DHV-info Nr. 15 🗸

Juli/August 1982

Kennzeichnungspflicht gemindert

Ministerium hat offenes Ohr

Die neue Allgemeinverfügung des Bundesverkehrsministeriums hat dem Drachenflugsport ausschließlich Verbesserungen gebracht, mit einem Haar in der Suppe: der umfassenden Kennzeichnungspflicht.

Die Piloten waren enttäuscht über diese ministerielle Maßnahme, die ihnen zusätzlichen Aufwand aufbürdete. Dieses Meinungsbild gab der DHV an das Bundesverkehrsministerium in mehreren intensiven Gesprächen und Briefen weiter. Höhepunkt war die gemeinsame Sitzung der Hängegleiterkommission mit den Vorsitzenden der Mitgliedervereine, bei der auch Ministerialrat Huck vom Bundesverkehrsministerium als Gast anwesend war.

In ausführlicher Fachdiskussion wurden Aufwand und Nutzen an Hand der verschiedenen Erfahrungen abgewogen. Dabei machte Herr Huck deutlich, daß bei Überlandflügen vor allem wegen der Vermischung mit dem übrigen Luftverkehr eine Gerätekennzeichnung unumgänglich sei. Dasselbe gelte für die Ultraleichtflugzeuge. Gleichzeitig zeigte er sich für die Argumentation aufgeschlossen, die für das Drachenfliegen im bisherigen Rahmen eine Kennzeichnung als unangemessen ablehnte.

Wenige Tage später teilte das Ministerium schriftlich mit: Kennzeichnungspflicht ist auf Überland und UL beschränkt.



DHV-Mitglied Karl Friedel erhielt für sein umweltfreundliches Elektro-Windspiel den 1. Preis der Oskar-Usinus Vereinigung 1982.

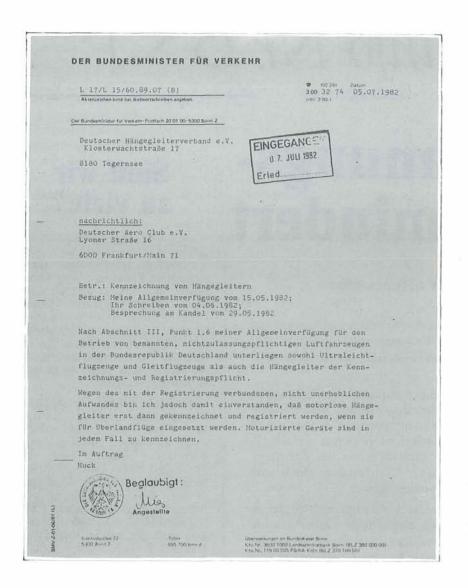
Sind wir zu viele?

"Bitte, sag bloß niemandem, wie gut man hier fliegen kann." Diese sorgenvolle Ermahnung wird einem immer öfter mit auf den Nachhauseweg gegeben. Und taucht Helmut Denz in einem wenig frequentierten, weil unbekanntem Fluggelände auf, hoffen die Einheimischen inbrünstig, daß er keinen spektakulären Rekord fliegt, damit die Fliegeridylle erhalten bleibt.

Denn kaum wurden die Drachenfliegerparadiese Aviano, Zillertal, Hohe Salve, Wank, um nur wahllos einige zu nennen, einem größeren Fliegerkreis bekannt, nahm das Verhängnis seinen Lauf: die Gebiete wurden allesamt für Gastflieger gesperrt. Heuer zu Pfingsten, zum Beispiel, schlug die herzliche Gastfreundschaft der Mayrhofener Drachenflieger um in Bestürzung: über 150 Drachen wurden gezählt, bis zu 70 sollen gleichzeitig den Himmel über dem Zillertal bevölkert haben. Nun ist bei einer so großen Menge die Wahrscheinlichkeit hoch, daß ein oder zwei Piloten dabei sind, die mit Höflichkeit und Rücksichtnahme wenig am Hut haben. Entsprechende Vorfälle lassen dann nicht auf sich warten, und schon ist die gesamte Urlaubergruppe in Verruf. So geschehen auch im Zillertal. Die Einheimischen zogen daraufhin die Notbremse und quartierten die deutschen Urlauber indirekt mit dem Verlangen nach dem österreichischen Sonderpilotenschein aus.

Daß es mittlerweile außer am Tegelberg auch an anderen Startplätzen zur Überfüllung kommt, mit all den bekannten Stausyndromen (Gereiztheit, fehlende Solidarität, Zusammenstoßgefahr) liegt nicht nur an den fleißigen Flugschulen, die, ginge es nach den B-Schein-Inhabern, weniger Nachwuchs ausbilden sollten. Vielmehr beherrschen heute die Piloten ihre Wetterkunde. Sie fahren bewußt das Gelände an, das bei der entsprechenden Wetterlage den größten Fluggenuß verspricht, sie drängen sich dort alle im gleichen Bart

Fortsetzung nächste Seite



Fortsetzung

und bleiben alle oben. Vor allem deshalb ist die Luft aluminiumhaltiger als früher. Und die Gefahr wächst, so daß sich einheimische Clubs abzukapseln beginnen. Resultat: die Drachenflieger, die nicht das Glück haben, am Fuß eines geeigneten Berges zu leben, müssen mit dem Ofenrohr ins Gebirge schauen.

Was also tut der Verband gegen diese Gefahr? Schon von Anfang an hat der DHV mit aller Kraft versucht, die Gesetzeslage zugunsten aller Drachenflieger zu verändern. Zunächst mußte die Sicherheit erhöht werden. Dies ist gelungen. Dann mußten Vorurteile gegen Schleppstart und Überlandflug mit Hängegleitern ausgeräumt werden. Der Schleppstart war ja verboten, weil stümperhafte Schleppversuche zu Unfallhäufungen geführt hatten. Der Überlandflug war verboten, weil die besondere Luftraumsituation der BRD und auch mangelndes Zutrauen der Behörden in die Disziplin und Leistungsfähigkeit der Drachenflieger Bedenken aufwarf. Ursprünglich durfte ja nur in ausdrücklich genehmigten Geländen geflogen werden. Viele Fluggebiete konnten damals nicht erschlossen werden, weil irgendeine Hürde des aufwendigen Zulassungsverfahrens dagegen stand.

Ziele erreicht

Nach dem Willen der DHV-Kommission soll nun nach der Phase der Neuordnung des Drachenflugsportes Ruhe einkehren.

Keine weiteren Richtlinien und Vorschriften sollen folgen, denn das Ziel ist erreicht: Ein deutlich verbesserter Sicherheitsstandard hat zur drastischen Senkung der Unfallzahlen geführt und dies, obwohl auch dieses Jahr wieder mehr Drachenflugstunden als je zuvor zusammenkommen werden. Dabei ist der Luft-

raum weiter geworden. Sowohl die DHV-Geschäftsstelle, wie auch alle DHV-Mitarbeiter hoffen jetzt, nach Abschluß der anstrengenden Aufbauzeit auf ein ruhigeres Weiterarbeiten, das der Sicherung und Konsolidierung des Erreichten dienen soll.

Es gilt in aller Bedachtsamkeit die neugewonnenen Freiräume auszufüllen und die wenigen weiteren Punkte auf dem Wunschzettel – Funkfreigabe, Hängegleiterschlepp mit UL, Zweisitzerzulassung – ohne Hast zu verwirklichen.

DHV-Film "neu"

Der DHV-Film "Drachenfliegen — ein Traum wird lebendig" — ist erweitert und neu kopiert. Farben und Bildschärfe sind gegenüber den früheren Kopien stark verbessert. Jeder Pilot sollte diesen einmaligen Film gesehen haben! Bitte an die DHV-Geschäftsstelle wenden.

Impressum

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

Redaktion: Peter Janssen, Klaus Tänzler, Edeltraud Erl.

Satz: Anthofer's Satz+Druck-Organisation, Tel.: 089/224596 Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben.

Auflage: 4 500

Startschuß für Überlandflug

Vorbereitungen abgeschlossen – Fachlehrer ausgebildet – Ausbildungstätten anerkannt – erste Prüfungstermine –

Die neue Überlandberechtigung ist viel umfassender ausgefallen, als das Bundesverkehrsministerium noch vor einem Jahr in Aussicht gestellt hatte. Die ursprünglich vorgesehene Beschränkung auf den Alpenraum wurde fallengelassen. Überlandflüge und damit auch der Erwerb der Überlandberechtigung sind jetzt für jeden bundesdeutschen Piloten interessant.

Entsprechend umfangreich waren dann auch unsere Vorbereitungsarbeiten. Es war nicht mehr damit getan, einigen Drachenfluglehrern, die zusätzlich den PPL besitzen, die Ausbildung und Prüfung der Piloten zu übertragen; vielmehr mußte eine große Zahl von Fluglehrern in weiteren Fachlehrerseminaren und mit weiterem Aufwand für die Lehrer und für den Verband auf die neuen Aufgaben vorbereitet werden.

Der Stoffplan war zu erstellen und ein neuer Prüfungsfragenkatalog ist für DM 20,— bei der DHV-Geschäftsstelle gegen Vorauszahlung (bar oder Scheck) erhältlich.

Und damit die Überlandfliegerei nicht gleich am eigenen Chaos erstickt und vor allem auch der Mischbetrieb mit den Segelfliegern und mit anderen Luftfahrzeugen reibungslos klappt, mußten im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums verschiedene Verhaltensregeln in der Hängegleiterbetriebsordnung festgelegt werden. Diese Hängegleiterbetriebsordnung dann noch mit dem DAeC, der sich in dieser Frage sehr kooperativ gezeigt hat, abzustimmen und mit den Vorstellungen des Bundesverkehrsministeriums in Einklang zu bringen.

Schließlich lag uns dann noch die Ziff. 1.10 Abschnitt IV der Allgemeinverfügung quer im Hals, die lautet: "Überlandflüge mit Gleitflugzeugen oder Hängegleitern bedürfen einer besonderen Erlaubnis der vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle." Dieser Satz könnte sich auch so verstehen lassen, daß wir einzelne Streckenfluggebiete oder — schlimmer noch — nur einzelne Streckenflüge erlauben sollten; und das hätte einen unüberschaubaren Papier- und Tele-

fonkrieg ausgelöst. Aber auch in dieser Frage konnte in Abstimmung mit dem BMV und dem DAeC eine sehr großzügige Lösung gefunden werden.

Bleibt noch der Hinweis auf die Fluglehrer und Flugschulen: Ein bereits DHV-geprüfter Fluglehrer hatte - wenn er alle DHV-Fortbildungsseminare in diesem Jahr besucht hat und das haben viele -13 Ausbildungstage mitzumachen, zusätzlich und ohne Berücksichtigung der Reisezeiten. Daß eine solch fundierte Ausbildung etwas kostet (Zeit ist Geld) und daß diese Kosten später dann bei den Schulungsgebühren ihren Niederschlag finden, liegt auf der Hand. Wer freilich Preistreiberei beobachtet, der möge sich an uns wenden und wir werden dann mit der Flugschule ein vernünftiges Gespräch führen.

Davon unabhängig kann jeder Verein, der über die Unterrichtsvoraussetzungen verfügt, sich als Ausbildungsstätte vom DHV anerkennen lassen und dann die Überlandausbildung (oder auch andere Ausbildungsabschnitte) in eigener Regie durchführen. Für den DHV stehen und standen die kommerzielle Schulung und die Vereinsausbildung gleichberechtigt nebeneinander

Jeder Überlandpilot soll seine Flüge in vollen Zügen genießen, er soll aber auch daran denken, daß er nicht alleine in der Luft ist und daß das allgemeine Urteil über uns Drachenflieger künftig hauptsächlich von ihm geprägt wird, positiv und negativ.

Fahrplan zur Überlandberechtigung

- Anmeldung bei einer dafür anerkannten Ausbildungsstätte, vgl. Liste auf dieser Seite. Weitere Ausbildungsstätten erhalten demnächst ihre Anerkennung, bitte neueste Liste bei der Geschäftsstelle anfordern.
 Anmerkung: Mit einem gültigen deutschen PPL oder UL-Befähigungsnachweis Freistellung von der Theorieausbildung und -prüfung.
- Bei der Ausbildungsstätte 20 Stunden Theorieunterricht in den Fächern Luftrecht, Wetterkunde und Navigation. Die erfolgreiche Teilnahme am Unterricht wird vom Ausbildungsleiter der Ausbildungsstätte durch das Ausbildungszeugnis bestätigt.
 - Anmerkung: Die Theorieausbildung kann unmittelbar nach dem Erwerb des B-Scheins beginnen, also ohne Wartezeit.
- Das Ausbildungszeugnis berechtigt zur Teilnahme an der Überlandprüfung. Die Prüfung erfolgt nach dem Multiple-Choice-System mit Lösungsblättern wie in der A-Theorieprüfung.
 - Anmerkung: Auch die Theorieprüfung kann abgelegt werden, bevor die Wartezeit abgelaufen und die persönliche Flugerfahrung erfüllt ist.
- 4. Wenn seit dem Erwerb des B-Scheins ein Jahr vergangen ist (bei PPL-Inhabern 6 Monate) und wenn die erforderliche Zahl an Zeitflügen (mindestens 10 Flüge an 5 verschiedenen Geländen, davon ein B-Gelände, sämtlich mit mindestens 30 Minuten Flugdauer und vom Piloten persönlich schriftlich dokumentiert) durchgeführt ist, versendet die DHV-Geschäftsstelle das spezielle "Beiblatt B mit Überlandberechtigung".

Anmerkung: Der alte B-Schein ist dann hinfällig, die Zusendung des neuen Scheins hat den Vorteil, daß während der Bearbeitungszeit weiter mit dem B-Schein geflogen werden kann und unnötiger Postverkehr vermieden wird.

Anmerkung 2: Die Flugdokumentation kann durch eine pauschale Erklärung erfolgen, wenn der B-Schein vor dem 01.01.1982 ausgestellt ist. Bei jüngeren B-Scheinen müssen die Flüge einzeln mit Datum, Fluggelände, Flugdauer und Unterschrift vom Piloten bestätigt sein.

Auszug aus der Ausbildungs- und Prüfungsordnung

V: Überlandberechtigung

1. Fachliche Voraussetzungen

- 1.1. Die Überlandberechtigung können nur Inhaber des Befähigungsnachweises B erwerben.
- 1.2. Die theoretische Ausbildung erstreckt sich ergänzend auf die Sachgebiete
 - a) Luftrecht
 - b) Wetter- und Geländekunde
 - c) Navigation und Flugplanung
 - Die Mindestdauer beträgt 20 Unterrichsstunden zu je 45 Minuten.
- Die praktische Erfahrung umfaßt
 - a) mindestens einjährige Flugerfahrung seit Erteilung des Befähigungsnachweises B, bei Inhabern eines gültigen PPL Beiblatt B oder C sechs Monate;
 - b) mindestens 10 Flüge an fünf verschiedenen Geländen, davon ein B-Gelände, sämtlich mit mindestens 30 Minuten Flugdauer und vom Bewerber schriftlich dokumentiert.

2. Prüfung

- 2.1. Die theoretische Prüfung erfolgt grundsätzlich schriftlich nach dem multiple choice System und erstreckt sich auf die in 1.2. genannten Sachgebiete.
- Eine praktische Prüfung erfolgt nicht.

3. Anrechnung

Inhaber eines gültigen deutschen Luftfahrerscheins oder UL-Befähigungsnachweises sind von der theoretischen Ausbildung und Prüfung befreit. Inhaber eines abgelaufenen deutschen Luftfahrerscheins oder UL-Befähigungsnachweises sind von der theoretischen Ausbildung befreit, nicht von der theoretischen Prüfung. Die übrigen Voraussetzungen bleiben unberührt.

4. Berechtigung

Die Überlandberechtigung berechtigt zum Freien Fliegen mit Durchführung von Überlandflügen im Rahmen der Bestimmungen und Erlaubnisse.

VI: Schleppberechtigung

1. Fachliche Voraussetzungen

- Die Schleppberechtigung können nur Inhaber des Befähigungsnachweises B erwerben.
- 1.2. Die theoretische Ausbildung erstreckt sich ergänzend auf die Sachgebiete
 - a) Luftrecht
 - b) Gerätekunde
 - c) Flugtechnik
 - d) Gefahreneinweisung
 - e) betriebliche Regeln.
- 1.3 Die praktische Ausbildung umfaßt jeweils mindestens 30 Windenstarts als Pilot, 30 als Windenfahrer und 10 als Flugleiter, sämtlich beaufsichtigt und bestätigt von einem Fachlehrer für Hängegleiterschlepp.

2. Ausbildungsbetrieb

- 2.1. Von Pilot, Windenfahrer und Flugleiter darf sich nur einer in Ausbildung befinden.
- 2.2. Wer sich in Ausbildung befindet, muß unter unmittelbarer Aufsicht eines zur Erteilung von Schleppausbildung berechtigten Fluglehrers stehen.
- 2.3. Jeder Schleppvorgang ist von einem Fachlehrer für Hängegleiterschlepp persönlich zu leiten.

3. Prüfung

3.1. Die theoretische Prüfung erfolgt grundsätzlich schriftlich

- nach dem multiple choice System und erstreckt sich auf die in 1.2. genannten Sachgebiete.
- Die praktische Prüfung besteht aus je einem Windenstart als Pilot, als Windenfahrer und als Flugleiter.

4. Berechtigung

Die Schleppberechtigung berechtigt zu Schleppstarts als Pilot und als Flugleiter sowie als Windenfahrer auf einer Startwinde, für die der Mustervermerk in den Befähigungsnachweis eingetragen ist.

Mustereinweisung und Mustervermerk

- 5.1. Die Mustereinweisung umfaßt alle technischen und betrieblichen Bedingungen des Windentypenmusters, die von den beim Piloten bereits bekannten Bedingungen abweichen. Für die Einweisung gilt Abschnitt I Ziffer 1.9. entsprechend.
- 5.2. Die Einweisung wird von der einweisungsberechtigten Person im Befähigungsnachweis vermerkt (Mustervermerk).
- 5.3. Die Berechtigung zur Mustereinweisung ist in gesonderten Bestimmungen geregelt, insbesondere in der Ausbildungsund Prüfungsordnung für Drachenfluglehrer.



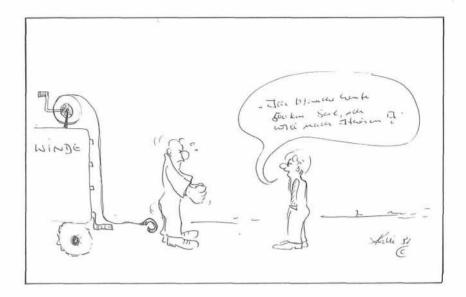
Der Schleppbetrieb ist angelaufen

Fachlehrer ausgebildet – Schleppwinde zugelassen – Schleppdrachen geprüft

Parallel zu den Überland-Vorbereitungen hat die DHV-Schleppgruppe die Weichen gestellt. Die Ausbildung der Piloten kann beginnen.

Grundvoraussetzung war die serienreife Fertigstellung der stationären Winde von Helmut Großklaus, für die das Gütesiegel erteilt ist. Für weitere Einzelstücke nach dem Großklaus-System ist das Prüfverfahren weitgehend abgeschlossen. Der Vorteil dieser Winde liegt vor allem darin, daß die Zugbelastung äußerst genau einstellbar ist und dann - ohne Zutun des Windenbedieners - während des gesamten Schleppvorgangs konstant bleibt. Die Gefahr des gefürchteten lockout ist damit auf ein Minimum herabgesetzt.

Hand in Hand damit erfolgte die Prüfung verschiedener Drachentypen hinsichtlich ihrer Schleppeignung. Das ergänzende Schleppgütesiegel zusammen mit dem zugehörigen Schleppgeschirr haben bisher die Geräte Superfex 2 und Atlas erhalten. Bei weiteren Gerätetypen könnte die Schlepp-Prüfung sehr schnell erfolgen, wenn die entsprechenden Herstelleranträge vorliegen würden.



In einem 5-tägigen Fachlehrerseminar unter Leitung vom Helmut Großklaus und Elmar Müller, dem neu ernannten Fachbeirat für Schleppausbildung, wurden 10 weitere Fluglehrer auf ihre neuen Aufgaben vorbereitet und für den Herbst ist ein weiteres Fachlehrerseminar geplant.

Auch versicherungsmäßig ist Vorsorge getroffen. Die Drachen-Haftpflichtversicherung deckt auch den Schleppbetrieb ab, ohne daß dafür eine Zusatzprämie zu zahlen wäre. Und die Winde nebst Windenfahrer kann ebenfalls über den DHV versichert bleiben. Einzelheiten sind in der Versicherungsübersicht auf der letzten Seite des DHV-Info Nr. 14 abgedruckt.

Leider hat trotz aller sorgfältigen Vorbereitungen es sich noch immer nicht ganz herumgesprochen, daß das Schleppen äußerst gefährlich ist, wenn nicht alle Voraussetzungen sorgfältig eingehalten sind. Ein weiterer tödlicher Unfall (insgesamt das 4. Schleppopfer in Deutschland) hat dies in tragischer Weise bestätigt. Die Zeit für Schlepp-Pioniere ist vorbei!



Hängegleiterbetriebsordnung

Anforderungen an den Betrieb von Ultraleichtflugzeugen, Gleitflugzeugen und Hängegleitern (Hängegleiterbetriebsordnung - HBO -)

In der Hängegleiterbetriebsordnung (HBO) sind die Anforderungen an die Durchführung des Betriebes von Ultraleichtflugzeugen, Gleitflugzeugen und Hängegleitern auf Grund der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr vom 15.05.82 mit dessen Zustimmung festgelegt. Die Hängegleiterbetriebsordnung ist für jeden Führer eines Ultraleichtflugzeuges, Gleitflugzeuges oder Hängegleiters in der Bundesrepublik Deutschland verbindlich. Die gesetzlichen Vorschriften, die behördlichen Regelungen sowie die Bestimmungen des Deutschen Hängegleiterverbandes (DHV) und des Deutschen Aero Club (DAeC) bleiben unberührt und sind einzuhalten.

Abschnitt I: Flugvorbereitung

- Vor jedem Flug ist eine Flugvorbereitung durchzuführen.
- Der Flug ist unter Beachtung der Witterungs-Wind- und Geländeverhältnisse und unter besonderer Berücksichtigung von Hindernissen, Landeplätzen, und Notlandeflächen zu planen, bei Überlandflügen an Hand der neuesten ICAO-Luftfahrtkarte 1:500 000.
- 3. Der Pilot hat vor jedem Start zu überprüfen
 - die Montage seines Gerätes
 - die Funktionstüchtigkeit aller beweglichen Teile
 - die Funktionstüchtigkeit des notwenigen Zubehöre

und gegebenenfalls zusätzlich

- das Schleppgeschirr
- den Tankinhalt
- die Befestigung von Motor, Luftschraube und anderen zugehörigen Teilen
- die mitzuführenden Nachweise und Ausweise.
- Unmittelbar vor dem Start hat der Pilot zu überprüfen
 - Vollständigkeit und Sitz der Ausrüstung
 - Verbindung Gurtzeug/Fluggerät/Rettungssystem
 - Windrichtung, Windstärke, Sichtverhältnisse
 - Startstrecke und Luftraum

und gegebenenfalls zusätzlich

- Einstellung des Höhenmessers
- Einstellung der Trimmung
- Freigängigkeit der Ruder
- Verbindung Fluggerät/Schleppseil
- Schleppseilauslegung
- Motorleistung.
- Bei Flügen mit einem ständigen Abstand von weniger als 50 m über Grund braucht ein Rettungsgerät nicht mitgeführt zu werden.

- Der Start darf nur erfolgen, wenn Windrichtung und Windstärke einen gefahrlosen Flug zulassen.
 - Die Windverhältnisse müssen erwarten lassen, daß der Pilot den nächstgelegenen ordnungsgemäßen Landeplatz (nicht Notlandefläche) zuverlässig erreicht. Dabei sind die Geländeverhältnisse, das Fluggerät und das Leistungsvermögen des Piloten zu berücksichtigen.
 - Bei stark turbulenten Windverhältnissen darf nicht gestartet werden. Je höher die Windgeschwindigkeit ist, desto turbulenzfreier muß die Flugstrecke sein.
- Während des gesamten Fluges müssen die Sichtflugregeln der Luftverkehrsordnung eingehalten werden können.

Abschnitt II: Flugleiter

- Der Flugleiter wird vom Flugplatzhalter (Geländehalter) bestellt.
- Der Flugleiter muß den Befähigungsnachweis für die jeweilige Luftfahrzeugart besitzen, bei Schleppstart die Schleppberechtigung. Hiervon kann abgesehen werden, wenn an jeder Startstelle vom Flugleiter ein Startleiter gemäß Nr. 3 eingesetzt ist, der diese Voraussetzungen erfüllt.
- Der Flugleiter kann zu seiner Unterstützung Startleiter mit Befähigungsnachweis gemäß Nr. 2 einsetzen und die ihm obliegenden Aufgaben und Befugnisse auf den/ die Startleiter übertragen.
- Der Flugleiter ist für das gesamte Fluggebiet zuständig, also auch für verschiedene Startstellen am gleichen Flugplatz (Fluggelände). Seine Entscheidungen sind vorrangig.
- Wenn ein Flugleiter anwesend ist, so darf nur nach ausdrücklicher Startfreigabe durch den Flugleiter oder mit Zustimmung des Flugleiters durch den eingesetzten Startleiter gestartet werden.
 - Wenn ein Flugleiter oder eingesetzter Startleiter nicht anwesend ist und mindestens zwei Piloten am Startplatz sind, so darf nur gestartet werden, wenn ein Pilot z.B. der nachfolgende als Startleiter den Start ausdrücklich freigibt.
 - Wenn ein Flugleiter oder eingesetzter Startleiter nicht anwesend ist und nur ein einzelner Pilot sich am Startplatz befindet, so kann dieser Pilot ohne Flugleiter oder Startleiter starten. Dies gilt nicht für Schleppstart, bei dem stets ein Flugleiter oder eingesetzter Startleiter zusätzlich zum Windenfahrer anwesend sein muß.
- 6. Erläßt der Flugleiter oder eingesetzte Startleiter

ein generelles Startverbot, so darf auch bei seiner Abwesenheit niemand starten, solange der Grund für das Startverbot fortbesteht.

7. Der Flugleiter soll unmittelbar vor dem Start

Pilotenaufhängung kontrollieren

- Vollständigkeit der Grundausrüstung feststellen (Helm, Rettungsschirm)
- Windrichtung, Windstärke und Sichtverhältnisse
- kontrollieren, ob Startstrecke und Luftraum frei

und gegebenenfalls zusätzlich

das Schleppseil einklinken

- die Schleppseilauslegung überprüfen.

8. Der Flugleiter oder Startleiter kann zusätzlich prüfen

Aufbau des Fluggerätes

- Betriebstüchtigkeitsnachweis und Zustand von Fluggerät und Ausrüstung
- Befähigungsnachweis
- Versicherungsnachweis
- Flugvorbereitung

geländebezogene Voraussetzungen, z.B. Einweisungsflug gemäß örtlicher Regelungen.

- 9. Wenn vor oder beim Start mit anderen Personen Sprech- oder Zeichenverbindung zu bestehen hat, so hält der Flugleiter oder Startleiter diese Verbindung für den Piloten aufrecht.
- 10. Die Startfreigabe durch den Flugleiter oder Startleiter entbindet den Piloten nicht von seiner persönlichen Sorgfaltspflicht. Der Pilot startet auf eigene Gefahr und in eigener Verantwortung.
- 11. Weitergehende Auflagen von Behörden und Geländehalter sind vorrangig.

Abschnitt III: Allgemeine Flugregeln

- Überlandflüge sind Flüge, die über die Umgebung des Flugplatzes (Fluggeländes) hinausgehen.
- Ultraleichtflugzeuge sollen nicht über Naturschutzund Erholungsgebieten fliegen.
- Als senkrechter und waagrechter Sicherheitsmindestabstand ist einzuhalten
 - 100 m zu Autobahnen
 - 50 m zu allen anderen Straßen mit Fahrverkehr und zu Eisenbahnlinien
 - 50 m zu Skipisten, Liften und Bergbahnanlagen, sofern diese in Betrieb sind.

Diese Mindestabstände gelten auch für die Landung. Weitergehende Abstandsvorschriften sind vorrangig.

- Kunstflug ist nicht erlaubt. Kunstflug beginnt bei einer Neigung um die Querachse mit mehr als 30° und um die Längsachse mit mehr als 60°
- Reklameflüge sind nicht erlaubt. Reklameflüge sind nur solche Flüge, bei denen die Werbung den Hauptzweck darstellt. Dies ist nicht der Fall bei bloßer Werbeaufschrift auf dem Segel.
- 180°-Kehren im Hangbereich erfolgen stets vom Hang weg. Vor der Einleitung der Kehre ist besonders darauf zu achten, daß keine anderen Luftfahrzeuge auf demselben Kurs und in derselben Höhe nachfolgen.

Bei einer Begegnung am Hang ist der Pilot, der den Hang zur rechten Seite hat, vorflugberechtigt.

- 8. Anfliegende, abfliegende, oder kreuzende Fluggeräte weichen den Fluggeräten aus, die sich im Hangaufwind oder im Thermikkreis befinden.
- Die Drehrichtung in der Thermik wird von dem Fluggerät bestimmt, das sich zuerst in der Thermik
- 10. Das langsamer steigende Fluggerät weicht dem schneller steigenden aus.

- 11. Der Landeanflug setzt sich zusammen aus Gegenanflug, Queranflug und Endanflug, eingeordnet in den übrigen Flugbetrieb.
- 12. Vorbestimmbare Landungen auf Flugplätzen mit Mischbetrieb sind dort anzumelden und der Pilot hat sich über die dortigen Regelungen des Flugplatzverkehrs zu informieren.
- 13. Gelände- und flugplatzbezogene spezielle Flugregeln sind zu beachten.

Abschnitt IV: Schleppbetrieb

- Der Windenfahrer muß vor Beginn des Schleppbetriebes überprüfen
 - den betriebssicheren Zustand der Startwinde einschließlich Schleppseil
 - die Funktionstüchtigkeit der Kappvorrichtung
 - die Erdung der Startwinde
 - die Hindernisfreiheit der Schleppstrecke
 - die Sprech- und Sichtverbindung zur Startstelle
 - bei Publikumsverkehr die Absperrung

und vor jedem einzelnen Start

- die Auslegung des Schleppseils
- die Schleppstrecke und den Luftraum.
- Zwischen Startstelle und Startwinde müssen Sichtverbindung und betriebssichere Sprechverbindung bestehen.
- Sind mehrere Startstellen in Betrieb, so muß eine eindeutige Verständigung möglich sein, insbesondere über die Startreihenfolge. Parallele Startvorgänge zu gleicher Zeit sind unzulässig.
- Ein Fahrtmesser ist am Fluggerät mitzuführen.
- Das Schleppseil ist geradlinig, hindernisfrei und ohne Schlaufenbildungen und Seilüberlagerungen auszulegen.
- Das Schleppseil darf erst dann eingeklinkt werden, wenn das Fluggerät startklar, der Pilot startbereit und die Schleppstrecke frei sind.
- Der Windenfahrer darf den Startvorgang nur in einer Gefahrensituation unterbrechen. Ein unterbrochener Startvorgang darf nicht wieder aufgenommen werden
- Die größtmögliche Steigfluglage darf nur allmählich eingenommen werden. Im Steigflug ist die vom Hersteller angegebene Schleppgeschwindigkeit einzuhal-
- Durchsagen von der Startstelle an den Win-

denfahrer

Gerätemuster Pilot

Sonstige Informationen

Antworten des Windenfahrers an die Startstelle

Jeweils Wiederholung der Durchsagen



Jetzt mit integriertem Fallschirmcontainer

Sie fliegen (liegen) komfortabler mit Gurtzeug von: Delta Sport Helmut Prieler Ing. grad., Tel.: (086 21) 32 26 Felix-Scheffler-Str. 22, D-8226 Altenmarkt a.d. Alz

Fortsetzung

 Kommandos von der Startstelle an den Windenfahrer

denfahrer

1. "Pilot und Gerät

"Startwinde startklar"

rers an die Startstelle

Antworten des Windenfah-

startklar"

2. "Pilot eingehängt"

"Pilot eingehängt"

,,Seil anziehen"
 ,,Start" (beim Loslaufen)

"Seil straff" "Seil straff"

5. "Frei" (beim Abheben)

Bestätigung nicht erforder-

Startunterbrechung ,,Halt, Stop" (mehrmals

"Halt, Stop"

11. Zeichen des Piloten an den Windenfahrer

Grätschen der Beine (anhaltend)

soll heißen "langsamer"

Radfahrbewegung

soll heißen "schneller"

(mehrmals)

soll heißen "Gas weg zum

Grätschen der Beine (mehrmals)

Ausklinken"

12. Erfolgt der Schleppbetrieb einschließlich Schleppausbildung auf einem auch für andere bemannte Luftfahrzeugarten zugelassenen Flugplatz so muß der Pilot des geschleppten Fluggerätes die theoretische Prüfung zum Befähigungsnachweis für Überlandflug abgelegt haben.

 Bei Verwendung mobiler Schleppgeräte gelten die Nrn. 1 - 12 entsprechend.

Abschnitt V: Ordnungsmaßnahmen und Schlußbestim-

Abschnitt V: Ordnungsmaßnahmen und Schlußbestimmungen

 Bei Mißachtung der Hängegleiterbetriebsordnung sowie bei anderen Verstößen gegen Vorschriften, Regelungen und Bestimmungen, die der Sicherheit des Flugbetriebes dienen, können – entsprechend dem Schweregrad — der Geländehalter dem Piloten auf Zeit oder Dauer örtliches Flugverbot erteilen und/oder der DHV bzw. DAeC den Befähigungsnachweis auf Zeit oder Dauer für ungültig erklären. Dem Betroffenen ist die Möglichkeit zur vorherigen Stellungnahme zu geben. Die Maßnahmen erfolgen unabhängig von behördlichen Maßnahmen.

 Die Hängegleiterbetriebsordnung tritt sofort in Kraft und löst die entsprechenden früheren Bestimmungen des DHV und DAeC ab.

Tegernsee/Fankfurt - o9.08.1982 - DHV/DAeC

Anhang 1 zur Hängegleiterbetriebsordnung:

Erlaubnis für Überlandflüge auf Grund Abschnitt IV Ziffer 1.10 der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr vom 15.051982

Überlandflüge sind mit dem besonderen Befähigungsnachweis des DHV oder des DAeC im Rahmen der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr, der Hängegleiterbetriebsordnung des DHV/DAeC und der sonstigen Bestimmungen unter Beachtung folgender Einschränkungen erlaubt:

Während der Tag-Tiefflugzeiten (vgl. Luftfahrthandbuch, Teil I, RAC) sind Flüge

- im Höhenband von 500 ft bis 1500 ft GND möglichst zu meiden und
- in den 250 ft-Tieffluggebieten (siehe ICAO-Luftfahrtkarte 1: 500 000) in Höhen unterhalb 1500 ft GND nicht zulässig.

Tegernsee/Frankfurt - 09.08.1982 - DHV/DAeC

Was Retten kostet

Name	Anschrift	Gründ jahr	Fluggeräte	Mit- arbeiter	jährl. Mitglieds- beiträge	Versicherungsschutz
DRK Flugdienst	FriedrEbert- Allee 71	1976	Learjet 35 Chartermaschinen	25	15,- pro Person 30,- pro Ehepaar 40,- pro Familie	Deckungssumme o. Limit, Rückholung nur einmal im Jahr kostenlos
ADAC	Baumgartner Str. 53 8000 München 70	1970	Bo 105 Chartermaschinen	110	59, für ADAC- Euro-Schutzbrief pro Person	Deckungss. 25 000,— pro Person, unbegrenzte Zahl von Rückholungen*
Deutsche Rettungs- flugwacht e.V.	Dieselstr. 1 7024 Filderstadt 1	1972	Bo 105 Bell Longranger Bell Jetranger Chartermaschinen	65	35,- pro Person 75,- pro Familie	Deckungssumme o. Limit, Rückholung nur einmal im Jahr kostenlos
S.O.SFlugrettung e.V.	Obere Bachstr. 92 7024 Filderstadt 1	1975	Alouette III Chartermaschinen	15	60,- pro Person 90,- pro Familie	Deckungss. 50 000,–, unbegrenzte Zahl von Rückholungen
Falck Rettungs- dienst GmbH	Kieler Str. 333 2000 Hamburg 54	1974	Mitsubishi MU 2 J Britten Norman Islander Chartermaschinen	40	65,- pro Person 95,- pro Person	Deckungss. 25 000,– pro Person, unbegrenzte Zahl von Rückholungen
Deutsche Flug- Ambulanz e.V.	Hangar 3 4000 Düsseldorf- Flughafen	1975	Chartermaschinen	35	60,- pro Person 120,- pro Familie	Deckungssumme o. Limit, unbegrenzte Zahl von Rückholungen
Verein für internationale Krankentransporte	Drosselweg 3 7024 Filderstadt 1	1981	Chartermaschinen	7	48,- pro Person 95,- pro Familie	Deckungssumme o. Limit, Rückholung nur einmal im Jahr kostenlos
Internationale Flug- ambulanz (IFA)	Lohmühlweg 4 8551 Röttenbach	1980	Chartermaschinen	9	68,- pro Person 98,- pro Familie	Deckungssumme o. Limit, Rückholung nur einmal im Jahr kostenlos
Malteser Hilfs- dienst e.V.	Hauptstr. 24 5000 Köln 50	1981	Chartermaschinen	22	36,- pro Person und Familie	Deckungssumme o. Limit, unbegrenzte Zahl von Rückholungen

^{*}Beinhaltet weitere Leistungen wie Ersatzteilversorgung, Fahrzeugrücktransport und Kreditbriefe.

Rekordflüge vor Gewitterlinien -Utopie oder reelle Möglichkeit

von Manfred Kreipl

Im DRACHENFLIEGER o7/82 habe ich von einer guten Streckenflugmöglichkeit mit Hilfe der Nordostlage geschrieben. Nun will ich eine etwas ausgefallenere Möglichkeit für wachsame und mutige Drachenflieger aufzeichnen. Dazu bietet die Wetterlage vom 23. Mai 1982 die ideale Voraussetzung, da sie in dieser Art und Weise genutzt wurde

Bei ausreichend labiler Wetterlage und genügend vorhandener Feuchte bilden sich im Vorfeld von aufziehenden Kaltfronten voll entwickelte Gewitterwolken (= Cumulonimben) aus, die mit der vorherrschenden Windrichtung driften. Im einzelnen wird die Anordnung je nach Geländeverhältnissen und vorherrschender Windscherung verschieden sein. Haben sich aber einige benachbarte Gewitterzentren auf einer Linie quer zur allgemeinen Windrichtung angeordnet, so neigen sie (nach C.E. Wallington) dazu, diese Anordnung zu festigen und beizubehalten. Wird eine solche Linie, wie es meist üblich ist, von kräftigen Böen begleitet, so wird sie als Böenlinie bezeichnet. Solche Böenlinien, die entweder an Kaltfronten oder unmittelbar vor ihnen parallel entstehen, reichen häufig über zig-, mitunter über mehrere hundert Kilometer weit! Häufig solche Böenlinien (in der Meteorologie auch als squall lines bekannt!) meist so kurz, daß sie in den normalen Wetterkarten nicht aufzufinden sind, besonders dann, wenn die linienförmige Anordnung dieser Gewitterwolken etwa durch die bevorzugte Erwärmung an den sonnenbeschienenen Hängen eines Berglandes oder Gebirges ausgelöst wurden

An einer solch ausgebildeten Zirkulationsreihe dringt die gewittereigene Kaltluft aus der Wolke in flacher Schicht keilförmig in Bodennähe vor und bildet einen Aufwindstreifen unmittelbar vor der Zone des starken Schauer- oder Gewitterniederschlages gelegen. Mitunter bildet sich parallel zu diesem abgesetzt noch eine weitere induzierte Aufwindreihung. Abb. 1 stellt erst einmal die Wetterlage mit solchen meteorologischen Möglichkeiten dar.

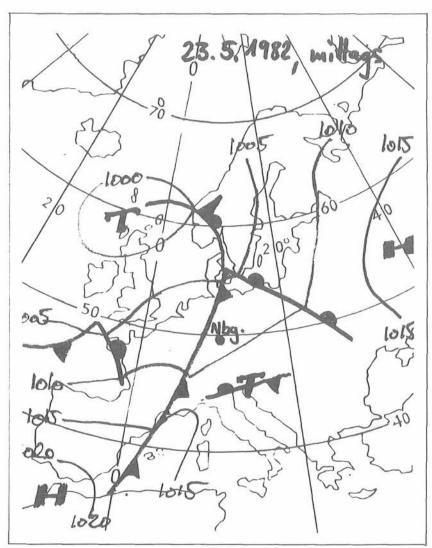
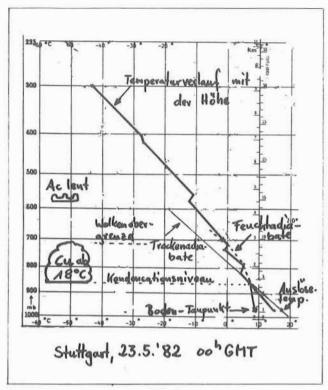


Abb. 1

Abb. 2 und 3 zeigen die aerologische Schichtung der Luftmasse vor der Kaltfront und im Kaltfrontbereich. So kann man der Abb. 2 entnehmen, daß bei einer Auslösetemperatur (Beginn von Quellbewölkung bei dieser Temperatur am Boden) von 17 - 18° Celsius die Cumulusbildung in etwa 1200 m einsetzte und bis knapp 3 km Höhe reichte. In den frühen Morgenstunden zeigten sich türmchenförmige Wolken (Altocumulus castellanus), die kurz danach wieder verschwanden. Für Eingeweihte der Wetterküche sind diese Wolkenformen typische Gewittervorboten, da sie auf Kaltluftzufuhr in der Höhe

hinweisen. Noch verhinderte anfangs eine schwache Inversion bei knapp 700 mb (ca. 3 km) ein Hochschießen der Quellwolken, doch im weiteren Verlauf des Tages wurde die Umgebungsluft durch Kaltluftzufuhr abgekühlt und somit labilisiert, wie es Abb. 3 gegenüber dem Aufstieg in Abb. 2 deutlich zeigt. In den oberen Schichten wurden schwachen Sperrschichten durch Abkühlung beseitigt, so daß im Frontbereich die aufsteigenden Wolkenmassen von keiner Sperrschicht mehr behindert und bei genügend vorhandener Feuchte bis zur Obergrenze der Wettersphäre, der Tropopause, vordringen konn-



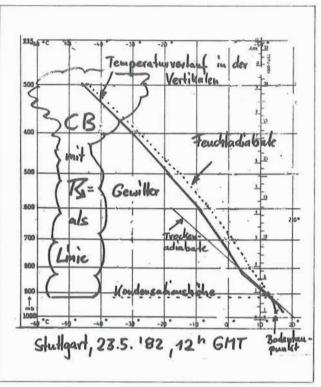


Abb. 2

Abb. 3

ten. Nachdem die Quellungen in Temperaturbereiche von kälter minus 20 und minus 30°C einbrachen, waren somit die idealen Voraussetzungen für Gewitterbildung gege-

ben, zumal auf der Vorderseite der herannahenden Kaltfront die Einstrahlung eine feuchte Luftmasse aufheizen konnte.

Abb. 4 zeigt das Ausfließen der ge-

wittereigenen Kaltluft, die durch Graupel und Hagel sowie Mischniederschlag innerhalb der Wolke stark abgekühlt wurde, wie sie einen Böenkopf bildet.

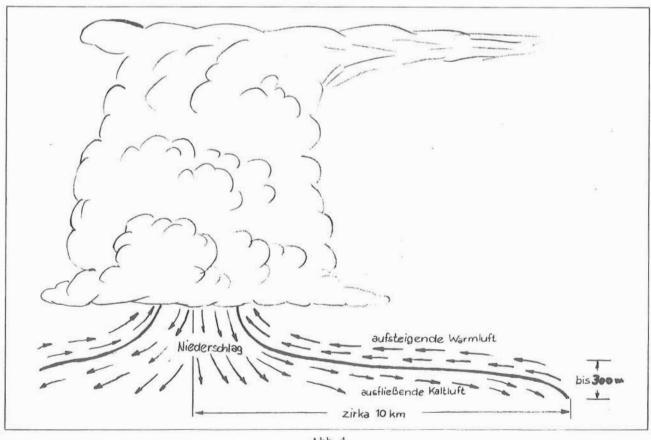


Abb. 4

Abb. 5 schließlich zeigt in der Gesamtansicht die Möglichkeit des Auffliegens solcher Gewitterlinien oder den Fronten vorauseilender squall lines. Doch muß man hier selbstverständlich ein warnendes Wort einfügen. Nicht bei jedem Gewitter sind solche Möglichkeiten gegeben. Häufig sind Starkniederschlag und Böen so stark ausgeprägt, so daß man am besten den Drachen abbaut und schützenden Unterstand suchen sollte.

Solch ein Aufwindstreifen vor einer Kaltfront dürfte auch die Ursache für den hervorragenden Flug von Ali Schmid sein, der ihn über 165 km in drei Stunden mit seinem Falke V gebracht hatte. Solche Flüge können aber nur durchgeführt werden, wenn sich die Böenlinie oder Gewitterreihung mit genau der richtigen, zur eigenen Fluggeschwindigkeit passenden Geschwindigkeit in die richtige Gegend verlagert. Dadurch sind dann lange Geradeausflüge parallel zur Frontlinie möglich.

Abschließend möchte ich jedoch Flugvordie Gefahren solcher haben eindeutig nocheinmal herausstreichen, damit dieser Artikel nicht als Anreiz zum leichtsinnigen Einfliegen in Gewitter verstanden wird: Achtet darauf, daß Ihr nicht von den Sichtflug-Bedingungen durch die Wetterentwicklung abgeschnitten werdet! Rechtzeitig nach einem geeigneten Landeplatz Ausschau halten, wobei nicht zu vergessen ist, daß auch der Abbau und die Sicherung des Drachens oder der Teile noch Zeit in Anspruch nimmt! Auf engstem Raume können sehr starke Turbulenzen und Windsprünge angetroffen werden, wie es ja bei dem engen Nebeneinander von ruhigem Aufwindband und kräftig böigem Ausfließen der Gewitterkaltluft der Fall ist. Deshalb zeigt Abb. 6 nocheinmal im Auszug den Wirbelkopf solcher Böenlinien!

Fazit:

Auch Gewitter können gute Flüge produzieren, wenn diese überlegt, nicht leichtsinnig und à la Hasardeur durchgeführt werden. Die Kenntnis der atmosphärischen Vorgänge sind dabei unumgängliches Rüstzeug! Diesen Sinn soll dieser Artikel auch haben plus einer zusätzlichen Erklärung eines solchen Fluges vor einer Gewitterlinie!

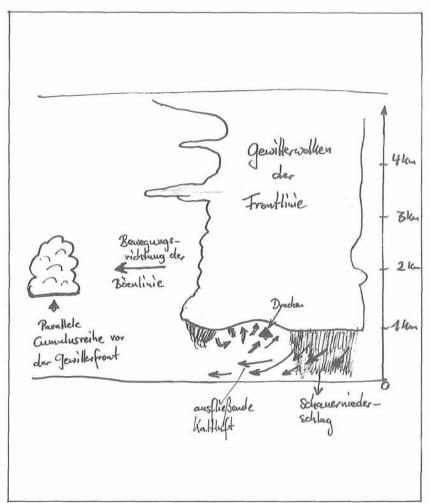


Abb. 5

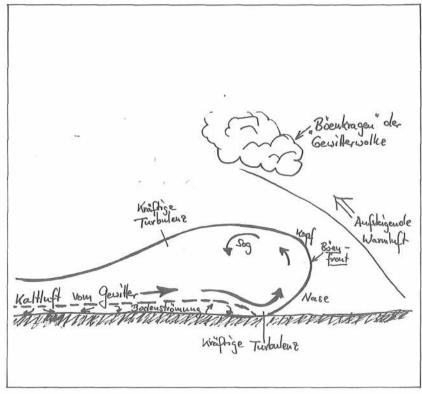


Abb. 6

Sonderpilotenschein und B-Schein

Bereits mit Schreiben vom 16.11. 1976 und nochmals mit Schreiben vom 25.1.1977 hat sich der damali-DAeC-Sportfachgruppenvorsitzende Hocke um die Gleichstellung des deutschen B-Scheins mit dem Sonderpilotenösterreichischen schein beim Bundesamt für Zivilluftfahrt in Wien bemüht, erfolglos. Mit Schreiben vom 28.2.1977 hat sich unser Bundesverkehrsminister dafür eingesetzt, mit Schreiben vom 23.5.1977 jedoch ebenfalls eine Absage vom österreichischen Bundesverkehrsministerium erhalten.

Am 5.5.1978 hat das österreichische Ministerium als "Anhang 1 zum Hängegleitererlaß" folgenden Text veröffentlichen lassen:

"Deutsche Staatsangehörige, die ihren ständigen Aufenthaltsort in der BRD haben, und die im Besitz eines vom deutschen Aero-Club ausgestellten Luftfahrerscheines für Drachenflieger mit dem Beiblatt A oder B, sowie schweizerische Staatsanghörige, die ihren ständigen Aufenthaltsort in der Schweiz haben, und die im Besitz eines vom schweizerischen Hängegleiterverband ausgestellten (vom eidgenössischen Luftamt anerkannten) Hängegleiter-Pilotenbrevets sind, dürfen in Österreich innerhalb von Schulungs- bzw. Hängegleiterbereichen Flüge über 150 m über Grund und außerhalb dieser Bereiche Flüge bis zu 150 m über Grund durchführen. Die Teilnahme an Luftfahrtveranstaltungen ist gemäß Pkt. 2.1. des Hängegleitererlasses generell an keine Zivilluftfahrt-Personalberechtigung gebunden."

Die österreichische Auffassung war damit in doppelter Hinsicht klargestellt:

- B-Schein-Inhaber sind schlechtergestellt als Sonderpilotenschein-Inhaber, die auch außerhalb der speziellen Schulungsund Hängegleiterbereiche die Flughöhe von 150 m mit Abflugbewilligung der Flugsicherungsstelle überschreiten dürfen.
- Aber auch die Teilanerkennung des B-Scheins ist auf solche Piloten beschränkt, die ihren ständigen Aufenthaltsort in Deutschland haben. Für Österreicher ist der B-Schein wertlos.

In zahlreichen schriftlichen und telefonischen Kontakten hat der nachfolgende DAeC-Sportfachgruppenvorsitzende Janssen diese Situation zu ändern versucht, so mit Schreiben vom 25.9.1978, vom 9.5.1979, vom 18.5.1979, vom 13.6.1979, vom 13.7.1979 und dann für den DHV mit Schreiben vom 31.10.1980 und – über den östereichischen Aero-Club – mit Schreiben vom 28.1.1981.

All diese Schreiben wurden teils abschlägig, teils nicht beantwortet. Besonders bitter war die Reaktion des österreichischen Aero-Clubs, der auf das Vermittlungsersuchen keine offizielle Reaktion gezeigt hat; nur anläßlich einer Flugunfalluntersuchung ließ der österreichische Sektionsvorsitzende Sepp Himberger nebenbei verlauten, daß er die Gleichstellung von B-Schein und Sonderpilotenschein nicht befürworten könne.

Demgegenüber hatte man seitens DAeC und dann des DHV trotz Bedenken hinsichtlich der praktischen Ausbildungsqualität beim Sonderpilotenschein und trotz der Ungleichbehandlung in Österreich den Sonderpilotenschein als gleichwertig mit dem B-Schein anerkannt, und zwar auch für deutsche Staatsangehörige; gutgläubig hoffte

man auf Grund dieser Vorleistung auf ein Einlenken des österreichischen Ministeriums, vergeblich.

Die neue Allgemeinverfügung des deutschen Bundesverkehrsministeriums hat die Situation nunmehr in zwei wesentlichen Punkten geändert:

- Ausländische Pilotenlizenzen können nur noch für Personen mit ständigem Wohnsitz außerhalb der Bundesrepublik Deutschland als Befähigungsnachweis anerkannt werden.
- Inhaber eines speziellen deutschen Befähigungsnachweises (Überlandberechtigung) dürfen Überlandflüge durchführen.

Die Beschränkung nach Punkt 1 ist ein internationaler Grundsatz, der von der österreichischen Behörde seit jeher praktiziert wird und auch im deutschen Luftrecht gilt. Insofern beinhaltet die Allgemeinverfügung nur eine rechtliche "Flurbereinigung". Dagegen ist die Überlandberechtigung nach Punkt 2 eine echte Neuerung. Diese Berechtigung setzt eine zusätzliche Ausbildung voraus und der dann erworbene Befähigungsnachweis gestattet dem Inhaber die Überschreitung der 150-m-Grenze ohne Bindung an spezielle Fluggelände. Damit besitzt der Inhaber in Deutschland dieselben fliegerischen Befugnisse wie er sie in Österreich mit dem Sonderpilotenschein besitzt.

Diese neue Sachlage haben wir der Österreichischen Behörde schriftlich und telefonisch übermittelt und gleichzeitig beantragt, daß unser B-Schein mit Überlandberechtigung für deutsche Piloten in Österreich dem Sonderpilotenschein gleichgestellt ist. Unser Bundesverkehrsministerium wird sich ebenfalls dafür einsetzen.

- Anzeige -

Die NYMPHENBURGER VERLAGSHANDLUNG bereitet eine überarbeitete Auflage des Lehrbuchs DRACHENFLIEGEN FÜR ANFÄNGER UND FORTGESCHRITTENE vor, sowie ein neues fortführendes Werk zum Thema DRACHENFLIEGEN. Herausgeber des neuen Bandes sind Peter Janssen und Klaus Tänzler, die Texte stammen von verschiedenen, besonders fachkundigen Autoren.

Für beide Bände suchen wir interessante Drachenflieger-Fotos, vor allem in Schwarz-Weiß, aber auch in Farbe. Einsendungen werden von Herausgebern, Autoren und Verlag begutachtet. Jede zur Veröffentlichung gelangende Aufnahme wird honoriert. Das Honorar liegt je nach der Verwendungsmöglichkeit zwischen DM 50,-- und DM150,--.

Einsendungen erbitten wir an die Adresse des Verlags: Nymphenburger Verlagshandlung, Romanstraße 16, 8000 München 19.

Stuttgart, 21.6.1982

Liebe Kameradinnen und Kameraden,

als wir froh und munter an Himmelfahrt nach Mayrhofen fuhren, wußten wir noch nicht was für Erfahrungen wir zurückbringen sollten. Wir trafen in Mayrhofen noch andere deutsche Drachenflieger. Wir erkundigten uns nach dem Weg zum Startplatz und fuhren dann gemeinsam auf die Höhenstraße weil nur die geöffnet war. Die anderen starteten gegen 13 Uhr, ich dagegen ca. 1/2 Stunde später. Ich sah wie sich meine Freunde oben hielten, doch während ich startete kam eine sehr ruppige Strömung von Mayrhofen das Tal herauf. Meine Freunde erwischte es in ca. 400 m über dem Lande-platz – mich in ca. 700 m – ich und zwei andere kamen gerade noch in den Landeplatz, alle anderen, wahrscheinlich alles Deutsche, landeten außerhalb vom Landeplatz - einer sogar in einer Kuhherde.

Das sah ein Polizist, der scheinbar äußerst erbost war über die Piloten die außen landeten. Doch bis hier war alles o.k. Wir gingen etwas essen - und als der Wind sich wieder legte und die Sonne hervorkam, dachten wir nochmal über einen Flug nach. Die Mehrzahl entschied sich für einen späten Nachmittagsflug. Als ich wieder als Letzter startete, flog ich dann mehr oder weniger direkt zum Landeplatz von Mayrhofen. Ich baute meine Höhe in nicht ganz alltäglicher Form ab (keine Steilkurven etc.) und flog der Stromleitung entlang, die quer durch den Landeplatz läuft, drehte dann scharf auf Mayrhofen und zog voll durch, sodaß der kurze Weg zur Straße reichen sollte. Doch dann verfing sich das ca. 30 cm hohe Gras am Bügel und an der Unterverspannung und ich crashte mit Rückenwind meinen Drachen voll. Von Bedeutung ist noch, daß kein Windsack aufgestellt war und die vor mir landenden Piloten ebenfalls mit Rückenwind landeten. Dabei ging das linke Flügelrohr sowie beide Bügel zu Bruch. Ich verletzte dabei keine Personen und überstand das Unglück sehr gut, abgesehen von meinem Schädelbrummen! Wie ich später von meinem Freund hörte, schickten einige vom "Golden Eagle Club" den Polizisten zu mir, weil ich Deutscher sei! Er fragte mich nach meinem Ausweis zur Feststellung der Personalien, danach wollte er meinen Flugschein sehen. Ich sagte ihm,

daß ich einen B-Schein hätte, der sich aber im Auto befindet, das am Startplatz steht und noch runter gefahren wird. Dann kamen noch ein paar Kameraden und meinten, es müßte wohl ausreichen, wenn meine Freunde bestätigen, daß ich einen B-Schein habe. Doch der Polizist sagte nein, mit der Begründung, er brauche die Nummer meines Scheines. Nach 20 Minuten kam das Auto und ich zeigte ihm den Schein. Er schaute ihn sich eine Weile an und meinte, daß ich in Österreich nicht fliegen dürfte, da der B-Schein nicht erlaubt, sondern nur geduldet sei und ich somit gegen ein Gesetz verstoßen hätte. Der Polizist wollte nun 500 öS als Sicherheitsleistung, weil gegen mich ein Verfahren beantragt wird. Ich konnte es nicht glauben! Ich sagte dem Polizisten, daß ich später auf die Wache kommen würde, dann gab er mir meinen Personalausweis zurück und behielt den B-Schein bis zur Sicherheitsleistung von 500 öS. Wir diskutierten nochmal alle, ob das überhaupt Hand und Fuß hat, daß man in Österreich nicht mit dem B-Schein fliegen darf. Wir gingen dann essen und riefen Peter Janssen

an, der meinte: daß das so ist! Schließlich und endlich verließen wir Österreich ohne B-Schein und ohne die 500 öS zu bezahlen.

Soweit zum Hergang des Vorfalls! Ich möchte noch bemerken, daß die Crashlandung ein Pilotenfehler war, trotzdem sollte man beachten, daß die Leute vom Club Golden Eagle keinen Windsack angebracht hatten und die Drachen entgegen der Windrichtung abgestellt hatten. Als die Auswärtigen crashten, lachten sie nur darüber (feine Kameraden)! Erst als mein Freund ihnen dies vorhielt, zusammen mit meinem Crash, holten sie ca. 45 Minuten später den Windsack aus dem Auto als keiner mehr flog - (vielleicht aus Schuldgefühl)! Daß der Polizist mutwillig reagierte, hörte ich von einigen Kameraden, da ihn die Außenlandungen und schließlich die im Parkverbot parkenden Autos störten, wobei einer die Strafe nicht bezahlen wollte.

Ich glaube, daß jeder B-Schein-Besitzer froh wäre, wenn sich unser Verband in Bezug auf die Anerkennung ausländischer Scheine für eine einmalige gleichstellende Regelung bemühen würde!

> Happy landing Martin Schano

Schwaz, 23. Juni 1982

Bezirkshauptmannschaft Graz teilt mit:

Aufgrund verschiedener Beschwerden vonseiten der Bevölkerung über das Verhalten von deutschen Hängegleiterpiloten sieht sich die Bezirkshauptmannschaft Schwaz verpflichtet, dem deutschen Hängegleiterverband mitzuteilen, daß Flüge mit Hängegleitern in einer Höhe von 150 m über Grund in Österreich voll den luftfahrtrechtlichen Vorschriften unterliegen und demnach folgende Voraussetzungen zu erfüllen sind:

- der Pilot hat im Besitz eines vom Bundesamt für Zivilluftfahrt in Wien ausgestellten Sonderpilotenscheines zu sein;
- für das Fluggerät hat eine Zulassung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu bestehen; Zulassungen ausländischer Behörden werden anerkannt:
- 3. Bewilligung gemäß § 56 (a) Abs. 1 der Luftverkehrsregeln (Bewilligungen für Hängegleiterflüge in einer Höhe von über 150 m über Grund oder innerhalb des Schutzbereiches von Zivilflugplätzen können bei der nächsten Flugsicherungsstelle oder Flugsicherungshilfsstelle beantragt

werden).

Der immer reger werdende Flugbetrieb im Bereich der Bezirkshauptmannschaft Schwaz (Zillertaler Höhenstraße, usw.) und das Verhalten der Hängegleiterpiloten hat dazu geführt, daß rigorose Kontrollen vonseiten der Exekutive durchgeführt wurden. Im Zuge dieser Kontrollen mußte festgestellt werden, daß ein Großteil der deutschen Hängegleiterpiloten lediglich im Besitze eines vom deutschen Hängegleiterverband ausgestellten "B-Scheines" sind. Wie bereits umseitig erwähnt, berechtigt ein derartiger Befähigungsnachweis nicht zum Führen von Hängegleitern ab einer Höhe von 150 m über Grund in Österreich. Da die deutschen Hängegleiterpiloten offensichtlich über diese Gesetzeslage nicht oder nicht ausreichend informiert waren, wurde vorerst von Anzeigen und Bestrafungen der betreffenden Piloten Abstand genommen. Es muß aber damit gerechnet werden, daß in Zukunft sämtliche Piloten, die eine Übertretung nach dem Luftfahrtgesetz begehen, vonseiten der Bezirkshauptmannschaft Schwaz mit einer

Bestrafung zu rechnen haben. In diesem Sinne wird der deutsche Hängegleiterverband ersucht, aufklärend gegenüber seinen Mitgliedern zu wirken, um allen Schwierigkeiten von vornherein zu begegnen. Auch in disziplinärer Hinsicht müßte eine Aufklärung erfolgen. Hierzu ein Auszug aus dem Bericht der GPK Mayrhofen vom 23. Mai 1982, der zu diesem Schreiben Anlaß gab:

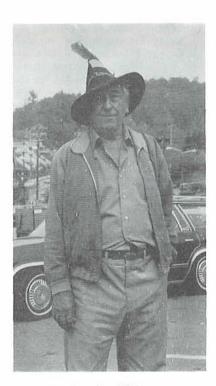
"Am 20. Mai 1982 waren wieder sehr viele Hängegleiter unterwegs, obwohl teilweise starke Windboen auftraten. Dies hinderte jedoch die deutschen Hängegleiterpiloten nicht zu starten. Erwähnt muß hier werden, daß an diesem Tag kein einziger einheimischer Hängegleiterpilot gestartet war. Die Folge war, daß die Piloten nicht mehr in der Lage waren, auf dem vorgesehenen Platz

zu landen. So landeten sie auf den Feldern bis Eckartau (Ortsteil von Mayrhofen), mitten in die weidenden Kühe, auf die Einfahrt Brandbergtunnel und so weiter."

In der Hoffnung, daß es dem deutschen Hängegleiterverband möglich ist, auf seine Mitglieder in aufklärender Weise einzuwirken, verbleibt

> Hochachtungsvoll Der Bezirkshauptmann

Die letzte Reportage von Walter Zuerl



Walter Zuerl in den USA . . .

Was tut WZ jetzt?

Das war die Frage von Peter Janssen, als wir uns bei der Feier zum 50. Geburtstag von Heini Gottschlicht in Rottach- Egern trafen.

Seit der Abschiedsfeier in Steinebach über die das Juli-Heft 1980 der nunmehr "Drachenflieger" benannten Fortführung des "Drama" berichtete, war allerhand Abwicklung zu tun, leider mußten auch viele säumige Zahler an ihre Verpflichtungen erinnert werden, noch vorliegende Bild- und Textberichte an die neue Redaktion (einschließlich des Flieger-Magazin) übergeben werden usw.

Mir selbst blieb endlich einmal mehr Zeit, d.h. ich mußte nicht nach jeder Veranstaltung sofort wieder an den Schreibtisch zurück. Als erstes "terminloses" Unternehmen kam eine Reise nach Südamerika zur Materialsuche für mein seit 40 Jahren in Arbeit befindliches, mehrbändiges Werk über "Ozeanluftverkehr". Rio, Buenos Aires, Santiago, La Paz und Miami waren ergiebige Zwischenstationen, wohin szt. Lufthansa und Condor sowie Varig, die französische Air France und von Miami aus Panam den Luftverkehr Südamerikas einrichteten.

Anfang 1981 folgte eine Reise durch China und im Herbst für drei Monate im Auto durch die USA. Hier ging es zu Besuch bei der

Walter Zuerl ist tot

Im Alter von 72 Jahren erlag "Fliegervater" Walter Zuerl am 12.07.1982 einem Herzinfarkt. Schon vor dem 2. Weltkrieg gab der Segelflieger und Motorflugpilot Walter Zuerl die erste deutsche Fliegerzeitschrift "Der Flieger" heraus. Es war damals die zweite der Welt.

1975 traten einige Drachenflugpioniere an ihn mit der Bitte heran, eine Drachenfliegerzeitschrift zu machen. "Oh mei, was soll ich denn da schreiben, da gibts ja nichts", hat er damals geantwortet. Aber das "Drama", das Drachenfliegermagazin, erschien noch im selben Jahr im "Luftfahrtverlag Walter Zuerl".

Luftfahrt-Industrie, den Drachenherstellern und den vielen Luftfahrtmuseen, aber auch den deutschen Fliegern, die heute in den USA leben, wie Heinrich Schäfer (Dornier), der Kunstflugmeister Greb u. a. Überraschend der starke Flugverkehr mit Ultraleichten, die in 10 bis 20 m Höhe über der Autobahn fliegen und den Autofahrern zuwinken.

Die nächste Reise ging in die Türkei, Hinfahrt mit dem Nostalgie-Orient-Express, dann Autofahrt im Land. Keine Flieger, keine Drachen, viel Militär und schlechte Straßen. Die Lufthansa brachte mich zurück zum Schreibtisch, wo ich an verschiedenen Buch-Manuskripten weiterarbeite oder Axel in seiner neugewonnenen Liebe zum Verlagswesen unterstütze.

Allen Drachenfliegern aber weiterhin Hals- und Beinbruch.

Walter Zuerl



... und bei seinem Abschiedsfest

Lothar Förster starb bei Autounfall

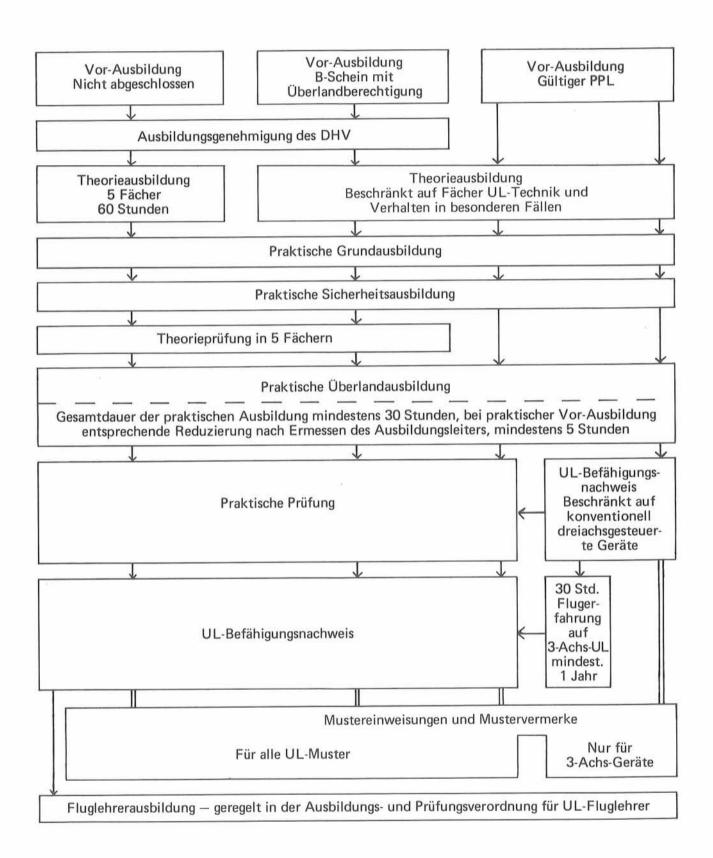
Der als Hersteller von Flugdrachen und als Wettbewerbspilot bekannte Lothar Förster war einer der Fluglehrer der ersten Stunde. Er nahm aktiv an der Entwicklung des deutschen Drachenflugsportes teil, angefangen bei der Pionierzeit bis hin zur Gründung des DHV.

Lothar verunglückte tödlich bei einem Autounfall.

Josef Stolzlechner nach schwerer Krankheit gestorben

Der Ausbildungsleiter der Drachenflugschule Hocheck-Oberaudorf war über seine Wahlheimat Bayern hinaus bekannt als Wettbewerbsflieger. Er starb an Leukämie.

UL-Ausbildungsweg



Owens Valley XC-Classic 1982

von Helmut Denz

So wie jeder gläubige Moslem einmal in seinem Leben nach Mekka gepilgert sein muß — so zieht es jeden Drachen-Streckenflieger in das sagenumwobene Owens Valley. Und wer besonders fanatisch ist, versucht in der heiligen Woche des XC-Classic mitzufliegen um den Koryphäen des Drachenflieger-Koran zu begegnen und vielleicht einige Lehrsätze der großen Propheten mit nach Hause zu nehmen.

Für 1982 hatte ich mir vorgenommen, diese Wahlfahrt mitzumachen. Opfer müssen gebracht werden: beinahe der ganze Jahresurlaub und die Ersparnisse langer Monate müssen investiert werden. Die Kosten sind enorm: allein 475 US-Dollar Teilnahmegebühr, notwendige Ausrüstung (Sauerstoff ca. 220 US-Dollar, Funkgerät ca. 120 US-Dollar), billigster Rückflug Frankfurt - Los Angeles 1600 DM (Capitol Airways), Auto-Kauf (Station-Waggon, dient als Hotel-Zimmer; 161/100 km) 950 US-Dollar (glücklicherweise nach dem Wettbewerb für 900 Dollar wieder verkauft, Erlös dient als Teilzahlung für den zum Wettbewerb neu gekauften Drachen). Bei diesem Aufwand erwartet man sich einige sehr große und schöne Flüge.

Doch schon der Wettergott war uns nicht wohl gesinnt: allein im Owens Valley hatten wir in 3 Wochen 6 Regentage, trauriger Rekord seit 1932! Und noch viel schlimmer das Wetter zuvor in Südkalifornien, wo es angeblich nie regnet. Aber das erstaunliche am Owens Valley ist: trotz schlechtem Wetter sind 60 bis 70 Meilen (100 - 200 km) praktisch jeden Tag machbar. Thermik und Turbulenzen sind zwar nicht total anders als in den Alpen, aber es ist alles eine Nummer größer; konstante 5 m/s-Bärte sind häufig; Turbulenzen sind manchmal sehr heftig. das Gerät macht was es will (was man aber in den Alpen bei starkem Wind auch erleben kann); man muß total umlernen: die Thermik entsteht oft an ganz anderen Stellen als bei uns, und das Beeindruckendste ist die Höhe: 4 500 m sind normal, 5 500 m an guten Tagen erreichbar; man verliert dabei jede Relation, denkt man kann jede Wolke anfliegen und kommt u.U. doch sehr tief an.

Das Rückholproblem

Nicht die Thermik oder die Landemöglichkeit, sind hier die eigentlichen Probleme des Streckenfliegens, sondern das Rückholen, Landen kann man überall - es ist ja Wüste, nur Grasbüschel oder niedriges Gestrüpp. Doch man tut gut daran an einer befahrenen Teer-Straße zu landen, denn auf den Fahrwegen, die man von oben sieht, fährt oft den ganzen Tag kein Auto und man hat dann nach stundenlangem Flug noch einen stundenlangen Fußmarsch in sengender Hitze vor sich. Klaus Khoemstedt kam in diesen zweifelhaften Genuß: einige Tage vor dem Wettbewerb hatten wir uns zwischen mehreren deutschen Piloten abgesprochen, nicht vom üblichen Gunter-Startplatz östlich von Bishop (Weststart), sondern schon frühmorgens. ca. 80 Meilen südlich, auf den Osthängen der Sierra Nevada am Horseshoe-Mountain zu starten. Für diesen Tag mit starkem Südwestwind erwies sich dies als richtig, Klaus Khoemstedt flog in mehr als 8 Stunden ca. 145 Meilen - eine großartige Strecke. In der letzten Flugphase folgte er jedoch einer Wolkenstraße und wich von der Teerstraße ab. Nach einer Landung in hügeligem Gelände, bei der er sein Gerät erheblich, sich selbst zum Glück nicht beschädigte, marschierte er in 5 Stunden ca. 19 Meilen, bis er mitten in der Nacht ein Telefon erreichte.

An diesem Tag war mir übrigens das Pech mal wieder treu geblieben: morgens vor der Abfahrt hatte ich meinen Geldbeutel verloren und war in panischer Suchaktion als die anderen abfuhren. Ich fand ihn zwar später wieder, doch das Glück vom Horseshoe zu fliegen, war mir nicht mehr vergönnt, da schlechtes Wetter, Wettbewerb und Rückreise einanderfolgten. Ich glaube aber, daß dies der 200 Meilen-Startplatz ist: man addiere die über 80 Meilen von Horseshoe bis Gunter zu den beinahe oder mehr als 120 Meilen, die am letzten Wettbewerbstag bei nicht sehr günstigen Bedingungen und später Startzeit (ca. 13.30 Uhr) von mehreren Piloten erflogen wurden.

Doch zurück zum Rückholproblem und damit zur Organisation des Wettbewerbs. Das Verlassen der Teerstraßen empfiehlt sich also nur wenn ein Fahrer unten folgt, zu dem der Pilot Funkkontakt hat. Bei den 475 Dollar Teilnahmegebühr, bei der Rückholen inbegriffen war, hatte man sich ein entsprechend funktionierendes Rückholsystem vorgestellt. Doch das ganze System schien darauf abgestimmt, die Rückholkosten für die Organisa-

toren zu minimieren:

bei Zielflügen wurde eine Rückholstraße zu Wende- und Zielpunkten angegeben. Bei Nichterreichen des Zieles und Landung abseits von der Straße wurde vom Landepunkt eine Linie rechtwinklig zur Straße gezogen und der Schnittpunkt ermittelt. Je weiter der Landepunkt von der Straße entfernt war, je weiter wurde man hinter Piloten eingestuft, die an der Straße, aber kürzer als dieser Schnittpunkt gelandet waren. Die Bemessung war ziemlich willkürlich, auf Anfrage wurde gesagt: um schneller vorwärts zu kommen, aber wenn ihr dort landet, seid ihr uns ausgeliefert ("you are at our mercy")!

von den 4 LKWs, die morgens die 70 Piloten an den Start transportierten (beinahe jeden Tag hatte dabei mindestens ein LKW eine Panne) wurden nur zwei zum Rückholen eingesetzt, die anderen beiden standen "kostengünstig" beim Hang Gliding Center. Dadurch kamen die so zurückgeholten Piloten oft erst am frühen Morgen zurück.

teures Streckenflieger-Mekka

Erst nach scharfem Protest gegen Ende des Wettbewerbs wurden mehr Fahrzeuge sinnvoller eingesetzt.

- -- rückgeholt wurde nur, wer mit Fluggerät direkt an der Straße war. Ein Gerät, das mehr als ca. I Meile von der Straße entfernt lag, konnte aus "organisatorischen Gründen" nicht abgeholt werden!
- dieses System hatte Erfolg, denn die meisten Piloten organisierten ihre eigene Rückholmannschaft, wodurch ihre Kosten weiter stiegen, die Auslagen der Organisatoren jedoch weiter sanken (vielleicht findet mein Vorschlag, die Teilnahmegebühr für Piloten mit eigener Rückholmannschaft zu verringern, im nächsten Jahr Anwendung?)

Unzufriedenheit und Kritik

Auch sonst gab es viele Dinge, die Unzufriedenheit und Kritik bei vielen Piloten hervorriefen:

- das morgendliche Briefing (manchmal mit Anfragen zum Reglement seitens der Piloten) wurde in ziemlich barschem Ton abgehalten – viele Piloten glaubten sich bei der Army!
- am Start war nicht mal eine Erste Hilfe
- auch sonst wußte man, daß man bei einem Unfall auf sich selbst angewiesen war. Der Franzose Christian Rudolf, dessen Alfa überschlug, abmontierte, und der am Fallschirm in ca. 3500 m Höhe in einer steilen Felswand landete, hatte Glück, daß er geübter Bergführer war: in ca. 5 Stunden gelang ihm der Abstieg. Die Organisatoren warteten zunächst mal ab, obwohl die Fallschirmöffnung über Funk gemeldet wurde.
- Bei einigen Flugaufgaben witzelten viele Piloten, sie seien so ausgelegt, daß die Rückholstrecke möglichst einfach sei und nicht so, daß sie die Möglichkeiten ausschöpften, die das Wetter geboten hätte. So wurde z.B. am vorletzten Tag, der entspre-

chend der Wolkenentwicklung der beste Tag des Wettbewerbs war, ein 60-Meilen Zielflug gegen den Wind über eine aufwindschwache, wolkenlose Ebene angesetzt, während über den Bergen sicher ein 120 Meilen-Zieloder Zielrückkehrflug möglich gewesen wäre. Ergebnis: kein Pilot erreicht das Ziel

Aber man muß fairerweise sagen, daß viele Flugaufgaben sehr interessant waren und die Meinungen diesbezüglich über richtig oder falsch bei den Piloten sehr unterschiedlich waren. Es gab auch einige Piloten, die die oben erwähnte Aufgabe gut fanden. Doch viele andere waren ähnlich wie ich enttäuscht, daß nicht mehr Aufgaben mit über 100 Meilen ausgeschrieben waren. Die Bedingungen sind einfach erstaunlich: die 70 bis 80 Meilen-Aufgaben wurden von manchen Piloten in 3 bis 4 Stunden geschafft und man startete deshalb relativ spät, um schnell zu sein und ließ viele fliegbaren Stunden unge-

Was gab es Neues an Technik?

Die größte Attraktion war das laufstartfähige Segelflugzeug "Arrow" von UP, das in Höchstgeschwindig-

keit und Gleitzahl (ca. 1:15) den Drachen weit überlegen war. Aber der lange Aufbau (allein möglich, dauert aber ca. 1 Stunde), das hohe Gewicht (ca. 50 kg) und das nicht ganz unkomplizierte Starten (Klippenstart ist ausgeschlossen), lassen es in meinen Augen keine echte Alternative zum Drachenflug sein. Man kann dann gleich in einem richtigen Segelflugzeug fliegen und hat weniger Aufwand und mehr Flugleistung. Eric Raymond erzielte denn auch die meisten Tagessiege auf dem Arrow, ein Absaufer warf ihn jedoch auf den vierten Platz in der Gesamtwertung zu-

Bei den normalen Drachen war die wesentliche Neuerung das Sandwich-Mylar, das beim sonst unveränderten Comet, beim Duck und beim Magic zu sehen war. Es verbessert im Vergleich zu Dacron das Sinken und die Höchstgeschwindigkeit, bei allerdings etwas schlechterem Handling und ist weniger anfällig als das reine Mylar, welches letztes Jahr bei den ORVs verwendet wurde.

Um die Schnellflugeigenschaften ihrer extrem straff gespannten Geräte ohne Handlingeinbußen voll zu nutzen, hatten einige (vor allem französische) Piloten ein "Pif-Paf" montiert. Diese French Connection,



Der Arrow von UP

das sowohl um die Roll- als auch um die Pitch-Achse wirkt, verleiht offensichtlich dem zähsten Gerät ein angenehmes Handling und vergrößert außerdem die Maximalgeschwindigkeit. Die ganze Anordnung ist allerdings etwas kompliziert. Mir scheint vor allem die Roll-French Connection interessant, weil es das Handling der neuen Geräte verbessert.

Ebenfalls für höhere Maximalgeschwindigkeit wurde die "speed bar" eingesetzt, ein nach vorne durchgebogenes Basisrohr; sie soll auch die Handgelenke weniger ermüden, da man die Basis unter einem günstigerem Winkel hält. Schließlich erlaubt sie, vor der Landung aufgerichtet stärker durchzuziehen, was eine größere Sinkgeschwindigkeit ergibt. Insgesamt eine einleuchtende Verbesserung.

An aerodynamischen Verkleidungen wurden die üblichen Turm- und Trapezverkleidungen angebracht. Als Pilotenverkleidung gab es den auch hier bekannten Bulletman, dessen Vorteil mir aber fraglich erscheint. Jim Lee, der Weltrekordhalter, hatte sich aus Kunstharz eine aerodynamische "Rüstung" ge-baut, die Arme und Kopf freiläßt. Sie schien seine Gleit- und Sinkflugeigenschaften zu verbessern, verhalf ihm aber bei der Landung meistens zu einem Crash, Trotzdem: sein erster Platz in der Gesamtwertung scheint ihm, zusammen mit seinem fliegerischem Können, recht zu geben. Der "Pod", die Pilotenkanzel des letzten Jahres wurde nicht mehr verwendet.

Bei so viel technischen Raffinessen war ich ganz froh darüber, daß noch nicht allzu viele Piloten mit Mc Cready-Ring flogen, sodaß mir eine kleine psychologische Rückenstärkung blieb, zumal ich mit dem faltenübersäten Sandwich-Mylar-Comet, den ich zu Anfang des Wettbewerbs fliegen mußte, nicht richtig zufrieden war. Er war nur recht zäh, aber in den Schnellflugeigenschaften schlechter als andere Comets, was ich in den ersten drei Wertungstagen immer wieder feststellen konnte.

Man war sich außerdem klar darüber, daß man bei der großen Zahl hervorragender Piloten aus aller Welt schon ganz gut war, wenn man sich unter den ersten 30 plazieren konnte. Außerdem braucht man unbedingt viel Owens Valley-Erfahrung, wenn man ganz vorne dabei sein will. Insofern haben sich unter den Europäern Gérard Thevenot (Platz 8) und "Bob" Baier aus Pfronten (Platz 11) bei ihrer ersten Teilnahme am Classic hervorragend plaziert — man merkt die Wettbe-

werbserfahrung. Bob erflog sich jeden Tag einen Platz im ersten Drittel und erlaubte sich nie einen Ausreißer, was ihm dann diesen Erfolg brachte.

Das Bewertungsystem

Es wurde ein Strafpunktesystem angewandt, das nur die Reihenfolge der Plazierung, jedoch nicht den Abstand zum Nächsten bewertete. So bekam der erste 3/4, der zweite 2, der dritte 3 Strafpunkte usw. Bei Erreichen des Zieles wurde die Zeit, bei Nichterreichen die weiteste Strecke entlang der Rückholstraße gewertet. Nicht erreichtes Ziel ergab außerdem zwei zusätzliche Strafpunkte.

Die Wettbewerbstage

 und 2. Juli waren Trainingstage, an denen die Kameras ausprobiert werden sollten.

3. Juli – 1. Wertungstag

Aufgabe: Raststätte vor Tonopah (ca. 100 km Luftlinie, Flugstrecke entlang Rückhoostrecke ca. 135 km). Wetter: totale Abschirmung, keiner glaubt an Thermik. Doch das Owens Valley macht's möglich: bis zum Boundary Peak (Ende der hohen Bergkette östlich von Bishop, Grenze zu Nevada) geht's relativ gut, dann wird es Gleitwinkel- und Glückssache. Alles macht möglichst viel Höhe am Montgomery-Paß und fliegt dann nach Osten ab. Zusammen mit Marc Benett, beginne ich den Ab-

flug aus 4 700 m. Doch je weiter wir fliegen, je mehr Höhe verliere ich im Verhältnis zu ihm und in den nächsten schwachen Bart steige ich schon ca. 200 m unter ihm ein. Viel Höhe gewinnen wir nicht darin, dann geht's weiter und die Gleitwinkelschere wird immer größer. Bald kämpfe ich in Gipfelhöhe einer Hügelkette in einem schwachen, zerrissenen Bart, während Marc ca. 500 m höher vor mir wieder kreist - gibt es solche Unterschiede zwischen zwei Comets? Nach ein paar Meilen sitze ich an der Rückholstraße und sehe beim Abmontieren einen ganzen Pulk Drachen über mir hinwegziehen. Unglaublich: trotz der totalen Abschirmung schaffen 4 Piloten das Ziel: 1. Steve Luna, 2. Larry Tudor, 3. W. Woodruff, 4. Jim Lee, 5. R. Duncan, 18. B. Baier, Marc Bennett, der mir entglitt, wird 11. ich bin Nr. 43 - ein schlechter Einstieg!

4. Juli – 2. Wertungstag

Aufgabe: Benton, über Startplatz hinweg, zurück nach Big Ears, Landung Laws Poleta Road beim Bishop Airport. Die zwei Wendepunkte müssen nicht umrundet werden, es genügt aus den Bergen eine geradlinige Straße zu fotografieren (gesamte Flugstrecke ca. 115 km). Wetter: relativ gute Wolkenentwicklung. Ich starte ziemlich früh und fliege am Anfang weit unter der Wolkenbasis über den niederen Hügeln am Fuß der Berge, bis ich erkenne, daß sich zwei parallele Wolkenstraßen bilden. Ich steige zur Basis, entscheide mich für die näher an den Gipfeln liegende



4500 m über Owens Valley

Wolkenstraße und dann geht's am ersten Wendepunkt ca. 30 km ohne Kreis. Auch der zweite Wendepunkt ist bald erreicht, doch dann herrscht starker Gegenwind beim Anfliegen des Ziels. Weit unter und vor mir fliegt Rich Pfeiffer das Ziel nicht direkt, sondern entlang den Bergen an. Ich mache es ebenso. verliere jedoch unglaublich viel Höhe und bin schließlich 200 m hinter ihm, jedoch wie er auf Gipfelhöhe der Bergausläufer. Er wagt nun direkt den Endanflug gegen den Wind, ich bin noch unentschlossen als ich plötzlich 4 m Steigen finde und schnell Höhe gewinne. Währenddessen beobachte ich Rich, wie er sich mühsam vorkämpft - ich glaube nicht mehr, daß er es schafft, steige daher noch ca. 700 m bis das Ziel schräg unter mir liegt und beginne ebenfalls den Endanflug. Inzwischen überfliegt Rich in niedrigster Höhe die Ziellinie - wie konnte er das schaffen, denn selbst für mich mit soviel Höhe vergehen jetzt bange Minuten, bis ich mit knappen 100 m, aber immerhin sicher, die Ziellinie erreiche. Der Nordwind wird im weiteren Verlauf noch stärker, so daß viele Piloten zwar den zweiten Wendepunkt, aber nicht mehr das Ziel erreichen. Der arme Steve Moyes landet 10 m vor der Ziellinie auf dem Bauch, was wegen fehlendem Überflug auch nicht gewertet wird. 9 Piloten erreichen das Ziel: 1. E. Raymond, 2. J. Bernett, 3. R. Pfeiffer, 4. M. Deglanville, 5. H. Denz, 6. J. Lee.

5. Juli – 3. Wertungstag

Aufgabe: White Mountain im Norden, dann zurück nach Süden zum Flugplatz Manzanar (ca. 115 km). Wetter: nur geringe Wolkenentwicklung, schwach windig. Ich starte wieder ziemlich früh, der Wendepunkt ist bald umrundet, dann geht es zurück. Der Silver Canyon und der breite Canyon vor Black Mountain ist leicht zu queren, doch nach dem Black Mountain kommt ein langes flaches Stück zu überqueren. Ich mache eine Umweg über die weiter im Osten liegenden Berge und richtig, nach zunächst starkem Sinken, kann ich nochmals bis ca. 4 300 m Steigen, bevor ich die Querung wage. So komme ich wesentlich höher östlich vom Stausee, südlich von Big Pine an als andere Piloten, die direkt gequert haben. In einer Gruppe von ca. sechs Piloten arbeiten wir uns weiter nach Süden vor, bis zu den Bergen die langsam flacher werden und in deren Verlängerung der Flugplatz liegt. Mit Jim Lee und "Dangerous Dave" (so genannt, weil er beinahe vor jeder Landung einige Loopings macht) steige ich in ca. 20 km vor dem Ziel bis auf ca. 3 700 m, dann beginnen beide ihren Endanflug direkt. Ich folge zunächst, bemerke aber, daß Gegenwind herrscht und mache in zwei Bärten nochmals 500 m Sicherheitshöhe. Als ich fest überzeugt bin, das Ziel zu schaffen, verlasse ich den 3 m-Bart, doch bald beginne ich zu schwitzen! Nur mühsam geht es gegen den Wind bei teilweise starkem Sinken vorwärts. Das genaueste Mc Cready-Fliegen hilft nichts, ich lande 500 m vor dem Ziel. Jim Lee hat es geschafft, Dave sitzt 200 m vor mir und flucht ebenso laut wie ich zum dritten Mal habe ich das schlechtere Gleiten meines "Falten-Eddy" demonstriert bekommen.

Noch einige Piloten tappen in die Gegenwindfalle, erst spätere Ankömmlinge werden teilweise über Funk gewarnt und tanken sichere Höhe, bis sie den Endanflug beginnen. 16 Piloten schaffen das Ziel.



Eric Raymond, 2. Larry Tudor,
 Paul Robinson, 4. Jim Lee,
 Jeff Bernett, 6. Mike de Glanville, 12. Bob Baier.

Mein Barograph zeigt 3h3min Flugzeit — das wäre der fünfte Platz hinter Jim Lee gewesen! Nachdem ich auch bei Peter Brock, dem UP-Chef, etwas Dampf abgelassen habe, verspricht er mir, daß ich ab morgen das Ersatzgerät von Larry Tudor fliegen kann.

6. Juli – 4. Wertungstag

Aufgabe: nach Norden zur Straßenkreuzung bei Sodaville, dann schräg zurück nach Südosten bis Coaldalea (ca. 120 km). Wetter: sehr gute Cumulus-Entwicklung, sehr starker Südwind; einige Piloten fordern open distance, was jedoch abgelehnt wird. Wegen des starken Windes und vermutlich weil sie auf den abends in der Gegend des Wendepunktes häufigen Nordwestwind für den Rückflug hoffen, starten alle Piloten sehr spät. Schon als zweiter startet diesmal Eric Raymond, jedoch erst gegen 15.30 Uhr! Mit Rückenwind geht es auch unglaublich schnell bis zum Boundary Peak, wobei es in Höhen bis ca. 3500m unglaublich turbulent, darüber aber einigermaßen verträglich zu fliegen ist. Doch wegen der späten Startzeit sind ab Boundary Peak schon große Flächen durch ausgebreitete Cumulus-Wolken abgeschirmt und es wird mühsam weiter zu kommen. Der Südwind und die Turbulenzen werden schwächer. Ich bin heute überglücklich mit dem neuen Gerät, das viel angenehmer zu fliegen und außerdem schneller ist, als der Falten-Eddy. Nach Boundary Peak wähle ich den Flugweg zunächst westlich der Rückholstraße, bin zweimal sehr nieder (d.h. hier ca. 2 700 m), komme dann wieder hoch und fliege den Wendepunkt durch eine totale Schattenzone an. Dort mache ich einen "letzten Versuch" in 300 m und bin tatsächlich nach einer 3/4 h wieder auf 4 500 m.

Doch jetzt herrscht plötzlich Südost- also Gegenwind und die Schattenzone breitet sich zudem in Flugrichtung aus. Ich erreiche die Ausläufer des Pilot Mountain gerade als der Schatten dort ankommt – zu spät um nochmals zu steigen. Da ich nicht in den Bergausläufern landen will, fliege ich entgegen Zielkurs zurück und lande etwa 5 km nach dem Wendepunkt, jedoch ca. 3 km von der Straße entfernt, was mich mindestens 3 Plät-

ze kostet. Der Fehler des Tages war bei allen Piloten die späte Startzeit; nur Eric erreicht das Ziel. Ein guter Tag für eine 100 Meilen Aufgabe ist mit weniger als 70 Meilen-Flügen belegt worden. 1. E. Raymond, 2. R. Pfeiffer, 3. J.P. Ohace (Chile), 4. K. Khoemstedt, 5. J. Lee, 10. H. Olschewsky / H. Denz, 13. Rainer Scholl, 18. B. Baier / M. Weingartner.

7. Juli – 5. Wertungstag

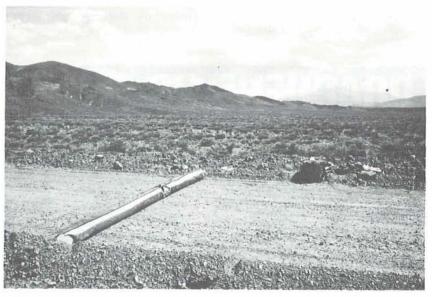
Aufgabe: Flugplatz Gats (101 Meilen, 162 km). Wetter: mäßige Abschirmung in großer Höhe, trotzdem sind wegen labiler Luftmassen Überentwicklung und Schauer vorhergesagt. Trotz der großen Strecke starten die ersten Piloten erst gegen 14 Uhr, als die Abschirmung etwas nachläßt. Bis zum Boundary Peak geht's wie üblich problemlos, dann wieder maximale Höhe machen und vorsichtig in die flachere Gegend nördlich vom Mont Gomery-Paß einfliegen. Trotz hoher Abschirmung entstehen ziemlich schnell

steht — nach 1/4 Stunde mühsamen Soaren in niedriger Höhe muß ich landen.

Eine kleine Gruppe von Piloten vor mir, ist vor dem Schauer durchgekommen, ein ganzer Pulk von Piloten hinter mir konnte den Schauer westlich von Mina umfliegen. Sechs Piloten erreichen das Ziel: 1. E. Raymond, 2. K. Koehmstedt, 3. J. Huey, 4. L. Tudor, 5. W. Woodruff, 6. G. Thevenot.

8. Juli – 6. Wertungstag

Aufgabe: Wie zweiter Wertungstag, jedoch umgekehrt, d.h. Big Ears, Benton, Laws Poleta Road. Wetter: zunächst totale Abschirmung, man glaubt nicht an Thermik. Nach dem Start hänge ich in einer Gruppe von ca. 20 Piloten vor dem Startplatz ohne Steigen herum. Erst nach 25 Minuten bin ich auf 3 700 m und fliege den einzigen Sonnenflecken auf Kurs, nach dem Silver-Canyon an — tatsächlich steht dort ein 4 m-Bart. Weiter geht's vorsichtig durch den Schatten zum Wendepunkt,



Nur Blindschleichen als Landezeugen

Fotos: Helmut Denz

Cumuluswolken, die vollends abschatten. Bis Candelaria geht es zügig vorwärts, dann entscheide ich mich für eine Wolkenstraße über dem Pilot Mountain, östlich von Mina. Doch sie überentwicklelt sich so schnell, daß schon bald ein Schauer bei der Bergkette steht. Es ist zu spät, um im Westen drumrum zu fliegen, so fliege ich durch den leichten Schauer durch, in der Hoffnung am Pilot Mountain doch noch Steigen zu finden. Der Schauer hört auch bald auf, doch es dauert zu lange, bis wieder Thermik ent-

der auch in der Sonne liegt, dort bis zur Basis in 4 700 m, dann ca. 15 km zurück durch völlig abgeschattetes Gebiet. Man sieht, wie jetzt die Abschirmung mehr und mehr aufreißt. Ich erreiche die ersten, sonnenbeschienenen Stellen gerade auf Berggipfelhöhe. Einen zerrissenen Bart, den ich nach kurzer Zeit verliere, suche ich nicht wieder, sondern fliege gegen den starken Wind vor, da ich fürchte, sonst nicht mehr aus den flachen Canyons in die Ebene zu kommen. Nach längerem mühsamen Kampf

warte ich ziemlich nieder am Eingang des Silver Canyons in einem Nullschieber. Als ich draußen in der Ebene aus ca. 30 m über Grund einen Duck hochsteigen sehe, fliege ich - nur durch starkes Sinken zu ihm hin, finde zwar noch etwas Steigen, das jedoch bald nachläßt, und muß dann landen. Inzwischen ist das Wetter immer besser geworden, es bilden sich herrliche Wolkenstraßen entlang der Bergkette, während ich abbaue. Zwar weht Nordwest-Wind, also Gegenwind, bis zum zweiten Wendepunkt, der jedoch beim Rückflug hilft und so schaffen an diesem Tag beinahe 40 Piloten das Ziel! Einige werden jedoch disqualifiziert, weil sie vergessen hatten, ihre Startnummer zu fotografieren, u.a. Rainer Scholl und Marc Benett. Für die letzteren bedeutet dies am Ende den zehnten statt den dritten Platz in der Gesamt wertung.

Tagesergebnis: 1. J. Bernett, 2. J. Lee, 3. L. Tudor, 4. R. Degroot, 5. J. Huey, 6. R. Pfeiffer, 17. B. Baier. Auch Eric Raymond ist — sogar hinter mir — abgesoffen. Für ihn bedeutet dies am Ende den Verlust des ersten Platzes in der Gesamtwertung, mein Flugfehler kostet mich einen Platz unter den ersten Zehn.

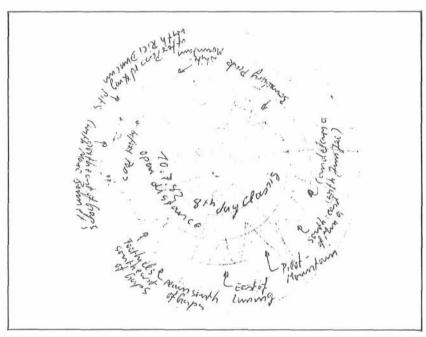
9. Juli – 7. Wertungstag

Aufgabe: Lee Vining, nach Nordwesten. Wetter: hervorragend, schon früh gute Cumulusentwicklung mit hoher Basis. Die Aufgabe wird von vielen Piloten kritisiert, die bei diesem guten Wetter eine größere Strecke fliegen wollen. Die ersten Starts erfolgen wieder relativ spät, die große Frage ist, an welcher Stelle man das Owens Valley nach Westen quert, Manche, so auch ich, machen am White Mountain maximale Höhe (ca. 4 700 m), dann geht's vorsichtig über das breite Tal. Weit voraus in den niederen Bergen, jedoch unerreichbar weit, stehen einige Wolken. Glücklicherweise finde ich, zusammen mit einem "Missile" eines australischen Piloten, schon vorher einen Bart, der uns bald bis zur Basis bringt. Andere Piloten haben die Talquerung bei Benton versucht, um näher bei der Rückholstrecke zu bleiben. Nach Erreichen der Basis und Weiterflug auf Kurs weht Nordwest- d.h. Gegenwind und es liegt ein völlig wolkenloses Gebiet auf ca. 50 km bis zum Ziel voraus. Ich halte mich nördlich des Glass Mountain, in der Nähe der Rückholstraße, bin jedoch

bald so nieder, daß ich ans Landen denke. Doch ca. 30 m über Grund finde ich ein schwaches Steigen, das mich wieder auf 3 700 m bringt. Michael Weingartner versucht unter mir einzusteigen, muß jedoch nach vergeblichem Mühen bald landen und zwar jenseits eines Canyons, neben der Rückholstraße, was ihn noch ein mehrstündiges mühseliges Rückholvergnügen bereitete. Aus meiner Höhe komme ich nun noch ein gutes Stück vorwärts.

Eine andere große Gruppe von Piloten hatte sich südlich des Glass Mountain gehalten, jedoch auch auf echte Entfernung vom Startplatz, keine Bestrafung für Landung abseits der Rückholstraße.

Man startet relativ früh, gegen 12.30 Uhr. Ein ganzer Pulk sucht vor dem Startplatz, nirgends geht's so richtig, ich sinke immer weiter und fliege raus in die niederen Hügel – ich werde doch heute nicht auch noch absaufen! Doch dann geht's mäßig, mit 2-3 m hoch, ich bin ungeduldig, mache nicht maximale Höhe, sondern fliege bald ab, lasse die schwachen 1-2 m Bärte ungenutzt stehen, mit dem Erfolg, daß ich 15 km weiter wieder unten



Barographenschrieb des Fluges vom 10.7.82, erreichte Maximalhöhe 5 400 m, geflogene Strecke 185 km.

diesem Weg keine günstigeren Thermikverhältnisse gefunden – sie mußten in weiter Entfernung von der Rückholstraße landen. Kein Pilot erreichte das Ziel. Trotz meiner recht guten Plazierung bin ich höchst unzufrieden, daß dieser gute Tag mit einer solch ungünstigen und kurzen Aufgabe belegt wurde – noch um 21 Uhr stehen überall Wolkenstraßen! Tagesergebnis: 1. J. Lee/M. Bennett, 3. M. Carnet/P. Robinson, 5. E. Matsuo, 6. H. Lorenzoni, 10. H. Denz, 18. B. Baier, 20. M. Weingartner, 21. H. Olschewsky.

10. Juli - 8. Wertungstag

Aufgabe: offene Strecke, Wetter: kaum Wolkenentwicklung, beinahe windstill – keine guten Voraussetzungen für sehr große Flüge. Heute zählt für die Plazierung die

bin! In schwachem Steigen kämpfe ich mich hoch — heute ist es einfach nicht so gut wie sonst. Endlich finde ich 4 m/sec und steige nun so hoch wie möglich auf ca. 4500 m — ab nun versuche ich hoch zu bleiben.

Glücklicherweise haben auch andere Piloten Schwierigkeiten und ich hole jetzt langsam den ganzen Pulk ein, der vorher über mich hinweggeflogen ist. Heute sehe ich auch, daß mein Gerät gut mithält - Mike de Glanville, Thevenot und Jim Lee sind zeitweise mit mir zusammen und nehmen mir nichts ab, als es über die flachen Berge bis Mina geht. Vor dem Pilot Mountain erwartet uns Gegenwind und unglaubliches Sinken (es verschafft Klaus Khoemstedt später einen Absaufer) doch gerade auf Gipfelhöhe geht's wieder hoch. Sehr große Strecken sind zwischen den Bärten zu überwinden, so geht's

über den Paß östlich von Luning, südlich von Gabs komme ich mühsam wieder hoch, schließlich bis 4500 m in den Bergen östlich von Gabs. Im Funk höre ich, daß Marc Bennett dicht vor mir fliegt, Rich Pfeiffer hört man ganz schwach, er hat schon die zweite Bergkette östlich von Gabs erreicht und nähert sich Austin: Ich folge Marc entlang der ersten Bergkette östlich von Gabs nach Norden und lande an einer einsamen Wegkreuzung in der Wüste, an der Rici Duncan wartet und froh ist, daß er jetzt Landezeugen und Rückfahrgelegenheit hat. Eric Raymond hat es mit seinem Arrow am weitesten bis nördlich von Austin geschafft. Erstaunlich war, daß trotz dem relativ schwierigen Wetter 10 Piloten die Grenze geschafft haben.

Tagesergebnis: 1. E. Raymond (158 Meilen), 2. Rich Pfeiffer (138 M), 3. M. Bennett (118 M), 4. R. Duncan/H. Denz (116 M), 6. K. Savier/G. Thevenot (115 M), 8. S. Moyes (114 M).

Die Erkenntnis nach diesem meinem ersten - Wettbewerb war, daß ich wohl größere und schönere Flüge gemacht hätte, wäre ich nach Gutdünken geflogen. eigenem Trotzdem war es interessant mit all diesen guten Piloten zusammen zu und festzustellen, daß fliegen eigentlich die meisten sehr freundlich und bescheiden waren - einige unserer deutschen Lokalmatadoren. die auswärtige Drachenflieger wie drittklassige Wesen behandeln, könnten sich eine Scheibe davon abschneiden.

Ergebnisse des XC-Classic – Owens Valley 1982

1. J.Lee, USA, Comet; 2. L. Tudor, USA, Comet; 3. R. Duncan, Austr., Missile; 4. E. Raymond, USA, Arrow; 5. P. Robinson, USA, Comet; 6. R. Pfeiffer, USA, Duck; 7. M. Deglanui, F, Comet; 8. G. Thevenot, F, Azur; 9. E. Lothe, N. Sensor; 10. M. Bennett, USA, Comet; 11. K. Baier, D, Bullet; 12. S. Moyes, Austr., Missile; 13. W. Woodruff, USA, Comet; 14. E. Goss, USA, Comet; 15. J. Burnett, USA, Comet; 16. H. Denz, D, Comet; 29. H. Olschewsky, D, Flash; 31. M. Weingart, D, Comet; 48. R. Scholl, D, Vampyr 2; 55. O. Heinelt, D, Bullet.

Einladung zur Deutschen Hängegleitertagung 1982 des DHV

Termin: Samstag, 30.10.1982, 14 Uhr

Ort: Waldkirch (Nähe Freiburg), Parkhotel, Merklinstr. 20, Tel. 07681/6797

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

Vorläufige Tagesordnung

- 1. Begrüßung
- 2. Feststellung der Beschlußfähigkeit
- 3. Genehmigung des Protokolls der Deutschen Hängegleitertagung 1981 (veröffentlicht im DHV-Info Nr. 12, kann bei der Geschäftsstelle angefordert werden)
- 4. Bericht der Hängegleiterkommission
- 5. Bericht der Kassenprüfer
- 6. Entlastung der Hängegleiterkommission
- 7. Neuwahl der Hängegleiterkommission
- 8. Verhältnis zum DAeC
- Anträge
- 10. Ort und Termin der Deutschen Hängegleitertagung 1983
- 11. Wünsche und Anregungen

Für die Hängegleiterkommission Peter Janssen Vorsitzender

......hier abschneiden und an den DHV, Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee schicken.....

Vollmacht

Nur guitig, wenn vollständig ausgetullt und unterschrieben!	
Name	
	K
Ich übertrage mein Stimmrecht bei der Deutschen Hängegle	
(Name des Bevollmächtigten)	
Ort, Datum	. Unterschrift

Unser 3000. Mitglied stellt sich vor

Hamburg, 25.07.82

Lieber DHV!

Nachdem der Zufall es wollte und mich mit der Mitgliedsnummer 3000 belegte, keine Jubiläumszahl aber immerhin ein Tausender-Treffer, will ich nun kurz über mich berichten.

Schon in der Bibel steht geschrieben, ein Menschenleben währet 70 Jahre und wenn es hoch kommt 80 und wenn es schön gewesen wäre usw., usw. Ich bin kein frommer Mann, aber immerhin zählte ich über 50 Lenze, als es mich zur Drachenfliegerei trieb. Als Bergfan sah ich in den Dolomiten diese kühnen Segler in den Lüften schweben und sagte mir, der Traum des

Fliegens muß erfüllbar sein, das willst du auch noch machen.

Und dann begann der Weg, den jeder Drachenflieger geht. In einer sauerländischen Drachenflugschule machte ich meine ersten Hopser, die dann bald zu kurzen Gleitflügen kamen. Am 25.05.79 schaffte ich dann den geringsten aller Scheine, den Lernausweis, dem dann am 18.08.79 der A-Schein folgte. Zu dieser Zeit flog ich immer meinen eigenen Drachen, den legendären Bergfex von Finsterwalder.

Am 24.11.79 stieg ich dann auf den Super-Fex um, mit dem ich dann am 21.10.81 im Zillertal meinen

Superfex machte ich herrliche Flüge im Sauerland von allen bekannten Flugbergen. In den Dolomiten von der Seiser-Alm und von der Plose. Als Hamburger Flachländler glaube ich mich zu den aktiven Fliegern zählen zu dürfen, da ich in etwa so alle 14 Tage ins Sauerland zum Fliegen fahre. Und da nach Möglichkeit bei jedem Wetter und Wind fliege. So bin ich dann inzwischen doch eigentlich ein erfahrener, sicherer Flieger geworden, der alle seine Flüge vom Start bis zur Landung immer sicher absolvierte. Bis es dann passierte, das möcht ich Ihnen doch nicht verschweigen. Am 12.07.82, also vor ca. 14 Tagen, es war ein Montag, an unserem Hamburger Hausberg (sprich Mülldeponie, 60 m hoch), wir hatten ca. 30 km/h Ostwind, im allgemeinen soaren wir bei SW-W, wollte ich den Versuch unternehmen an der Ostseite unseres Hanges zu soaren. Start gut, drehte nach rechts weg, machte Höhe. Am Hangende Linkskurve zum Hang zurück, verlor Höhe, ging noch weiter an den Hang um das Aufwindband wieder zu erreichen, es kam nichts, verlor noch etwas an Höhe und jetzt passierte es. Linker Flügel streifte ca. 3 m hohen Birkenbusch, Linksdrehung in den Hang mit anschließendem Crash. Erfolg: beidseitige Unterarmbrüche, unkompliziert. Dem Ikarushelden sind die Flügel gestutzt, aber der Flugwille ist ungebrochen. Am 11.07.82 bei Schmidtler und Schmidtler einen Helios bestellt und der muß ja auch noch in die Lüfte gebracht werden.

B-Schein machte. Auf meinem

Obwohl ich doch schon zu den Senioren in der Drachenfliegerei, mein Baujahr 1926, zähle, bin ich ein begeisterter Drachenflieger und will es auch noch bleiben. Nicht unerwähnt bleiben darf hier meine westfälische Flugfreundin Elisabeth Scholand, die selbst keine aktive Drachenfliegerin ist, mich aber stets bei meinen Sauerländer Flügen begleitete, tatkräftig mit zupackte, wenn es darum ging einen Berg auch mal im Fußmarsch zu bezwingen; sie trug mir meine Packtasche, half beim Aufbau des Gerätes und war als Fahrerin auch stets zur Hand. Vielen Dank Elisabeth.

> Herzliche Grüße Hans-Peter Jensen



DHV-Jubilar Hans-Peter Jensen mit seiner Flugfreundin Elisabeth Scholand

DHV-Mitgliederstand am 04.08.1982: 3 136 Piloten.

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.

VAMPIR II bisher ohne Gütesiegel

Hinsichtlich des Vampir II der Firma Pazific Wings wird der irreführende Eindruck erweckt, daß dieses Gerät das DHV-Gütesiegel besitzen soll. Eine Gütesiegelerteilung war bisher nicht möglich, da die Herstellerfirma bisher keine Dokumentationsunterlagen (Zeichnungen, Materialblätter, Typenkennblatt, Typenschild etc.) vorge-legt hat und die abschließende Stückprüfung aus diesem Grunde nicht erfolgen konnte. Weiterer Hinderungsgrund ist der Zahlungsverzug der Firma Pazific Wings, die dem DHV seit Mai 1981 einen Betrag von DM 3.400,- aus früheren Testfahrten schuldet.

Lightning von Rithner:

Lienz, 14. Juni 1982

Auf Grund vieler Unfälle (viele davon leider mit tödlichem Ausgang) siehe DRAMA März 1982 sehen wir uns gezwungen einen Beinahe-Unfall zu veröffentlichen, der sich im Jänner dieses Jahres zugetragen hat. Im Dezember letzten Jahres erwarb ein Osttiroler Pilot einen Lightning von Rithner Monthey, Schweiz, hierbei handelt es sich um ein Gerät (Nachbau) ohne DHV- oder SHV-Gütesiegel. Nach fünf Starts, alle absolviert bei ruhigem Flugwetter, ohne Steilkurven Wingovers etc., passierte bei einer leichten Rechtskurve folgender verhängnisvoller Vorgang.

Nach Einleiten der Kurve, Höhe

über Grund ca. 25 bis 30 Meter, verspürte der Pilot plötzlich einen Ruck am Gerät, sofort drehte das Gerät nach rechts ein und ging mit der Nase steil nach unten. Nur durch Reaktionsschnelle und große Flugerfahrung des Piloten könnte dieser das Gerät noch abfangen und in einem Geradeausflug bis zur Landung durchhalten. Dank sehr viel Schnee und weiter Felder verlief die Landung glimpflich, vor allem aber ohne Verletzungen.



Unfallgerät Lightning (ohne Gütesiegel) mit ausgerissenem Segel

Was war geschehen:

Unmittelbar nach Eindrehen in die Rechtskurve streckte sich der Metallhaken am Seitenstangenende, an dem das Segel eingehängt wird. Daraufhin rutschte das ganze rechte Segel bis zur Verbindung Seiten -Querstange wo es sich zu einem großen Haufen zusammenschob (siehe Bild). Für die Betätigung des Fallschirms flog der Pilot zu nahe über Grund, so daß eine Öffnung die Wirkung verfehlt hätte. In der Schweiz ereignete sich ein gleicher Unfall mt einem Lightning von Rithner, nur durch die Betätigung des Rettungsschirms ging auch dieser Vorfall glimpflich aus.

1. Osttiroler Drachenfliegerclub

Neue Gütesiegel

Hängegleiter

01-062-82	Arrow	Fa. Bichlmeier
01-063-82	Firebird CX 17	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
01-065-82	Scout A	Fa. Schmidtler & Schmidtler
824 (HGMA)	Duck 180	Fa. Wills Wing

Gurtzeug		
03-038-82	Liegeschürze Kniehänger	Fa. Nova Air

III.-Rettungssystem

(DISHER UZ-U13-82)	04-001-82	Streamlight PSR II UL (bisher 02-013-82)	Fa. Rademacher
--------------------	-----------	--	----------------

Startwinde

05-001-82 HGW 2	Fa. Großklaus

Schleppgeschirr

06-001-82-SN HG-SGS 3 P Fa. Großklaus

SN = geeignet für jeden ebenfalls mit "SN" gekennzeichneten Hängegleiter unter Beachtung der Schleppbetriebsanleitung und mit Verwendung des vom Hängegleiter-Hersteller vorgeschriebenen Verbindungsteils.

Schlepp-Hängegleiter

01-004-79-SN Superfex II Nylon/	Fa. Finsterwalder
II Modell 81	
01-010-79-SN Atlas 14/16/18	Fa. La Mouette/Hölzenbein
GN1 :	0310 1 : 1 : 0 11 1:

SN = geeignet für jedes ebenfalls mit "SN" gekennzeichnete Schleppgeschirr unter Beachtung der Schlepp-Betriebsanleitung und des vom Hängegleiter-Hersteller vorgeschriebenen Verbindungsteils.

Gefahrenquelle: Integrierter Container

Das nachstehende Schreiben ist Anfang Juli an alle Hersteller von Pilotenaufhängesystemen mit Gütesiegel ausgelaufen.

Liebe Hersteller!

Auf Grund verschiedener Schirm-Fehlöffnungen, die glücklicherweise bisher ohne schwere Folgen geblieben sind, sei klargestellt:

- 1. Grundsätzlich zu unterscheiden sind
 - a) Gurtzeuge mit einer Vorrichtung zur Anbringung des vollständigen Rettungssystems;
 - b) Gurtzeuge mit einem integriertem Container zur Aufnahme der Fallschirmkappe ohne Außencontainer
- 2. Die oben bei a) genannten Gurtzeuge sind sofern die Funktionstauglichkeit des Rettungssystems besteht zulässig. Die entsprechenden Vorrichtungen sind im Rahmen des Gurtzeug-Gütesiegelverfahrens mitgeprüft und mitgenehmigt. Eine nachträglich angebrachte Vorrichtung z.B. eine Vertiefung im Gurtzeug und eine einfache Abdekkung ist normalerweise als "kleine Änderung" anzumelden und zu bearbeiten.
- 3. Dagegen ist bei Verwendung eines integrierten Containers 1. b) ein ergänzendes Prüfverfahren notwendig, da der Schirm in seinem ursprünglichen Gesamtsystem durch Ersetzen des Außencontainers erheblich geändert wird (große Änderung). Das ursprünglich erteilte Schirm-Gütesiegel erlischt automatisch, wenn nicht für das Container-Gurtzeug Gütesiegel beantragt und aus-drücklich erteilt ist. Im Antrag sind diejenigen Schirmkappen ausdrücklich zu nennen, die für den Container verwendet werden sollen und diese Schirmkappen sind für die Prüfung zur Verfügung zu stellen.
- 4. Bei der Prüfung gilt es vor allem festzustellen, ob
 - der Container sich entsprechend den Gütesiegelforderungen für Rettungssysteme öffnen läßt;
 - die angegebenen Kappen grössenmäßig in den Container hineinpassen;
 - die Packweise des Rettungssystems nicht modifiziert werden muß oder gegebenenfalls wie;

Tödlicher Unfall beim Autoschlepp

Sontheim – Am 21.07.1982 ist der Pilot Utz Urbanke bei einem Schleppversuch in Sontheim a.d.B. Tödlich verunglückt. Der Pilot, der im November 1981 den A-Schein und im Februar 1982 den B-Schein erworben hatte, ließ sich mit einem Falke II (ohne Gütesiegel und Abwurftest) von einem Pkw hochschleppen. Das Verbindungsseil zwischen Drachen und Auto war unmittelbar an der Abschleppöse des Fahrzeugs befestigt.

In ca. 80 m Höhe brach das Gerät nach rechts aus, ging auf den Kopf und schlug etwa 120 m seitlich der Schleppstrecke auf. Die Windverhältnisse waren ruhig.

Die Staatsanwaltschaft ermittelt gegen den Fahrer des Schleppfahrzeuges Anton Sebezcek und den Beobachter auf dem Fahrzeug Helmut

Schönfisch wegen fahrlässiger Tö-

tung.

- beim Container keine Fehlöffnungen auftreten, auch nicht bei maximaler Betriebsbelastung des Gurtzeuges (6 g bei 100 kg = 600 kg)
- 5. Bei Erteilung des Gütesiegels/der Änderungsgenehmigung für das Container-Gurtzeug ist der Hersteller verpflichtet, in der Betriebsanweisung für das Gurtzeug und auf dem Gurtzeug die Gütesiegelnummer für die zulässigen Fallschirmkappen anzugeben.
- 6. Für die wenigen Gurtzeuge mit integriertem Container, die antragsgemäß bereits das Gütesiegel/die Änderungsgenehmigung ausdrücklich auch für den Container erhalten haben - allerdings nach dem alten und unzureichenden Prüfverfahren -, gilt das Gütesiegel/die Änderungsgenehmigung für den Container-Teil bis 30.09.1982 fort. so daß genügend Zeit für das neue Prüfverfahren besteht. Für die anderen Gurtzeuge ist der Container-Teil von der Gültigkeit des Gütesiegels ausgenommen.

Wir bitten dringend, die entsprechenden Anträge und Musterstücke bei uns einzureichen, am einfachsten direkt an unseren Gütesiegel-Fachbeirat Wilfried Rudolf, Benninger Straße 2, 8941 Hawangen, Telefon 08332/8339, und Kopie des Antragsschreibens an die DHV-Geschäftsstelle.

Mit freundlichen Grüßen

Tödlicher Unfall beim Klippenstart

Riedenburg – Am 04.07.1982 startete der erfahrene Pilot Josef Eckmann an seinem Hausberg Teufelsfelsen mit einem Fafnir. Es herrschte Gegenwind von ca. 20 km/h und drei Piloten soarten zur gleichen Zeit über dem Startplatz.

Etwa 50 m nach dem Start geriet der Drachen in den überzogenen Flugzustand, drehte sich seitlich um 180° und prallte mit Rückenwind an den Felsen. Beim Aufprall zog Josef Eckmann sich tödliche Verletzungen zu.

Der überzogene Flugzustand ist vermutlich darauf zurückzuführen, daß dem Felsen eine weitere Geländestufe vorgelagert ist und daß der Pilot in das Aufwindband an dieser Stufenkante mit zu geringer Geschwindigkeit eingeflogen ist.

Tödlicher UL-Unfall

Fulda — Am 31.05.1982 stürzte Kurt Gehring mit dem Ultraleicht-flugzeug Microstar in der Platzrunde des Flugplatzes Jossa tödlich ab. Nach Zeugenbeobachtung ist das Fluggerät aus dem Normalflug in einen immer steiler werdenden Flugbahnwinkel geraten, bis zum Aufschlag.

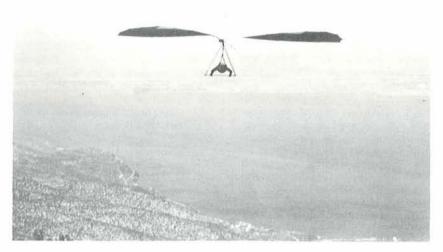
Nach der bisherigen Flugunfalluntersuchung kommen Montagefehler und konstruktive Mängel (Pitch-up-Schwäche) als Unfallursache in Betracht. Der Pilot hatte keinen Befähigungsnachweis, das Gerät kein Gütesiegel.

Die Staatsanwaltschaft ermittelt gegen den Verkäufer aus der Importfirma Friebe wegen fahrlässiger Tötung.

Bisher keine UL's mit Gütesiegel

Mehrere Fluggeräte befinden sich derzeit in der Gütesiegelprüfung; ein Gütesiegel konnte bisher nicht erteilt werden. Wer ein Gerät ohne Gütesiegel und ohne Sondererlaubnis erwirbt, darf es gemäß Allgemeinverfügung nicht benutzen. Vorhersagen über das Ergebnis der Gütesiegelprüfungen sind Ausbildung Praktische möglich. kann erst nach Abschluß der ersten Gütesiegelverfahren erteilt werden, frühestens ab September 1982.

Drachenfliegen in Griechenland



Hans Becht auf den Spuren des Ikarus

Eine ideale Verbindung von Wassersport und Fliegen läßt sich in Griechenland an vielen Stellen verwirklichen. Ob beim Anfliegen oder bei der Anfahrt mit dem Pkw, man sieht die vielen Berge und wundert sich, daß das Drachenfliegen hier so wenig verbreitet ist.

Mein Unternehmen konzentrierte sich auf Astros, 160 km südlich von Athen auf dem Peloponnes. Die Anfahrt über die nördliche Route von Jugoslawien (Varazdin – Ossijek – Belgrad) umfährt bis Belgrad parallel den so gefürchteten Autoput. Nach der Ankunft tut man gut daran, erstmal gründlich den versäumten Schlaf nachzuholen. In der malerischen Bucht von Nafplion ist

auch für Wassersport viel Gelegenheit (Segeln, Surfen, Tauchen) mit Schulung am Ort. Das Wetter ist von Mai bis Oktober konstant schön, von kurzen Gewitterausläufern aus den Bergen abgesehen.

Die Anfahrt zum Startplatz unterhalb des vorgelagerten Bergrückens in 800 m Höhe kann mit jedem Pkw über K. Doliana in Richtung Tripolis vorgenommen werden, ist allerdings 25 km entfernt. Wer sich vorher noch stärken möchte, in der Berghütte nahe des Startplatzes ist dies bei gegrilltem Ziegenfleisch, Schafskäse, Oliven und hausgebackenem Brot, möglich. Der Retzina mundet dazu ausgezeichnet – aber nicht zuviel davon!

Der Aufbauplatz ist beengt und mit Geröll übersät. Nach dem Aushauen von einigem Gestrüpp wurde der Startplatz soweit frei, daß der Start gefahrlos durchgeführt werden konnte.

Der erste Flug in Griechenland!

Es war ein unbeschreibliches Gefühl. Die Hirten weit unter mir riefen in für mich unverständlichen Lauten etwas herauf - Ikarus war auferstanden. Auch aus der Luft ahnte man etwas von der früheren Größe Griechenlands, eine Burgruine auf dem vorgelagerten Bergrücken legt Zeugnis davon ab. Nach einem schönen vierzig-Minuten-Flug landete ich sicher und wohlbehalten vorbezeichneten Platz Strand - in 200 m Entfernung vom Hotel. Der Windanzeiger am Landeplatz sollte nicht vergessen werden. Die Flugstrecke zu dem genannten Landeplatz ist ca. 10 km entfernt und es erfordert schon ein gutes Leistungsgerät, um diese Distanz gefahrlos zu schaffen. Ich flog meinen X-Ray 18. Zwischenlandemöglichkeiten sind allerdings gege-

Abschließend läßt sich sagen, daß dieses Gebiet gut für einen kombinierten Bade-, Surf-, Segel- und Drachenflugurlaub geeignet ist, auch mit Familie.

Nähere Informationen:

Drachenflugschule Altmühltal Hans Becht, Mozartstraße 4 D-8071 Lenting Tel.: (0 84 56) 55 41

BULLET

Das neue Hochleistungsgerät vom Weltmeister Josef Guggenmos

Platz: Bayerische Meisterschaft DAeC 1982
 Platz: Deutsche Meisterschaft DAeC 1982

Verkauf für Niederbayern und Oberbayern:

Sigi Spielmann Nelkenstraße 3 8318 Bodenkirchen Telefon: 08745/745

Ruf mich an und wir treffen uns zu einem Probeflug.

Anerkannte Flugschulen für Überland-Theorieunterricht

Die nachstehenden Drachenflugschulen sind vorläufig berechtigt, Theorieunterricht für den Erwerb der Überlandberechtigung zu erteilen und den Piloten das Theorie-Ausbildungszeugnis für die Theorieprüfung auszustellen.

Drachenflugschule Allgäu Hitzlerieder Straße 15 8959 Seeg

Drachenflugschule Tegernseer Tal Südliche Hauptstraße 12 8183 Rottach-Egern

Drachenflug Südschwarzwald Tannenweg 7 7869 Schönau

 Ammertaler Drachenflugschule Achelestraße 6
 S111 Saulgrub

Drachenflugschule Hansmeyer Sudetenstraße 6 3558 Frankenberg/Eder

Drachenflugschule Oberberg Richard-Wagner-Straße 10 5276 Wiehl 1

Westdeutsche Drachenflugschule Am Rad 20a 5788 Winterberg

Drachenflugschule Stuttgart Hermannstraße 11 7000 Stuttgart 1

Drachenflugschule Hölzenbein Erwinstraße 41a 7800 Freiburg

Münchner Drachenflugschule Balanstraße 8 8000 München 80

Drachenflug-Center-Bayerwald 8351 Kerschbaum

Ostallgäuer Drachenflugschule Franz-Schmid-Straße 11 8952 Marktoberdorf

Anerkannte Flugschulen für Schleppunterricht

Die nachstehenden Drachenflugschulen sind vorläufig berechtigt, Schleppunterricht zu erteilen und den Piloten das Ausbildungszeugnis als Voraussetzung für die Prüfung auszustellen.

Drachenflugschule Trier Im Rosenbungert 37 5501 Waldrach

Westdeutsche Drachenflugschule Am Rad 20a 5788 Winterberg

Komminger Delta-Schule für Hängegleiterschlepp Alpenstraße 48 7712 Blumberg 5

Drachenflugschule Stuttgart Hermannstraße 11 7000 Stuttgart 1

DHV-Prüfungskalender 1982

(wird laufend ergänzt)

	(Wird	i iautend ergan	anzt)			
Termin		Ort	Anmeldeadresse			
28.08.	TA	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Willingen, Alte Kirchstr. 4, 3542 Willingen, Tel.: 0 56 32 / 63 37			
28.08 (29.08.)	В	Allgäu	Drachenflugschule Allgäu Hitzleriederstr. 15, 8959 Seeg, Tel.: 08364/412			
12.09.	T	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Trier, Im Rosenbungert 37, 5501 Waldrach, Tel.: 0 65 00 / 6 64			
18.09. (19.09.)	В	Büchelstein	Drachenflugcenter Bayer- wald, Herbert Stecher, Simmling 40, 8360 Deggendorf, Tel.: 09 91 / 73 40			
25.09.	T	Garmisch	Drachenflugschule Gar- misch, Milchstr. 10, 8000 München 80, Tel.: 089/482141			
26.09.	A	Garmisch	Drachenflugschule Garmisch			
02.10. (03.10.)	TA	Elpe	Westdeutsche Drachen- flugschule, Am Rad 20 a, 5788 Winterberg, Tel.: 0 29 81 / 29 07			
03.10.	Ü	Oberammergau	Peter Kratz, Achelestr. 6, 8111 Saulgrub Tel. 0 88 45 / 19 16			
09.10.	TA	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Willingen			
09.10 (10.10.)	ТАВ	Hochplatte	Peter Kraus, Geisenhausen 4, 8215 Marquartstein, Tel. 0 86 41 / 82 34			
09.10. (10.10.)	TA	Allgäu	Drachenflugschule Allgäu			
15.10.	В	Zu erfragen bei	Westdeutsche Drachen- flugschule			
23.10.	В	Garmisch	Drachenflugschule Garmisch			
31.10.	T	Zu erfragen bei	Drachenflugschule Trier			
31.10.	Ü	Oberammergau	Peter Kratz			
07.11.	T	Zu erfragen bei	Peter Kratz			
13.11.	A	Zu erfragen bei	Peter Kratz			
13.11. (14.11.)	TAB	Hochplatte	Peter Kraus			
27.11. (28.11.)	TA	Elpe	Drachenflugschule Trier Peter Kratz Peter Kratz Peter Kratz Peter Kratz Peter Kraus Westdeutsche Drachen- flugschule			

Vorläufig anerkannte UL-Ausbildungsstätten

(Vorerst nur für Theorieunterricht)

K. J. Richter Ultraleichtflug Öschwende 17 7900 Ulm-Lehr Telefon 07 31 / 6 05 67 Ausbildungsleiter: Klaus J. Richter Bernd Schmidtler Wilhelmstr. 14 8000 München 40 Telefon 0 89 / 39 28 17 Ausbildungsleiter: Bernd Schmidtler

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.

Verkaufe Stratos mit Gütesiegel, VB DM 1600,-, Helmut Lauber, Telefon 089/6903416.

Bullet, nur 20 Flüge, blau-weißgelb, für DM 4600,- zu verkaufen. Telefon 0231/753448 abends.

Euro IIIC, 6 Monate alt, für DM 2950,- zu verkaufen. Telefon 06223/8808 ab 19 Uhr oder 06261/60466 ab 19 Uhr.

Stratos B, hellblau/blau, werksüberholt, Gütesiegel, mit Langpacksack, guter Zustand, VB DM 1500,-. G. Jaeger, Köln, Telefon 02 21 / 23 21 88.

Bergfalke S, Baujahr 10/79, 18 kg, Packmaß 2.40 m, mit Ersatzteilen, ideal für Anfänger und leichte Piloten. Telefon 07 21 / 68 30 85.

Cloud II, guter Zustand, Preis DM 2700,-, Kniehängergurt, Preis DM 100,-. Telefon 0 76 22 / 33 61.

Atlas, zerlegbar auf 2,20 m, für DM 1000,- unter Neupreis. Telefon 07243/91810.

Mittelgebirgspilot verkauft neuwertigen Ranger HS, Baujahr 8/81 für DM 2600,-. Telefon 07130/8060 oder 05502/1090.

Ikarus 700/2S, Pritzel FDG 4, ESP 1. Telefon 0 70 31 / 80 47 42.

Fafnir, Baujahr 12/81, neuwertig, karminrot mit schwarzer Nasenleiste, DM 3400,-. Telefon 0 22 04 / 6 20 98.

Stratos B, neuwertig, rot mit blauen Streifen, mit zerlegbarer Kraxe, Gewicht 14,5 kg. Packmaß 1,5 m. VB DM 2200, Telefon 08106/ 32415.

Maxi II, 1 1/2 Jahre alt, kaum geflogen, schöne Farben, Top-Zustand, Packmaß 2 m. Preis DM 2100,- Telefon 0 80 42 / 32 54.

Cloud II, für DM 2200,- zu verkaufen. Telefon 0 72 31 / 6 16 34.

Firebird II mit Thermikfenster, Baujahr 79, DM 1500,-. Telefon 08022/3557.

Demon 16 m², 9 Monate alt, VB DM 3500,-. Telefon 0931 / 40 04 27 nach 18 Uhr. Comet 165, rot/schwarz/weiß, Baujahr 1981, top o.k., VB DM 2500,-Klaus Hemprich, Telefon 0 70 31 / 80 11 97 oder E. Schneider, Tel. 0 70 31 / 62 32 53 von 8-16 Uhr.

Fledge IIb, Modell 80, Klapptrapez, Lattenspanner, verstärkte Anströmkante, Segel faltenfrei, unter DM 2500, abzugeben. Telefon 0 70 83 / 30 18

Winter-Vario mit Fahrtmesser, Kombiinstrument mit verstellbarem Soaring-Bügel, 3 Jahre alt, technisch und optisch einwandfrei, DM 300,-. Telefon 089/716502 werktags nach 19 Uhr.

Firebird II, 8/79, wenig geflogen, Vario, Steinbach Kniehänger mit Parasail-Fallschirm komplett VB 3000,-, auch einzeln. Telefon 0 27 73 / 5 76 13.

Einmalige Gelegenheit! Verkaufe aus Zeitmangel Drachenflugausrüstung: Bicla Maxi II, Liegeschürze, Fallschirm B + B, Helm, Tragetasche und Winter Vario, Preis DM 3500,-. Telefon von 8-20 Uhr 074 32 / 61 01 oder 074 32 / 36 83 nach 20 Uhr.

Hiway Demon, 1/2 Jahr alt, Gütesiegel (engl.), guter Zustand, Preis VB. Telefon 0 91 71 / 78 41.

Für Leichtgewichte! Schmidtler Hot Lady, gelb, neuwertig, DM 1950,-, sowie adidas Stiefel Gr. 38, DM 75,-. Telefon 0 70 44 / 3 14 46.

Verkaufe preisgünstig Huber Parasail RFH 1, fast neu. Telefon 08 51 / 5 23 41.

Super Wing, neuwertig, grün/weiß, Preis VB, Telefon 089/571887.

Fledge IIb, 1980, VB 2300,-. Telefon 088 24 / 279.

Falke 5, rot/weiß, 4/1982, VB 3600,-. Wolfgang Rost, Arnikastr. 8, 6940 Weinheim, Telefon 06201/54201.

Atlas 16, DM 2000,-, VB, Steffl-Kniehänger Größe 3 und Parasail mit Innencontainer, beides neuwertig, VB DM 900,-. Telefon 06221/15905.

Concord II, neu, VB DM 3100,-. Telefon 07 61 / 6 34 26. Fafnir, 3 Monate alt, Gütesiegel, sehr guter Zustand, weiß-rot, DM 3450,-. Telefon 0 72 32 / 24 98.

X-Ray 16, Gütesiegel, teilbar 4 m, sehr guter Zustand, crashfrei, VB DM 2600,- E. Schneider, Telefon 07031/623253 von 7.30 bis 16.30 Uhr.

Wings Competition 17 m², guter Zustand, schöne Farben, mit neuem Gütesiegel, komplette Ersatz-Unterverspannung, gegen Gebot zu verkaufen. Telefon 09931/3527 (am Wochenende).

Ikarus 700/2S, 20 Flugstunden, sehr guter Zustand, Telefon 0 71 41 / 5 65 94.

Prieler Liegeschürze mit Kniehänger, DHV-Gütesiegel, Parasail Fallschirm, nagelneu, nie benutzt, VB zus. DM 900,-, Winter Fahrtmesser DM 150,-, Colver Vario mit "Chad AVT Flight-Deck" DM 400,- Urban, Erikastr. 119, Hamburg 20, Telefon 040/6346258 Büro oder 040/474996 privat.

Concord II, Baujahr 1/82, rot/weiß, gut eingeflogen, mit gutem Handling, DM 3500,-. Telefon 08051/7021 vormittags.

Ikarus 800/1, Gütesiegel, kaum geflogen, Sonderpreis DM 2500,-. E. Schneider, Telefon 0 70 31 / 62 32 53 von 7.30 bis 16.30 Uhr.

Superscorpion und Ranger HS zu verkaufen, beide in bestem Zustand. Telefon 0 80 22/32 75.

Gesucht:

Superwing zu kaufen gesucht. Telefon 071 24 / 27 08.

Suche neuwertigen Superfex. Telefon 07130/8060 oder 05502/ 1090.

Suche leicht zu handhabenden Drachen mittlerer Leistung. Welcher Hersteller oder Händler nimmt bei Neukauf einwandfreien Wings, 17,2 m², mit neuem Gütesiegel in Zahlung? Telefon 08031/71164.

Suche Segeltuch zum Basteln, auch von Geräten ohne Gütesiegel oder aus Bruch. Telefon 05 21 / 6 69 75.

Inhalt des Notarztkoffers

Foto: Richard Schader

Notarztkoffer für Fluggelände

zusammengestellt von DHV-Fachbeirat für Flugmedizin Dr. Richard Schader

Inhalt

Notfallmedikamente, Beatmungsbeutel mit Maske, Blutdruckmesser und Stethoskop, Infusionen mit Infusionsbesteck, Kanülen, Spritzen, Stauschlauch.

Anwendung

Nur durch einen Arzt, bei schweren lebensbedrohenden Verletzungen; kein Ersatz für die übliche Erste-Hilfe-Ausstattung, die an jedem Fluggelände vorhanden sein muß.

Einzelheiten

Auskunft über die einzelnen Medikamente, Herstellerfirmen etc. bitte unmittelbar bei Richard Schader, Hochriesstraße 21, 8210 Prien, einholen.



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



DEMON 16m²1 Ausgewogenheit in Handhabung, Leistung und Sicherheit für Pilotengewicht über 70 kg.



DEMON 14m²! Die erste echte Leistungsalternative für den Flieger unter 70 kg.



DEMON! Alle Größen natürlich mit dem DHV gleichwertigen BHGA-Gütesiegel.

Generalvertretung:

Hansi Bader Am Burgblick 6 7070 Schwäb. Gmünd Tel. 07171/43745 07171/40769



Vertretungen:

Münchner Drachenflugschule 8000 München 80 Tel. 089/4486848

Drachenflugcenter Peter Borg 4950 Minden Tel. 0571/51032 u. 44121 Reinhard Kerner 6806 Viernheim Tel. 06204/71206 u. 76074

Wigbert Rippert 6405 Eichenzell 9 Tel. 09171/7841 Heinrich Fischer 8580 Bayreuth Tel. 0921/92911

Stefan Mühl 5303 Bornheim/Bonn Tel. 02227/6653

DHV bietet an:

Delta-Fluggebiete

Deutschland; herausgegeben von Jörg Ramme, 28 deutsche Fluggebiete beschrieben auf 80 Seiten, spiralgebunden, Preis DM 19,—

Schweiz (z. Zt. vergriffen); Verlag Schweizerischer Hängegleiter Verband, 58 Fluggebiete, Ringbuch, Ergänzungslieferungen. Preis DM 39,—

Thermikkarte

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

Hängegleiter Flugbuch

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

Prüfungsfragen

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

für Überland; Eigendruck, Preis für DHV-Mitglieder DM 20,für Nichtmitglieder DM 28,—

für Ultraleicht; Eigendruck, Preis DM 40,-

Ausbildungsbestimmungen

Ausbildungs- und Prüfungsordnungen für Hängegleiterpiloten, Drachfluglehrer, UL-Piloten, UL-Fluglehrer Preis DM 6.—

Lehrplan für UL-Piloten; Preis DM 20,-

Anerkennungsordnung für Drachenflug- und UL-Ausbildungsstätten; Preis DM 6.—

Lufttüchtigkeitsforderungen

Pilotenaufhängesystem DM 12,-; Pilotenrettungssystem DM 12,-; Gleitflugzeuge DM 40,-; Hängegleiter DM 30,-; Technischer Anhang DM 60,-; Ultraleicht DM 40,-

DHV-Aufnäher

Aufschrift "DHV-Pilot" mit Verbandsemblem, dunkelblau auf weißem Grund. Preis DM 5,—

Sämtliche Preise incl. Mehrwertssteuer 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.

Karlsruher Drachenflieger-Treff

Drachenflieger-Stammtisch ab September wie üblich jeden 1. Donnerstag im Monat für Piloten und Freunde des Drachenflugsports im Gasthaus Tivoli, Rüppurrer-/Ecke Nebeniusstraße in Karlsruhe.



Berliner Hochschule entwickelt Drachenfliegerbekleidung

Die Hochschule der Künste, Fachbereich Bekleidungsdesign, betreibt als neues Forschungsprojekt "Drachenfliegerbekleidung". Das Projekt wird betreut von Erika Klink und Gerda Sieben, die Anregung dazu stammt von unserem Mitglied Michael Gelencser.

Das Projekt hat die Zielsetzung, serienreise Prototypen einer industriell zu sertigenden Drachensliegerbekleidung zu entwickeln, die dann über den Handel zu kaufen wäre. Gerade für die Überlandsliegerei, die ja erst am Anfang steht, wäre dies zweckmäßig und wünschenswert

Aus diesem Grund unterstützt bitte die Berliner Gruppe, indem ihr den von der Berliner Gruppe entworfenen Fragebogen ausfüllt und zurücksendet. Ihr habt über den Fragebogen die Möglichkeit, auf die verschiedenen Eigenschaften der Bekleidung (Nässeschutz, Wärmeschutz, Stoßfestigkeit, Elastizität etc.) Einfluß zu nehmen und damit zur Verbesserung der bisher vernachlässigten persönlichen Ausrüstung beizutragen.

Die Hochschule Berlin versendet an alle DHV-Mitgliedsvereine diese Fragebögen mit insgesamt 18 Fragen. Bitte fordert sie bei Eurem Vereinsvorstand an. Ihr könnt sie Euch auch direkt von Gerda Siegen, Postfach 210428, 1000 Berlin 21, schicken lassen.

ASUF bietet Wettbewerbshilfe an

Unser Mitgliedsverein, die "Allgemeine Sicherungs- und Funkstaffel Traunstein" (ASUF) ist mit erstklassigen und weitgehend störungsfreien UKW-Funkgeräten ausgerüstet und steht für jeden Wettbewerbsorganisator als Organisationshelfer und als Schiedsrichterteam zur Verfügung. Die Aufwandsentschädigung kann mit den ASUF-Leuten je nach Einsatz frei vereinbart werden und - besonders erfreulich - die Kosten halten sich wirklich in vernünftigen Grenzen. Bei der Bayerischen Meisterschaft des DHV und beim Europacup hat die ASUF wertvolle Unterstützung geleistet. Der ASUF-Vorsitzende Richard Emmermacher ist abends erreichbar unter der Tel.-Nr.: 0861/60108.

DHV-Mitglieder als Flug- und Startleiter haftpflichtversichert

Ab 1.7.1982 sind alle Mitglieder des DHV, die einen Befähigungsnachweis für Hängegleiter bzw. Ultraleichtflugzeuge besitzen, als Flugund Startleiter haftpflichtversichert. Bereits im Zusammenhang mit der Startleiterordnung gab es immer wieder Diskussionen darüber, welchen Haftungsansprüchen der Startleiter ausgesetzt sein könne, wenn durch sein Verschulden ein Pilot verunglückt oder irgendein anderer Schaden entsteht. Dieselbe Diskussion ist im Zusammenhang mit der neuen Allgemeinverfügung neu entbrannt.

Die Formulierung der Startleiterordnung und jetzt in der neuen Hängegleiterbetriebsordnung ist bewußt so gehalten, daß Haftungsansprüche weitestgehend ausgeschlossen sind. Um dennoch das zivilrechtliche Restrisiko abzudecken, wurde der neue Gruppenversicherungsvertrag mit dem Gerling-Konzern abgeschlossen. Die Versicherungssumme beträgt DM 300.000,—
bei Personenschäden und DM 30.000,— bei Sachschäden.

Foreign Participation

Dear Editor,

At the February 13, 1982 meeting of the United States Hang Gliding Association Board of Directors the following decisions were made.

USHGA competition rules were changed to authorize hang gliders manufactured outside the United States to be flown in USHGA sanctioned competition provided that the glider possesses an Airworthiness Certificate from the country of origin. This rule change removes barriers of a glider certified elsewhere, from flying in the U.S.

USHGA recognizes the DHV B (German) pilot license as the equivalent of the USHGA Advanced (Hang IV) rating. Pilots possessing a DHV B rating and who are members of USHGA will be recognized as possessing those requirements needed by United States flyers to conduct operations at USHGA sites. USHGA membership is necessary because many sites have insurance that requires USHGA membership for insurance to be operable.

Participation in some competitions may be restricted due to U.S. citizenship requirements, such as the USHGA Nationals.

> Vic Powell President, USHGA

OUV-Treffen in Offenburg

Für einige die es noch nicht wissen sollten, der OUV (Oskar-Usinus-Verein) hat die Förderung des Eigenbaues von Luftfahrtgeräten zum Ziel und so konnten auch in diesem Jahr wieder einige interessante Arbeiten als förderungswürdig prämiert werden.

Bereits bei den Einleitungsworten wurde auch auf das große Interesse auf dem Sektor der Ultraleichtflugzeuge hingewiesen, da bei den perfektionierten Motormaschinen zur Zeit aus Kostengründen, insbesondere auch der Sprituspreise wegen, eine rückläufige Tendenz zu verzeichnen ist

Die verliehenen Preise gingen auf diese Entwicklung ein und befanden hier einige Arbeiten für prämienwürdig. Hervorzuheben sind: ein in der Bauausführung sehr schön gebauter Ulf, die Arbeiten von Günter Rochelt mit seinem Solair I und die Arbeiten des Verfassers für die Entwicklung und Bau eines optimalen Elektrotriebwerkes, das mit dem Hauptpreis "Fortschrittlichste Entwicklung" ausgezeichnet wurde. Mit dem Windspiel II als Erprobungsträger wurde hier gezeigt, daß der fast lautlose Elektroantrieb durchaus in der Realität liegt, was auch Ende 1981 durch Einstellen des Weltrekordes im batteriebetriebenen Elektroantrieb mit 12 1/2 Min., bewiesen wurde und eine neue Dimension im Fliegen eingeleitet hat.

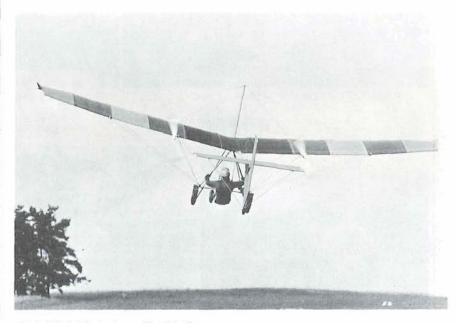
Neuartige Batteriesysteme, wie z.B. Schwefel-Natrium, die bereits als Prototypen laufen, lassen Kraftzeiten von über 1 Stunde durch ihr gutes Leistungsgewichtsverhältnis als durchaus realistisch erscheinen und bieten somit unter bestimmten Voraussetzungen eine echte Alternative zum Verbrennungsmotor.

Begrüßt wurde ebenso die gesetzliche Grundlage, auf deren Basis die UL sich weiter entwickeln werden, hierbei wurden auch die Leistungen des DHV, die im Rahmen der Breitenerprobung liefen, sehr positiv bewertet.

Dem Einsatz von Franz Friedel und Klaus Richter, sowie der Fliegergruppe und Flugleitung ist zu danken, die erst durch lange Telefongespräche überhaupt die Möglichkeit schufen, diese Geräte im Flug in Offenburg vorzustellen. Ein Gerät überschritt allerdings mit Sicherheit die Lärmobergrenze, und hier soll an sämtliche UL-Piloten apelliert werden, unbedingt die Lärmwerte durch geeignete Maßnahmen an Triebwerk und Luftschraube einzuhalten, damit das bereits von einigen wenigen geprägte Wort "Landplage der UL" wieder aus dem Wortschatz gestrichen werden kann und die vorläufige gesetzliche Regelung nicht wieder eingeengt werden muß.

Ebenso wurde auch der Film des DHV über die Entwicklung der Hängegleiter im kleinen Kreis sehr positiv aufgenommen und die Arbeiten des DHV bis hin zur Motorisierung begrüßt.

Karl Friedel (DHV-Mitglied)



Karl Friedel bei seinem Vorführflug

大集合!!

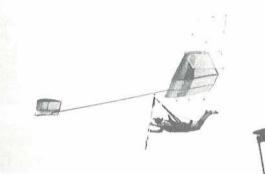


夏の琵琶湖の風物詩(?)ともなった恒例のバードマンラリー――鳥人間コンテストが今年も8月8日 ニギニギレく開かれた。最大飛距離を飛んだ者には 賞金150万円が贈られ 機体の製作費 会場までのアゴ・

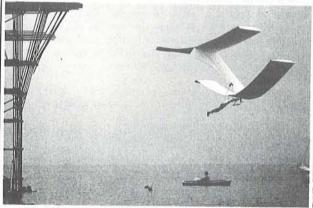
アシ代を引いても十分にオツリがくる(昨年の第4回大会で 機体製作費最高は120万円)。今年の大会優勝者は 95.83mを飛んだハング教官の菊地守男さん(33歳)。機体はハングに少し手を加えたもの△。



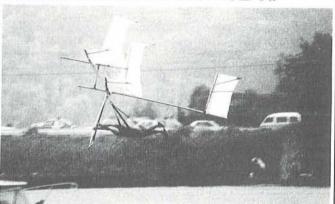
△離陸すれば足は抵抗になる そこで後ろへ曲るワケ。



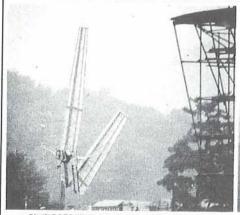
△日本大学学生による先尾翼機。75.43mで9位入賞。



△あの松下サンの社員が作った機体。さすがユニーク。



△主翼2枚で2倍の飛距離 とはマイラヌのガこの世界。



△強度試験機などあるはずがアリマセン。 △コッコ コンナはずでは



△コツコ コンナはずでは――。後の祭り。△最後は全員着水。琵琶湖を美しく。



Abwurfstatistik der Sichtprüfgeräte

Gerätetyp	(+)	(-)	Gerätetyp	(+)	(-)	Gerätetyp	(+)	(-)
Adler	1	1						
Aquila II	1		Falcon III	1	3	MK II B		1
Aquila III	6	1	Falcon IV	2		NOVA 230		1
Bergfalke	1		Falke II	3		Pacific Gull HA 19		1
Bergfex		1	Falke III		1	Rhönadler	1	
Bergstar		2	Firebird I		1	Safari B		1
Bergstar II	1	4	Flamingo	6	2	Scirocco	1	
Bicla Star		2	Flamingo I		3	Scirocco I	1	
Butterfly		1	Flamingo II	1		Scirocco 1B		3
Cherokee		1	Flamingo IV		1	Scirocco II	1	
Cirrus 5 A	1	1	Flamingo 10 m ²	1		Skyliner		1
Cirrus 5C		1.	Flamingo Junior	1		STAR		1
Condor 224		1	Flamingo Sport	1		Stratos A		1
Eipper Cumulus 5B		1	Flamingo Star		1	Zero 160		1
Exo 7	2	3	Ikarus 600 B		1	Zero 180		1

Was wird vom DHV erwartet?

Ziemlich genau vor zwei Jahren – damals noch in der heißen Auseinandersetzungsphase mit dem DAeC – wurde die erste Mitgliederumfrage gestartet. Das Ergebnis dieser Umfrage war für die Hängegleiterkommission eine unverzichtbare Entscheidungshilfe. Heute – also zwei Jahre später – sind wir nach wie vor auf diese Hilfe angewiesen. Auch wenn die Problemstellungen sich in der Zwischenzeit etwas verändert haben, so richten wir trotzdem dieselben Fragen an Euch, vor allem um Vergleiche zum damaligen Umfrageergebnis und zum letztjährigen ziehen zu können. Neue Fragen über heute besonders aktuelle Probleme sind hinzugekommen.

Beantwortet bitte den folgenden Beurteilungsbogen aus Eurer persönlichen Sicht und sendet ihn schnellstmöglich an die Geschäftsstelle, Klosterwachtstr. 17, 8180 Tegernsee, zurück.

	"ich bin dagegen"	"mir liegt nichts dran"	,,keine Meinung"	"finde ich ganz schön"	,,unbedingt notwendig"	
Anschluß an den DAeC?						
DHV-Versicherungen?						
Pilotenprüfungen durch den DHV?						
Gütesiegelerteilung durch den DHV?						
persönliche Mitgliederbetreuung?						
Werbung weiterer Mitglieder?						
Teilnahme an internat. Wettbewerben?						
DHV-Info?						
UL-Fliegen?						
Hängegleiterschlepp?				9		
Überlandflüge?						
Flugfunk?						
☐ ich bin reiner Freizeitflieger		□ ich bin W	ettbewerbspile	ot		
□ war früher beim DAeC		☐ bin beim DHV erstmals in einem Drachenfliegerverband				
☐ bin Doppelmitglied bei DHV und DAeC	☐ gehe mit dem DHV durch dick und dünn					

Marktübersicht: Hängegleiter mit Gütesiegel

Herstellerangaben (ungeprüft) auf Grund einer DHV-Umfrage an alle Hersteller/Musterbetreuer von Hängegleitern mit Gütesiegel. Stand für alle Angaben: 01.08.1982. Übersicht wird laufend ergänzt. Preise inclusive Mehrwertsteuer.

Gerätetyp	Hersteller/Muster- betreuer (Vertreter)	Lieferzeit Neugerät	Grundpreis Neugerät	Ersatzteile lieferbar	Verkaufspreis Trapez-Seite	Einstufung (siehe unten)
AAR	Zettelmeier + Kallenbach	ausgelaufen		alle	29.20 - 31.90	1
AC 5	Windborne/Kaspeitzer	0 - 6 Wochen	3.250	alle	55	1 + 2
Arrow	Fa. Bichlmeier	4 Wochen	4.200	alle	50	2
ATLAS 14/16/18	La Mouette/Hölzenbein	2 - 4 Wochen	3.450 - 3.600	alle	38.50	1 + 2
AZUR 15/17	La Mouette/Hölzenbein	3 - 8 Wochen	4.200	alle	38.50	2
D		and the second second	7 000			
Bergfalke	Schmid + Niebler	ca. 3 Wochen	3.200	alle	45.20	1
Bullet	Guggenmos	3 - 4 Wochen	4.300	alle	42	2
Cloud II	Thalhofer	ca. 4 Wochen	3.580	alle	45	1 + 2
Cloud III	Thalhofer	ca. 4 Wochen	4.150	alle	45	2
Comet 165	UP (Steffl)	keine	5.100	alle	54	3
Concord II	Steger	6 - 8 Wochen	3.950	alle	50	2
Demon m/l	Hiway (Bader)	keine	4.400	alle	50	2
EURO II 17,8	Steinbach	1 - 2 Wochen	3.250	alle	40	1 + 2
EURO III	Steinbach	1 - 2 Wochen	3.590	alle	40	1 + 2
Fafnir	Bautek	3 - 4 Wochen	3.900	alle	33.90	2
Falcon 5	Wasp/Steffl	keine	2.900	alle	40	1+2
Falke V	Schmid + Niebler	ca. 3 Wochen	4.200	alle	45.20	2
Firebird II	Firebird	ausgelaufen	1.200	alle	38.95	1+2
Firebird C 11	Firebird	ca. 4 Wochen	3.885	alle	38.95	2
Firebird C 12	Firebird	ca. 4 Wochen	3.965	alle	38.95	2
Firebird CX 15/17	Firebird	4 - 6 Wochen	4.850	alle	38.95	2
Futura	Iser	ausgelaufen	4.030	alle	26.50	1 + 2
* utura	1361	ausgelauten		anc	20.50	1 , 2
Helios	Schmidtler + Schmidtler	10 Wochen	5.300	alle	46	2 + 4
Hornet	Steger	6 - 8 Wochen	4.920	alle	100	3
Hot Lady	Schmidtler + Schmidtler	5 Wochen	3.200	alle	46	2
Ikarus 700 1/2/3	Ikarus Comco	keine	3.339 - 3.392	alle	32	1 + 2
Ikarus 800 1/2	Ikarus Comco	keine	3.960 - 3.990	alle	32	2
Jetfex	Finsterwalder	ausgelaufen		alle	32.50 - 46.80	2
maxi II	Bichlmeier	4 Wochen	3.450	alle	40	1 + 2
Moyes Mega	Förster	keine	3.900	alle		
Moyes Mega	Forster	Keme	3.900	ane	42	2
Puma	Windborne/Kaspeitzer	0 - 6 Wochen	3.950	alle	55	2
Ranger A	Schmidtler + Schmidtler	ausgelaufen		alle	46	2
Ranger HS	Schmidtler + Schmidtler	5 Wochen	3.300	alle	46	1 + 2
Scout A	Schmidtler + Schmidtler	3 - 4 Wochen	3.450	alle	46	1
Stratos B	Schmidtler + Schmidtler	ausgelaufen	0.100	alle	46	2
Superfex II	Finsterwalder	2 Wochen	3.469	alle	32.50 - 46.80	1 + 2
Super Wing	Guggenmos	3 - 4 Wochen	3.900	alle	42	3
m 16				052003		
Taifun	Zettelmeier + Kallenbach	ca. 4 Wochen	2.950	alle	29.20 - 31.90	2
Typhoon m/l	Solar Wings (Treumann)	ca. 4 Wochen	4.350	alle	55	2
Windfex	Finsterwalder	keine	4.158	alle	32.50 - 46.80	2
Windspiel 2	Ikarusflug Bodensee	3 Wochen	4.460	alle	31.60	2
Wings 15,6/17	Guggenmos	ausgelaufen	a.	alle	42	2
		ca. 4 Wochen	7 20E		38.95	1
Worldcup 90	Firebird	ca. 4 Wochen	3.285	alle	30.93	1

Einstufung-Herstellerempfehlung;

Die Einstufung bezieht sich auf normale deutsche Pilotenausbildung und durchschnittliches Pilotentalent.

 $^{1\,}$ = "Geeignet für die Schulung und für Piloten mit geringer Flugerfahrung (bis ca.10 Flugstunden)"

^{2 = &}quot;Geeignet für vollausgebildete und durchschnittlich routinierte Piloten (ca. 10 - 50 Flugstunden)"

^{3 = &}quot;Nur geeignet für überdurchschnittlich routinierte Piloten (über ca. 50 Flugstunden)"

^{4 = &}quot;Spezielle Einweisung erforderlich" (z.B. wegen aerodynamischer Steuerung)

Briefe - Briefe - Briefe - Briefe - Briefe

Wer braucht eigentlich den DHV?

Selbstdarstellung ist bekanntlich eine knifflige Angelegenheit. Dies gilt für Organisationen genauso wie für Personen. Deshalb hoffe ich, mir als Außenstehender des DHV nicht den Vorwurf der Parteilichkeit gefallen lassen zu müssen, wenn ich die oben gestellte Frage aus meiner Sicht beantworte. Doch hier zunächst die Vorgeschichte:

Zusammen mit meiner Freundin Svea habe ich im Frühjahr dieses Jahres für den NDR Hamburg ein Fernseh-feature über das Drachenfliegen gemacht. Hauptaspekt sollte dabei die Entwicklung des Drachenflugsportes im Hinblick auf die letzten Jahre sein. Da ich selbst 1975 mit dem Drachenfliegen begann (mit einem Mydra-Standard man damals in Form von stabilisiertem Fall, Outrigger wurde noch mit "Au" geschrieben und Fallschirme waren so lästig wie lange Unterhosen), glaube ich, eine gewisse Aussagekompetenz zu diesem Thema zu besitzen.

Im Verlaufe der Dreharbeiten habe ich mit etlichen Drachenfliegern teils intensive Gespräche geführt, bei denen immer wieder zu hören war: Tja, der DHV, was macht der eigentlich? Kostet uns viel Geld, wirkt als Preistreiber für Scheine und Fluggerät und obendrein haut er uns noch in die Pfanne mit den verschiedensten Reglementierungen. Und wenn's mal um die Wurst geht – sprich Kontakte mit Behörden und Ämtern – kommt nicht viel dabei heraus.

Fangen wir 'mal bei Punkt 1 an: Was macht der DHV eigentlich? Die einfachste Antwort auf diese Frage bestünde darin, einfach einmal nach Tegernsee zu fahren und sich dort die DHV-Zentrale selbst anzusehen. Was da alles täglich an Schreib- und Papier-Kram anfällt, an Telefonaten und Kontakten geführt werden muß, sortiert und in Ordner gepackt werden muß, überprüft, beantwortet und beantragt werden muß - also ich hab's mir nicht so umfangreich vorgestellt. Wenn man da Peter Janssen mit seiner alles checkenden Sekretärin zuweilen in

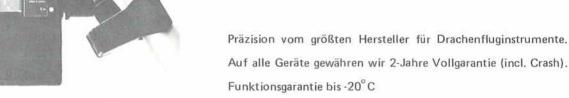
Papierstapeln regelrecht untergehen sieht – zu beneiden sind die beiden wirklich nicht. Die anfallenden Aufgaben böten mindestens zwei weiteren Mitarbeitern Arbeitsplätze.

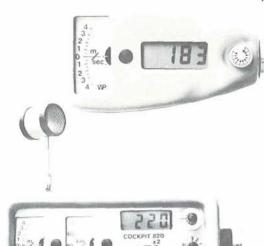
Zu Punkt 2 – den Kosten und Reglementierungen:

Viele finanzielle Vergünstigungen, die heute für Drachenflieger zum Tragen kommen, sind nur durch entsprechend lange und zähe Verhandlungen zustande gekommen. Und das auch nur, weil der DHV als starker und viele Mitglieder zählender Verband den jeweils nötigen Druck ausüben konnte. Dazu ein Beispiel: Ich selbst bin im März 1979 auf Ibiza mit einem motorisierten Hängegleiter aus ca. 25 m Höhe abgestürzt. Bei zweifachem Wirbelbruch drohte eine Querschnittlähmung. Der dringend notwendige Rettungsflug nach Deutschland kostete mich 12.000 DM. Krankenkassen übernehmen diese Kosten nicht. Die DHV-Mitgliedschaft beinhaltet gleichzeitig eine Kranken-Rückholtransportversicherung, die im Einzelfall ansonsten

MODERNE FLUGINSTRUMENTE

von Pritzel electronic





Neu:

Speedkompensation und Sollfahrtgeber für Cockpit 820 lieferbar (Bitte Sonderprospekt anfordern.)

Varios mit Akustik kompl. ab DM 288,— Speedmesser mit Stallalarm DM 248,—

Propekte bei

Pritzel electronic Wirtstraße 34 8200 Rosenheim Telefon (08031) 64348

zwischen 70 und 150 DM kostet. Dann zu den Reglementierungen:

Wer einmal Lust hat, sich durch einen echten deutschen Behördenund Paragraphendschungel zu schlagen, dem empfehle ich, einen Pilotenschein zu machen und sich ein Flugzeug zu kaufen. Im Grunde ist dies der gleiche Akt wie eine Drachenflugausbildung mit anschließendem Drachenkauf - nur auf "amtlicher" Ebene. Der Hürdenlauf beginnt schon bei der Ausbildung. Ständig steigende Pflichtstundenzahl, Erweiterung der Ausbildungsrichtlinien, Erhöhung der Gebühren sind an der Tagesordnung. Ein Flugzeug muß jedes Jahr zur Jahreszulasssung. Eine genaue L-Akte muß geführt werden. Ebenso Bordbücher und Flughandbücher. Lufttüchtigkeitsanweisungen müssen durchgeführt werden kurz - ein zeitaufwendiges, kostspieliges und nervenaufreibendes Verfahren.

Schaut man sich dagegen die Durchführungsverordnung für Hängegleiter vom Bundesverkehrsministerium aus diesem Jahr an, dann stellt man vergleichenderweise fest, daß hier die Drachenfliegerei wohl eine einzigartige Ausnahme im Wirrwarr deutscher Luftverkehrsrecht-, Personal- und Durchführungsbestimmungen darstellt. Dies ist ein ganz klarer Verdienst des DHV; denn wenn sich erst einmal eine eigens dafür geschaffene Behörde der Drachenfliegerei annehmen würde, dann könnte das ungefähr so aussehen:

Erlaß einer Personal-Prüfordung für Ausbildende und Auszubildende; entsprechende Kontroll- und Registrierbehörde. Erlaß einer Geräteprüfordnung für Luftfahrtgerät.

Separate Baumuster- und Musterzu-

lassung. Erlaß einer Prüfordung für Prüfer. Erlaß einer Flugplatz- und Flugbetriebsordnung. Erlaß von Bußgeldvorschriften. Ich hoffe, das reicht

Flugrechtlich gesehen befindet sich die Drachenfliegerei nach wie vor noch im Paradies. Man stelle sich einmal wirklich vor, was ein Drachen nebst Ausbildung bei einem entsprechenden behördlichen Aufwand kosten würde. Ganz zu schweigen davon, daß unter solchen Umständen wohl den meisten die Lust am Fliegen vergehen würde - bedeutet doch gerade Drachenfliegen ungebundenes, unkompliziertes und preiswertes Fliegen. Und damit wird auch schon Punkt drei beantwortet:

In Behörden und Ämtern sitzen an den entscheidenden Stellen nicht selten Juristen. Und die sind, wie wir alle wissen, meistens pingelig bis zum geht nicht mehr. Mit solchen Leuten sowohl menschlich als auch fachlich auszukommen, kann wohl nur einer, der selbst Jurist ist. Insofern konnte dem DHV gar nichts besseres passieren, als einen Juristen zum Vorsitzenden zu haben, der Leute seines Faches viel besser und wirksamer "bearbeiten" kann.

Bleibt mir zum Schluß nur noch zu sagen, anschließend an die Worte des Beauftragten vom Bundesverkehrsministerium Herrn Huck, der anläßlich der Deutschen Meisterschaft sagte .. Mit der Drachenfliegerei soll der erstmalige Versuch unternommen werden, einen Flugsport durch Selbstverantwortung und Eigeninitiative der Ausübenden in seiner eigenen Zuständigkeit zu belassen" - den DHV brauchen eigentlich alle Drachenflieger.

Peter Braun Nichtmitglied des DHV

Komponist gesucht

An den DHV!

Betreffs meines komponierten Textes vom Drachenfliegen bitte ich den DHV, wenn es möglich ist, einen Mann aus der Musikbranche zu finden, der diesem Text eine Melodie komponieren kann, und wenn ein Erfolg bestehen sollte, einen geeigneten Sänger dazu, damit man das auf Schallplatte aufnehmen könnte.

Hoch in den Lüften frei wie ein Adler schwebt auf den Armen des Windes unser Drachen dahin. Das Flattern der Segel ist unsere Melodie - das Flattern der Segel ist unsere Melodie.

Auf zum Start, auf die Gipfel der Berge, den Wolken entgegen, ob Berge oder Meer, wir schweben umher, wir schweben in der Stille des Himmels umher - wir schweben in der Stille des Himmels umher.

Unsere bunten Drachen den Regenbogen gleich, leuchten in die Augen, daß jedes Herz erfreut. Sie leuchten aus weiter Ferne, so bunt wie leuchtende Sterne - sie leuchten aus weiter Ferne, so bunt wie leuchtende Sterne.

Lutzenberger

Trochtelfingen, 01.07.82

Mit Begeisterung haben wir die Kunde von den "Erweiterungen" im Drachenfliegen vernommen. In großem Maße hat der DHV wieder einmal seine Existenz bestätigt. Es fehlt nur noch die Anerkennung aller Drachenflieger. Den Initiatoren für diese Vorarbeiten besten Dank. Hermann Bez

BULLET - GÜTESIEGEL NR. 57/82

heißt der neue Drachen für den anspruchsvollen Piloten. Eine Neukonstruktion des Weltmeisters, erprobt auf vielen Wettbewerben.

Integriertes Querrohr, 70 % Doppelsegel, neuartige Flügelenden garantieren dem BULLET Höchstleistung und optimale Flug- und Landeeigenschaften. Der BULLET ist trotz starrer Eintrittskante auf halbe Länge zerlegbar.

Verkauf und Einweisung: Josef Guggenmos, Füssener Straße 29 8950 Kaufbeuren, Telefon 08341/5186, sowie unsere Händler in

Deutschland und in der Schweiz.

Technische Daten:

Nasenwinkel: 125° Spannweite: 11,14 m Fläche: 16,6 m² Streckung: 7,5

Gewicht: 24 kg



Am Rande des Teufelspokal

Als Anhängsel sei es dem Kolumnisten erlaubt, ein freies, ehrlich gemeintes Wort zu reden, das ohne Wertung nicht der Eskalation der Emotionen dienen soll, sondern als kleiner Mosaikstein, als Gedankenanstoß zur "Entflechtung" wirklicher Probleme in unserer Sportart, dem "Drachenfliegen", verstanden werden will, das Tatsachen in den Raum stellt, die zum Wohl unseres Sports "diskutiert werden müssen" Die Berechtigung zu meinem Mut, ein freies Wort ohne jede Anwürfe gegenüber zweiten zu reden, nehme ich aus dem großen Erfahrungsschatz des Drachenflugclubs Loffenau. Aus der über Jahre verschiedenartigen Zugehörigkeit zu den Verbänden (BWLV/DAeC-DHV) aus der Durchführung von Großveranstaltungen (dtsch. Meisterschaft, Landesmeisterschaft, Ranglistenwettbewerb und viele andere Flugveranstaltungen) - aus der Mitgliederstärke des DCL, z. Z. 324, davon 128 aktive Piloten und aus seiner Vereinsstruktur und dem Bekanntheitswert des Drachenflugclubs Loffenau - nicht zuletzt aus der Meinung der vielen Piloten, die in Loffenau fliegen.

Ich appelliere an die Herren der Verbandsführung des DHV und des DAeC:

"Vereinigt Euch wieder!"

– Zum Wohle unserer Sportart,
dem Drachenfliegen.

Stellt die z. Z. bestehenden Drachenflugverbände DHV und DAeC wieder unter einen Hut, unter eine Führung. Denn jetzt serviert Ihr Sauerkraut mit Schlagsahne. Schaut selbst: Deutsche Meisterschaften Freiburg (DHV) – 10 Tage, 43 Piloten (von 3000). Wer war denn noch da zum Vergleich? Deutsche Meisterschaften Tegelberg (DAeC) – von 60 gemeldeten Piloten 20 wegen schlechten Wetters abgereist (von 1000). Wer war denn schon da zum Vergleich?

Ist das noch ein sportliches Kräftemessen auf Verbandsebene oder Leistungsfliegen; – Landesmeisterschaften: Baden-Württembergische – 52 Piloten flogen in Eigeninitiative in Blumberg, Hessische – bezahlte Trainingswoche des sog. D-Kaders durch Landesverband, da im Deutschen Sportbund Mitglied.

Sind das gleiche Voraussetzungen einer Sportart, die den Traum des Menschen erfüllt? Man unterstelle mir in keinster Weise Falsches in meiner Betrachtung – ich weiß wohl "Freude am Fliegen" und "Wettkampffliegen" zu unterscheiden – aber bei oben genannten Landesmeisterschaften fehlte doch wohl jegliche gleiche Ausgangsbasis für die beteiligten Piloten.

Leistungsmüdigkeit, Wettkampfunlust, Anmelderückgang bei Wettkämpfen, neuerliches Schielen nach ausgesetzten Preisgeldern - sind das nicht alles Bemäntelungen und Begriffe, mit denen wir in den einzelnen Vorständen und auf Verbandsebene Dinge in den Hintergrund zu spielen versuchen, um die eigentlichen Vordergründigkeiten "DHV -DAeC" zu verdecken? - Es ist doch wirklich paradox, wenn Piloten eine deutsche Meisterschaft (DHV) verlassen, um im Ausland Punkte zu sammeln, weil sie an Europameisterschaften usw. teilnehmen

wollen. Und dieser Umstand nur, weil sie nicht auch Mitglied im DAeC sind oder sein wollen. Und umgekehrt sind Piloten z.B. plötzlich im hessischen Landesverband angegliedert (also Mitglied im DAeC), um beim selben Verband die Deutsche fliegen zu können.

Unverständlich eigentlich, daß vom Verkehrsministerium die Überlassung aller Funktionen und Kompetenzen dem DHV zugebilligt werden – und das mit Recht – aber die Sportlizenz beim DAeC bleibt. Hier, so meine ich, liegt doch ein Fehlverhalten der obersten Verkehrsbehörde zugrunde.

Im Klartext meine ich: Nicht DHV – DAeC sagen, liebes Verkehrsministerium, so hätten wir's gerne, sondern – wie bei allen anderen Dingen – die Exekutive (die Regelung und Ausführungsbestimmungen) sollten in jedem Falle in einer Hand sein und von oben, dem Verkehrsministerium, kommen.

Zum Schluß unterstelle ich der Führung beider Verbände — und da ich mehrere Herren persönlich kenne im besonderen — in jeder Hinsicht aufopfernde Arbeit, größten Idealismus, Liebe zur Sache und die ehrliche Anerkennung ihrer schwierig zu leistenden Arbeit und Aufgaben, denn der sichtbare Erfolg — das Drachenfliegen in Deutschland — entstand und wurde zu einer Institution durch ihr Engagement!

Darum: Setzi Euch zusammen – Verkehrsministerium, DHV und DAeC und macht wieder einen Verband.

Friedrich Weiß Geschäftsführer DC Loffenau

Pokal im Hängelfliegen 1982

Veranstalter + Ausrichter: DFC ELPE

Fluggelände:

1500 Meter Höhendifferenz, davon über 300 Meter über der Erde

Termin:

Freitag, 02.07.82 ab 19.00 Uhr Schützenhalle Elpe Samstag, 03.07.82 ab 9.00 Uhr Wettbewerb mit Promille- und

Gesichtskontrolle Chefschiedsrichter:

brauchen wir nicht

Persönliche Voraussetzungen:

 Piloten müssen imstande sein, einen Drachen zu tragen und notfalls auch aufzubauen

- Kenntnisse im Hängelgleiten oder ähnliche Erkenntnisse nach den Piloten-Quiz von Klaus Tänzler
- Lernausweis ist offen zu tragen
 Technische Voraussetzungen:
- Der Hängelgleiter muß mit einem Gütesegel oder einem als gleichwertig anerkannten Lappen ausgerüstet sein
- Die Übergänge für Prototypen sind am Hang mit Zebrastreifen gekennzeichnet
- Aufhängesysteme können mitgebracht werden – Liegeschürzen werden zum Übernachten und in der Schützenhalle am Freitag gebraucht

 Ein Wechsel des Hängelgleiters während des Fluges ist nicht zulässig

Teilnehmerzahl:

måximal 1438 Hängelgleiter

Meldegebühr:

1 Flasche mit Inhalt nach freier Wahl und vielleicht ein kleines Präsent für unseren Clubkamerad Didi, dessen Polterabend wir am Freitag in der Schützenhalle Elpe als Auftakt für den Wettbewerb nehmen.

Quartiere:

sind vorhanden – nur Schlafsack + Decke mitbringen. Socken und Hausdrachen zum Wechseln nicht vergessen!

5. Teufelspokal in Loffenau



Am Rande des Wettbewerbs: Edi Steiner war an der Teilnahme verhindert Foto: Max Hoffmann

Hamburger Meisterschaft!

Wir bedauern sehr, daß wir unsere lang vorbereitete Hamburger Meisterschaft, zu der 17 Vereine und Piloten geladen waren, nicht durchführen konnten. Der Grund lag darin, daß man die uns bereits erteilte Fluggenehmigung für die Veranstaltung wieder entzog, mit der Begründung: die Neusaat am Hang würde durch die vielen Besucher zerstört werden. Es wurde aber kurz darauf, leider etwas zu spät für unser Vorhaben, schriftlich zugesagt, daß wir nach Fertigstellung des Hanges eine bis zwei Großveranstaltungen im Jahr durchführen können. Bis dahin darf der Hang nur zu Übungszwecken von den Mitgliedern des HDF e.V. benutzt werden. Wir haben deshalb die Hamburger Meisterschaft in eine Vereinsmeisterschaft umgetauft und sind mit 12 Piloten, darunter vier Gastpiloten an den Start gegangen.

Es konnte gleich dreimal der Zeitflug im Soaren gebrochen werden, der bisher von Peter Steinert mit 2 Min. 40 Sek. bei NW 20 bis 25 km/h mit Atlas 16 gehalten wurde.

Der Hamburger Hans P. Jensen schaffte mit seinem Superfex die Zeit von 7 Min. 20 Sek. bei SW 30 bis 35 km/h.

Am gleichen Tag überbot Wolfgang Klois aus Paderborn auf seinem Hiway Demon mit 13 Min. 40 Sek. In dieser Pflicht holte sich schließlich sein Clubkamerad Heinrich Schiermeier, ebenfalls auf Hiway Demon mit 15 Min. 5 Sek. bei einer Hanghöhe von nur 52 mtr. mit 100 mtr. Startüberhöhung, den Sieg. Herzlichen Glückwunsch Heinrich.

Werner Steinert

Trotz DAeC-Intrige zwar doch noch 44 Meldungen – jedoch fehlte leider die Konkurrenz bei den Spitzenpiloten. Immer wieder die Frage der Loffenauer und Besucher: "Wo sind denn unsere Bayern?"

Am 17. Juni, strahlendes Wetter beim Training. Die "teuflische Ernüchterung" kam jedoch gleich zu Wettbewerbsbeginn am Freitag: Die cross country Pflichtboje in Lautenbach konnte durch zu starken Gegenwind kaum erreicht werden, doch Chefschiedsrichter Wolfgang Benitz war flexibel genug, nach dem 2. Probeflug gleich auf Höhenflug umzustellen.

Regen, Wolken und Böen zwangen die Loffenauer immer wieder zum Startverbot – ab Samstag abend konnte dann endlich durchgehend geflogen werden, bis "Höhenpeiler" Eike Büsching buchstäblich nichts mehr sah.

Das ursprüngliche Gruppensystem wurde vor Wettbewerbsbeginn auf "open window" umgestellt, so hatte jeder Pilot die Möglichkeit max. 6x pro Disziplin zu starten, was allgemein begrüßt und teilweise bis zu 5x ausgenutzt wurde.

Am Sonntag geschah das Wunder: Keine Wolke am Himmel – Wind aus Ost. Da rotierten Schiedsrichter und Piloten, 1/2 Std. vor angesagtem Beginn starteten die ersten zum cross country: Pflichtboje – Lauterbach rechts rum – schade um die schöne Thermik – Bügel ständig



Kritisch begutachten die Jurymitglieder die Flüge.

durchziehen — Schikane zwischen Start und Landeplatz im Rechtskreis umrunden — Bobby Szenczer verschätzt sich, kommt nach der Schikane zu tief, "pumpt" seinen Fafnir zwischen den Obstbäumen über die Wiesen und . . . schafft es! Gültige Landung im loom-Feld. Die Schikane war dem Wetter entsprechend gut plaziert und wurde fast von der Hälfte der Piloten geschafft.

Pünktlich um 13.00 Uhr: Start frei zum Zeitflug (max. 3 Std.) oder alternativ, mit verlockender Punktzahl, Streckenflug nach Baiersbronn. Allgemeines Halloo: "Wir treffen uns im Cafe Klumpp!" – Probiert hat's dann doch nur einer – Außenlandung im Murgtal.

Die speziell für den "Teufelspokal" gefertigten Pokale (2,5 kg, Bronze), aus Pforzheimer Schmuckwerkstätten (Wert pro Stck DM 500,—) wurden bis zum 3. Platz – weitere Pokale bis zum 6. Platz ausgegeben. Kurioserweise belegt der Designer der Teufelspokale, Bobby Szenczer den 3. Platz.

Ergebnis: (bis 10. Platz)

1. Štanko Petek (15 405 Punkte), 2. Rolf Ebnet (15 162), 3. Klaus Szenczer (12 497), 4. Franz Karl (11 792), 5. Hans Burk (11 609), 6. Rainer Jurk (11 035), 7. Eberhard Baumer (9 862), 8. Detlev Eilers (9 870), 9. Günter Laupp (9 735), 10. Rudolf Gaul (9 496)

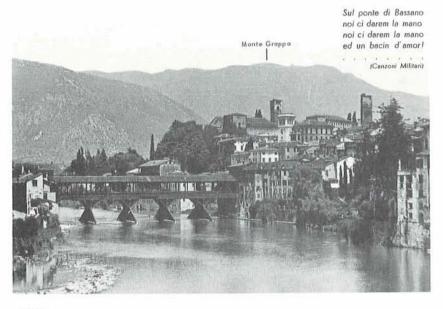
1. Drachenflieger-Preisknobeln im Sauerland

Der Drachenfliegerclub Elpe veranstaltet ab Samstag, den 2.9.1982 in seinem Clublokal Klauke in Elpe ein Preisknobeln für alle Drachenflieger. Der Wettbewerb geht über vier Monate, jeweils der 1. Samstag im Monat. Sieger wird der Teilnehmer, der an mindestens drei Einzeltagen insgesamt die meisten Augen gewürfelt hat. Die Preise, die u.a. von Firmen gestiftet wurden, sind rund ums Drachenfliegen, z.B. eine Flugreise nach Jugoslawien incl. Hotel und Drachentransport (von der Fa. Jadran-Tours) oder jede Menge Zubehör wie Varios, Fachbücher. Eine Liste aller Gewinne sowie aller Preise mit Angaben der Firmen, die diese freundlicherweise gestiftet haben, geben wir nach Abschluß des Wettbewerbes bekannt. Alle Drachenflieger, die sich mal "am Boden" sportlich messen wollen, sind bei uns eingeladen.

> Mit freundlichem Gruß Burkhard

Drachenreise

erzählt von Klaus Tänzler



Teil 2

Heute morgen nimmt sich Helmut einen Weltrekord vor. Er will die gestrige Strecke zurückfliegen zum Monte Grappa, das sind 70 km und dort wenden, um wieder hierher nach Aviano zu fliegen. Mir gruselts etwas bei dem Gedanken, die Piave gleich zweimal überfliegen zu müssen. Aber das Wetter verheißt gutes. Schon am Morgen zarte Cumulus in großer Höhe. Wir werden also mehr Ausgangshöhe zur Verfügung haben, beim Queren der schwierigen Täler.

Aber nun stelle ich eine unangenehme Nachwirkung vom gestrigen Feiern fest: mein Drachen ist auf dem falschen Autodach, ich bekomme ihn erst drei Stunden nach Helmuts Start. Drei Stunden blutet mir das Herz. Dauernd gehen Drachenflieger raus und oft genug nageln sie gleich darauf im Geradeausflug durch die schönsten Bärte. Wie ich dann endlich starte, finde ich keinen Bart, ich bin konsterniert. Zunächst beiße ich mich an einer Sonnen-Hangflanke fest. Die Luft ist voll von Drachenfliegern, die weit verteilt herumkurven, keiner hat ein vernünftiges Steigen. Aber über mir ist die schönste Cumuluswolke! Manchmal nimmt die Thermik seltsame Wege. Mein Null-Schieber wird mehr und mehr zerissen, sonst tut sich nichts. Ich versuche das zerissene Steigen durch Einkreisen zu zentrieren und verliere dabei an Höhe. Turbulenz in der Luft und die Wolke über mir — eigentlich müßte hier irgendwo der Bart stehen. Aber wo? Wenn ich ihn nicht bald finde, bin ich weg vom Fenster. Immer hektischer suche ich mit den Augen nach etwaigen Abrißkanten und stelle mir alle möglichen Thermikverläufe vor. Wahrscheinlich steht der Bart weiter draußen und nicht am Hang.

Theoretisch denkbar wäre es. Aber wenn ich jetzt raus fliege und nichts finde! Andererseits, ewig am Hang rumschaben bringt nichts, sagt Helmut immer. Also raus. Ja, da ist der Bart. Steil einkreisen, zweimal nachzentrieren und es ist ausgesorgt. Die Drachen um mich herum fallen ab, der Startplatz wird kleiner, die Wolke über mir kommt zusehends näher.

Es wird bitter kalt und schon ca. 150 m unter der Basis wird es bockig. So beschließe ich, daß die Höhe reicht, um die steile Schlucht westlich von mir zu überfliegen. Drüben werde ich bei sonnenbeschienenen Hochalmen ankommen. Aber eben macht sich dort ein mächtiger Wolkenschatten breit, Eile ist geboten! Knapp über den Wiesen angekommen finde ich nichts brauchbares und es reißt mich blöd herum, irgendwo muß auch hier in der Nähe starkes Steigen sein. Ich schaue über die Fläche hoch zu einer mächtigen satten Wolke. Knapp unter ihr entdecke ich plötzlich winzig klein den Falke 5 von Hans. Er ist schon auf dem Heimweg seines 40 km Rückkehrfluges, den er sich heute vorgenommen hatte. Ganz mitleidig habe er auf mich herabgeblickt, sagt Hans am Abend zu mir. So ist es mit den Schülern.

Ich verliere ihn aus den Augen, weil ich mich nun in niedriger Höhe über den Bergrücken von Landemöglich-



Neu gewonnene italienische Freunde

keit zu Landemöglichkeit nach vorn hangele, bis ich dann überraschend ein 3 m Steigen erwische. Diesmal steige ich bis zur Wolkenbasis hoch, obwohl es mich jämmerlich friert. Dafür habe ich vorerst keine Landesorgen mehr. Ich fliege 60 km/h schnell geradeaus und verliere dabei gern etwas an Höhe, weil es so wieder etwas wärmer wird. Zweimal nur muß ich mich über der durchgehenden Bergkette halten und schon habe ich meinen gestrigen Landeplatz erreicht. Es freut mich da unten die neugewonnenen italienischen Freunde zu wissen, wenn sie mich auch jetzt schwerlich sehen dürften, ich hänge fast 2000 m über ihnen. Von Helmut ist weit und breit nichts zu sehen, also ist ihm die Überquerung des Vittorio Tales gelungen, ich hätte gern gesehen, wie er das angestellt hat. Vielleicht ist er gar schon an seinem Wendepunkt Monte Grappa angelangt?

Ich schieße ein Erinnerungsfoto von dem Tal und beschließe nun meine Reise, die ich gestern hier unterbrechen mußte, fortzusetzen. Unter einer Wolkenstraße geht es komfortabel zurück, über den Startplatz von Aviano hinweg. Die 20 km sind erstaunlich schnell zurückgelegt. Manchmal kommt einem das Streckenfliegen kinderleicht vor, ich habe schon völlig vergessen, daß ich nach dem Start alle Mühe hatte hoch zu kommen, ebenso wie die winzigkleinen Drachen jetzt unter mir. Kunterbunt, wie Luftballons auf einem Jahrmarkt, entfalten sie ein reges Treiben nahe dem Startgelände.

Auch die nächsten 10 km sind problemlos. Einfach auf dem Grat entlang reiten, das habe ich von Helmut gelernt. Zunächst habe ich Muße mir die Gegend anzuschauen. Auf den meist kahlen Bergen finden sich Almhütten, daneben sind große Rondelle angelegt, aus denen ich nicht schlau werde. Am Fuß der Bergkette das üppige Grün der Ebene, ab und zu durchbrochen von den weißen Steinhäusern kleinerer Orte. Ich bin vergnügt und scherze mit den Gipfeln und der Luft. Aber dann sind Täler zu queren, ich muß wieder hochkurbeln zur Basis, bevor ich drüber kann. Die Thermik geht lehrbuchmäßig auf der Südseite der Gipfel hoch und wenn dies mal nicht so ist, fliege ich einfach geradeaus zum nächsten Gipfel, der bringts dann schon. Wenn es nur nicht so kalt wäre, mir friert der Bart ein. Freizügig verschenke ich Höhe,

damit es nur ja wieder wärmer wird. Allmählich ändert sich die Landschaft. Unter mir war eben eine Felswand, so schroff und steil, daß es mir etwas unbehaglich wurde und nun stehe ich vor einer schwierigen Entscheidung: soll ich die Reise an den steilen Hochgebirgsfelsen mehr im Inneren der Dolomiten fortsetzen oder weiter am Rand der Tiefebene entlang über den immer niedriger werdenden Hügeln fliegen? Landeplätze sind in der Tiefebene, also fliege ich über den Hügeln weiter. Hier hat das schlimme Erdbeben von Friaul gewütet. Als wollte die Luft meine Gedanken unterstreichen, fängt sie zu beben an. Die nächsten 3 km fliege ich in bockiger Luft geradeaus und verliere kontinuierlich an Höhe. Bis ich endlich begreife, daß ich vielleicht mal wieder kämpfen sollte, um hoch zu kommen, sitze ich schon fast unten. Ich muß eine Landewiese anfliegen und wähle eine, an deren Rand ein Hügel steht. Dort angekommen bin ich nur mehr 100 m hoch. Schade. Der nächste Ort mit Telefon ist 2 km weit entfernt. Lieber Hügel, wie wärs mit etwas Thermik. Schließlich erzähle ich im Theorieunterricht ständig, daß sowas wie Du eine

So schön ist Drachenfliegen

Preis: DM 15,-

Prüfungsfragen für Hängegleiterpiloten

Preis: DM 28,-

Flugbuch für Drachenflieger

Preis: DM 7,50 + MWST

Humor-Postkarten 16 verschiedene Motive

Preis: DM 6,-

Anstecknadel

Preis DM 3,- + MWST

Frühere Drachenfliegermagazin Jahrgänge 1977/78/79/80

Preis je DM 36,-

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,-

Vereine und Schulen erhalten 25 % Rabatt

erschienen im

LUFTFAHRT VERLAG AXEL ZUERL D-8031 Steinebach-Wörthsee, Postfach, Telefon 08153/8066

typische Abrißkante darstellt. Er hat ein Einsehen. Zunächst muß ich in zerissenem 1 m Steigen vor dem Hang herumzappeln, dann bin ich über dem Buckel, schon werden es 2 m Steigen. Obwohl ich überhaupt keinen Lenkausschlag mehr machen brauche, wandert die Nadel stetig höher, bis sie zuletzt um die 5 herumvibriert. Am liebsten würde ich das fotografieren. Aber die Wolke über mir ist gleich da und ich muß mich mit beiden Händen festhalten. so wirft es mich jetzt herum.

Ich sehe zu, daß ich wegkomme. Aber je weiter ich nach Osten kann man es kaum mehr glauben, daß man eine Thermik freiwillig stehen läßt. Aber ich will halt schleunigst wieder eine gute Landemöglichkeit unter mir wissen. Die nächste Felswand, die ich überfliegen muß, um weiter nach Tolmezzo zu kommen, liegt im Schatten. Heute mache ich mir das erste Mal Gedanken darüber, ob denn ein überregionaler Wind weht. Bisher habe ich davon nichts gespürt. Ein Probekreis - es versetzt mich nicht. Also weht der Wind in dem Hochtal unter mir bergauf. Ich fliege an die Rippen der Wand, die demnach

Der Bart ist zentriert

fliege, um so klammer wird es mir ums Herz. Die Tiefebene und ihre Hügel liefern keinen Aufwind, jedenfalls ist dort alles blau. Dagegen stehen schöne Cumuli über den Gipfeln der Dolomiten. Auf dem Weg dorthin fliege ich über einer Landschaft, die ich lieber nicht aus der Nähe sehen möchte. Selbst mit einem Standarddrachen möchte ich hier nicht landen müssen. Immerhin bieten sich einige Steilhänge an, da weiß man wenigstens, daß man nicht allzuweit ausgleiten muß. Aber weit und breit ist kein gemütlicher Ort zu sehen. Am Horizont sehe ich eine Autobahn, dort ist die jugoslawische Grenze. Davor der Tagliamento-Fluß 'mit ausladenden trockenen Kiesbetten.

Ich fliege in die Dolomiten hinein, finde an einem wüsten Grat prompt Thermik, aber mit meinen Nerven ist es nicht mehr gut bestellt. Kaum bin ich ausreichend über dem Grat und sehe ein liebliches Hochgebirgstal mit Landewiesen, fliege ich dorthin und lasse die Thermik stehen. Hinterher, wenn man unten sitzt,

drückt mich das nicht, da ich schön landen kann, wenn's sein muß.

windgünstig liegen. Es reicht auch zu einem Nullschieber. Aber ich komme nicht hoch. Zunächst be-



Schroffe Felsen

Fotos: Klaus Tänzler

Aber wie ich schon eine halbe Stun-

de an der gleichen Stelle soare und

immer noch kein Sonnenstrahl durch die fette Cumulus über dem

Gebirgsabschnitt dringt, werde ich

ärgerlich. Warum bin ich in dieses

Hochtal eingeflogen, wenn ich sehe,

daß es im Schatten liegt? Jetzt

wandert die Nadel auch noch nach

unten. Zuerst ein halber Meter.

dann ein ganzer. Noch näher an die Felswand gehe ich lieber nicht, ich

bin schon weit geflogen und nicht

Schließlich muß ich runter. Gerade

noch rechtzeitig erkenne ich, daß

keine Brücke über den reißenden Gebirgsbach geht, neben dem ich landen möchte. Also wechsle ich auf die andere Talseite, wo das freundliche Gebirgsdorf mit Gaststätte und Telefonzeichen liegt. Die Landung an eine steile Wiese hin erfolgt butterweich. Dennoch bin ich sauer. Es ist früher Nachmittag, ich hätte eigentlich noch viel weiter kommen können. Ich tröste mich damit, daß es hier landschaftlich sehr reizvoll ist, ich kann ja noch ein bißchen bergwandern, bis ich abgeholt werde. Und außerdem bin ich heute insgesamt 75 km weit geflogen, damit sollte ich schon zufrieden sein. Die Bewohner dieses Tales erinnern an die Bergbauern Südtirols. Sie sind nicht mehr so überschwenglich wie die Leute gestern in der Tiefebene. Eher streng und würdevoll. Aber auch hier werde ich freundlich aufgenommen und köstlich bewirtet. Ich

lasse meinen Freunden in Aviano ausrichten, daß ich in San Frances-

co gelandet bin und gebe meine

Telefon-Nummer an. Zum Glück.

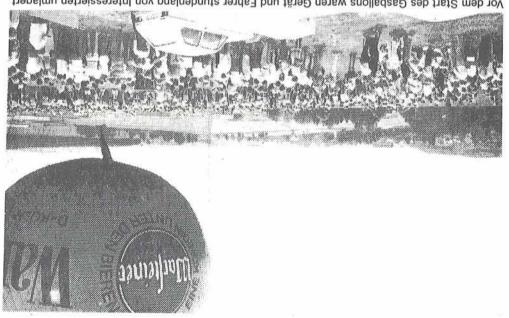
Sie hätten mich sonst nicht gefun-

den. Man hatte ihnen weitergeleitet,

der

mehr

Reaktionsschnellste.



Vor dem Start des Gasballons waren Gerät und Fahrer stundenlang von Interessierten umlagert

Viele tausend Zuschauer

Am "Ikarustag" enormes Interesse für Luftsport gezeigt

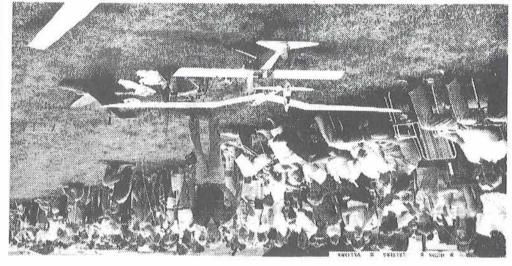
land sein, die in Scharen dort den auch Nachbarn aus Holsten Lehrgänge voll ausge-bucht. Und ihre Schüler wer-

hatte ausweisen sollen. Wiesen an der Remmeswiese kenden Wagen blockiert, für die man Abstellplätze auf den -1sq nov 084 B sib 1sw gilisw cher ausweisen müssen. Zeitdings Pkw-Parkplätze deutlistaltungen wird man dort allerzu treffen waren. Bei nächsten solchen Veran-

bereitungen gestart wurde. fullt und nach sorgfältigen Vormit rund 400 Stahlflaschen gegas aus einem Spezialfahrzeug ballon, der zunächst mit Treib-

Sicher hat die Westdeutsche starten ist, war unverkennbar. Windenschlepp in Ebenen zu demonstriert wurde, auch mit esse am Drachenflug, der, wie kann zufrieden sein. Das Inter-Verband, der dieses Sommer-fest der Flieger ausrichtete, Der Deutsche Hängegleiter-

schauen. Dazu galt besondere Flugmodellbauer ten, und den Vorführungen der schirmspringern, Segelflie-gern, die ihren Deutschen Kunstflugmeister dabei hatmirtag vizio um Drachenfliegern, Fallie-schirmspringern, Segelfliemittag viele tausend Besucher, melten sich am Sonntagnach-Rauhen Busch, das schon ein-mal ein Flugplatz war, tum-"Ikarustag" gerechnet. Auf dem Gelände am Winterberger hatte mit solchem Interesse am Winterberg, Wohl niemand | Aufmerksamkeit einem Gas- | Drachenflugschule, ihre näch-



(MP-Fotos: Aust) Luftsportler den gesamten Nachmittag hindurch interessiert. Off die Blicke nach oben gerichtet waren die vielen tausend Zuschauer an den Vorführungen der

aus: Westfalenpost vom 3.8.82

Deutsche Meisterschaft am Kandel 1982

von DHV-Sportreferent Charlie Jöst

Vom 22.05. bis 31.05.82 fand diese Meisterschaft in einem der schönsten Schwarzwälder Fluggebiete, am Kandel bei Freiburg, statt. Trotz (oder vielleicht wegen) fehlender DAeC-Cracks war es ein spannender und vor allem harmonischer Wettkampf.

Harmonische Veranstaltungen mit zufriedenen Piloten sind leider rar geworden in den letzten Jahren. Der Grund dafür mag zum einen in den immer mehr auf "unpersönlich" ausgerichteten Wettkämpfen zu suchen sein (je mehr Ranglistenkämpfe umso mehr Stress und Unzufriedenheit), zum anderen in der mittlerweile unzeitgemäßen, alten Rahmenausschreibung, nach deren Richtlinien die Piloten in Herden möglichst oft und möglichst schnell bei fast jedem Wetter den Berg hinabgejagt wurden.

Ohne die wertvolle Arbeit von Horst Zimmer zu schmälern – die Flugaufgaben mußten endlich dem neuen Leistungsstand angepaßt werden. Auch auf einem Wettkampf möchte der Pilot möglichst lange und/oder möglichst weit fliegen.

Ihre Bewährungsprobe hatte die neue Ausschreibung bereits bei den Landesund Blockmeisterschaften bestanden. Kurzfristig waren einige Verbesserungen pünktlich zum Beginn der Meisterschaft eingebracht worden (z.B. war der Parallelflug – Pilot gegen Pilot – zwar reizvoll aber leider für die Wertung unergiebig, gestrichen worden). Manfred Rinkel hatte in der kurzen Zeit zwischen "Landes" und "Deutscher" schier Unmögliches geschaffft: Er hatte ein Computerprogramm erstellt, das (erstmalig auf einer Deutschen) einwandfrei von Anfang bis Ende funktionierte. Vielen Dank, Manfred.

Daß diese Meisterschaft perfekt und gelungen über die Bühne gehen würde (falls das Wetter mitspielte) war schon vorprogrammiert: Der im Ausrichten bewährte und erfahrene Drachenfliegerclub Südschwarzwald (DFS) unter der Regie von Wolfgang Leng war der beste Garant für eine reibungslose Veranstaltung. Und gezaubert hatte er wieder, der DFC. Wer Familie Heidi und Günther Finkbeiner kennt, weiß, daß dabei auch Spaß und Geselligkeit nicht zu kurz kommen. Es ist fast unvorstellbar, was von den Mitgliedern dieses Vereines geleistet wurde. Zum normalen Flugbetrieb kam ein kompletter Zeltbewirtungsdienst und ein lückenloser Fahrdienst, nicht nur zum 12 km entfernten Startplatz, sondern auch ein täglicher Rückholdienst der bis zu



50 km entfernt gelandeten Piloten. (Diesen letzteren Service wird zukünftig wohl kein Ausrichter mehr finanzieren können). Daß diese Veranstaltung rundum gelungen war, dazu trugen nicht zuletzt auch die ausgezeichneten Ansagen von Jürgen Bölker bei. Bravo Jürgen! (Sein Sohn stellte übrigens uneigennützig seinen riesigen, wunderschönen Wecker als Startuhr zur Verfügung, vielen Dank.) Dank auch an Töff, alias Detlef Eilers. Er wurde einstimmig zum besten Startleiter aller Zeiten gewählt.

Was war neu an dieser Meisterschaft?

Von der, vom DAeC provozierten und leider auch praktizierten Spaltung des Wettkampfsportes einmal abgesehen (die Zeichen stehen mittlerweile auf Einigung), war vieles neu und manches wird wegweisend sein.

Neu waren 10 Tage lang Wettkampf. Eine Herausforderung an die Piloten, aber auch an die Ausrichter. Muß das sein? Ja!

Wer die Nase voll hat vom "Mickey Mouse Fliegen" (das Ausland über uns) kommt zum Streckenflug. Der freie Streckenflug ist immer noch die reizvollste Aufgabe. Ca. 4000 km freier Strekkenflug auf dieser Meisterschaft können sich sehen lasssen.

Aber – der freie Streckenflug wird – ähnlich dem Segelflug – in Wettkämpfen bald nicht mehr praktizierbar sein, da die geflogenen Strecken immer größer werden, die Rückkehr der Piloten immer langwieriger wird. Die Zukunft gehört den Zielrückkehr-, Dreiecks- und Mehrfachumrundungsflügen mit Zeitwertung. Solche Flüge sind jedoch nur bei entsprechenden Wetterlagen möglich.

Zwei unbefriedigende Durchgänge in

Nieselwetter, an einem Tag durchgepeitscht, machen die beste Stimmung kaputt. Früher mußte man so verfahren. Man hatte nur drei oder vier Tage Zeit. Heute kann man es sich erlauben, einen solchen Tag zu "neutralisieren". Die Familie, die Mannschaft können die Pause gebrauchen. Es stehen immer noch ausreichend Wertungstage zur Verfügung. Am Kandel waren wir letztendlich froh, 10 Tage zu haben. Fünf davon waren Spitze; nur das ist wichtig!

Der Pilot wird sich in Zukunft entscheiden müssen; Wettkampf oder Urlaub. Allerdings werden die Wettkämpfe fliegerisch so anspruchsvoll und befriedigend sein, daß man gerne den Urlaub dafür opfern wird.

Neu war das Startverfahren:

Open window, d.h. jeder Pilot legt den Zeitpunkt seines Startes selbst fest. Jeder gegen Jeden. Dieses Verfahren wird in den USA schon seit Jahren erfolgreich praktiziert. Nun, die Amerikaner verfügen über weiträumige Aufbau- und Startplätze, von denen bis zu 15 Piloten gleichzeitig starten können. Dies ist in Europa nur an wenigen Fluggeländen möglich. Trotzdem hat es geklappt am Kandel, obwohl man hintereinander starten muß. Weil die Piloten diszipliniert waren, weil eine Aufbauzone mit Anund Abmeldung da war und weil jeder Pilot maximal 3 Flugversuche hatte. Sein bestes Ergebnis wurde am Abend gewertet. Dieses Verfahren hat sich bewährt. Die Piloten wünschten sich nichts anderes. Das Gruppenfliegen gehört der Vergangenheit an.

Gerechterweise muß man bedenken, daß "nur" 50 Piloten am Start waren. Das ist eine vernünftige Teilnehmerzahl. 80 oder 100 Piloten gehören ebenfalls der Vergangenheit an, wenn das Wettkampffliegen auch Spaß machen soll.



Nicht mehr neu war die Beurkundung mittels Fotografie. Verstummt sind mittlerweile die Kritiker, die nur Schikane oder Geschäftemacherei der Photoindustrie dahinter gesehen haben.

Für die, die's immer noch nicht fassen können: Was kostet ein neuer Wettkampfdrachen + Schirm + Gurtzeug + Instrumente im Vergleich zu einer Kleinbildkompaktkamera?

Oder: Habt Ihr als Schiedsrichter schon einmal acht Stunden lang am letzten "Wendepunkt", (manche sprechen noch von "Boje", obwohl wird doch eigentlich mit dem Segeln nicht viel gemeinsam haben) ausgedörrt, Blick nach oben, mit brennenden Augen auf der Lauer gelegen? Mit dem Photoapparat sind diese Probleme beseitigt. Jeder Pilot kann selbst beweisen, daß er richtig umrundet hat. Am Kandel hat's geklappt.

Ebenfalls nicht mehr neu war die Beurkundung der Flüge mit Hilfe des "Tagesbriefes", einem vorgedruckten Formular. auf dem der Pilot jeden Flug beschreibt und bestätigt. Dies geschieht durch Ankreuzen der entsprechenden Aufgabe. Beim freien Streckenflug wird dieses Formular als Landebestätigung von Zeugen unterschrieben. Auf der rückseitigen Landkarte wird der Landeort eingetragen und ebenfalls unterschrieben. Dieses Verfahren hilft als "doppelte Buchführung" beim Auswerten. Den Piloten gebührt Dank für das reibungslose Funktionieren. Nachfolgend die einzelnen Wettkampftage in Stichworten:

Samstag, 22.05.82

Nach einmalig schönem Trainingswetter trübt pünktlich zum Wettbewerbsbeginn der Himmel ein. Die rund 50 Piloten müssen einen ca. 9 km entfernten Wendepunkt umrunden und zum Landeplazt fliegen. Der Schnellste wird Tagesbester sein. Jeder hat 3 Flugversuche. Der beste zählt. Spannende Endanflüge, viele Aussenlandungen. Keiner hat es geschafft. Waldemar Wasmer findet über dem Tal eine Thermikblase und schafft es als einziger zurück. Tagessieg und 500 Punkte Vorsprung. Die Jagd auf "Waldi" kann beginnen.

Sonntag, 23.05.82

Noch stärkere Eintrübung, ab Mittag Nieselregen. Der Durchgang muß abgebrochen werden. Wie immer ist das Fernsehen im richtigen Moment zur Stelle: Traurige Bilder.

Montag, 24.05.82

Nieselregen, die Stimmung ist auf dem Nullpunkt. Dennoch wird dieser Tag zum Ereignis unter geselligen Gesichtspunkten. Die Freiburger "blasen" die Blaskapelle für diesen Nachmittag ab. Albert Stankowski, fliegender Zahnarzt aus dem Sauerland und ehemaliger Profi-Jazzer auf der Klarinette packt aus. Fritz Christandl, frischgebackener Baden-Württembergischer Meister im Drachen-

fliegen, läßt sich nicht lange bitten. Zwei Klarinetten haben sich gesucht und gefunden. Es geht "ab". Leben ist in der "Bude", sprich Zelt. Charlie Jöst, die Schlagzeugstöcke immer griffbereit, läßt sich trotz Bedenken zum abgestellten Schlagzeug "bugsieren". Die "Blasmusik" ist auf der Bühne, die Stimmung gerettet, die Kurgäste zufrieden. Da naht das Unheil: Alfons, der "Bla-Mu"-Bandleader betritt das Zelt. Trotz höflichster Entschuldigungen ist er sauer. Eine Stunde später ist die Blasmusik abgereist. Albert, Fritz und Charlie sehen sich schon über Pfingsten als Ersatz auf der Bühne sitzen. (Gottseidank reisen Alfons und seine Musiker zu Pfingstn wieder an und es wird Versöhnung gefeiert).



Albert und Charlie beim Fachsimpeln. Übers Fliegen oder übers Musizieren?

Dienstag, 25.05.82

Keine Wetterbesserung. Hoffen auf Mittwoch. Fritz und Albert untermalen musikalisch einige Filmvorführungen.

Mittwoch, 26.05.82

Wetterbesserung. Für Segelflieger keine

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

DHV 1982

1121

10 2 3

10 3

Die Pokale

nutzbare (da enge) Thermik. Die Wettkampfleitung unter Leng und Benitz gibt trotzdem freie Strecke. Eine kluge Entscheidung. Die Jagd auf Wasmer beginnt. Max Schraudolf, neuentdecktes Strekkenflug-Talent, schiebt sich an Waldi ran. Ebenfalls gut auf Strecke sind Josef Stellbauer, Rolf Ebnet, Jochen Zeyer und Gerhard Abendroth. Immerhin werden mehrfach an die 40 km geflogen.

Donnerstag, 27.05.82

Gleiche Wetterlage wie am Tag zuvor. Aufgabe: Freie Strecke. Rolf Ebnet und Max Schraudolf fliegen die weiteste Strecke. Beide landen bei Schapbach, fast 50 km vom Start entfernt. Eine großartige Leistung. Bewährte Cracks wie Christandl und Seyferle tun sich schwer bzw. haben kein Glück. Charlie Jöst muß feststellen, daß er mit dem einzigen alten Klasse II Gerät Fledge II B keine Chance gegen Comet, Azur und Concord bei enger Thermik hat. Viele Piloten landen am gleichen Fleck wie am Tag zuvor. (Häufige Passanten-Frage: "Kommen Sie jetzt öfter hierher? Das muß ich gleich meiner Tochter sagen.") Streckenfliegen ist schön!

Freitag, 28.05.82

Eintrübung, mäßige Thermik. Aufgabe: Freie Strecke, da am Wochende Zielrückkehr wegen der Zuschauer geflogen werden soll. Wer schafft die Wertungslinie in 10 km Entfernung. Jürgen Seyferle muß wenige Meter davor landen. Er ist ein fairer Sportsmann. Mit Leichtigkeit hätte er den Drachen zu Fuß über die Linie tragen und 1000 Punkte gewinnen können. So gewinnt diesen Durchgang Winfried Schwörer, der richtig gepokert und einen 3,5stündigen Zeitflug vorgelegt hatte.

Samstag, 29.05.82

Strahlender Himmel, massenhaft Besucher, Ostwind mit 15 bis 20 km/h. Achillessehne des Kandel: Ostwind. Keine Startmöglichkeit.

Sonntag, 30.05.82

Das gleiche Bild. Man möchte "aus der Haut fahren". Der Club versucht, irgendetwas für die Besucher zu tun. Zum Glück kann Elmar Müller einige Windenstarts auf seiner neu erworbenen Winde vorführen.

Montag, 31.05.82

Endlich wieder Flugwetter. Aufgabe: Ministrecke. Max Schraudolf unterstreicht seine Höchstform. Zweimal kann er den weitesten Wendepunkt (9 km) souverän umrunden. Jochen Zeyer hält gut mit. Das Endergebnis ist gerecht:

- 1. Max Schraudolf
- 2. Waldemar Wasmer
- 3. Jochen Zeyer.

Ergebnisliste der Deutschen Meisterschaft

1. Schraudolf Max, Cloud III (3900 Punkte), 2. Wasmer Waldemar, Azur (3621), 3. Zeyer Jochen, Azur (3608), 4. Schwörer Winfried, Comet (3355), 5. Hackenjos Jens, Concord III (3071), 6. Rimpfl Franz, Falke V (2901), 7. Abendroth Gerhard, C 12 (2882), 8. Stellbauer Josef, Cloud III (2860), 9. Ebnet Rolf, Concord III (2675), 10. Springmann Thomas, Azur (2354), 11. Ogger Martin (2301), 12. Hagn Hans (2194), 13. Feschtschenko Walter (2181), 14. Weber Meinrad (2053), 15. Harighorst Ludwig (1758), 16. Reigl Oskar (1757), 17. Glaser Michael (1743), 18. Müller Neithard (1738), 19. Scherlinsky Tho-

Am Nachmittag verteilt Peter Janssen Dank und Preise.

Hoher Besuch aus Bonn: Ministerialrat Huck überreicht die Pokale des Bundesverkehrsministers und des Bundesinnenministers. Das gab's noch nie.

Eine gelungene Meisterschaft geht zu Ende.



Ministerialrat Huck überreicht den Ehrenpreis des Bundesministers für Verkehr an den Deutschen Meister 1982 Max Schraudolf

mas (1682), 20. Hagn Franz (1618), 21. Christandl Fritz (1604), 22. Fischer Sybille (1571), 23. Jöst Charly (1540), 24. Baer Robert (1484), 25. Fischer Heinrich (1471), 26. Siepmann Reiner (1415), 27. Müller Helmut (1415), 28. Klein Bernd (1289), 29. Seyferle Jürgen (1259), 30. Zyznarski Thomas (1233), 31. Kummer Arnold (1060), 32. Glaser Walter (1001), 33. Viktoria Max (958), 34. Frydasch Heinz (940), 35. Zimmermann Helmut (828), 36. Gröbner Arno (786), 37. Fischer Rupert (689), 38. Dr. Stankowski Albert (657), 39. Nagel Thomas (652), 40. Bayer Christoph (553), 41. Rinkl Manfred (523), 42. Amann Klaus (402), 43. Pöppel Reinhard (232).



Jochen Zeyer (Mitte) freut sich über den 3. Platz

Fotos: Charlie Jöst

Herr Huck zu Besuch

Ministerialrat Huck vom Bundesverkehrsministerium hielt sich zu einem dreitätigen Informationsbesuch bei der Deutschen Meisterschaft des DHV am Kandel auf. Sein Interesse galt dem Wettbewerbsablauf und der allgemeinen Praxis des Drachenfliegens. Er nahm an der gemeinsamen Sitzung der DHV-Hängegleiterkommission mit den Vorsitzenden der Mitgliedervereine teil (wichtiger Tagesord-"Kennzeichnungsnungspunkt pflicht") und er überreichte bei der Siegerehrung die beiden Pokale des Bundesverkehrsministers und des Bundesinnenministers.

Seine positiven Eindrücke faßte er darin zusammen, daß er sich in der Übertragung staatlicher Aufgaben auf die sportliche Selbstverwaltung bestätigt sieht und daß diese ministerielle Praxis – wenn sie sich auch künftig bewährt – als Modell für die Liberalisierung anderer Luftsportarten dienen kann.

DHV-Rangliste 1982

Stand nach der Deutschen Meisterschaft und vor dem Europa-Cup

Rang	Name	Punkte
1.	Franz Rimpfl	12,7
2.	Winfried Schwörer	11,9
3.	Jochen Zeyer	11,9
4.	Jens Hachenjos	10,5
5.	Rolf Ebnet	10,1
6.	Josef Stellbauer	9,9
7.	Max Schraudolf	9,8
8.	Waldemar Wasmer	9,4
9.	Walter Feschtschenko	9,3
10.	Oskar Reigl	8,3
11.	Gerhard Abendroth	7,9
12.	Martin Ogger	7,5
13.	Meinrad Weber	7,3
14.	Hans Hagn	6,9
15.	Fritz Christandl	6,7
16.	Thomas Springmann	6,5
17.	Franz Hagn	6,3
18.	Charlie Jöst	5,3
19.	Jürgen Seyferle	4,7
20.	Ernst Köhler	4,7
21.	Ludwig Harighorst	4,7
22.	Stanko Petek	4,5
23.	Bernd Klein	4,3
24.	Wolfgang Schott	4,1
25.	Ali Schmid	3,9
25.	Reinhard Meyer	3,9

Europa-Cup 1982

Termin:

21.07, bis 25.07, 1982

Veranstalter: Schweizerischer Hängegleiterverband (SHV)

Deutscher Hängegleiterverband (DHV)

Ausrichter:

Fluggelände: Hochfelln und Hochplatte

Der DHV hat Wort gehalten

Wie versprochen lief der neu ins Leben gerufene Europa-Cup mit internationaler Beteiligung über die Bühne.



Erstmals im deutschen Drachenflugwettbewerbssport waren auch ansehnliche Geldpreise für die ersten drei Sieger sowie für das beste Team (5 Piloten pro Nation) ausgesetzt worden. Die wahren Sportler unter uns mag diese Tatsache mit Traurigkeit erfüllen. Gute Wettkampf-Cracks werden allerdings nur noch für bare Münze an den Start gehen. Ob sich dafür immer ausreichend Sponsoren finden lassen, bleibt noch abzuwarten. In diesem Fall wurden zumindest die Kosten unter zwei Verbänden aufgeteilt. Dabei sieht die Bilanz der Schweizer recht günstig aus. Sie gewannen fast alle Titel und damit auch die Geldpreise.

Bei aller Kritik an diesem "Preisgeld-Trend" sollte man nicht vergessen, daß Wettkämpfe sehr teuer für die Piloten sind und mancher auf eine Siegesprämie angewiesen ist.

Die Schweizer reisten gut präpariert mit starker Besetzung an. Man wünschte sich die Franzosen ebenfalls im Wettkampf, aber leider war Frankreich nicht vertreten. Vielleicht lag es am mangelnden Informationsfluß innerhalb des Verbandes. Ähnliches hatte man auch aus Österreich gehört. Nikolaus Eisl, einziger Österreicher und ausgezeichneter Pilot (2. Platz), berichtete gar wundersame Dinge aus dem Land, in dem deutsche Piloten nur 150 m hoch fliegen dürfen: Er war von seinem Sektionschef Himberger nicht über diesen Wettkampf informiert worden. Andere österreichische Piloten ebenfalls nicht, obwohl frühzeitig Einladungen an alle Sektionsleiter verschickt worden waren. Gerüchteweise war sogar durchgedrungen, daß Sepp Himberger den erfolgreichen Nikolaus wegen unerlaubter Teilnahme am Europa-Cup aus der Nationalmannschaft nehmen wolle. Ob der Sepp sich wohl zum neuen österreichischen Kaiser gekrönt hat und nun größenwahnsinnig wird?

Der Verlauf des Wettbewerbes in Stichworten

Mittwoch, 21.7.82

Mäßige bis gute Thermik, Startverfahren: open window

Max. 3 Flüge, bester Flug zählt. Aufgabe: Start Hochfelln - Wendepunkt Wessner Hof umrunden und fotografieren - Landung in Bergen (20 km Strecke). Bis zum Abend haben 9 Piloten die Aufgabe geschafft, darunter auch Judy Leden aus England (einzige Teilnehmerin).

Schnellster Pilot ist Otto Hofstetter

Donnerstag, 22.7.82

Wettervorhersage genau wie am Vortag. Flugaufgabe: Freie Strecke nach einem genau festgelegten Westsektor mit 15 km entfernter Wertungslinie. Nikolaus Eisl (A) auf Hornet riskiert alles und fliegt am weitesten über die Wertungslinie; er wird Tagessieger. Alle anderen werden von Schauern "runtergepült" Leo Krobath (Ch) auf Comet wird gerade noch über die Linie geblasen. Sein Kamerad Jürg Hermann (Ch) auf Flash hat Pech. Ihm fehlen ca. 2 km. Noch mehr Pech hat Rolf Ebnet, bisher Rang 3, ihm fehlen nur 800 Meter. Hofstetter schafft die Linie nicht und hat auch eine schlechte Zeit. Er fällt auf Rang 4 zurück, Eisl führt das Feld an.

Freitag, 23.7.82

Der Hochfelln hüllt sich in Wolken. Keine Thermik. Die Piloten wünschen sich eine kleine Ziel-Rückkehr-Aufgabe mit Ziellandung. Die Hochplatte ist frei von Wolken. Heini Gottschlicht steht mit 60



Dokumentationsfilm des EC-Teilnehmers Walter Feschtschenko, Erstes Bild: Fluggerät mit Startnummer; zweites Bild: Starttafel; drittes Bild: Wendepunkt (Pflichtfotos).

(Ch) auf seinem Comet, gefolgt von Jochen Zeyer und Rolf Ebnet (D), beide auf Azur und Didier Favre (Ch) ebenfalls auf Azur. Die Piloten, die nicht umrundet haben. kommen automatisch in die Wertung der längsten Flugzeit, die allerdings um einiges schlechter ist als die Streckenwertung.

Prüflingen auf der Hochplatte. Das Chaos scheint vorprogrammiert aber Heini macht's möglich. Die Teilnehmer können je 2 Flüge absolvieren (bester Flug zählt und alle Schüler machen ihre Prüfungsflüge). Gerda Wagner und Edi Rimml, sturmerprobte Startleiter der Samerberger und gute Geister des Europa-Cup, sind begeistert: Wenn's nur immer so klappen würde.

Schnellste Umrunder an diesem Tag sind Jürg Hermann (Ch) auf Flash und Hans Hagn (D) auf Windfex. Am Feld ändert sich nicht viel. Die Schweizer fliegen besser, die Deutschen landen besser. Aber landen ist nicht mehr stark gefragt und bringt nur wenig Punkte.

Einziger Fehler in der Aufgabenstellung: der Wendepunkt sitzt zu nah. Ab mittag kommt leichte Thermik und macht die Aufgabe zum "Speed-Run", was eigentlich nicht sein sollte. Lehre für die Zukunft: Lieber eine schwere Aufgabe stellen. Immerhin zählt bei Nichterfüllen der Aufgabe die maximale Flugzeit

Samstag, 24.7.82

Wie gut, daß es die Hochplatte gibt. Der Hochfelln ist noch in Wolken verhüllt. Zwei Durchgänge sind vorgesehen: bis 13 Uhr open window (2 Flüge max.) und Zielrückkehrflug. Da kein Vorflieger greifbar ist, Wettbewerbsleiter Jöst selbst die Strecke ab. Der Wendepunkt sitzt diesmal besser. Es gibt spannende Endanflüge und einige Außenlandungen. Eisl (A) verteidigt seinen Platz, es folgen Krobath (Ch), Bürge (Ch) und Hofstetter (Ch). Bester Deutscher ist Jochen Zever mit dem 6. Rang, ein Talent wie Rolf Ebnet. Von diesen beiden wird man bestimmt noch hören.

Am Nachmittag wird der 5. Durchgang gestartet (open window, max. 2 Flüge). Aufgabe: Dreiecksflug mit Ziellandung (Pilotenwunsch). Manche Piloten warten mit dem 2. Flug zu lange, bis dann Rücken-

Die Sieger: Nikolaus Eisl, Leo Krobath, Marc Burge (von links)

wind einsetzt. Auch Leo Krobath, bisher auf dem 2. Rang, hat zu hoch gepokert. Er fällt auf den 6. Rang zurück. Vorne jetzt Eisl (A), Hofstetter (Ch) und Bürge (Ch).

Sonntag, 25.7.82

Gleiche Wetterlage, Berge verhangen, nichts geht. Wer fliegt am längsten?

Open window (max. 3 Flüge). Ernst Köhler (D) legt eine gute Zeit vor ca. 15 min.). Er kann damit noch unter die ersten 10 kommen, doch im 2. Flug geschieht das Unfaßbare. Leo Krobath, fast aussichtslos abgeschlagen, arbeitet sich über den Startplatz hoch. Eisl, Hofstetter und Sotola können ihm nicht folgen und saufen ab. Eisl riskiert alles und macht sogar eine Außenlandung. Oben fliegt Krobath wie ein ungekrönter König über der Hochplatte. Als er landet, tragen ihn seine Kameraden samt Fluggerät triumphierend zum Abbauplatz.

Erst mit dem Ergebnis aus Manfred Rinkels Rechner ist es gewiß: Krobath hat Eisl auf den 2. Platz verdrängt. Der sympathische Österreicher, der so lange führte, gibt sich als guter Verlierer.

Damit belegen die Schweizer die Ränge 1, 3, 4 und 5.

Beste deutsche Piloten sind Jochen Zeyer (Rang 6); Rolf Ebnet (Rang 8) und Thomas Scherlinsky, genannt Scherry, der sich unermüdlich vom 22. auf den 9. Rang vorarbeitete. Beste Mannschaft (5 Piloten) wird, wie erwartet, die Schweiz, die auch die Europa-Cup Trophäe, 67 cm hoch und ca. 3 Liter Fassungsvermögen, als Wanderpokal mit nach Hause nimmt. Zu den Pokalen erhalten der 1. Gewinner 1500,—, der 2. DM 1000,—, der 3. DM 500,—. Die siegreiche Mannschaft erhält DM 1500,—.

Ein Dankeschön an alle Teilnehmer und Helfer, die zum Gelingen dieses Wettkampfes beigetragen haben.



Die Schweizer tragen ihren "Champion" Leo Krobath samt Drachen aus dem Landefeld Fotos: Charlie Jöst

Endergebnis Europa-Cup 1982, nach insgesamt 6 Durchgängen:

1. Leo Krobath, Ch, Comet (4991 Punkte); 2. Nikolaus Eisl, A, Hornet, (4466); 3. Marc Bürge, Ch, Azur (4237); 4. Ottl Hofstetter, Ch, Azur (4103); 5. Diedier Favre, Ch, Azur (4103); 6. Jochen Zeyer, D, Azur (3922); 7. Olin Sotola, Ch, Comet (3685); 8. Rolf Ebnet, D, Azur (3595); 9. Thomas Scherlinsky, D, Falke V (3416); 10. Peter Ryter, Ch, Bennett Y, (3385); 11. Hans Hagn, D, (3255); 12. Max Schraudolf, D, (3185); 13. Jürg Hermann, Ch, (3121); 14. Ernst

Köhler, D, (3013); 15. Thomas Springmann, D, (3005); 16. Walter Feschtschenko, D, (2999); 17. Peter Vogel, Ch, (2982); 18. Meinrad Weber, D, (2973); 19. Franz Hermann, Ch, (2808); 20. Franz Rimpfl, D, (2696); 21. Judy Leden, GB, (2692); 22. Franz Hagn, D, (2606); 23. Walter Steiner, Ch, (2574); 24. Winfried Schwörer, D, (2171); 25. Rolf Knecht, Ch, (2171); 26. Hendrik Kwindt, NL, (2000); 27. Josef Stellbauer, D, (1668); 28. Oskar Reigl, D, (1386),

Wettervorhersage für den Segelflug

Dienststelle des Deut- schen Wetterdienstes	Vorhersage- bereich	Anrufbeantworter			Rundfunk			Dameston and
		Telefon- Nummer	Wochen- tag	gesetzli- che Zeit	Station, Programm	Wochen- tag	Ausstr Zeit	Bemerkungen
Flugwetterwarte Bremen	Weser- Emsgebiet				Bremen	SA SO	0730*	* nach den Nachrichten
Flugwetterwarte Düsseldorf	Nordrhein- Westfalen	0211-424014 0211-424015	täglich	0700 1100 1700				
Wetteramt Essen	Nordrhein- Westfalen				WDR 2	FR	1800	
Flugwetterwarte Frankfurt	Hessen, Rhein- land-Pfalz, Saarland	0611-6903131	täglich	0800 1200 1800	HR 3, Saar- landwelle	täglich	0630	
Flugwetterwarte Hamburg	Schleswig-Hol- stein/Lünebur- ger Heide	040-595878	täglich	0630 1100 1600 1900*				*mit Hinweisen auf GAFOR (Ausgabe 2230)
Regionale Vorhersage- zentrale Hamburg	Schleswig-Hol- stein und Nie- dersachsen				NDR 2 (geplant)	täglich (geplant)		Hinweise im Rah men des Urlaubs wetterberichts (geplant)
Flugwetterwarte Hannnover	Niedersachsen östlich der Weser	0511-738063	täglich	0845 1400* 2115				*bei Bedarf
Regionale Vorhersage- zentrale München	Bayern	089-537572	täglich	0800 1600	BY 3	täglich	0800* 1800**	*oder 0900 **oder 1700
Flugwetterwarte Nürnberg	Bayern	0911-524036 0911-524037	täglich	0730 1730				
Flugwetterwarte Stuttgart	Baden- Württemberg	0711-795637	täglich	0730	SWF 3 S 1	SA, SO SA, SO	0755 0805	

Wettbewerbstermine 1982

Haupt-T.	Ausweich-T.		Gelände	Wettbewerb	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
0205.09.		endgültig	Teufelsmühle	Loffenauer Herbstflugtage	Drachenflugclub Loffenau. Wolfgang Benitz, Forststr. 7, 7500 Karlsruhe, Tel.: 07 21 / 61 34 62
04./05.09.	11./12.09.	endgültig	Kerenzerberg	Deltaflugtage Glarnerland	Delta-Club Glarnerland, Dr. J. Heerstr. 16, CH-8750 Glarus, Tel.: 0 58 / 61 11 49
18./19.09.	25./26.09.	endgültig	Feiteler Hang	Edelsteinpokal	Delta-Club Falke Idar-Oberstein e.V., Hans Werner van der Woude, Hauptstr. 73,6581 Mörschied, Tel.: 06785/428
25./26.09.		endgültig	Bichlstein	Ostbayerische Meisterschaft und Vereinsvergleichs- fliegen um den Bichlsteinpokal	Drachenfliegerclub Bayerwald e.V. Hermann Uhrmann, ThEchertstr. 8 a, 8360 Deggendorf