Jahr wieder für ein paar Tage in die französische Schweiz nach Chateau d'Oex, zu den uns lieb gewordenen Freunden.

Eleonore Weissenburger
Rheinstr. 2
7521 Dettenheim-Russheim
Tel. 072 55/61 82



Die 21-jährige Karin Dörffeldt nach ihrem Streckenflug.

Foto: Kurt Weber

Streckenflüge 82

Obwohl heuer die Saison nicht gerade mit gutem Wetter begann, sind bis Redaktionsschluß einigen Piloten beachtliche Streckenflüge gelungen. So flogen Kurt Weber, Falke 5, 167 km, Hans Kober, Fledge, 172 km und Helmut Denz, Comet, 175 km weit.

Besondere Erwähnung verdient ein Streckenflug über 45 km, durchgeführt von Karin Dörffeldt mit einem Superfex II. Es war ihr 93. Höhenflug. Auf die Frage, warum sie nicht wie viele andere, die an diesem Tag mit Supergleitern unterwegs waren, abgesoffen ist, sagte sie: „Ich habe schließlich als Rückholerin oft genug den Streckenflugpiloten zugehört, wie man's machen muß.“

Wer die Risiken
klein halten will,
verringert auch
die Chancen.



eingesandt von Michael Schönherr

Briefe ★★★★★ Briefe ★★★★★ Briefe ★★★★★ Briefe

Betreff: Verkaufspolitik der Händler

Am 11.5.82 hatten wir die Gelegenheit, an Testfahrten des DHV für die Gütesiegelprüfung teilzunehmen. Neben der technischen Seite, die sehr interessant ist, waren für uns Gespräche mit den DHV-Sicherheitsprüfern, u.a. Michael Schönherr, Ali Schmidt und Wilfried Rudolf. Als Flieger, die in ihre Geräte eine Menge Vertrauen stecken, waren wir doch über einige Dinge zunächst erschrocken und dann verärgert. So wurde uns erklärt, daß einige Hersteller bis zu 10 Testfahrten machen, bis sie das Gütesiegel bekommen. Was bis zum endgültig zugelassenen Gerät alles am Gerät verändert, verstärkt und sonstwie modifiziert wird, weiß sicher manchmal der Hersteller selbst nicht mehr – in keinem Fall ähnelt das Gerät dann noch einem Prototyp. Diese Änderungen betreffen

manchmal sogar äußerst kritische Teile, z.B. brachen bereits bei geringen Belastungen Türme, Querstreben, usw.. Nach einigen Diskussionen, wer die Flieger über solche Dinge informieren sollte, ob gegebenenfalls Klagen gegen die Händler nützlich seien, oder ob der DHV was tun muß, waren wir uns darin einig:

WER EIN GERÄT OHNE GÜTESIEGEL KAUFTE, IST SELBER SCHULD!

Zusagen von Händlern, die neu angekündigte Geräte anbieten und erklären, daß das „Gütesiegel in Kürze kommt“, oder „das Gütesiegel ist angemeldet“, oder „es braucht nur noch eine Testfahrt gemacht zu werden“, sollten bloß nicht angenommen werden. Vielmehr müssen wir unbedingt auf ein neues Gerät solange verzichten, bis das Gütesiegel vorgewiesen ist. Nur so wird auch ein Hersteller dazu gedrängt,

sofort seine Geräte prüfen zu lassen, wenn er etwas verkaufen will. Da wir selbst betroffen sind, und nachträglich jetzt Änderungen vornehmen müssen, möchten wir alle Flieger zu dieser Erkenntnis aufrufen: Gütesiegel beim Kauf vorweisen lassen! Wer selbst einmal Testfahrten gesehen hat, wo schon nach wenigen Metern die Drachen brechen, der bekommt ein anderes Gefühl zu sicheren Drachen.

Anlaß für unser Interesse an den Prüfungen waren Vorkommnisse in der letzten Zeit, wo an den Hängen aus Unkenntnis Drachen selbst getrimmt wurden, weil die endgültigen Ergebnisse der Testwagenfahrten nicht vorlagen. Wir können heute dazu sagen, daß so etwas kriminell ist. In diesem Sinne hoffen wir, daß viele mitmachen.

Viele Grüße
Burkhard Schulte
Dr. Albert Stankowski

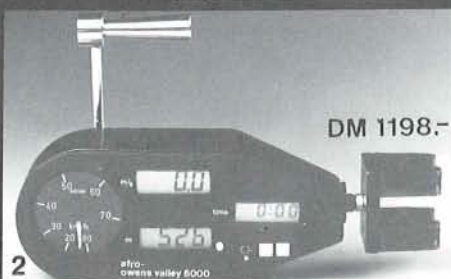
DRACHENFLUG-SHOP »CHIEMSEE«

1 »DELPHIN«

- 1. DELPHIN-Gurt mit Gütesiegel in Europa
- nur 2 Aufhängungen (aerodyn. günstig)
- Einstieg mit Klettverschluss
- Versteifung durch Kohlefaserstäbe
- Der DELPHIN muß nach Maß gefertigt werden DM 790,-

2 AFRO-OWENS-VALLEY 6000

Das Komplettgerät für den anspruchsvollen Piloten. Fahrtmesser, Vario, Höhenmesser, Stoppuhr in einem Gehäuse von nur 193 mm x 82 mm x 43 mm – hier wurde modernste Technik auf engstem Raum untergebracht.



DM 1198,-

2



NEU



5



6



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

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

- 4 Streckergurt DM 295,-

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

- 6 Fliegeroverall mit durchgehendem Reißverschluss DM 159,-
Daunenweste ab DM 75,-
Sämtliches Drachenflug-Zubehör auf Lager
Beratung und Service im Shop durch Erika und Schorsch Steffl
Drachenflug-Shop „Chiemsee“
8212 Übersee, Feldwiesen Str. 5
Tel. 086 42/65 83
Öffnungszeiten: 9 – 12 und 16 – 18 Uhr außer Mittwoch

Gründungsfeier des Hamburger Drachenflieger e.V.

54 Piloten incl. 10 Ehefrauen waren der Einladung des HDF e.V. gefolgt. Verschiedene andere geladene Vereine und Clubs konnten nicht dabei sein, schade. Helmut Großklaus der DHV Windenspezi kam zu unserer großen Freude auch noch kurz vor der Abfahrt. Es wurde gestaunt als bei der Hafenrundfahrt ein Riesentanker mit einem Kollisionsloch im Bauch auf Tuchfühlung besichtigt werden konnte, es wurde gelacht, getanzt, gefachsimpelt und geschmaust. Die Stimmung konnte auch durch den später einsetzenden Regen und dem

versehentlich gesalzenem Speiseeis zum Nachschinken nicht getrübt werden. Nachdem wir in einem Lokal an der Oberelbe die nötige Unterlage geschaffen hatten, ging es zurück zum Ausgangspunkt und dann weiter zur Reeperbahn. Am selben Morgen nach der Feier besichtigten wir noch unseren Hausberg, 52 x 300 Meter mit sandigem Landefeld, an dem wir am 12. - 13. Juni die Hamburger Pokalmeisterschaft austragen werden. Anmeldungen bei W. Steinert 040/857247 oder 040/4912398 oder Walter Opalka, Barmberger Markt 31 - HH76 040/296232



Die Hamburger nach ihrer Gründungsversammlung.

Foto: Werner Steinert



Der Hamburger Hausberg „52 x 300m“ mit sandigem Landefeld, an dem die Hamburger Pokalmeisterschaft stattfindet.

Foto: Werner Steinert

Sali mitenand,

Zum Artikel Fotoapparate für den Drachen in Info Nr. 13 habe ich als Happy-Knipsing eine Berichtigung: Die RICOH AD-1 ist keine Halbformat-Kamera, sondern eine Kleinbild-Kamera mit dem Negativ-Format 24 x 36 mm. Zudem hat die AD-1 Anschluß für Fernauslöser und wenn man will, kann erst noch das Datum mit einbelichtet werden. Das Objektiv 1 : 2,8/35 mm ist ein Qualitäts-Objektiv und nicht zu vergleichen mit dem z.B. in der Revue 350 FM eingebautem Bierflaschen-Boden, was auch den Preisunterschied erklärt. Die Agfa Compact habe ich deshalb nicht im Programm, weil bei dieser, sonst hochwertigen Kamera, das Stativ-Gewinde fest mit dem Plastic-Gehäuse vergossen ist, weshalb schon bei einem leichten Crash das ganze Gehäuse ersetzt werden muß. Bei der RICOH AD-1 hilft da etwas Araldit. Herzliche Grüße
Felix

Marktoberdorf, 24.03.82

Sehr geehrte Damen und Herren!
Leider ist unser Verein aus bekannten Gründen aus dem DHV ausgetreten. Wir persönlich sind nicht sehr darüber erfreut, da wir im allgemeinen mit dem DHV zufrieden waren. Leider können wir aus finanziellen Gründen nicht eine Doppelmitgliedschaft erwägen. Vielleicht stoßen wir später wieder zum DHV. Vielen Dank!
Hans und Harry Jackl

Liebe DHVler,
zuerst möchte ich mich recht herzlich bedanken, daß der Film noch rechtzeitig bei uns angekommen ist. Die einstimmige Meinung über den Film war echte Begeisterung. Die Abstürze hinterließen einen grossen Eindruck und es wurde sich mehrfach gefragt, wie man selber in einer solchen Situation reagieren würde und ob die erforderliche Sicherheit von dem Piloten selbst immer eingehalten wird. An Kritik wurde als einziges der Ton bemängelt. Am Schluß meinten alle „Macht nur weiter so!“
Mit freundlichen Grüßen
Dagmar May
Delta-Gleiter Konstanz

Drachenreise

Klaus Tänzler erzählt eine Reise in Italien, die von Bassano aus, entlang der Venezianischen Tiefebene, ein Stück durch die Dolomiten Richtung Tolmezzo führt. Das Besondere daran: Die Reise erfolgt nicht mit dem Auto, sondern mit dem Drachen.

Zu Beginn: Frühstück mit Freunden im Grünen. Ein besonders sattes Grün, dafür sorgen die klaren Glitzerbäche um uns herum. Vor unseren Augen die letzte Bergkette der Dolomiten, ganz in der Nähe ein pittoreskes italienisches Städtchen, wir werden es gleich von oben sehen.

Mit dem Auto geht es ein paar Straßenkehren hinauf. Das Sträßchen ist mit bizzaren Büschen und Bäumen gesäumt, die Landschaft sieht aus, als wären alle Pflanzen eigens zur Zierde hingestellt.

Auf halber Höhe starten wir, die Thermik steht, wo sie stehen muß und ab geht die Reise. Zunächst vollends den Monte Grappa hinauf, dann am Rand der Venezianischen Tiefebene entlang Richtung Osten. Über Gipfel und Grate, über tiefe Täler hinweg. Die Wolkenbasis ist heute nicht sehr hoch, der Blick in die Dolomiten hinein reicht daher nicht weit, der Blick in das Flachland hinaus ist ohnehin beruhigender, es bietet sich immer wieder mal ein besonders großes Stück Ackerland zum Lan-

den an. Die Landschaft strotzt vor Fruchtbarkeit. Aber fast alle grünen Flächen scheiden als Landemöglichkeit aus. Oft erkennt man erst sehr spät, daß sie von Drahtgestellen überbaut sind. Gerade ist das Piave-Delta zu überqueren. Weit in den Bergen drin, wo das Tal noch schmal ist, gelingt der Überflug. Aber der übernächste Höhenzug will mich trotz gutem Zureden nicht weiterlassen. Seine sonnenbeschienene Flanke steht steil abweisend vor mir. Ruppige Thermik reißt mich unfreundlich herum statt hinauf. Das Tal unter mir strotzt vor üppiger Vegetation. Wie ich endlich mal über dem Massiv bin und ins nächste Tal sehen kann, bietet sich dort das gleiche Bild: kein Landeplatz. Eben hat mich Hans Stiebale eingeholt. Er fliegt gut, obwohl er erst vor einem dreiviertel Jahr seinen B-Schein gemacht hat. Ein Talent. Aber auch er findet keinen Weg, er fliegt zurück zur Piave.

Über mir kreist Helmut Denz und kommt ebenfalls im Moment nicht weiter. Wir brauchen mehr Höhe, um den Überflug des nächsten Tales wagen zu können. Nun habe ich auch noch ruppiges Saufen. Mir wird es hier zu heiß, ich fliege hinaus ins Flachland. Helmut, der mich bis hierher begleitet hatte, mag den Flug ins Flachland nicht mitmachen. Er hat noch genug Höhe und gibt nicht auf. Seine Ausdauer lohnt sich. Etwas später erwischt er den Bart und überfliegt

den Monte Cesen. Aber da bin ich schon mit 300 m über dem Flachland angekommen. Hier bietet sich ein lustiges Bild.

Ein Streckenflugwettbewerb tummelt sich. Mehrere Drachen sitzen schon unten, malerisch in der Landschaft verteilt. Es kommen immer neue dazu. Ein nettes Dörfchen schickt hin und wieder etwas Thermik in den blauen Himmel über der Ebene. Sie reicht mir gerade zum oben bleiben. Ich kreise nur mehr ganz sachte und verrenke mir den Hals, um die hauchdünnen Schleierwölkchen im Auge zu behalten, die sich zögernd über mir bilden. Unter mir wird emsig gekurvt. Der eine oder andere bunte Flügel schaut auch mal bei mir vorbei und geht dann eigene Wege. Leider mit Tendenz nach unten. Eine halbe Stunde hänge ich so rum und schaue sehnsüchtig zu den Ausläufern des Monte Cesen hinüber. Meine Höhe reicht einfach nicht, um nach Verlassen der Thermik hoch genug bei dem dort vermuteten Aufwind anzukommen. Obendrein ist am Ende der Ausläufer nirgends ein Fleck zum Landen. Plötzlich kommt Bewegung in die Luft. Dankbar lege ich mich ins Zeug. Der 1 m Bart wird durch steiles Kreisen festgehalten und so ganz allmählich wandert der Zeiger zur 2. Da kommt ein blütenweißer Falke 5 herbeigeeilt. Ohne viel Federlesen zentriert er sauber den Bart unter mir. Wir steigen miteinander. Die Höhe ist erreicht, um den Sprung zum Monte Cesen zu wagen. Wie auf ein Signal richten wir die Flächen auf und halten geradewegs auf die Ausläufer zu. Es ist schön, jemanden in der Luft kennenzulernen. Der Pilot, der da neben mir den Monte Cesen erklimmt hat gute Ideen und fliegt sehr fair. Es macht Spaß seinen weichen, ökonomischen Bewegungen zu folgen. Über dem Gipfel angekommen, zischt er unter einer Wolkenstraße davon. Diese hat sich über dem Grat gebildet, der die vor mir liegenden Gipfel miteinander verbindet. Ich muß noch ein wenig in meiner Gipfelthermik bleiben, um zu verschlaufen. Mit jedem Kreis gewinne ich mehr Höhe und atme freier und freier. Nun gefällt mir die Landschaft wieder. Ich sage der Piave, die heute so viele Drachenflieger festgehalten hat, auf Wiedersehen.



Drachenreise

Auch das wohlwollende Dörfchen, das mir die Thermik spendiert hat, verschwindet jetzt in der Ferne. Ich fliege die nächsten 5 km ohne Kreis, knapp über dem sich dahin schlängelnden Grat entlang, weil hier überall zuverlässig der Aufwind zu den Wolken hinauf geht. Ich versuche die Delphinflug-Technik anzuwenden und ziehe den Bügel bereits kurz nach dem besten Steigen, um schnell durch die thermisch unterentwickelten Gebiete zu kommen. Wenn das Steigen dann wieder zunimmt, gebe ich dem Drang meines Flügels nach und lasse ihn die Fahrt in Höhe umwandeln. Dabei habe ich die Sonne im Rücken. Sie taucht die Landschaft in weiches Licht, die Konturen des Gebirges sind nicht mehr gar so schroff. Ein See blinkt herauf. So ist Reisen angenehm.

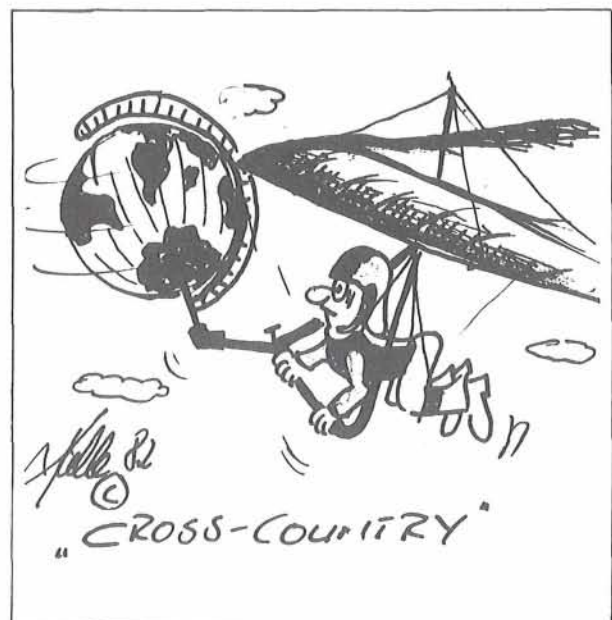
Bald muß ich wieder aufpassen. Höhenzüge stellen sich quer und

haben seltsamerweise über der Sonnenflanke keinen Aufwind. Aber auf deren Schattenseite entdecke ich die schönsten Bärte. Sie sind ruhig und gleichmäßig, neigen sich der Bergflanke entlang nach oben. Am Grat machen sie einen Knick und nehmen Richtung auf den Gipfel, wo sie sich offensichtlich mit Aufwinden der Sonnenflanke vereinen, da das Steigen jedesmal stärker wird, wenn ich bei dieser lustigen Wanderung den Gipfel hinauf angekommen bin. Drei Höhenzüge muß ich zunächst auf der Flachlandseite umrunden, um auf die NO-Seite zu gelangen und kann dann auf diese Weise genügend Höhe machen, um die Reise fortzusetzen. Offensichtlich herrscht überregionaler Wind, der die Thermik aus den Tälern die Berge hinaufschickt. Es ist schon Spätnachmittag.

Das Wetter vor mir wird schlecht. Die nächsten Berge haben die Köpfe tief in dunkle Wolken gehüllt. Zunächst bin ich durcheinander, weil im Tal eine Autobahn querläuft. Ich weiß nur von einer

Autobahn an der Jugoslawischen Grenze. Aber dann erkenne ich Vittorio Veneto wieder. Erst gestern war ich mit Helmut von Aviano kommend in diese Gegend geflogen. Dabei hing die Basis allerdings bis an den Kniekehlen unten. Wenn ich jetzt also das weite Tal vor mir schaffe, sind es nur mehr 20 km bis Aviano. Wie ich mit den Augen im Tal herumspaziere, sehe ich den weißen Falken wieder, er hat eine schöne Landewiese gefunden. Über dem Stadtrand von Vittorio Veneto hebt mich ein Aufwind ganz sachte nach oben und in die falsche Richtung.

Ich fliege immer wieder vor, um das Tal zu queren und die Thermik, die ich nicht loslassen will, nimmt mich mit zurück. So habe ich viel Zeit, um die Stadt anzusehen. Allmählich Sorge ich mich, daß es Abend werden könnte. Ich fliege ab, an der Stadt vorbei, auf die Hügel des Vorlandes zu, wo es hin und wieder sachte Thermik gibt. Aber ich bin zu müde, die Arme tun weh. So gern ich bei Freunden, die ich in Aviano weiß, gelandet wäre – der Acker unter mir lacht mich so freundlich an. Der Ort daneben sieht so einladend gemütlich aus, die Leute winken und pfeifen bereits. Wenn ich hier lande, kann nichts mehr schief gehen, fliege ich in dieser niedrigen Höhe weiter, kommen die nächsten Kilometer kaum Landeflächen, das weiß ich von gestern. Schnell ein paar Gymnastikübungen, wo der Wind herkommt ist klar, und runter.



Ein schönes Gefühl, den Boden sanft zu berühren. Aber die paar Meter bis zum Rand des Ackers tun weh, die Beine haben das Laufen verlernt. Ich muß schnell an den Rand, denn Leute kommen gelaufen, sie sind begeistert und heißen mich herzlich willkommen. Der Drachen wird von ihnen im Triumphzug zum nächsten Haus getragen. Stühle werden rausge-

stellt, der Wein wird aus dem Keller geholt, immer mehr Leute kommen, ein Dorffest entsteht. Ich habe wohl einen dankbaren Grund zum Feiern geliefert. Dabei waren es doch nur 51 km Streckenleistung. Aber hier ist eben noch nie ein Drachen gelandet und der Monte Grappa ist ganz ungeheuer weit weg, finden sie. Es ist bereits finster, als Freunde mit

dem Auto nachkommen. Sie hatten schon einen längeren Aufenthalt, als sie Hans auflesen sollten. Auch dort wurde erst mal bei Wein gefeiert.

Helmut, der alte Zauberkünstler, ist bis Aviano geflogen und sitzt dort am Lagerfeuer des Drachensflieger-Urlaubercamps, wie wir hinkommen.



Tausendfüßler

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 Drachensflieger (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

DHV - Mitgliedsvereine

Delta Club Teutoburger Wald e.V.
c/o Sarhage
Postfach 72 07
4800 Bielefeld

Delta-Club Ahrtal Gleiter e.V.
Kyllburger Straße 10
5000 Köln 41

Drachenfliegerclub Köln e.V.
Feldhuhnweg 14
5010 Bergheim 3

Drachenfliegerclub Trier e.V.
Alte Poststraße 93
5500 Trier

Drachenfliegerclub Elpe e.V.
Am Bruch 35
5787 Olsberg 3

Drachenfliegerclub Saar e.V.
Agnes Schwarz
In der Dell 17
6694 Urexweiler

Bergsträßler Drachenflieger e.V.
Wolfgang Rost
Arnikastraße 8
6940 Weinheim

Drachenflug-Verein e.V.
Baiersbronn/Schwarzwald
Bildstöckleweg 15
7292 Baiersbronn

Deutscher Drachenfliegerclub Stuttgart e.V.
Kirchheimer Straße 82
7314 Wernau

Drachenfliegerclub Stauffen e.V.
Walter Moritz
Gartenstraße 25
7342 Bad Ditzgenbach

Drachenflugclub Loffenau e.V.
Kändelweg 24
7501 Loffenau

Delta-Club Hohentwiel e.V.
Alemannenstraße 12
7702 Gottmadingen

Drachenflieger-Club Döggingen e.V.
Am Wiesenhof 20
7733 Mönchweiler

Delta-Gleiter e.V.
Max-Stromeyer-Straße 106
7750 Konstanz

DCF Friedrichshafen e.V.
Walter Fritsch
J.-P.-Hebel-Straße 11
7778 Markdorf

Drachenfliegerclub Südschwarzwald e.V.
Josef-Schweizer-Straße 3
7800 Freiburg

d'Schwoba Drachenflieger Erbach
Graf-Zeppelin-Straße 22
7904 Erbach

Deutscher Hängegleiter Club e.V.
Ulm/Neu-Ulm
Buchenweg 12
7911 Unterelchingen

Albatros München e.V.
Friedhelm Schiefelbusch
Holzstraße 35
8000 München 5

MBB-Sportgemeinschaft Ottobrunn e.V.
Sparte Hängegleiten
Friedrich Krehan
Plettstraße 59
8000 München 83

WDCW Garmisch-Partenkirchen e.V.
Postfach 3 41
8100 Garmisch-Partenkirchen

Drachenfliegerclub Tegernseer Tal e.V.
Prinz-Carl-Allee 4
8180 Tegernsee

VDDL e.V.
Südl. Hauptstraße 12
8183 Rottach-Egern

Squadra Delta Inzell e.V.
Bichlstraße 43
8221 Inzell

Delta-Club Bavaria Ruhpolding e.V.
Westerbergstraße 14
8222 Ruhpolding

Albatros Wartenberg e.V.
Josef Hellinger
Landshuter Straße 39
8052 Moosburg

Drachenfliegerclub Bayerwald e.V.
Gasthof Raith
8351 Kerschbaum

DCF Dreiländereck e.V.
Bergsiedlung 11
8391 Breitenberg

Fränkische Drachenflieger Nürnberg e.V.
Laufamholzstraße 214
8500 Nürnberg 30

Milan Drachenflug e.V.
Äußere Feldstraße 2
8890 Aichach

Delta Club Mosbach e.V.
Pfalzgraf-Otto-Straße 109
6950 Mosbach

Delta-Club Falke Idar-Oberstein e.V.
Hans Jürgen Schmidt
Am Frohnbach 20
5551 Burgen

Drachenflieger-Oberes-Elztal e.V.
Großherzog-Karl-Straße 9
7730 VS-Villingen

Drachenfliegerclub Bopfingen e.V.
Siegfried Fuchs jun.
Gartenstraße 11
7085 Bop

Drachenfliegerclub Ingolstadt e.V.
Ralf Quednau
Schmädelstraße 36
8000 München 60

ADC Augsburger Drachenflieger Club e.V.
Marderweg 52 a
8900 Augsburg

Drachenflug Unterland e.V.
Ludwigsburger Straße 70
7100 Heilbronn

1. Delta Club Memmingen e.V.
Oberriedstraße 30
8940 Memmingen

Drachenflug-Club „Windeckfalken“ Lauf e.V.
Frank Fink
Junkerwald 2
7591 Lauf

Drachenflieger-Verein Blumberg-Immen-
dingen e.V.
Rolf Ebnet
Freiburger Straße 12
7715 Bräunlingen 2

Drachenfliegerclub Bergdohlen e.V.
Wolfgang Pritzl
Wirtstraße 34
8200 Rosenheim

DFC Achental e.V.
Greimelstraße 3 a
8212 Übersee

DFC Weser e.V.
Jörg Papenhausen
Nettelbeckstraße 2
2800 Bremen 1

1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub e.V.
Wilhelm Pantenburg
Marienstraße 5
8400 Regensburg

DFC Sonnenbühl-Hochachalb e.V.
Jürgen Pfeiffer
Untere Bachstraße 36
7470 Albstadt 2

DHC Aalen e.V.
Reinhard Siegert
Kanalstraße 4
7080 Aalen

Drachenfliegerclub Kampenwand e.V.
Friedhelm Schiefelbusch
Holzstraße 35
8000 München 5

Drachenflug-Sportclub Weserbergland e.V.
Heinrich Kuhnert
Mittelstraße 6
3013 Barsinghausen

Allgemeine Sicherungs- und Funkstaffel Traunstein e.V.
Waginger Straße 14
8221 Hufschlag

Deutscher Hängegleiterclub e.V.
Sektion Heidenheim e.V.
Karl Hain
Wiederholdstraße 6
7920 Heidenheim

Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg e.V.
Samerstraße 4
8201 Samerberg

DHV-Mitgliedsvereine

Fortsetzung

Drachenfliegerclub Bopfingen e.V.
Siegfried Fuchs jun.
Gartenstraße 11
7085 Bopfingen

Drachenfliegerclub Mittenwald e.V.
Im Gries 50
8102 Mittenwald

d'Ikarus Schwoaba e.V.
Roland Kern
Am Gänsberg 5
7277 Wildberg-Güttlingen

Drachenfliegerclub Höxter e.V.
Detlef-Michael Gehrmann
Hermannstraße 41
3470 Höxter

Drachenfliegerclub Hammelburg e.V.
Dalbergstraße 9
8783 Hammelburg

Lufthansa Sportverein e.V.
Sparte Drachenflug
Main Flughafen Lufthansa Basis
FRA CO 11
6000 Frankfurt/Main

Drachenfliegerclub Paderborn e.V.
Albert Jordan
Husener Straße 44
4790 Paderborn

Drachenfliegerclub Isarwinkel e.V.
Josef Willibald
Dorfstraße 30
8170 Wackersberg

Akademische Fliegergruppe an der Gesamthochschule Kassel e.V.
c/o Prof. Dipl. Ing. H. Klosner
Wilhelmshöher Allee
Fachbereich 15
3500 Kassel

1. Pfälzer Drachenfliegerclub e.V.
Günter Wolf
Karolinenstraße 30
6700 Ludwigshafen

Drachenflugverein Salzgitter e.V.
Gerd Hagedorn
Schützenplatz 4
3320 Salzgitter 51

Hamburger Drachenflieger e.V.
Hohe Weide 11
2000 Hamburg 19

Anschriftenänderung der Fränkischen Drachenflieger Nürnberg e.V.

Die Geschäftsstelle des Clubs kann jetzt über die Anschrift

Waldstraße 18, 8560 Lauf/Pegnitz erreicht werden

DHV-Prüfungskalender 1982

(wird laufend ergänzt)

19.06.(20.06)	TA	Jochenstein	Rudolf Fuchs, Bergsiedlung 17, 8391 Breitenberg
25.06.	T	Zu erfragen bei	Manfred Kurass, Rilkestraße 1, 7302 Ostfildern, Tel. 0711/341931
26.06.(27.06)	B	Allgäu	Drachenflugschule Allgäu, Hitzlerieder Straße 15, 8959 Seeg, Telefon 08364/412
26.06.(27.06)	TA	Elpe	Westdeutsche Drachenflugschule, Am Rad 20a, 5788 Winterberg, Telefon 02981/2907
26.06.(27.06)	TA	Jachenhausen	Michael Fröhler, Am Kugelbaum 25, 8411 Undorf
03.07.	TA	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Willingen, Alte Kirchstraße 4, 3542 Willingen Telefon 05632/6337
11.07.	T	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Trier, Im Rosenbungert 37, 5501 Waldrach, Telefon 06500/664
11.07.	T	Garmisch	Drachenflugschule Garmisch, Milchstraße 10, 8000 München 80, Telefon 089/482141
17.07.(18.07.)	A	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Willingen
17.07.	A	Garmisch	Drachenflugschule Garmisch
24.07.(25.07.)	TAB	Hochplatte	Peter Kraus, Geisenhausen 4, 8215 Marquartstein, Tel. 08641/8234
30.07.(31.07)	TA	Allgäu	Drachenflugschule Allgäu
07.08.(08.08.)	B	Garmisch	Drachenflugschule Garmisch
15.08.	T	Zu erfragen bei	Peter Kratz, Achelestraße 6, 8111 Saulgrub, Telefon 08845/1916
21.08.	A	Zu erfragen bei	Peter Kratz
21.08.(22.08.)	TAB	Hochplatte	Peter Kraus
28.08.	TA	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Willingen
28.08.(29.08)	B	Allgäu	Drachenflugschule Allgäu
12.09.	T	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Trier
18.09.(19.09.)	B	Büchelstein	Drachenflugcenter Bayerwald, Herbert Stecher, Simmling 40, 8360 Degendorf, Tel. 0991/7340
25.09.	T	Garmisch	Drachenflugschule Garmisch
26.09.	A	Garmisch	Drachenflugschule Garmisch
02.10.(03.10.)	TA	Elpe	Westdeutsche Drachenflugschule
09.10.	TA	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Willingen

Blockmeisterschaft '82

Bericht von Burkhard Schulte

Die Blockmeisterschaft, ausgerichtet vom Drachenfliegerclub Elpe, konnte zunächst über Ostern wegen des schlechten Wetters nicht stattfinden. Jeden Tag warteten die angereisten Piloten, bis jeweils um 14.00 Uhr auf den nächsten Tag „vertröstet“ wurde. Trotzdem war die Stimmung ausgezeichnet, im Clublokal Klauke in Elpe konnte der Tag auch gut verbracht werden. Leider mußten Piloten aus Berlin nach der Verlegung der Wertungsflüge um eine Woche wieder abreisen, somit schrumpfte das Teilnehmerfeld zusammen.

Die Wertungsflüge fanden dann am darauffolgenden Wochenende am clubeigenen Gelände 'Stüppel' in Andreasberg statt. Hier wurden zwei Durchgänge geflogen. Einmal mußte eine Wendemarke erreicht werden und dann in kürzester Zeit zum Landefeld und als zweiter Durchgang wurde eine Zeit von 30 Minuten vorgegeben, nach der die Landung erfolgen sollte. Nach diesem ersten Tag führte der Lokalmatador Dieter Ersepke aus Elpe. Den zweiten Tag mußte der Wettbewerb nach Willingen verlegt werden, wo uns Veljo Strucl freundlicherweise den Ettelsberg

zur Verfügung stellte. Die zwei Durchgänge waren rechtzeitig erledigt, und die Piloten warteten gespannt auf das Endergebnis. Im Hotel Hülsenbeck in Elpe fand dann ab 20.00 Uhr die Siegerehrung statt. Dieter Ersepke konnte seine Führung nicht verteidigen und Bernd Klein aus Halver gewann knapp die Blockmeisterschaft. Der amtierende Deutsche Meister Peter Klein aus Halver, der Clubmitglied in Elpe ist, wurde Dritter.

Die Piloten fanden den Wettbewerb sehr gut und trotz des teilweise langen Wartens auf besseres Wetter waren alle gerne beim Elper Club. Ein Dank an unseren Schiedsrichter Bernd Landsmann, der die ganze Auswertung vornahm.

Ergebnisse

1. Klein Bernd (369 Wertungspunkte), 2. Ersepke Dieter (361), 3. Klein Peter (253), 4. Stankowski (245), 5. Reiling (235), 6. Harighorst (227), 7. Schmidt Hermann (224), 8. Bayer Christoph (223), 9. Siepmann (216), 10. Zyznarski (214), 11. Schöttler Reinhold (144), 13. Schwichtenhövel (110)

Ergebnisse der Bayerischen Meisterschaft 1982

1. Rimpfl (316 Wertungspunkte), 2. Köhler (297), 3. Reigl (279), 4. Feschtschenko (267), 5. Hagn Franz (254), 6. Meyer (242), 7. Bruckschlegel (219), 8. Irgler (217), 9. Ludwig (214), 10. Fischer Heinrich (210), 11. Dirmhirn (207), 12. Weber Meinrad (204), 13. Bär (203), 14. Zeininger (201), 15. Pellicci (199), 16. Fischer Rupert (197), 17. Spielmann (195), 18. Hagn Hans (194), 19. Hoffmann (189), 20. Ramsauer (186), 21. Günther Harald (183), 21. Basche (183), 23. Schmaderer (181), 24. Kummer (177), 25. Singhammer (171), 26. Mokros (170), 27. Fritz (166), 28. Salwizek (147), 29. Fischer Sybille (144), 30. Berger Max (141), 31. Bürger (129), 31. Stotz (129), 33. Libossek (120), 34. Adlhart (119), 35. Weinzierl (108), 36. Schaffner (105), 37. Pöppel (94), 38. Schäfer-Lenze (82/5 Durchgänge), 39. Koehmstedt (44/2), 40. Vaclav (35/3), 40. Iser (35/3), 42. Prieler (34/2), 42. Mayer Alfons (34/2), 44. Scheffs (22/1), 44. Guggenmos Josef (22/2), 46. Schönberger (11/1), 47. Müller Alois (0/2)

Wettbewerbstermine 1982

Haupt.-T.	Ausweich.-T.		Gelände	Wettbewerb	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
12./13.06.	(19./20.06.)	endgültig	Stöckerkopf	Schwarzwaldpokal	Drachenflugverein Baiersbronn, Edwin Gaiser, Finkenstraße 33, 7292 Baiersbronn 1
17.-20.06.	(26./27.06.)	endgültig	Teufelsmühle	5. Internationaler Teufelspokal	Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe
21.-26.07.		endgültig	Hochfeltn Hochries	Europacup	International Hang Gliding Competition Committee (IHCC), über DHV
August 02.-05.09.		endgültig	Rauschberg Teufelsmühle	Goldener Adler Loffenauer Herbstflugtage	Drachenfliegerclub Ruhpolding Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forststraße 7, 7500 Karlsruhe

Bayerische Meisterschaft 1982

Die Zukunft hat begonnen

Die Zeiten des Bojensammelns sind vorbei. Bei der Bayerischen 1982 kam es nicht so sehr auf Gerät und Körperkraft an, denn die völlig neue Ausschreibung verlangte taktisches Fliegen. Dies riß auch einen Piloten beim ersten Briefing spontan zu der Bemerkung hin: „Der kein Abitur hat, sollte einen Bonus von 20 Punkten bekommen.“

Ganz so hart wurde es dann aber doch nicht. Der Drachenflieger-Club Hochries-Samerberg, mit dem Vorsitzenden und Chefschiedsrichter Ernst Edbauer, war ein souveräner Ausrichter. Insofern konnten es sich die Samerberger leisten — erstmals im deutschen Wettbewerbsport — die Teilnehmer an den Entscheidungen zu beteiligen und sie beim morgendlichen Briefing oder bei einem Wechsel der Witterungslage über die Flugaufgaben abstimmen zu lassen.

Für die Dokumentation der Flüge war der Pilot eigenverantwortlich. Abends mußte er einen Tagesbrief über seine erfliegenen Leistungen abgeben. Nur in Zweifelsfällen wurden die Fotos der erfliegenen Wendepunkte eingesehen. Soviel Freiheit erfordert natürlich eine perfekt eingespielte Organisation, die in der Lage ist sich schnellstmöglich und flexibel auf Pilotenwünsche einzustellen. Durch tagelange Vorbereitungen hatten sich Mitglieder des Samerberger Clubs auf diese Anforderungen eingestellt. Für die reibungslose Kommunikation unter den ausrichtenden Gruppen sorgte der DHV-Mitgliedsverein, die „Allgemeine Funk- und Sicherungsstaffel Traunstein“, die mit ihrer neuen UKW-Funkanlage einen absolut störungsfreien Funkverkehr, auch über große Strecken, möglich machte.

Und wie soll man es anders sagen? Es klappte alles wie am Schnürchen. Die Piloten bedankten sich dafür auf ihre Art und Weise: sie legten keinen einzigen Protest ein.

Bald stellte sich heraus, daß die Freie Strecke in der Gunst der Wettbewerbsteilnehmer ganz oben rangierte. Gleich auf Anhieb flog Hans Hagn mit Windfex, aus

Tegernsee, die weiteste Strecke mit 51 km und sicherte sich damit den Ehrenpokal der Hochries-Seilbahn. Jedoch ließ eine hohe Leistungsdichte der vorne platzierten Piloten bis zum Ende des Wettkampfes das Ergebnis vollkommen offen. Es sah dann lange so aus, als würde der letztjährige Gewinner der Bayerischen, Ernst Köhler aus Augsburg mit Bullet, auch dieses Jahr wieder den Sieg mit nach Hause nehmen. Erst im letzten, dem sechsten Durchgang, gelang es dem bis dahin Zweitplatzierten, Franz Rimpfl aus Wartenberg mit Falke V, sich an Ernst Köhler vorbei zu schieben und Bayerischer Meister 1982 zu werden. Zuvor schon hatten die Altmeister Josef Gugenmos und

Herbert Iser nach dem zweiten bzw. dem dritten Durchgang aufgegeben.

Wer nicht mitgespielt hat war das Wetter, das sich ausgerechnet während der Ostertage von seiner schlechtesten Seite zeigte und eine Verlängerung auf das darauffolgende Wochenende erzwang.

Von den schlechten Witterungsverhältnissen ließ sich nicht abhalten, der Leiter des Luftamtes Südbayern Dr. Lieberknecht, der am Start und Landeplatz vom Können der Piloten beeindruckt war. Seine Beurteilung hat dann wenige Wochen später vermutlich dazu beigetragen, daß das Bundesverkehrsministerium Überlandflüge in der Allgemeinverfügung genehmigt hat.



Die Bayerischen Meister: Franz Rimpfl, Ernst Köhler und Oskar Reigl

Foto: Rudel Bürger

Landesmeisterschaft der Drachenflieger

Friedrich Christandl holt wieder den Titel

Der Denzlinger Jürgen Seyferle Vizemeister

Von unserer Redakteurin Ulrike Spitz

Blumberg. Mit sechs Wertungsdurchgängen konnten die 7. Baden-Württembergischen Meisterschaften der Drachenflieger in Blumberg-Achdorf trotz des frühen Termins und damit unbeständigen Wetters gut abgeschlossen werden. Landesmeister wurde der Österreicher Friedrich Christandl, der jetzt in Heidenheim wohnt. Christandl hatte auch im vorigen Jahr am Kandel den Titel gewonnen. Der Denzlinger Jürgen Seyferle gewann wie 1981 die Vizemeisterschaft: Er lag knapp 50 Punkte hinter dem Meister zurück.

Schon nach zwei Wertungsdurchgängen hatte der österreichische Staatsmeister von 1979 das Feld klar angeführt. Seit dem damaligen Titelgewinn war er nicht mehr richtig in Form, lediglich mit dem Landesmeistertitel im vergangenen Jahr verzeichnete der jetzige Heidenheimer ein gutes Ergebnis. „Jetzt geht es aber wieder aufwärts“, war Christandl mit der Leistung in Blumberg zufrieden. Genauso klar wie der Meister belegte der 25jährige Jürgen Seyferle, der für den Drachenfliegerclub Südschwarzwald startet, Platz zwei vor Stanko Petek aus Radolfzell. Sehr gut hielten sich die beiden Piloten des ausrichtenden Clubs Blumberg-Immendingen, Rolf Ebnet (Platz 8) und Winfried Schwörer (Platz 9), die sich dadurch für die Deutschen Meisterschaften am Kandel qualifizieren konnten.

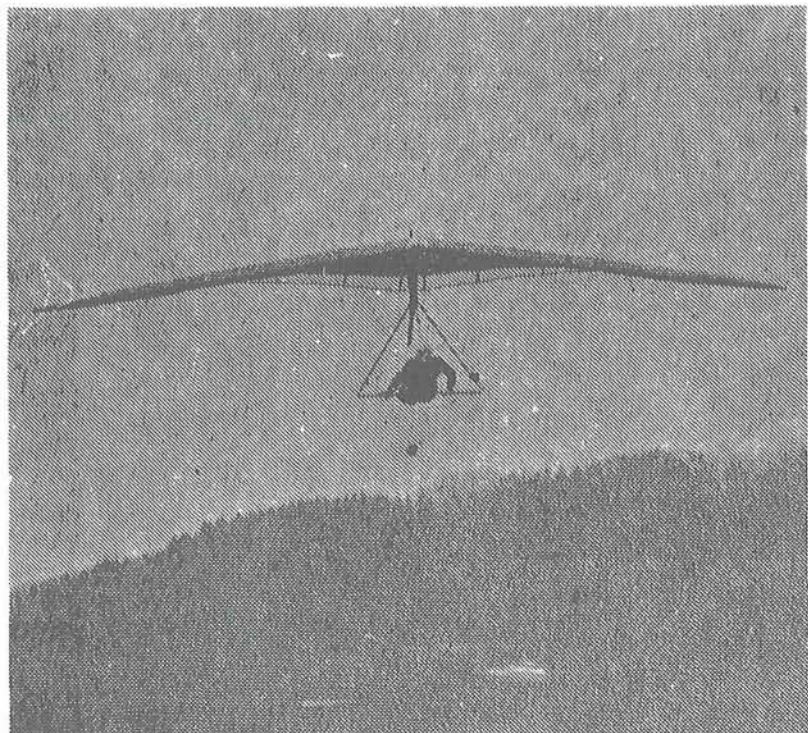
Geflogen wurden in Blumberg vor allem Ziel-Rückkehrflüge, bei denen ein Wendepunkt umflogen und im Landefeld gelandet werden mußte. Die „Freie Strecke“ konnte wegen der schlechten Themik nicht geflogen werden, obwohl sie für diese Meisterschaften zum ersten Mal zugelassen wurde.

Eine riesige Menge Arbeit schaffte das neue Programm der Drachenflieger für den ausrichtenden Club. Zum Teil bis 23 Uhr mußten die Schiedsrichter die Ergebnisse auswerten. Karl Jöst, Ausbilder im DHV-Lehrteam, war trotzdem insgesamt mit dem neuen Programm zufrieden: „Kleinigkeiten, die man eben erst in der Praxis richtig beurteilen kann, müssen bis zur Deutschen Meisterschaft noch ausgemerzt werden.“ Vor allem will man bis dahin ein Computer-Programm für die Auswertung fertigstellen. Mit dem Fotografieren der Wendepunkte kamen die meisten Piloten gut zurecht; es kamen sogar Stimmen auf, die die neue Art der Beurteilung besser einschätzten als die bisherige Beglaubigung durch Schiedsrichter.

Verbessert wurde in der letzten Zeit die Sicherheit der Drachenflieger oder Hängegleiter, wie sie offiziell genannt werden. Die Meisterschaften in Blumberg konnten unfallfrei abgewickelt werden, auch das freie Fliegen nach den Wettkämpfen ging dieses Mal ohne jeglichen Zwischenfall über die Bühne. Zu diesem erfreulichen Tatbestand trägt sowohl der Deutsche Hängegleiterverband (DHV), der sowohl die Drachen selbst als auch das Zubehör (Aufhängung und Fallschirm) ständig überprüft, als auch die verbesserte Ausbildung der Piloten bei.

Ergebnisse der Baden-Württembergischen Meisterschaft 1982

1. Christandl (481 Wertungspunkte), 2. Seyferle (436), 3. Petek (403), 4. Jöst (390), 5. Schott (388), 6. Schmid Ali (369), 7. Ziege (368), 8. Ebnet (363), 9. Schwörer (357), 10. Frydasch (350), 11. Stellbauer (348), 11. Zeyher (348), 13. Amann Klaus (346), 14. Hakenjos (340), 15. Hils (332), 16. Burk (331), 17. Ogger (320), 18. Maier W. (317), 19. Ruf (300), 20. Bantle (287), 21. Matula (281), 22. Müller H. (276), 23. Abendroth (243), 24. Springmann (242), 25. Zimmermann (231), 26. Wasmer (223), 27. Abele Edmund (222), 28. Glaser Walter (210), 29. Rinkel (202), 30. Kasberger (194), 31. Ohnhaus (158), 32. Baumer (152), 33. Lutz (128), 33. Lutkat (128), 35. Glaser Michael (126), 36. Nagel (123), 37. Schwemmer (116), 38. Holtfreter (112), 39. Köppen (102), 40. Scherlinski (98), 41. Böhm (89), 42. Geiger (72), 43. Sonnentag (64), 44. Makowe (53), 45. Bentzinger (46), 46. Maier A. (1/1 Durchgang)



In Blumberg fand die Landesmeisterschaft im Drachenfliegen statt. Unser Bild zeigt den Denzlinger Piloten Seyferle, kurz vor der Landung. Bild: Ulrike Spitz

Gütesiegel

Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 17.05.1982

Gütesiegelstempel des DAeC, die vor dem 31.12.1980 auf diesen Geräten angebracht wurden, sind gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel.

001-79 Taifun
002-79 AAR
003-79 Stratos B
004-79 Superfex II Nylon/II Modell 81
005-79 Cloud Flamingo
006-79 Junior Flamingo
007-79 Superfex II Dacron/II Modell 81
008-79 Super Scorpion C/C+
009-79 Super-Scorpion B
010-79 Jet-Atlas 14/16/18
011-79 Firebird II
(012-79)Wings/Wings Competition
013-79 Ranger A
014-79 Bergstar II maxi
015-79 Ikarus 700
016-79 Concord
017-79 SC
018-79 Fledgling
019-79 Iser Futura Compact
020-79 Jetfex
021-79 Lady hot
022-79 Bergfalke
023-80 Falcon 5
024-80 Gryphon 160 DS
025-80 Windspiel
026-80 Ranger HS
027-80 Firebird C 11
028-80 Firebird C 12
029-80 Cyclone Döst
030-80 Worldcup
031-80 Gryphon 180 DS
032-80 Laser
033-80 Super-Gryphon
034-80 Ikarus 800
035-80 Super-Wing
036-80 Gryphon-Sierra
038-81 Falke 5
039-81 Osiris III s
040-81 Moyes Mega
041-81 Fuga AC 5
042-81 LADAS
043-81 Windfex
044-81 Helios
045-81 GS Concord II
046-79 Wings/Wings Competition 17,0 m²
047-79 Wings/Wings Competition 15,6 m²
048-81 Fafnir
049-81 X-Ray
050-81 Euro III
051-79 Wings/Wings Competition 17,2 m²
052-82 Dream III
053-82 Super Dream
054-82 Cloud III
055-82 Puma
056-82 CX
057-82 Bullet
058-82 Piranha
059-82 Libre II
060-82 Moyes MK III
061-82 Hornet

Fa. Zetka
Fa. Zetka
Fa. Schmidler + Schmidler
1) Fa. Finsterwalder
Fa. Thalhofer
Fa. Thalhofer
1) Fa. Finsterwalder
Fa. Hiway
Fa. Hiway
2) Fa. La Mouette
Fa. Firebird Leichtflugz.
3) Fa. Guggenmos
Fa. Schmidler + Schmidler
4) Fa. Bichlmeier
Fa. Lieb
Fa. Steger
Fa. Steger
5) Fa. Olschewski
Fa. Iser
Fa. Finsterwalder
Fa. Schmidler + Schmidler
Fa. Hanggliding Products
Fa. Steffl
6) Fa. Steffl
Fa. Schäfer
Fa. Schmidler + Schmidler
Fa. Firebird Leichtflugz.
Fa. Firebird Leichtflugz.
7) Fa. Steger
8) Fa. Thalhofer
6) Fa. Steffl
Fa. Steffl
6) Fa. Steffl
Fa. Lieb
Fa. Guggenmos
Fa. Steffl
Fa. Hanggliding Products
Fa. Kuhnert
Fa. Förster
Fa. Kaspeitzer
9) Fa. Baumgartner
Fa. Finsterwalder
Fa. Schmidler + Schmidler
Fa. Steger
10) Fa. Guggenmos
10) Fa. Guggenmos
Fa. Bautek
Fa. La Mouette
Fa. Steinbach
10) Fa. Guggenmos
Fa. Engel
Fa. Engel
Fa. Thalhofer
Fa. Kaspeitzer
Fa. Firebird Leichtflugz.
Fa. Guggenmos
Fa. Rithner
Fa. Hauser
Fa. Förster
12) Fa. Steger



DHV-Gütesiegelplakette



Stempel der DHV-Gütesiegelstelle



DAeC-Gütesiegelstempel

Diverse Einzelstücke und Prototypen
Diverse abwurfgeprüfte Geräte gemäß Über-
gangsregelung

11)
10)

Anmerkungen

- 1) Nur zugelassen mit Schränkungshöhe 52,5 cm.
- 2) Zu unterscheiden vom Atlas D, siehe unten Anmerkung 9.
- 3) Gütesiegel wegen nichtgenehmigter Änderung entzogen.
- 4) Nur zugelassen mit nachgerüsteter Patentflasche und außen angesetzten Swiveltips.
- 5) Gütesiegel nur vorläufig; Umschreibung noch nicht abgeschlossen.
- 6) Nur zugelassen mit Segelabspannungen aus Stahlseil.
- 7) Zu unterscheiden vom englischen Cyclone-Modell, für das kein Gütesiegel besteht.
- 8) Vor-Version ohne Gütesiegel gesperrt.
- 9) Modifikation des früheren Atlas D.
- 10) Kennzeichnung durch Stempel der Gütesiegelstelle.
- 11) Kennzeichnung durch Zulassungsschreiben der Gütesiegelstelle; nicht für Meisterschaften zugelassen!
- 12) Erteilung vorläufig.

Hängegleiter mit BHGA-Airworthiness Certification

Stand: 17.05.1982

Der spezielle Stempel der BHGA ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt. Zur Klarstellung: Geräte ohne die spezielle Kennzeichnung besitzen – auch wenn sie typengleich erscheinen – keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

817001 Typhoon medium	Fa. Solar Wings
817002 Typhoon large	Fa. Solar Wings
817003 Demon 175 (medium)	Fa. Hiway Hang Gliders
817004 Demon 195 (large)	Fa. Hiway Hang Gliders



BHGA -Stempel

Hängegleiter mit SHV-Typenprüfung

Stand: 02.04.1982

Die nachfolgenden Geräte mit SHV-Typenprüfung haben den zusätzlichen Flugmechaniktest erfolgreich absolviert. Ihr Gütezeichen (Aufnäher) wird als gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel anerkannt.

006-79 Super Scorpion	Fa. Franz Meyer
007-79 Euro II/II S	Fa. Steinbach
030-80 Atlanta	1) Fa. E. Rithner
033-80 800 Aero 1/1S	Fa. Ikarus Deutschland
034-80 Euro III	Fa. Steinbach
036-81 Vampir I	2) 3) Fa. Gyax
047-82 Azur 17	3) Fa. Hölzenbein
049-82 Azur 15	3) Fa. Hölzenbein

Anmerkung

- 1) Modifikation des früheren Swisatlas
- 2) Mit doppelwandigem Querrohr
- 3) Mit modifizierter Segelaufhängung



SHV-Aufnäher

Hängegleiter mit HGMA-Airworthiness Certification

Stand: 17.05.1982

Das spezielle Typenschild „HGMA (DHV)“ ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt. Zur Klarstellung: Geräte ohne die spezielle Kennzeichnung – auch wenn sie typengleich erscheinen – besitzen keinen Betriebstüchtigkeitsnachweis.

11-3280-R8	Comet 165	Fa. UP
U 222 40 880	Harrier	Fa. Wills Wing

HGMA-(DHV)		HGMA NR./	
Typenbezeichnung		Werk-NR.	
Hersteller		Baujahr	
Leermasse kg.	Max. Zuladung kg.	Min. Zuladung kg.	
Max. Geschw. km./hr.		StallGeschw. km./hr.	
Dieses Geraet unterliegt nach der Pruef- und Zulassungsordnung fuer Luftfahrtgeraete nicht der Pruef- und Zulassungspflicht.			
Die Benutzung dieses geraetes erfolgt auf eigene Gefahr.			

HGMA - (DHV) - Typenschild

Pilotenaufhängesysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand 17.05.1982

03-001-80	Liegeschürze Kniehänger „Super“	Fa. Prieler
03-002-80	Liegeschürze Liegegurt LG 1 mod. 1	Fa. Kosteletzky
03-003-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Schmid + Niebler
03-004-80	Liegeschürze Kniehänger „Parasail“	Fa. Huber
03-005-80	Liegeschürze Schlafsack „Parasail“	Fa. Huber
03-006-80	Hängegurt	Fa. Steffl
03-007-80	Liegeschürze Kniehänger „Super“	Fa. Steffl
03-008-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Steffl
03-009-80	Liegeschürze Schlafsack „Cross Country“	Fa. Steffl
03-010-80	Liegeschürze Kniehänger „Fex“	Fa. Finsterwalder
03-011-80	Supinegurt „Fex“	Fa. Finsterwalder
03-012-80	Liegeschürze Schlafsack „Cross Country“	Fa. Prieler
03-013-80	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Prieler
03-014-81	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Renz
03-015-81	Liegeschürze	Fa. Matthies
03-016-81	Liegeschürze Streamlight Safety-Belt	Fa. Rademacher
03-017-81	Liegeschürze Kniehänger P/N 9-1145/11	Fa. Brüggemann
03-018-81	Liegeschürze Beinstrecker	Fa. Lechner
03-019-81	Liegeschürze Schlafsack	Fa. La Mouette
03-020-81	Liegeschürze Beinstrecker und Kniehänger	Fa. La Mouette
03-021-81	Liegeschürze Kniehänger „Up-System“	Fa. La Mouette
03-022-81	Liegeschürze Beinstrecker „Concord“	Fa. Keltjens
03-023-81	Liegeschürze Kniehänger „Dutch Spezial“	Fa. Keltjens
03-024-81	Liegeschürze Schlafsack „Relax“	Fa. Keltjens
03-025-81	Liegeschürze Zero Cocoon	Fa. Anderle
03-026-81	Liegeschürze Kniehänger „Universal“	Fa. Fritz
03-027-81	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Steinbach
03-028-81	Liegeschürze Liegematte	Fa. Steinbach
03-029-81	Liegeschürze Kniehänger „Delta-Sport Standard“	Fa. Prieler
03-030-82	Liegeschürze Delta-Stop L	Fa. Deuter
03-031-82	Liegeschürze Beinstrecker	1) Fa. Hetzenauer
03-032-82	Sitzgurt SG 4	Fa. Kosteletzky
03-033-82	Liegeschürze Schlafsack „Delphin“	1) Fa. Steffl
03-034-82	Liegegurt Schlafsack	1) Fa. Renz/ Wiesental

Diverse Einzelstücke

2)

Anmerkungen

- 1) Erteilung vorläufig
- 2) Kennzeichnung durch Stempel der Gütesiegelstelle

Rettungsgeräte mit DHV-Gütesiegel

Stand: 17.05.1982

Gütesiegelstempel des DAeC, die vor dem 31.12.1980 auf diesen Geräten angebracht wurden, sind gleichwertig mit dem DHV-Gütesiegel.

02-001-77	HG-Rettungssystem	Fa. Brüggemann
02-002-78	HGF-1	Fa. Kosteletzky
02-003-78	Delta-Stop	Fa. Deuter
02-004-78	Parasail (bis Juli 1979; 4 Gaze-Fehlb.)	Fa. Huber
02-005-78	Help	Fa. Schwarze
02-006-78	Le + Be	Fa. Le und Be
02-007-80	Parasail 2 (ab August 1979)	Fa. Huber
02-008-81	RFH 1	Fa. Rademacher
02-010-81	Paramat Mod. A1	1) Fa. Paramat-Flugm.
02-011-82	HGS-I	Fa. Steinbach
02-012-82	HGS-II	Fa. Steinbach
02-013-82	Streamlight PSR II	1) Fa. Rademacher

Diverse Einzelstücke

2)

Anmerkungen

- 1) Erteilung vorläufig
- 2) Kennzeichnung durch Stempel der Gütesiegelstelle

Pilotenaufhängesysteme mit SHV-Typenprüfung

Stand: 02.04.1982

Der SHV-Aufnäher „Gurten-Harnais SHV FSVL“ ist als Betriebstüchtigkeitsnachweis anerkannt.

001-80	Kniehänger AS-OK	Fa. W. Keller, Martigny
002-80	Kombigurte OK	Fa. W. Keller, Martigny
003-81	Concoon (Schlafsack) ZL-203	Fa. Zuberbühler, Rehet
004-81	Concoon (Schlafsack) BL	Fa. Bohren, Stans
004-81	Concoon (Stirrup) BL	Fa. Bohren, Stans
005-81	Kniehänger BK	Fa. Bohren, Stans
006-81	Kniehänger SK 1	Fa. Suter, Basel
007-81	Concoon (Schlafsack) SC 1	Fa. Zuberbühler, Rehet
008-81	Kniehänger Z-103	Fa. Zuberbühler, Rehet
009-81	Concoon (Schlafsack) UP-Jet	Fa. Sportimex, Triesen

Berichtigung

Hallo Peter,
als deutscher Gütesiegelbetreuer für die Beinstrecker und Liegematte des Gurtherstellers Hetzenauer Matthäus aus Österreich, bitte ich Dich, im nächsten INFO eine Richtigstellung abdrucken zu lassen.

Wie Dir bereits bekannt ist, unterliefe Dir eine Verwechslung, so daß Du statt Beinstrecker, bzw. Liegematte Kniehänger aufgeführt hast.

Es gibt auch einige Kniehänger in Deutschland, und es führte dies bereits zu Mißverständnissen, da für die Kniehängerschürze kein Gütesiegel-Antrag vorliegt, bzw. vorgelegt wird.

Mit freundlichen Grüßen
Hermann Uhrmann



DHV-Gütesiegelplakette



SHV-Aufnäher

Das DHV - Versicherungsprogramm

Versicherer Gerling Konzern, Köln
Stand: 17.05.1982

Versicherung	Deckungs- summe	Deckungs- bereich	Jahresprämie incl. Vers.St.	Umfang Anmerkungen
Halterhaftpflicht für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter (Hauptver- trag)	DM 1 Mio pauschal Personen- und Sachschäden max. DM 500.000,- pro verletzte Person	Europa Kostenfreie Weltgeltung bei vorheriger Anmeldung	DM 45,- bei 500,- Selbstbeteiligung DM 75,- ohne SB	Halterschaft für alle Hängegleiter des Mit- glieds incl. deren Benutzung durch berech- tigte Dritte und incl. Schleppbetrieb; keine Gerätekennzeichnung; SB vom Bundesauf- sichtsamt bestätigt; Gleitflugzeuge gleichge- stellt; Versicherungsausschlüsse auf Mini- mum reduziert, ebenso bei übrigen Ver- sicherungen.
Halterhaftpflicht für Flugschulen/Fluglehrer				
Halterhaftpflicht für Hersteller/Händler				
Halterhaftpflicht für Mit- gliedsvereine				
Halterhaftpflicht für Ultraleichtflugzeuge (UL)			DM 150,- DM 90,- (mit SB)	Halterschaft für ein UL incl. Hängegleiter wie oben
Fluglehrerhaftpflicht	DM 300.000,- Personenschäden DM 30.000,- Sachschäden	Europa Kostenfreie Weltgeltung bei vorheriger Anmeldung	DM 40,-	Lehrertätigkeit Fluglehrer und -anwärter incl. UL
Geländehaftpflicht für Mitgliedsvereine			DM 120,-	Verein als Halter incl. Flugleiter und incl. UL
Startwindenhaftpflicht			DM 75,-	Halter und Windenfahrer je Startwinde
Veranstalterhaftpflicht für Mitgliedsvereine			DM 50,-	Alle Hängegleiterveranstaltungen im Ver- sicherungsjahr incl. UL
Vereinshaftpflicht für Mitgliedsvereine			für alle Mit- gliedsvereine kostenlos	Tätigkeit des Vereins, des Vorsitzenden etc. incl. UL
Rechtsschutz für Mitgliedsvereine	100.000,-	Europa		Schadensersatz- und Strafrechtsschutz etc. incl. UL
Luftfahrzeug-Verkehrs- Rechtsschutz			DM 45,-	incl. UL wie Kfz.-Rechtsschutz
Piloten-Unfall	DM 5.000,- bei Tod DM 10.000,- bei Invalidität	Europa kostenfreie Weltgeltung bei vorh. Anmeldung	DM 60,-	ohne UL und Schlepp Verzehn- fachung möglich
			DM 120,-	mit UL und Schlepp
Boden-Unfall für Mitgliedsvereine			DM 2,- pro Mitglied	Verdoppelung möglich

Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern!