

# DHV-info Nr. 16

Informationsschrift des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V.

November 1982

## Deutscher Ultraleichtflug-Verband gegründet

### Die Ultraleichtflieger organisieren sich in eigenem Fachverband

Am 30.10.1982 – einem Tag nach der DHV-Hauptversammlung – haben sich die Ultraleichtflieger zu einem eigenständigen Verband zusammengeschlossen. Die Struktur des neuen Verbandes entspricht der des DHV und die allgemeinen Zielsetzungen sind die gleichen.

Die Ultraleichtflieger werden im Rahmen des DULV ihre Angelegenheiten mehr und mehr in ihre eigenen Hände nehmen. Wir Drachenflieger wissen aus eigener früherer Erfahrung, daß es nicht gut ist, in einer weitverzweigten, komplizierten und in der Führungsspitze nur beschränkt fachkundigen Organisation zu leben, notwendige Entscheidungen durch fachfremde andere Verbandsorgane absegnen zu lassen und auf diese Art viel Zeit, Geld, Energie und Motivation zu verlieren. Demgegenüber wissen wir aus der jüngeren Erfahrung, daß die Eigenverantwortlichkeit

und Selbstverwaltung einer jeden Luftsportart die effektivste Organisationsform darstellt und die entscheidenden Behörden – voran das Bundesverkehrsministerium – schätzen dies. Beweis: Die neuen und ungewöhnlichen Freiheiten für den Drachenflugsport. Aber gut Ding will Weile haben.

Der neue Verband – so enthusiastisch seine Gründer sich auch hinknien – braucht Zeit für Anlauf und Aufbau. Die Strukturen des DULV müssen sich festigen, weitere fachkundige Leute sind für die Mitarbeit zu gewinnen und eine beträchtliche Mitglieder-

zahl muß die Aufgaben auch finanziell tragen. Erst dann kann das Bundesverkehrsministerium die an den DHV übertragenen UL-Aufgaben an den neuen Verband weitergeben.

Bis es soweit ist, nimmt der DHV die in der Allgemeinverfügung des BMV verankerten Aufgaben und Tätigkeiten vollverantwortlich wahr. Zur Erfüllung dieser Aufgaben kann er unverändert auf den Sachverstand seiner bisherigen UL-Gruppe zurückgreifen. Der DULV ist als Mitgliedsverein in den DHV integriert und die wichtigsten Fachleute haben Doppelfunktionen in DULV und DHV.

Geführt wird der DULV von den erfahrenen UL-Leuten aus dem Erprobungsprogramm: Vorsitzender Joachim Faßbender, stellv. Vorsitzender Prof. Friedrich Korff, Ausbildungsreferent Bernd Schmittler, Finanzreferent Klaus Richter, Sportreferent Horst Storzum, Referent für Öffentlichkeit und Dokumentation Reinhard Nolle, Referent für Betrieb und Flugsicherung Wilfried Bleidiesel. Weiterhin: Technikreferent Bernd Winkler, Referent für Flugsicherheit Hans W. Willberg, Beirat für Technik Prof. Karl Nickel, Beirat für Technik Dieter Schmitt, Beirat für Flugsicherung Detlev Eilers, Beirat für Rechts- und Versicherungsfragen Peter Janssen, Beirat für internationale Beziehungen Norbert Aicher.



## Aus dem Inhalt

Noch mehr Freiheit für Überlandflug .....	3
Ultraleicht .....	5
Neues vom Schlepp .....	6
Herstellergeflüster .....	7
Tätigkeitsbericht der DHV-Hängegleiterkommission .....	8
Protokoll der 3. DHV-Hängegleitertagung .....	14
Die richtige Segelpflege .....	17
Sicherheitsjournal .....	18
Marktübersicht .....	19
Ali Schmid – ein Fliegerleben .....	20
Was wird vom DHV erwartet? .....	25
Briefe .....	27
DHV bietet an .....	30
B-Schein in Österreich .....	31
Packerkurse .....	31
Prüfungskalender .....	32
Berichterstattung des DAeC .....	33
XC-Report .....	35
Gebrauchmarkt .....	37
Gütesiegel .....	39
Europameisterschaft in Millau .....	41
Die Situation im Deutschen Wettkampfsport .....	42

## Erscheinungstermin Info Nr. 16 verzögert

Eigentlich wäre Info Nr. 16 bereits im Oktober fällig gewesen. Wesentlicher Teil dieser Info-Nummer sollte jedoch die aktuelle Berichterstattung über die Jahreshauptversammlung sein, zumal ja wichtige Wahlen und Beschlüsse anstanden. Die Fertigstellung der Protokolle, schriftlichen Tätigkeitsberichte und aller anderen aktuellen Artikel (z.B. über die Neugründung des DULV) haben weitere Tage in Anspruch genommen. Satz, Korrektur, Umbruch, Druck und Bindung brauchen dann auch noch ihre Zeit. Und so kommt es, daß vielleicht manch einer über den „langweiligen“ DHV die Nase rümpft. Wir können's nicht ändern und hoffen, daß die Nr. 16 durch Umfang und Qualität die Ungeduligen entschädigt. – Die Redaktion

### Impressum

Herausgeber: Deutscher Hängegleiterverband e.V., Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee, Telefon 0 80 22 / 49 23.

Redaktion: Peter Janssen, Klaus Tänzler, Edeltraud Erl.

Satz: Anthofer's Satz + Druck-Organisation, Tel.: 089/22 45 96

Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben.

Auflage: 4 500

## Modellflieger, Drachenflieger und UL-Piloten rücken zusammen

### Deutscher Luftsportbund ins Leben gerufen

Der Deutsche Modellfliegerverband (DMFV) ist mit über 20.000 Mitgliedern der größte Luftsport-Fachverband außerhalb des DAeC. Der weitaus größte Teil der Modellflieger ist im DMFV organisiert, während – wie beim Drachenfliegen – nur ein geringer Teil im DAeC ist. Vergleichbar sind DMFV und DHV auch in ihrem Verhältnis zum DAeC: Beiden verwehrt der DAeC für ihre Leistungssportler die Sportlizenz und die Teilnahme an internationalen Meisterschaften. Die Lösung solcher gleichgelagerter Probleme ist Hauptzweck der Verbindung. Beispielsweise der DAeC soll bei künftigen Verhandlungen wissen, daß er es nicht mit

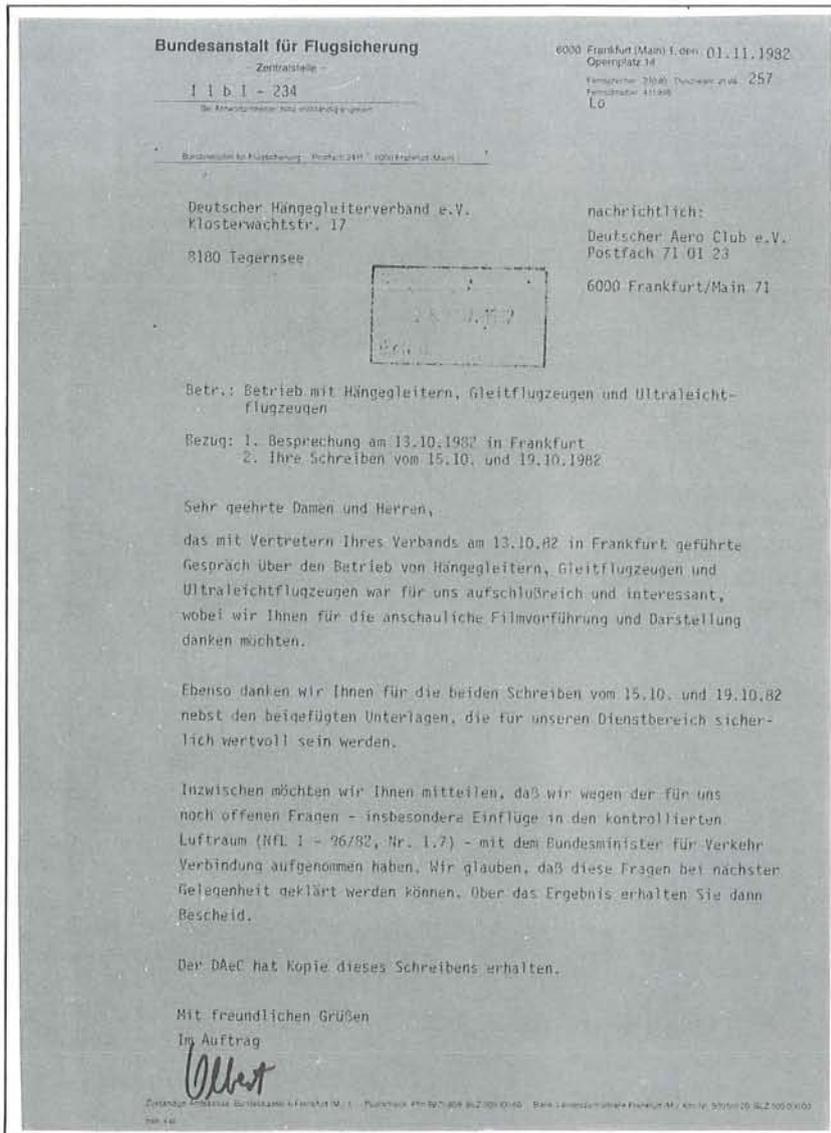
einzelnen Gruppen und Grüppchen zu tun hat, sondern daß künftig ein mitgliederstarkes und koordiniertes Gegengewicht da ist.

Daneben wird die neue Vereinigung bei internen Auseinandersetzungen, z.B. zwischen örtlichen Modellfliegern und Drachensportlern, klärend und schlichtend helfen. Wegen der ähnlichen Struktur der beteiligten Fachverbände wird man in organisatorischen Fragen voneinander lernen können und man wird sich gegenseitig Schützenhilfe in luftrechtlichen Angelegenheiten leisten; so möchten die Modellflieger die drachenfliegerischen Freiheiten auch für sich in Anspruch nehmen.

Der Deutsche Luftsportbund ist kein zweiter Deutscher Aero Club, sondern er versteht sich als ein gemeinsames Zeltdach, ohne Mauern, ohne Geschäftsstelle und ohne Kosten. In der Vereinbarung zwischen den Partnerverbänden heißt es, die „Partner verbinden sich in loser Form, ohne wechselseitige Einflußnahmen.“

Der zunächst nur zwischen DMFV und DHV abgeschlossenen Vereinbarung ist bereits der Deutsche Ultraleichtflugverband (DULV) beigetreten und „weitere Luftsportgruppen sind zu einem Beitritt herzlich eingeladen“, so der letzte Satz im Vertragstext.

# Noch mehr Freiheit für Überlandflug



Am 13.10.1982 war eine DHV-Delegation in der Zentrale der Bundesanstalt für Flugsicherung in Frankfurt und informierte die BFS über Drachenfliegen und Ultraleichtfliegen, insbesondere hinsichtlich der Luftraumprobleme.

Ein besonderes Anliegen war das Einfliegen in den kontrollierten Luftraum, wobei die gemäß Allgemeinverfügung bisher vorgesehene Ausnahme-Freigabe durch eine generelle Erlaubnis der BFS ersetzt werden sollte. Das nebenstehend abgedruckte Schreiben der BFS vom 1.11.1982 gibt zur Hoffnung Anlaß, daß auch insoweit eine Gleichstellung mit den Segelfliegern – die ohne vorher zu fragen in den kontrollierten Luftraum einfliegen können – kommen wird.

Zur Klarstellung: Für das Einfliegen in spezielle Lufträume – insbesondere Flugplatzkontrollzonen – ist eine Freigabe nach wie vor erforderlich, wie für jeden Segelflieger auch.

## Das Kennzeichen

Die Kennzeichnung besteht aus fünf Buchstaben, bestehend aus „D“ (für Deutschland), einem Bindestrich „N“ (für nichtmotorisiert) oder „M“ (für motorisiert) und drei weiteren Buchstaben, die der Antragsteller aussuchen kann. Für die Anbringung des Kennzeichens hat das Bundesverkehrsministerium eine genaue Regelung in Anlehnung an die Kennzeichnung von Segelflugzeugen getroffen. Diese Regelung ist auf der Rückseite der Kennzeichnungsanträge abgedruckt.

## Die Ummeldung

Es gab grundsätzlich zwei Möglichkeiten der Kennzeichnung, nämlich entweder dem Piloten eine Nummer zuzuteilen, die er dann an jedem Gerät, mit dem er fliegt, anzubringen hat; oder für das Gerät eine Nummer zu nehmen, die dann vom Beginn bis zum „Tode“ des Gerätes bestehen bleibt. Wir haben uns für die zweite Art entschieden, um das Entfernen und Neuanbringen von Nummern auf dem Segel zu vermeiden. Wenn ein Gerät den Halter wechselt, so wird der Wechsel der Geschäftsstelle kurz mitgeteilt und damit ist die Sache erledigt; Kosten entstehen dem alten und dem neuen Halter dabei nicht.

## Zum Thema Kennzeichnung

Wie bereits im letzten Info berichtet, hat das Bundesverkehrsministerium die ursprünglich für alle Drachen vorgesehene Kennzeichnungspflicht nunmehr auf die für Überlandflüge benutzten Geräte reduziert. D.h. beim normalen Flugbetrieb bleibt kennzeichnungsmäßig alles beim alten, nur die Überlandflieger brauchen ein Kennzeichen.

### Ab wann?

Bis zum 31.06.1983 hat das Bundesverkehrsministerium eine Übergangsfrist eingeräumt. Ab 01.07.1983 ist die Kennzeichnungsvorschrift für den Überlandpiloten verbindlich. Wer jedoch schon jetzt ein

Kennzeichen haben will, kann den Kennzeichnungsantrag bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern.

### Der Antrag

Der Gerätehalter muß im Antrag das Gerät mit Typenbezeichnung, Betriebstüchtigkeitsnachweis und Segelfarben so beschreiben, daß es identifizierbar ist. Er kann dann mehrere Kennzeichnungsvorschläge machen, die – soweit noch frei – von der Geschäftsstelle bei der Kennzeichenzuteilung berücksichtigt werden. Die Kennzeichnungsg Gebühr beträgt DM 30,- und schließt alle späteren Halter-Ummeldungen ein.

## Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten für Überland-Theorieunterricht

Stand: 12.11.1982

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

Drachenflugschule Hansmeyer  
Sudetenstraße 6  
3558 Frankenberg/Eder

Drachenflugschule Oberberg  
Richard-Wagner-Straße 10  
5276 Wiehl 1

Drachenflugschule Trier  
Im Rosenbungert 37  
5501 Waldrach

Westdeutsche Drachenflugschule  
Am Rad 20a  
5788 Winterberg

Drachenflugschule Rhein-Main-Neckar  
Weinheimer Straße 63  
6943 Weinheim

Deltaclub Mosbach e.V.  
Ausbildungsabteilung  
Pfalzgraf-Otto-Straße 109  
6950 Mosbach

Drachenflugschule Stuttgart  
Hermannstraße 11  
7000 Stuttgart 1

Drachenflugschule Remstal  
Kernerweg 2  
7067 Plüderhausen

Drachenflug Unterland e.V.  
Ausbildungsabteilung  
Sülmerstraße 56  
7100 Heilbronn

Drachenflieger Club Staufen e.V.  
Ausbildungsabteilung  
Gartenstraße 25  
7342 Bad Ditzgenbach

Drachenflugschule Rieger  
Reinhardtstraße 43  
7441 Wolfschlugen

Drachenflugschule Eilers  
Fritz-Geiges-Straße 6  
7800 Freiburg

Drachenflugschule Hölzenbein  
Erwinstraße 41a  
7800 Freiburg

Drachenflug Südschwarzwald  
Tannenweg 7  
7869 Schönau

Drachenflugschule Kolenc  
Mozartstraße 14  
7950 Biberach/Riß

Münchner Drachenflugschule  
Balanstraße 8  
8000 München 80

Drachenflugschule Garmisch-Partenkirchen  
Milchstraße 10  
8000 München 80

I. Ammertaler Drachenflugschule  
Auenweg 5  
8111 Saulgrub

Drachenflugschule Tegernseer Tal  
Südliche Hauptstraße 12  
8183 Rottach-Egern

Drachenflug-Center-Bayerwald  
8351 Kerschbaum

Drachenfliegerclub Dreiländereck e.V.  
Ausbildungsabteilung  
Bergsiedlung 17  
8391 Breitenberg

I. Oberpfälzer Drachenfliegerclub  
Steinerbrückl e.V.  
Marienstraße 5  
8400 Regensburg

Drachenflugschule Nordbayern  
Varellweg 16  
8580 Bayreuth

Ostallgäuer Drachenflugschule  
Franz-Schmid-Straße 11  
8952 Marktoberdorf

Drachenflugschule Tegelberg  
Panoramaweg 14  
8958 Hopfen am See

## Penzkofer Textildruck Werbeschilder

### KENNZEICHNUNGS-BUCHSTABEN

für UL und Hängegleiter, schwarz oder weiß, Höhe 30 cm, à DM 2,70

T-SHIRTS, SWEAT-SHIRTS und KAPUZENPULLIS mit Drachenflug-Motiven, lieferbar ab Lager, neue mehrfarbige Motive ab DM 19,--

T-SHIRTS, SWEAT-SHIRTS und KAPUZENPULLIS nach Ihren Motiven bedruckt (z.B. für Clubs, Händler, Hersteller, Schulen usw) ab DM 5,35

DRACHEN-AUFKLEBER, ca 32 x 12 cm, verschiedene Farben, ab DM 1,15

AUTO-AUFKLEBER, alle Formen und Farben, individuell nach Ihren Vorstellungen bedruckt, ab DM -.19

Bitte fordern Sie Prospekt "D", bzw. Preisliste an!

**D-83 LANDSHUT WITTSTR.12 TEL.0871-21625**

gebraucht und neu

Falke V  
Atlas 16 SC  
Firebird CX 15 m<sup>2</sup>  
Demon 14, 16, 18,

Schlafsäcke 172 – 176 cm,  
Fallschirm für UL-BSR 2,  
Pritzel-Instrumente

**Vaclav Starek, Telefon 08331/82746**

# Ultraleicht

## UL-Versicherungen laufen ab 01.01.1983 über den DULV

DULV und DHV sind mit dem Gruppenversicherer Gerling Konzern übereingekommen, daß ab 01.01.1983 alle UL-Versicherungen, die bisher im DHV-Versicherungsprogramm enthalten waren, auf den DULV übergehen und der DHV zum selben Zeitpunkt aus diesen Versicherungsverträgen ausscheidet.

Das bedeutet, daß Haftpflichtversicherungen, Lebensversicherungen, Fluglehrerversicherungen, Geländehaftpflichtversicherungen etc., soweit sie sich auf Ultraleichtfliegen erstrecken, künftig über den DULV abzuschließen sind. Die bisherigen DHV-Versicherungen setzen die Mitgliedschaft des Versicherten beim DULV voraus. Die entsprechenden Anträge sind bei der DULV-Geschäftsstelle erhältlich.

### DULV-Geschäftsstelle

Das DULV-Büro befindet sich beim Vorsitzenden Joachim Faßbender. Die Anschrift lautet: Hemmelrather Weg 235, 5090 Leverkusen 1.

Telefonisch ist der DULV erreichbar unter der Nummer 02 14 / 7 64 25 zumeist nachmittags und abends.

DULV hat die gesamte Beratungstätigkeit in Sachen UL übernommen. Wer Fragen zum UL-Fliegen hat, soll sich künftig an die DULV-Geschäftsstelle wenden.

## DULV-Hauptversammlung am 13.03.1983

Der Deutsche Ultraleichtflug Verband führt am 13.03.1983 seine erste große Ultraleichtflugtagung durch. Die DULV-Mitglieder erhalten rechtzeitig eine gesonderte Einladung. Bei dieser Hauptversammlung stellt sich die DULV-Kommission erneut zur Wahl. Die bis zur Hauptversammlung in den DULV neueingetretenen Mitglieder sollen die Möglichkeit haben, die Geschicke des Verbandes durch ihre Mitwirkung bei Wahlen und anderen Beschlußfassungen bereits zu einem früheren Zeitpunkt mitzubestimmen.

Die Versammlungsteilnehmer können im Rahmen eines Sternflugs anreisen, der für den vorangehenden 12. März geplant ist. Der Sportreferent Horst Storzum wird diesen Sternflug ausarbeiten und die Ausschreibung veröffentlichen.

# Ultraleicht-Flugschule

Wir, drei voll ausgebildete DHV lizenzierte UL-Fluglehrer, Breitenerprobungsprogrammteilnehmer und vor allem Flieger aus Leidenschaft, stellen die Leistungspalette unserer UL-Flugschule vor:

- gründlichste Theorieausbildung
- praktische Unterweisung auf Ranger M (mit König 3-Zylinder Motor)
- Schulung täglich



Besuchen Sie uns doch mal  
am Flugplatz Eggenfelden  
oder kontaktieren Sie uns  
über

**Bernd Schmidler**  
**Wilhelmstr. 14**  
**8000 München 40**  
**Tel. 089 / 390755**

## Ultraleicht...

### Ultraleichtflugzeuge mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12.11.1982

10-001-82 Firebird M 1  
10-002-82 Ranger M

1) Fa. Firebird Leichtflugzeug  
1) Fa. Schmidtler + Schmidtler

#### Anmerkungen

1) Erteilung vorläufig

### UL-Rettungssysteme mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12.11.1982

04-001-82 Streamlight PSR II UL

1) Fa. Rademacher

#### Anmerkungen

1) auch für Hängegleiter geprüft und zugelassen

## Anerkannte UL-Ausbildungsstätten

Stand: 12.11.1982

Die nachstehenden Ausbildungsstätten sind vorläufig berechtigt, UL-Unterricht zu erteilen und den Piloten das Ausbildungszeugnis als Voraussetzung für die Prüfung auszustellen.

Ultraleichtflugschule Nolle  
Neue Straße 30  
3501 Fuldaabrück

Ultraleichtflugschule Richter  
Öschwende 17  
7900 Ulm-Lehr

Ultraleichtflugschule Schmidtler  
Wilhelmstraße 14  
8000 München 40

---

---

# Neues vom Schlepp

Die Schleppausbildung läuft auf vollen Touren und es wurden bereits über 100 Piloten ausgebildet und geprüft. An fünf verschiedenen Fluggeländen gehören Schleppausbildung und -betrieb mittlerweile zur täglichen Routine und die Zahl der interessierten Piloten, Vereine und Schulen steigt ständig an.

Bei den Schleppgeschirren laufen drei interessante Neuentwicklungen, die – wenn alles glatt geht – bis Jahresende das Gütesiegel erhalten können. Bei diesen Neuentwicklungen besteht die Hoffnung, daß sie auf jeden Drachen mit Gütesiegel anwendbar sind, d.h. daß ein zusätzlicher Erprobungsaufwand für die einzelnen Hängegleitertypen entfallen könnte. Diesen Systemen gemeinsam ist, daß die Befestigung des Schleppseils über den Piloten bzw. dessen Gurtzeug läuft und daß auf diese Weise die Steuerfähigkeit des Drachens während des Schleppvorgangs sich steigern läßt. Hauptnutzen daraus ist die Minderung der lock-out-Gefahr. Problematisch ist (noch) die allererste Startphase, jedenfalls für Schleppanfänger.

Ein Tip für alle am Schleppen interessierten Piloten, die sich jetzt einen neuen Drachen kaufen wollen: wartet mit der Kaufentscheidung, bis die Prüfverfahren für die neuen Schleppgeschirre abgeschlossen sind. Denn bei einem positiven Ausgang dieser Verfahren wird sich die Zahl der schleppgeeigneten Drachen vervielfachen und dementsprechend auch die Geräteauswahl.

## Anerkannte Flugschulen für Schleppunterricht

Stand: 12.11.1982

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

Drachenflugschule Trier  
Im Rosenbugert 37  
5501 Waldrach

Westdeutsche Drachenflugschule  
Am Rad 20a  
5788 Winterberg

Komminger Delta-Schule  
für Hängeleiterschlepp  
Alpenstraße 48  
7712 Blumberg 5

Drachenflugschule Stuttgart  
Hermannstraße 11  
7000 Stuttgart 1

1. Oberpfälzer Drachenfliegerclub  
Steinerbrückl e.V.  
Ausbildungsabteilung  
Marienstraße 5  
8400 Regensburg

---

## Schlepp-Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12.11.1982

01-004-79-SN Superfex II Nylon/II Modell 81  
01-005-78-SN Cloud II  
01-010-79-SN Atlas 14/16/18  
01-022-79-SN Bergfalke

Fa. Finsterwalder  
Fa. Thalhofer  
Fa. La Mouette/Hölzenbein  
Fa. Hanggliding Products

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

## Startwinde mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12.11.1982

05-001-82 HGW 2

Fa. Großklaus

## Schleppgeschirr mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12.11.1982

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 Verbindungssteils.

# Herstellergeflüster

(ohne Verantwortung und Gewähr)

+++ Hans Gygax, Schöpfer von Geräten wie Swiss-Lancer, Lancer 4, Vampyr, Microstar und Sherpa widmet sich immer noch seinem neuen Prototyp (ohne Motor). Besondere Kennzeichen: Kleine Fläche (12qm), grosse Streckung, starre Eintrittskante und kein Querrohr. Der Bau seines motorisierten SHERPA wird von Ikarus in Angriff genommen, das Segel in der bewährten Werkstatt von Kari Bohren fabriziert. +++ Das Haus Thevenot ist zum Hersteller mit der grössten Ausstossrate avanciert, es hat dabei Häuser wie UP und Wills Wing überholt. +++ Ikarus widmet sich nebst der Fertigung des Gygax SHERPA immer noch intensiv der Entwicklung des Ikarus 900, die Serienproduktion steht unmittelbar bevor. Ebenfalls in der Endfertigung bei Ikarus: Fallschirmsysteme der Methode Dietl (Raketauslösung, insbesondere für UL's). +++ die vielgerühmte Mylarwelle scheint bereits wieder am Abklingen, die Nachteile überwiegen anscheinend (Kurvenverhalten), neuer Trend: Sandwichsegel (1 Lage Segeltuch, 1 Lage Mylar, 1 Lage Segeltuch vernäht oder sogar geklebt); Anwender dieser Methode: UP, Wills Wing, Sensor. +++ Seedwings arbeitet bereits intensiv an einem Sensor 510 - Nachfolger, dies trotz des anhaltenden Erfolges und der Überlegenheit des 510-Modells. +++ Italiener im Vormarsch: in Sansicario tauchten erste Prototypen hochstehender Geräte wie metamorfosi und supersirio auf. Sehen wir bald auch italienische Geräte auf dem Markt? +++ America Aerolights (ehemals Electra Flyer Corp), Erbauer des

Eagle, kündigt das Erscheinen ihres neuesten UL's an: Gewicht ca. 70 kg, Gleitzahl ca. 1 : 20 und ein Sinken von rund 1 m/Sek. bei abgestelltem Motor versprechen viel. +++ Nach dem Alien-Flop (wird definitiv nicht gebaut) hat Hiway seine Crew verstärkt und steht unmittelbar vor der Fertigung eines Demon-Nachfolgers. Erste Daten: 150° Nasenwinkel, 11,30 m Spannweite und rund 15 m<sup>2</sup> Fläche, der Geschwindigkeitsbereich soll ausserordentlich, das Handling gut sein. +++ Auch bei Uncle Bill Bennet geht die Entwicklung weiter, trotz des guten Erfolgs der X-Series erschien beim diesjährigen Owens Valley Classic bereits ein neuer Prototyp. +++ Kari Bohren sicherte sich die Europaververtretung der GCS Aviation, einer der führenden USA-UL-Hersteller. Neues Modell der GCS: Hawk, ein UL mit vollverkleideter Pilotenkanzel und einem Geschwindigkeitsbereich von 40 - 120 Km/h, das erste Modell wird fieberhaft erwartet. +++ Auch die Moyes-Boys scheinen die Entwicklung ihres Moyes Missile abgeschlossen zu haben, die letzten Wettkampfergebnisse versprechen viel. +++ Eine der grössten englischen Flugzeughersteller gibt die Schaffung einer Abteilung für Ultraleichtflugzeugentwicklung bekannt. Eine erste Serie von min. 100 Geräten ist geplant, das Gesamtpotential für das geplante Gerät wird mit 1000 Einheiten beziffert, an der Entwicklung arbeiten massgebende Luftfahrtingenieure mit, Zielpublikum sollen in erster Linie Aeroklubs und Vereine sowie Flugschulen sein. Viel Glück. +++ Franz Meyer erhielt die hunderste Bestellung für sein Erfolgsmodell FUN, nicht schlecht für

den Schweizer Markt! +++ Die englischen Hängegleiterhersteller begründen Lieferfristen mit Aluminiummangel infolge des Falklandkonflikts, arme Engländer. +++ Tom Peghiny, bekannter US-Drachen-Designer tritt der Entwicklungsabteilung von Flight Design bei, hoffentlich hat er diesmal mehr Glück, seine bisherigen Arbeitgeber lösten ihre Firmen alle auf, wessen Schuld? +++ Dittel GmbH, Funkgerätehersteller für Zivilflugzeuge, entdeckt neuen Markt: Sie bieten neu ein kompaktes 720 oder 6-Kanalfunkgerät mit 1 Watt Leistung für UL's und Drachenpiloten an. Das einzig störende: Preis ca. DM 2100,-. +++ Ali Schmid, Drachenkonstrukteur und DHV-Testwagenchef, entwickelte einen Barograph speziell für Deltas und trat damit in direkte Konkurrenz mit dem bisher einzigen Barographen für Hängegleiter, dem amerikanischen Replogle (Vertretung Ing. D. Plapp, Birnaublick, Konstanz). +++ UP wird das beim Owens Valley Classic aufgetauchte Leichtsegelflugzeug Arrow noch nicht bauen, die Gelände mit dem zum Start notwendigen Gegenwind von 20 km/h sind zu dünn gesäht ... +++ Auch Alberto „Secundo“ Scherrer, Hersteller des erfolgreichen Spitzenmodells, FLASH befasst sich mit der Entwicklung eines „noch besseren“ Starrflügels, wir sind gespannt, wer das Rennen der SUPER-Starrflügler macht, ASW mit seinem profunden Know-how oder UP mit seinem genialen Eric Raymond. +++

Herzlichst,  
Die Gerüchteküche

Übernommen aus SHV-Info, Oktober 1982.

## BULLET - GÜTESIEGEL NR. 57/82

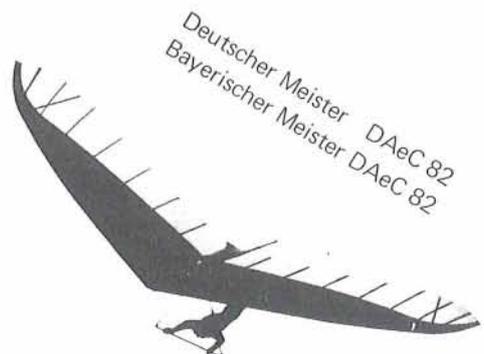
heißt der neue Drachen für den anspruchsvollen Piloten. Eine Neukonstruktion des Weltmeisters, erprobt auf vielen Wettbewerben.

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 0 83 41 / 51 86,  
sowie unsere Händler in  
Deutschland und in der Schweiz.

### Technische Daten:

Nasenwinkel: 125°  
Spannweite: 11,14 m  
Fläche: 16,6 m<sup>2</sup>  
Streckung: 7,5  
Gewicht: 24 kg



# Tätigkeitsbericht

## der DHV-Hängegleiterkommission 1982

Der Deutsche Hängegleiterverband blickt seit seiner Gründung im November 1979 auf dreijähriges Bestehen zurück. Am Stichtag 28.10.1982 gehören dem DHV genau 3.400 Mitglieder an, davon ca. 25 % als Direktmitglieder und 75 % über 64 Mitgliedsvereine. Die Gesamtmitgliederzahl entspricht etwa der Hälfte der aktiven deutschen Drachenflieger und einem noch höheren Anteil der UL-Aktiven. Etwa 50 DHV-Mitglieder üben den UL-Sport aus.

### Die Kommission

Vorsitzender Peter Janssen, stellv. Vorsitzender Dr. Joachim Kell, Fachreferent für Finanzen Lampert Stäpfgens, Fachreferent für Ausbildung Klaus Tänzler, Fachreferent für Gütesiegel Paul Kofler, Fachreferent für Sicherheit Michael Schönherr, Fachreferent für Sport Karl Jöst, Regionalbeirat für Bayern und Fachbeirat für UL-Ausbildung Bernd Schmidler, Regionalbeirat Baden-Württemberg Dr. Reinhart Wolfer, Regionalbeirat Mitte Elmar Müller, Regionalbeirat Nord und Fachbeirat für Hängegleiterschlepp Helmut Großklaus, Regionalbeirat Berlin Klaus Domina, Fachbeirat für Flugmedizin Dr. Richard Schader, Fachbeirat für Pilotenprüfungen Peter Rieger, Fachbeirat für Überlandflug Helmut Denz, Fachbeirat für Gütesiegel Wilfried Rudolf, Fachbeirat für Gleitflugzeuge Klaus-Jürgen Richter, Fachbeirat für UL-Betrieb Reinhard Nolle, Fachbeirat für UL-Technik Michael Platzer.

### Die Geschäftsstelle

Übersichtlich und konzentriert. Hauptamtliche Sekretärin Claudia Sträche. Geschäftsführung Peter Janssen. Die DHV-Geschäftsstelle ist zentraler Anlaufpunkt in Sachen Drachenfliegen und UL: Für Piloten, Vereine, Fluginteressenten, Flugschulen und Hersteller, für Ministerien, Luftämter und andere mit dem Flugverkehr befaßte Behörden, für Presse, Rundfunk- und Fernsehleute, für ausländische Hängegleiter- und UL-Vereinigungen, aber auch für Ärzte, Studenten und Forschungsinstitutionen, die sich mit dem Drachenfliegen wissenschaftlich auseinandersetzen. Sie alle erwarten von der Geschäftsstelle kompetente Auskünfte, Beratung, Informationsmaterial, Nachweise und vieles mehr.

Außerdem die Telefonate beanspruchen etwa 50% der Bürozeit und zahllose Dienstgespräche erstrecken sich auf die Abendstunden und die Wochenenden. Der Briefträger bringt im täglichen Durchschnitt 40 Postsachen und etwa 60 Postsachen (ohne Einrechnung der Infos) verlassen pro Tag die Geschäftsstelle. Das mittlerweile angesammelte und bearbeitete Papier ergibt – würde man es Blatt für Blatt aufeinanderlegen – einen Stapel von vier Meter Höhe, sortiert und verteilt auf 140 Ordner; die Ordnerreihen messen 11 Meter. Dabei sind nicht berücksichtigt die bei den technischen Prüfstellen gelagerten Gütesiegelunterlagen und die Pilotenprüfunterlagen, die in der Baden-Württembergischen Prüfstelle von Peter Rieger bearbeitet werden.

Im einzelnen:

- Mitgliederbetreuung: Namens-, Vereins- und Adressierkarteien; Mitgliedsausweise, Verbandsbeiträge.
- Gruppenversicherungen: Versicherungsprämien; Schadensabwicklung.
- Pilotenprüfungen: Prüftermine; Prüfungsunterlagen; Befähigungsnachweise.
- Fluglehrerlehrgänge: Einladungen; Unterlagen; Fluglehrerausweise.
- Gütesiegel: Eingangs- und Schlußbearbeitung; Koordination; Gütesiegelplaketten.
- Kennzeichnung: Anträge; Prüfung; Erteilung; Registrierung.
- Ein- und Verkauf: Gelände- und Fragenkataloge; Gütesiegelforderungen; Flugbücher; Büromaterial etc.
- Rechnungswesen: Rechnungen; Mahnungen; Buchführung.
- Schreibarbeiten: Briefe, Schriftsätze, Protokolle, Listen, Formulare, Tabellen, Rundschreiben.
- Telefondienst, Posteinlauf, -auslauf, -verteilung.
- Kommissionssitzungen: Vorbereitung; Entscheidungsvorschläge;

Durchführung der Entscheidungen.

- DHV-Info: Manuskript und Versand.
- Filmverleih, Zeitschriftendurchsicht, Beiträge für DRACHENFLIEGER.
- und vieles andere . . .

### Flugsicherheit

Die Aufrechterhaltung und die Steigerung der Flugsicherheit ist Hauptaufgabe des DHV und die Flugsicherheit durchzieht daher wie ein roter Faden alle Fachreferate. Dieses Zentrum der Verbandstätigkeit verlangt besonders Stehvermögen: Besitzer ungeprüfter Geräte, abgewiesene Hersteller, unqualifizierte Piloten und Fluglehrer, verspätete Drachenflug- und UL-Pioniere und andersdenkende Vereinigungen im In- und Ausland wehren sich gegen die hochgesteckten Sicherheitsmaßstäbe bzw. versuchen sie zu unterlaufen. Wir kennen das persönliche Unglück, das ein schwerer Unfall für den Verunglückten und für dessen Familie nach sich zieht und wir wissen auch, daß der von den Behörden eingeräumte Freiraum in engem Zusammenhang mit den Unfallzahlen steht. Daher rechtfertigt die Flugsicherheit auch Entscheidungen, die für einzelne Piloten kostspielig und unbequem sind und sie rechtfertigt auch das Risiko, daß einzelne Piloten und Pilotengruppen aus Verärgerung den DHV verlassen.

Spezielle Tätigkeiten im Sicherheitsreferat:

- Statistische Forschungsarbeit über Flugunfälle und ihre Ursachen.
- diverse Flugunfallgutachten für das Luftfahrtbundesamt und für die Luftämter.
- Untersuchung von Unfallgeräten.
- Sicherheitsmitteilungen in Zusammenarbeit mit den Geräteherstellern.
- Zusammenstellung eines Notarztkoffers für ärztliche Erstversorgung bei Drachenflugunfällen.
- Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Ausland; Informationsaustausch über gefährliche Fluggeräte.

## Technik

Wesentliches Aufgabenfeld der Flugsicherheit ist die Gerätetechnik, allein schon deshalb, weil technisch bedingte Unfälle weitestgehend vermeidbar sind. Bei Hängegleitern nebst Rettungsgeräten und Aufhängesystemen wurde in mehrjähriger Entwicklungsarbeit der Prüfer und der Hersteller ein sehr hoher Sicherheitsstandard erreicht, der auch jedem internationalen Vergleich standhält. Bei der Entwicklung und Prüfung von Schleppgeräten und vor allem bei Ultraleichtflugzeugen bestehen noch Sicherheitslücken, die konsequent gefunden und geschlossen werden müssen.

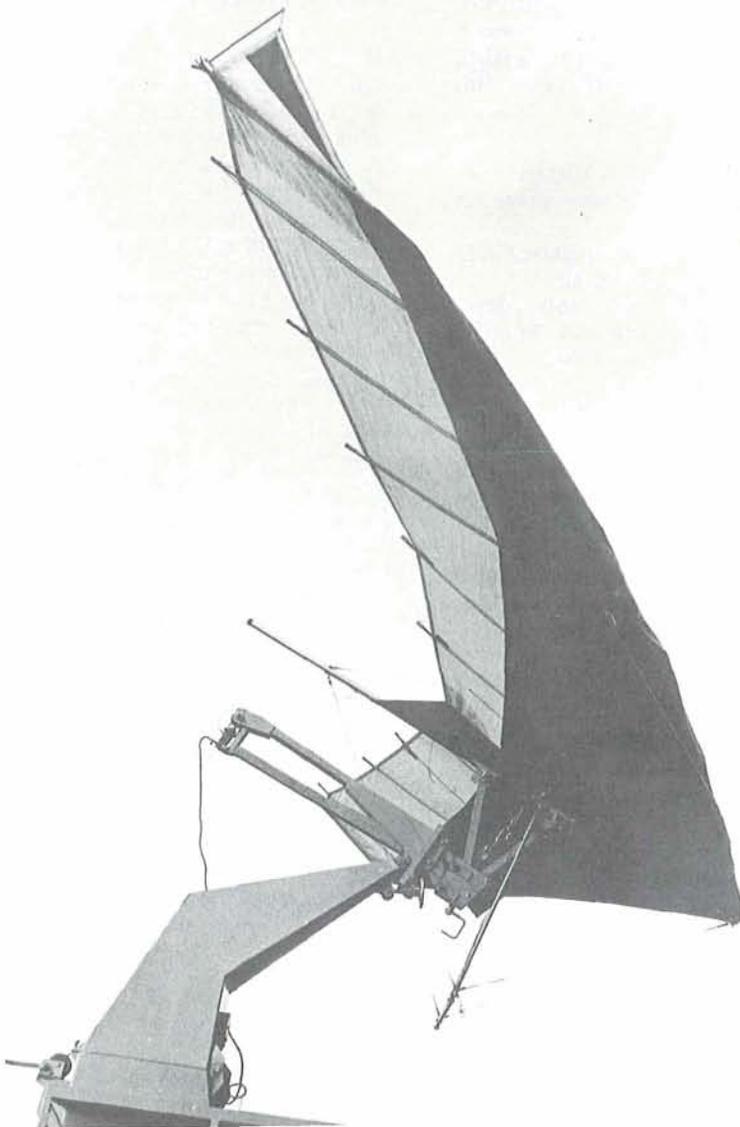
Technische Prüfungen konzentrieren sich auf fünf Prüfzentren: Hängegleiter in Aalen-Elchingen, Ultraleichtflugzeuge in Kassel und Aalen-Elchingen, Rettungsgeräte und Aufhängesysteme in Schongau, Start-

winden in Westerrade, Schlepphängegleiter in Trier.

Im einzelnen:

- Umfassende technische Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr für Hängegleiter, Ultraleichtflugzeuge, Rettungsgeräte, Aufhängesysteme, Schlepp-Hängegleiter, Schleppgeschirre, Startwinden.
- Neuschaffung der Gütesiegeleforderungen für Ultraleichtflugzeuge.
- Neuschaffung der Gütesiegeleforderungen für Startwinden und Schleppgeschirre.
- Modernisierung der bestehenden Gütesiegeleforderungen.
- 14 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter.
- 2 Gütesiegelverfahren für Ultraleichtflugzeuge.
- 7 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter-Aufhängesysteme.
- 4 Gütesiegelverfahren für Hängegleiter-Rettungsgeräte.

- 2 Gütesiegelverfahren für UL-Rettungsgeräte.
- 5 Gütesiegelverfahren für Schlepphängegleiter.
- 2 Gütesiegelverfahren für Startwinden.
- 1 Gütesiegelverfahren für Schleppgeschirre.
- zahlreiche Gütesiegeländerungsverfahren.
- zahlreiche Prototypen-Genehmigungsverfahren.
- 15 Anerkennungsverfahren für SHV-, BHGA- und HGMA-geprüfte Hängegleiter.
- 90 Abwurftests für Sichtprüfgeräte.
- Neuaufbau des Flugmechanik-Testwagens.
- Erwerb des Festigkeits-Testfahrzeuges.
- Erweiterung des Flugmechanik-Computerprogramms auf UL.
- Vertrag mit der HGMA über die wechselseitige Anerkennung der Betriebstüchtigkeitsnachweise.



Der Festigkeitstestwagen des DHV

## Ausbildung

Weiterer Schwerpunkt der Sicherheitsarbeit ist die Ausbildung. Die Leistungssteigerung der Fluggeräte mit ständig verbesserten Gleitzahlen, die Vervielfachung der Piloten und der Flugbewegungen ohne entsprechende Vermehrung und Vergrößerung der Start- und Landplätze und vor allem die Erweiterung des Luftraums für uns Drachenflieger erfordern heute eine angemessene Piloten- und Lehrerausbildung. Wer heute die Überlandberechtigung erwirbt, besitzt damit eine den Segelfliegern ähnliche Qualifikation und Berechtigung.

Im einzelnen:

- Umfassende Ermächtigung durch den Bundesverkehrsminister zur Erteilung aller Arten von Befähigungsnachweisen für Piloten und Fluglehrer, ohne Beschränkung auf bestimmte Gerätetypen, für Drachenfliegen einschließlich Schlepp und Überland sowie für Gleitflug und UL.
- Überarbeitung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Hängegleiterpiloten.
- Überarbeitung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Drachenfluglehrer.
- Neuschaffung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für UL-Piloten.
- Neuschaffung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für UL-Lehrer.

## Tätigkeitsbericht . . .

- Neuschaffung der Anerkennungsordnung für Drachenflug- und UL-Ausbildungsstätten.
- Erarbeitung des Überland-Stoffplans.
- Neuschaffung des Überland-Fragenkatalogs.
- Überarbeitung sämtlicher Prüfungsunterlagen einschließlich Prüferanweisung.
- Durchführung je eines Anwärterlehrgangs, Fluglehrerlehrgangs, Fluglehrerfortbildungsseminars, Fachlehrerseminars Schlepp, Fachlehrerseminars Navigation, Fachlehrerseminars Aerodynamik, Fachlehrerseminars Luftrecht, Fachlehrerseminars Meteorologie, UL-Fluglehrerlehrgangs.
- ca. 40 Anerkennungsverfahren für Schlepp, A-Theorie-, Überland-Theorie-, UL-Ausbildungsstätten.
- 70 Prüfungstermine.
- Ausstellung von 1300 Befähigungsnachweisen (A-Scheine, B-Scheine, Schlepp- und Überlandberechtigungen, UL-Scheine).
- 2 Packerkurse für Rettungsgeräte.
- Betreuung und Anleitung von Fluglehrern und Flugschulen in Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Drachenfluglehrer VDDL.
- Gegenseitige Schein-Anerkennung mit Großbritannien und mit den USA.

### Wettbewerbssport

Der Wettbewerbssport war dadurch geprägt, daß der Aero Club die DAeC-Mitgliedschaft aller Meisterschaftsteilnehmer verlangt hat. Die daraufhin getrennt stattfindenden DHV-Meisterschaften erfolgten nach neuem Reglement in Anlehnung an den Segelflugsport mit Schwergewicht auf Überlandflug, mit freier Wahl der Startzeit (open window) und mit Fotodokumentation - Reglement der Zukunft!

Im einzelnen

- Neuschaffung des Wettbewerbsreglements.
- Neuschaffung der gesamten Wettbewerbsunterlagen und -hilfsmittel.
- Neuschaffung eines Auswertecomputerprogramms.
- 3 Schiedsrichterlehrgänge.
- Bayerische Meisterschaft, Baden-Württembergische Meisterschaft, Blockmeisterschaft.
- Deutsche Meisterschaft.

- Europacup zusammen mit dem Schweizerischen Hängegleiterverband.
- Gründung des International Championship Committee zusammen mit dem Schweizerischen Hängegleiterverband.

### Luftrecht, Luftraum, Versicherungen

Das Jahr 1982 stand ganz im Zeichen der Erweiterung des Luftraums (Überlandflüge) und der Zulassung von Hängegleiterschlepp und Ultraleichtfliegen. Diese Neuerungen sowie verschiedene Erleichterungen des Flugbetriebes sind in der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr vom 15.05.1982 festgeschrieben und die DHV-Hängegleiterkommission hat durch Anträge, Information und Beratung die Allgemeinverfügung kräftig mitbestimmt. Die bisherige 150-Meter-Käseglocke ist für den vollausgebildeten Piloten weg und der Drachenflugsport hat sich vom hangnahen Soaren zur gleichberechtigten Mitbenutzung des Luftraums erhoben.

Im einzelnen:

- Mitwirkung an der Allgemeinverfügung des Bundesministers für Verkehr mit
- Aufhebung der 150-Meter-Grenze für Überland-Piloten
- Überflugerlaubnis von Menschenansammlung und Wohngebieten bei Überlandflügen
- Außenlandeurlaubnis bei Überlandflügen
- Beseitigung des 600-Meter-Abstandes von Wohngebieten von Start- und Landeplatz
- Zulassung von Hängegleiterschlepp
- Zulassung des UL-Flugbetriebes.
- Reduzierung der vom Bundesministerium neu eingeführten Kennzeichnungspflicht auf Überland-Hängegleiter und auf Ultraleichtflugzeuge.
- Neuschaffung der Hängegleiterbetriebsordnung, gültig auch für Gleitflugzeuge und Ultraleichtflugzeuge mit
- Regelung der Flug- und Startleitung
- Speziellen Luftraum-Verhaltensregeln in Angleichung an den Segelflug
- Betriebsregeln für Windenschlepp.
- Verhandlungsführung mit der Bundesanstalt für Flugsicherung unter anderem wegen einer generellen Erlaubnis für das Einfliegen in den kontrollierten Luftraum.

- Verhandlungen mit dem Gerling Konzern wegen der Gruppenversicherungsverträge mit
- Beibehaltung der Hängegleiterprämie
- Prämienfreier Erweiterung der Haftpflichtversicherung für Hängegleiter auf Schleppbetrieb
- Neuem Gruppenversicherungsvertrag für Schleppwinden
- Neuem Gruppenversicherungsvertrag für Flug- und Startleiter (Prämie im DHV-Mitgliedsbeitrag enthalten)
- Gruppenversicherungsverträgen für UL.
- Beratung und Auskunfterteilung in luft- und versicherungsrechtlichen Fragen.
- Erfolgreiche Verteidigung in einem von Herstellerseite gegen den DHV angestregten Kartellverfahren.

### Ultraleichtfliegen

Mit der Zulassung des UL-Betriebes durch das Bundesverkehrsministerium und der umfassenden Ermächtigung des DHV hinsichtlich Technik, Ausbildung und Betrieb hat sich das Aufgabenfeld des DHV entsprechend erweitert. Vieles, was sich beim Drachenfliegen bereits als Routinearbeit entwickelt hat, mußte für das Ultraleichtfliegen neu erarbeitet, erprobt und durchgekämpft werden. Die UL-Einführung hat alle daran beteiligten haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter aufs Äußerste belastet. Aber - anders als früher beim Hängegleiten - hat die Bundesrepublik im Vergleich zu den meisten anderen europäischen Ländern diesmal die Nase vorn.

Im einzelnen:

- Mitwirkung an den UL-Bestimmungen in der Allgemeinverfügung.
- Umfassende Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr und Technik, Ausbildung und Betrieb.
- Neuschaffung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für UL-Piloten.
- Neuschaffung der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für UL-Lehrer.
- Neuschaffung des UL-Theorieplans.
- Neuschaffung des UL-Praxislehrplans.
- Neuschaffung des UL-Prüffragenkatalogs.
- Neuschaffung aller UL-Prüfungsunterlagen.

- Neuschaffung der Gütesiegelforderungen für Ultraleichtflugzeuge.
- Anerkennung von UL-Ausbildungsstätten.
- Aufbau einer zusätzlichen UL-Prüfgruppe.
- Mehrere Gütesiegel- und Prototypengenehmigungsverfahren.
- Durchführung eines UL-Lehrerlehrgangs.
- Durchführung von UL-Pilotenprüfterminen und Ausstellung der Befähigungsnachweise.
- Mitwirkung an Platz-Genehmigungsverfahren durch die Luftämter.
- Internationale Kontakte in UL-Angelegenheiten.

### Hängegleiterschlepp

Drachenfliegen in ganz Deutschland. Das Schleppen als „Berg-Ersatz“ eröffnet vor allem den norddeutschen Drachenfliegern neue Perspektiven. Tagelange Reisezeiten erübrigen sich; und ein fachgerechter Windenstart birgt nicht mehr Risiken als jeder andere Start auch. Mit dieser Neuerung hat sich die Zahl der möglichen Drachenfluggebiete vervielfacht.

Im einzelnen:

- Erstellung des Erprobungsberichts.
- Mitwirkung an den Schlepp-Bestimmungen in der Allgemeinverfügung.
- Umfassende Ermächtigung durch den Bundesminister für Verkehr und Technik, Ausbildung und Betrieb.
- Neuschaffung entsprechender Regelungen in der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Piloten.
- Neuschaffung entsprechender Regelungen in der Ausbildungs- und Prüfungsordnung für Lehrer.
- Neuschaffung des Schlepp-Theorielehrplans.
- Neuschaffung des Schlepp-Praxislehrplans.
- Neuschaffung des Schlepp-Prüffragenkatalogs.
- Neuschaffung aller Schlepp-Prüfungsunterlagen.
- Neuschaffung der Gütesiegelforderungen für Schlepp-Hängegleiter.
- Neuschaffung der Gütesiegelforderungen für Startwinden.
- Neuschaffung der Gütesiegelforderungen für Schleppgeschirre.
- Anerkennung von Schlepp-Ausbildungsstätten.
- Aufbau einer zusätzlichen Schlepp-Prüfgruppe.

- Mehrere Gütesiegel- und Prototypengenehmigungsverfahren.
- Durchführung eines Schleppfachlehrerseminars.
- Durchführung von Schlepp-Pilotenprüfterminen und Ausstellung der Befähigungsnachweise.
- Internationale Kontakte in Schlepp-Angelegenheiten.

### Kontakte zu Behörden und anderen Institutionen

Auch im vergangenen Jahr hat sich als Grundsatz bewährt: Die erreichte fliegerische Freiheit soll unter Aufrechterhaltung des Sicherheitsstandards gefestigt und erweitert werden. Dieses Ziel kann niemals gegen die Behörden sondern nur mit den Behörden erreicht werden. Daraus hat sich die sachlich-vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den entscheidenden Behörden weiterentwickelt.

Im einzelnen:

- Regelmäßige Besprechungstermine beim Bundesverkehrsministerium in Bonn und praxisnahe ministerielle Entscheidungen.
- Regelmäßige Gespräche beim Luftfahrtbundesamt in Braunschweig und Beratung durch das Luftfahrtbundesamt bei sicherheitsmäßigen und technischen Entscheidungen des DHV; Flugunfallgutachten für das Luftfahrtbundesamt.
- Geländegutachten und Unfallbeurteilungen für die Luftämter; gemeinsame Lösung örtlicher Rechts- und Sicherheitsprobleme.
- Neuaufnahme der Kontakte mit der Bundesanstalt für Flugsicherung, vor allem im Zusammenhang mit Überlandfliegen und UL.

- Fortsetzung des engen gegenseitigen Informationsaustauschs mit dem Schweizerischen Hängegleiterverband und Zusammenarbeit und Abstimmung in international wichtigen Fragen.
- Neuaufnahme und Festigung der Kontakte mit der amerikanischen Herstellervereinigung und dem amerikanischen Pilotenverband; beidseitige Verträge über die Anerkennung von Gerätezertifikaten und Pilotenscheinen.
- Mitarbeit im International Hang Gliding Technical Committee und auf diesem Weg enge Zusammenarbeit auch mit England, Österreich und anderen Ländern.
- Gründung des International Hang Gliding Championship Committee als Veranstalter FAI-unabhängiger internationaler Wettbewerbe.
- Vereinbarung mit dem Deutschen Modellfliegerverband (20.000 Mitglieder) über eine Interessengemeinschaft mit dem Namen „Deutscher Luftsportbund“.
- Unterschiedliche Kontakte und Verhandlungen mit dem Deutschen Aero Club.

### Öffentlichkeitsarbeit

Es galt, den Platz des Drachenfliegens in der öffentlichen Meinung weiterhin zu festigen und Vorbehalte gegenüber dem neuen Ultraleichtfliegen abzubauen. Die Informationsarbeit für die Piloten hatte das unveränderte Ziel, durch schnelle und offene Mitteilungen die Flugsicherheit zu fördern und das Interesse auch an den Rahmenbedingungen des Drachenfliegens zu wecken.

Im einzelnen:

- DHV-Info, bisher 15 Ausgaben; kostenloser Versand an alle DHV-Mitglieder.



- Verteilung des DHV-Info an alle österreichischen, schweizerischen und deutschen Hängegleitervereine, an alle Luftämter und interessierten Behörden sowie im Austausch an zahlreiche in- und ausländische Luftfahrtzeitschriften.
- Verteilung des Schweizerischen Delta-Info an alle DHV-Vereine durch den SHV.
- DHV-Film über alle Bereiche des Drachenflugsports und Verleih dieses Films an Mitgliedsvereine und andere Interessierte.
- Fernseh-, Rundfunk- und Pressebeiträge, hauptsächlich über die Sicherheitssituation und über die Neuerungen.
- Mitgestaltung von Sendungen und Presseberichten.
- Zusammenarbeit mit der Fachzeitschrift DRACHENFLIEGER; redaktionelle Beiträge der Kommissionsmitglieder und offizielle DHV-Mitteilungen.

#### Zusammenfassung und Vorschau

Im Tätigkeitsbericht 1981 heißt es am Ende:

*„... Unter diesen Voraussetzungen hat unser Sport die Chance, nicht nur den heutigen Luftraum für sich erhalten zu können, sondern diesen Luftraum durch Streckenflugerlaubnis, Schlepp und Motorisierung zu erweitern. Diese Chance zu nutzen ist Hauptaufgabe im nächsten Jahr; vielleicht kehrt diese Chance nie mehr wieder.“*

Die Chance wurde genutzt, in vollem Umfang und in viel kürzerer Zeit als noch vor einem Jahr erhofft. Zu danken ist dies vor allem dem Rückhalt durch die mittlerweile 3.400 Mitglieder. Zu danken ist dies nicht der Gruppe jener, die zwar ohne eigene Arbeit das Erreichte in Anspruch nehmen, andererseits noch nicht einmal bereit sind, das bißchen geerbte Sportlizenz mit den DHV-Mitgliedern zu teilen.

Die Lösung dieses Problems mit Zusammenführung des Wettbewerbsports wird die DHV-Hängegleiterkommission auch im nächsten Jahr beschäftigen. Hauptsächlich jedoch wird das Jahr 1983 ein Jahr der Ruhe werden. Die Hängegleiterkommission und die Piloten brauchen jetzt einfach Zeit, um ohne Hektik das Erreichte zu festigen, es in einzelnen Details auszugestalten und es in vielen ausgedehnten Flügen zu genießen.

Tegernsee, den 29.10.1982

DHV-Hängegleiterkommission

#### Paul Kofler – 8 Jahre für die Flugsicherheit

Der „Sicherheitspapst“ Paul Kofler hat bei der DHV-Hauptversammlung nicht mehr für ein Kommissionsamt kandidiert. Nach langem Zögern hat sich Paul dazu entschieden, vor allem deshalb, weil er nicht mehr zu den aktiven Drachenfliegern gehört und er einem anderen, der voll im Geschehen ist, Platz machen will.

Diesen Entschluß muß man respektieren. Paul gehörte 8 Jahre lang der Hängegleiterkommission an, zunächst als Sicherheitsreferent und dann als Gütesiegelreferent. In dieser Zeit hat er zusammen mit Ali Schmid und Michael Schönherr die Gütesiegelstelle aufgebaut und weltweite Impulse für die Flugsicherheit sind von ihm ausgegangen.

In die entscheidenden Sicherheitsfragen hat der sonst so friedliche Paul sein ganzes Gewicht hineingelegt. So hat er beispielsweise 1977 sein Verbleiben im Amt von der Einführung der Schirmpflicht abhängig gemacht. Heute wissen wir, wie viele Piloten ihr Leben und ihre Gesundheit einem funktionsfähigen Rettungsgerät zu verdanken haben.

Der erste Testwagen ist durch seine Mitarbeit entstanden und er hat sich diese Mitarbeit nicht bezahlen lassen. Mehr noch: Viele tausend Mark sind aus seinem privaten Geldbeutel in die Testerei geflossen.

Innerhalb der Kommission war Paul der ruhende Pol, auf dessen fachkundigen Rat auch in allen anderen Drachenfliegerfragen großer Wert gelegt wurde. Wenn er auch jetzt ohne offizielle Funktion ist, so hat er doch seine weitere Mithilfe zugesagt. Ein Paul Kofler wirft nicht so einfach die Brocken hin.

Nach all den Jahren gemeinsamer Bemühungen und manchmal auch gemeinsamen Kampfes verbindet uns mit Paul eine persönliche Freundschaft und wir sind stolz auf diese Freundschaft.

Für die Kommission: Peter Janssen

#### Aufstellung der Geschäftsstellen-Ausgaben 1981 nach Sachgebieten

	Ausbildungs- referat	Technik- referat	Sport- referat	Finanz- verwaltung	Betreuung u. Information Mgl./andere	Allg. Bear- beitung von HG-Angeleg.	Gesamt
Beiträge DRF					100 % 16.428,--		100 % 16.428,--
Personalkosten	20 % 6.417,74	15 % 4.813,33	5 % 1.604,43	20 % 6.417,74		20 % 6.417,74	100 % 32.088,72
Reisekosten Kommission	25 % 1.749,75	25 % 1.749,75	10 % 699,91	5 % 349,98	10 % 699,91	20 % 1.749,75	100 % 6.999,05
Reisek., Honorar Prüfer	100 % 24.395,46						100 % 24.395,46
Telefon, Portokosten	10 % 3.437,45	15 % 5.156,16	5 % 1.718,72	10 % 4.437,45	50 % 17.187,22	10 % 3.437,45	100 % 34.374,45
Büromaterial, Druck etc.	20 % 8.511,90	5 % 2.127,97	5 % 2.127,97	5 % 2.127,97	60 % 25.535,68	5 % 2.127,97	100 % 42.559,46
Anschaffungen Geräte etc.	20 % 527,09	15 % 395,32	5 % 131,77	20 % 527,09	20 % 527,09	20 % 527,09	100 % 2.635,45
Bankgebühren	20 % 67,64	15 % 50,72	5 % 16,90	20 % 67,64	20 % 67,64	20 % 67,64	100 % 338,18
Raumkosten	20 % 1.233,04	15 % 924,80	5 % 308,27	20 % 1.233,04	20 % 1.233,04	20 % 1.233,04	100 % 6.165,23
Fracht, Rollgelder	20 % 119,82	15 % 89,87	5 % 29,95	20 % 119,82	20 % 119,82	20 % 119,82	100 % 599,10
Werbung (Aufnäher)					100 % 4.245,--		100 % 4.245,--
Kosten für Sportbetrieb			100 % 14.726,70				100 % 14.726,70
Steuerberatung				100 % 294,40			100 % 294,40
Versicherungen	870,--				2.424,50		100 % 3.294,50
Sonstige Unkosten						100 % 95,18	100 % 95,18
<b>Summe</b>	<b>47.329,89</b>	<b>15.307,92</b>	<b>21.364,62</b>	<b>15.048,04</b>	<b>74.885,64</b>	<b>15.775,68</b>	<b>189.238,88</b>

# Einnahmen — Ausgaben 1981

## AUSGABEN

## EINNAHMEN

	DM		DM
<u>I. DHV-Geschäftsstelle:</u>			
Beiträge Deutsche Rettungsflugwacht	16.428,--	Beiträge Mitgliedsvereine	85.191,25
Personalkosten	32.088,72	Beiträge Einzelmitglieder	44.714,10
Reisekosten Kommission	6.999,05	Einnahmen Prüfungen	34.389,41
Reisekosten, Honorare für Prüfer	24.395,46	Spenden	238,11
Telefon, Portokosten	34.374,45	Zinsen	542,10
Büromaterial, Druckschriften (incl. Info), Vervielfältigungskosten	42.559,46	Verkauf Druckschriften	14.326,19
Anschaffungen Geräte, Betriebsausstattung	2.635,45		
Bankgebühren	338,18		
Raumkosten	6.165,23		
Fracht, Rollgelder	599,10		
Werbung (Aufnäher)	4.245,--		
Kosten für Sportbetrieb	14.726,70		
Steuerberatung f. Jahresabschluß	294,40		
Versicherungen	3.294,50		
Sonstige Unkosten	95,18		
	<hr/>		<hr/>
<u>Zwischensumme I</u>	189.238,88		179.401,16
<u>Unterschuß Geschäftsstelle</u>	=====		9.837,72
			=====
<u>II. DHV-Technik:</u>			
Kosten für techn. Prüfungen	20.494,19	Einnahmen techn. Prüfungen	76.049,96
Kosten Gütesiegel-Plaketten	3.823,92	Einnahmen Gütesiegel-Plaketten	18.592,90
Personalkosten (ohne Anteil Geschäftsstelle)	8.825,01	Erstattung Versicherung	74,17
Kfz.-Kosten	5.742,71		
Telefon, Porto (ohne Anteil Geschäftsstelle)	92,82		
Büromaterial " "	1.775,56		
Reisekosten, Honorare techn. Prüfer	31.488,49		
Anschaffungen Prüfgeräte, Reparaturen	23.315,28		
Zinsen, Bankspesen	213,36		
Fracht	63,54		
Sonstige Unkosten	71,50		
	<hr/>		<hr/>
<u>Zwischensumme II</u>	95.906,38		94.717,03
<u>Unterschuß Technik</u>	=====		1.189,35
			=====
<u>III. Gesamt:</u>			
Zwischensumme I	189.238,88		179.401,16
Zwischensumme II	95.906,38		94.717,03
Gesamtverlust	<hr/>		11.027,07
	285.145,26		<hr/>
	=====		285.145,26
			=====



den ersten Wahlgang vorgeschriebene absolute Mehrheit.

2. Wahlgang:

Karlheinz Rasp 96 Stimmen, Manfred Rinkel 75 Stimmen, Enthaltungen 22.

Beschluß:

Karlheinz Rasp ist zum Fachreferenten für Sicherheit gewählt. – Er nimmt die Wahl an.

## 2 Kassenprüfer

Kandidaten Wolfgang Leng und Josef Schumacher; niemand wünscht die geheime Wahl.

Beschluß:

(Akklamation; einstimmig)

Wolfgang Leng und Josef Schumacher werden zu Kassenprüfern gewählt. – Beide nehmen die Wahl an.



Mitglieder bei der DHV-Hauptversammlung

Foto: Achim Schweikart

## 6. Verhältnis zum DAeC

Charlie Jöst und Peter Janssen berichten über die diversen Einigungsversuche des DHV mit dem DAeC und über die Situation im Sportbereich. Die bisherigen Bemühungen sind am DAeC gescheitert; die Verhandlungen werden jedoch fortgesetzt. Es folgt eine ausführliche Diskussion.

Beschluß:

(Akklamation; 4 Enthaltungen, 0 Gegenstimmen)

1. Die Hängegleiterkommission wird beauftragt, in Sachen WM-Teilnahme und Sportlizenz rechtliche Schritte im Sinne des Schreibens vom 03.09.1982 gegen den DAeC einzuleiten und parallel dazu die Bemühungen um eine einvernehmliche Lösung fortzusetzen.
2. Soweit aus prozeduralen Gründen einzelne DHV-Mitglieder im Zusammenwirken mit der DHV-Hängegleiterkommission ihrerseits entsprechende Schritte einleiten, übernimmt der DHV die entstehenden Kosten.

## 7. Ultraleichtfliegen

Der Drachenfliegerclub Loffenau stellt den Antrag, UL-Fliegen aus dem DHV auszugliedern. In der darauffolgenden Diskussion wird bekanntgegeben, daß die UL-Piloten für den nachfolgenden Sonntag eine Gründungsversammlung zur Gründung eines UL-Verbandes durchführen, wobei dieser Verband zunächst – bis die Voraussetzungen zu einer völligen Verselbständigung gegeben sind – als Mitgliedsverein dem DHV angehören soll.

Mit Rücksicht auf die Neugründung nimmt der Drachenfliegerclub Loffenau seinen Antrag zurück.

## 8. Mitgliedsbeitrag 1983

Peter Janssen trägt vor, daß die steigenden Kosten (Inflationsrate, Erhöhung der Postgebühren, weitere Arbeitskraft in der Geschäftsstelle, erweiterter Aufgabenbereich)

reich) erhebliche Einsparungen notwendig machen, wenn der Mitgliedsbeitrag gehalten werden soll. Es folgt eine ausführliche Diskussion.

Beschluß:

(Akklamation; 1 Enthaltung, 0 Gegenstimmen)

1. Der Beitrag bleibt bei DM 55,- für Mitglieder, die einem Mitgliedsverein des DHV angehören, und bei DM 90,- für Direktmitglieder. Alle Sonderbeiträge werden ersatzlos gestrichen.
2. Die pauschale Mitgliedschaft des DHV bei der Deutschen Rettungsflugwacht wird nicht über den 31.12.1982 hinaus verlängert.

## 9. Wettbewerbssport 1983

Die Versammlung ist sich darüber einig, daß auch im Jahr 1983 die DHV-Mitglieder an nationalen und internationalen Wettbewerben teilnehmen sollen. Falls insoweit keine Einigung mit dem DAeC erreichbar ist, werden wiederum eigene Meisterschaften durchgeführt. Den nächsten Europacup-Wettbewerb veranstaltet der Schweizerische Hängegleiterverband. Der Drachenflugclub Loffenau bietet die Ausrichtung einer Meisterschaft an.

## 10. Ort der Hängegleitertagung 1983

Vorschläge: Memmingen, Loffenau, Donzdorf, Deggen-dorf.

Nach der Aussprache über die Vorschläge zieht Deggen-dorf seinen Antrag zurück.

Beschluß:

(Memmingen 63 Stimmen, Loffenau 44 Stimmen und Donzdorf 76 Stimmen)

Die Hängegleitertagung 1983 findet in Donzdorf statt.

Tegernsee, den 03.11.1982      Freiburg, den 03.11.1982

Peter Janssen  
Vorsitzender

Wolfgang Gerteisen  
Protokollführer

Sie werden auf ihn fliegen ...

# LIBRE II



... denn ein Probeflug wird Sie genauso überzeugen wie der Preis von  
incl. MWSt. **DM 3.490,-**

Der LIBRE II besticht durch ein fantastisches Handling und problemlose Start- und Landeeigenschaften **mit Gütesiegel**

Spannweite: 10,10 m      Doppelsegel: 55%  
Fläche: 16,4 qm      Nasenwinkel: 125°

Fordern Sie Prospektmaterial an - machen Sie einen Probeflug.

Hersteller: Hans Hauser - Am Fäßlesgrund 8 - 7730 VS-Schwenningen - Tel. 07720/33964, 61653

VERTRETUNGEN:

RAUM FREIBURG: Walter Wagner - Sachsenstr. 6 7809 Denzlingen - Tel. 07666/5616

RAUM BIELEFELD: Erich Böttinger - Speller Teich 11 - 4815 Stuckenbrock - Tel. 05207/1415

RAUM STUTTGART: Peter Reichart - Gustav-Werner-Str. 23 - 7415 Wannweil - Tel. 07121/54128

ÖSTERREICH: Gerhard Fischer - A-9800 Spittal Tel. 04762/2532 od. 3099



## Deutsche Hängegleitertagung

### Gewählte Kommission

Vorsitzender Peter Janssen	stv. Vorsitzender Dr. Reinhart Wolfer	Sportreferat Karl Jöst	Sicherheitsreferat Karlheinz Rasp	Technikreferat Michael Schönherr	Finanzreferat Lambert Stäppgens	Ausbildungsreferat Klaus Tänzler
-------------------------------	------------------------------------------	---------------------------	--------------------------------------	-------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

### Regionalbeiräte und Fachbeiräte

Bayern Bernd Schmidtler	Baden-Württemberg Dr. Reinhart Wolfer	Gütesiegel Wilfried Rudolf	Gleitflugzeuge Klaus J. Richter	Pilotenausbildung Wolfgang Mende	Pilotenprüfung Peter Rieger
Region Mitte Elmar Müller	Region Nord Helmut Großklaus	Schlepp-Technik Helmut Großklaus	Schlepp-Ausbildung Elmar Müller	Überlandflug Helmut Denz	Luftraum + FS Günter Dorn
Berlin Klaus Domina	Flugmedizin Dr. Richard Schader	UL-Technik Bernd Winkler	UL-Ausbildung Bernd Schmidtler	UL-Betrieb Reinhard Nolle	Öffentlichkeit Klaus Tänzler

### Ausführende Stellen

Technische Prüfstellen  
Aalen, Schongau, Kassel u.a.

Geschäftsstelle  
Tegernsee

Pilotenprüfstellen  
Wolfschlugen, München

# Die richtige Segelpflege

Die Flugsaison ist vorüber. Jetzt ist die günstige Zeit das Gerät zu überholen und zu pflegen. Ein wichtiger Punkt der Gerätepflege, der meist vernachlässigt wird, ist die sachgemäße Reinigung des Segels. Hier ein paar Tips, wie Flecken aus dem Segel zu entfernen sind:

## Stockflecken

Die Flecken auf dem trockenen Segel vorsichtig mit einer harten Bürste abbürsten. Danach die betreffende Stelle des Segels zwei Stunden in eine kalte Chlorbleichlauge (1% Aktivchlor) legen. Bei Verwendung eines chlorhaltigen Marken-Bleichmittels sollte eine 5-10prozentige Wasserlösung verwendet werden. Danach das Segel mit Wasser gründlich nachspülen, und falls nötig die Behandlung wiederholen. Sollte nach dem letzten Spülen ein Chlorgeruch zurückbleiben, ist die betreffende Stelle in eine 1prozentige Natriumthiosulphat-Lösung zu tauchen und anschließend in Wasser zu spülen.

## Öl, Fett und Wachs

Kleine Flecken lassen sich in der Regel mit einem der üblichen Fleckentferner oder mit Trichloräthylen beseitigen. Einer konzentrierten Anhäufung von Fettflecken läßt sich am besten mit einer Mischung von flüssigem Waschmittel und Lösungsmittel beikommen. Abschließend die Stelle mit warmem Wasser nachwaschen. Bei Verwendung von Lösungsmittel ist darauf zu achten, daß diese feuergefährlich

und meist giftig sind. Deshalb alle Reinigungsarbeiten dieser Art an einem gut zu belüftenden Ort durchführen!

## Metallische Flecken

Diese entstehen meist durch Rost, Grünspan oder Metallpartikel. Die nachstehend genannte Lösung darf auf keinen Fall mit verzinktem Stahl oder Kupfer in Berührung kommen!

Die fleckige Stelle in eine 5prozentige Lösung von Oxalsäure (50g Oxalsäure je Liter Wasser), die in heißem Wasser aufgelöst wurde, tauchen. Danach das Segel und auch die Hände besonders sorgfältig waschen, da die Lösung nicht ganz ungefährlich ist.

## Selbstklebnummern

Will man diese entfernen, läßt man sie mit Benzol vollsaugen bis sich die Klebmasse erweicht. Nach dem Abziehen der Nummern sind die Klebstoffreste mit einem in Benzol getauchten Lappen zu reinigen.

## Blutflecken

Die befleckte Stelle des Segels in kaltes Wasser, dem 25 ccm Ammoniak je Liter hinzugefügt wurde, einweichen. Bleiben nach dieser Behandlung trotzdem restliche Flecken im Segel, so sind die Blutflecken eine bis zwei Stunden mit einer 5prozentigen Lösung eines enzymhaltigen Waschmittels zu befeuchten. Danach das Segel gründlich mit Wasser spülen.

## Pech- und Teerflecken

Diese Flecken sind mit einem organischen Lösungsmittel zu betupfen, wie z.B. Perchloräthylen, Trichloräthylen, Trichloräthan oder Waschbenzin, aber auch geeignete Teerentferner können verwendet werden. Es ist wieder auf gute Durchlüftung zu achten und stets zu bedenken, daß alle diese Produkte feuergefährlich sind.

## Lackflecken

Die Flecken zuerst mit Trichloräthylen betupfen, danach mit einer Mischung aus gleichen Anteilen von Azeton und Essigester betupfen. Farbentferner oder Farblösungsmittel dürfen bei Polyestergewebe nur mit großer Vorsicht angewandt werden; auf keinen Fall dürfen sie zu lange einwirken, noch dürfen Reste davon im Segeltuch zurückbleiben.

**Hinweis:** Alle Angaben über Waschen und Reinigen von Polyester-Segeln wurden zwar nach bestem Wissen zusammengestellt, sind jedoch in keiner Weise garantiert, insbesondere, da auf dem Markt verschiedene Segelmaterialien verwendet werden. Es empfiehlt sich vor der Behandlung mit Chemikalien mit einem Stück Mustersegeltuch – bei den meisten Herstellern kostenlos erhältlich – die Probe aufs Exempel zu machen.

Edeltraud Erl



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



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



**DEMON 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. 071 71/43745  
071 71/40769

**Vertretungen:** Münchner  
Drachenflugschule  
8000 München 80  
Tel. 089/4 48 68 48

Drachenflugcenter Peter Borg  
4950 Minden  
Tel. 0571/5 1032 u. 44 121

Reinhard Kerner  
6806 Viernheim  
Tel. 06204/7 1206  
u. 76074

Wigbert Rippert  
6405 Eichenzell 9  
Tel. 091 71/78 41

Heinrich Fischer  
8580 Bayreuth  
Tel. 09 21/9 29 11

Stefan Mühl  
5303 Bornheim/Bonn  
Tel. 0 22 27/66 53

# 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.

---

## Ali Schmid verunglückt

---

Memmingen – Am 15.09.1982 ist der DHV-Technikreferent Ali Schmid bei einer Notlandeübung mit dem Ultraleichtflugzeug Firebird M1 auf dem Flugplatz Tannheim bei Memmingen tödlich verunglückt. Das Fluggerät war im Gleitflug mit gedrosseltem Motor stark beschleunigt worden und hat sich dann in einer Höhe von ca. 40 m über Grund ruckartig vorwärts überschlagen. Beim Überschlagen brach das Gerät und der Pilot zog sich beim Aufprall am Boden tödliche Verletzungen zu.

Noch während des Überschlagens oder unmittelbar danach hat Ali Schmid das Rettungsgerät Typ Streamlight PSR II UL ausgelöst, die Schirmkappe begann etwa gleichzeitig mit dem Aufschlag sich zu entfalten, konnte den Aufschlag jedoch nicht mehr abbremsen.

Nach dem von Michael Schönherr angefertigten Flugmechanikgutachten war das Gerät in der damaligen Version bereits bei einer Geschwindigkeit unter 80 km/h bei bestimmten Umständen (z.B. Böeneinwirkung) überschlagsgefährdet. Aus der Sicht dieses Gutachtens ist es möglich, daß der Unfall technisch bedingt war. Andererseits gibt die überwiegende Zahl der Zeugen eine Fluggeschwindigkeit an, die bei oder oberhalb der zulässigen Betriebsgrenze von 80 km/h gelegen haben soll und die folglich auf eine (Mit-)Verursachung durch den Piloten hindeutet.

Die flugmechanische Prüfung des M1 hat erst anläßlich des Unfalls stattgefunden. Beim vorangegangenen Gütesiegelverfahren hatte man einen solchen Flugmechaniktest nicht für notwendig gehalten, da das Gerät aerodynamisch gesteuert ist, Berechnungen über das Flugverhalten vorlagen, die Flugversuche auch in Extremsituationen keine Anhaltspunkte für Instabilität brachten und man im damaligen Zeitpunkt noch davon ausging, daß eine Montage auf dem Prüffahrzeug technisch nicht möglich ist. Die spätere Montage erfolgte

dann in Rückenlage des Fluggerätes mit entsprechender Umrechnung der Prüfwerte.

Auf Grund des Unfalls wurde das vorläufig erteilte Gütesiegel für den M1 einstweilen außer Kraft gesetzt (Ruhen). Nach Modifizierung des Geräts und erneuter Prüfung mittels Testwagen und Flugversuchen wurde das Ruhen wieder aufgehoben.

---

## Unfalltod bei stall-Landung

---

Wasserkuppe – Am 09.08.1982 startete der ungarische Staatsbürger Dominik Nagy mit seinem neuen Bicla-Arrow (vierter Flug) an der Wasserkuppe. Nach ca. 15-minütigem Soaring brachte er im Landebereich sein Gerät in 6 bis 8 m Höhe in den überzogenen Flugzustand. Beim nachfolgenden Aufschlag zog er sich so schwere Verletzungen zu, daß er zwei Wochen später im Krankenhaus starb.

---

## Overdrive, French Connection, Speedbar

---

Jede der oben genannten technischen Zusatzeinrichtungen am Drachen beeinflusst dessen Betriebsverhalten und/oder die Festigkeit. Ohne technische Prüfung ist nicht vorhersehbar, in welcher Art und welchem Ausmaß die Beeinflussung eintritt, d.h. auch, es ist nicht vorhersehbar, ob das Gerät in instabile und gefährliche Flugzustände geraten kann.

Eine Zulassung dieser Zusatzeinrichtungen kann ohne weiteres erfolgen, wenn der Hängegleiterhersteller bzw. Musterbetreuer einen entsprechenden Gütesiegel-Änderungsantrag stellt und dann die technische Prüfung keine Beanstandung ergibt. Bisher ist ein einziger solcher Antrag bei uns eingegangen. Weitere Anträge liegen bisher nicht vor.

Wir weisen darauf hin, daß – abgesehen von der Gefährdung – automatisch auch das Gütesiegel erlischt, wenn am Hängegleiter derartige Zusatzeinrichtungen ohne Än-

derungsgenehmigung montiert werden. Bei einem Unfall steht der Versicherungsschutz in Frage.

---

## Tödlicher Startunfall

---

Düren – Am 12.08.1982 startete der Fluglehrer-Assistent Wilfried Plum mit seinem Bullet von der Startrampe neben der Burg Niedeggen. Nach Zeugenangaben geriet er gleich nach dem Start in thermische Turbulenzen, der eine Flügel wurde angehoben und das Gerät prallte nach einer Kehre an das nebenliegende Burggemäuer. Vermutlich beim Aufprall auf das Gemäuer löste sich der Helm Typ Römer vom Kopf des Piloten. Ob die tödlichen Verletzungen beim ersten Aufprall eingetreten sind oder danach beim Aufschlag auf den Boden, laßt sich nicht mehr feststellen.

Nach den vorliegenden Angaben war unfallverursachend ein Flugfehler. Der Pilot hatte das Fluggerät – gemessen an den thermischen Verhältnissen – zu langsam geflogen, sodaß es zum einseitigen „Heber“ – eventuell mit gleichzeitigem Strömungsabriß am anderen Flügel – kommen konnte. Für die tödlichen Unfallfolgen ist möglicherweise ein Fehler an der Helmbefestigung mitverantwortlich.

---

## Baumberührung – tot

---

Bruchhausen – Am 28.08.1982 verunglückte der österreichische Staatsbürger Günter Schönberger bei einem A-Prüfungsflug mit seinem Gerät Atlanta am Isselberg. Er verließ die vom Startplatz zum Landeplatz führende Flugroute, geriet über ein seitliches Waldgebiet, streifte dort einen Baum und stürzte so unglücklich auf einen Baumstumpf, daß er noch an der Unfallstelle an einer Brustverletzung starb. Als Unfallursache kommt in Betracht, daß der Pilot zu langsam geflogen ist und daß dadurch Turbulenzen Einfluß auf die Flugrichtung genommen haben, etwa durch einseitigen Strömungsabriß.

# Marktübersicht: Hängegleiter mit Gütesiegel

Herstellerangaben (ungeprüft) auf Grund einer DHV-Umfrage an alle Hersteller/Musterbetreuer von Hängegleitern mit Gütesiegel.  
Stand für alle Angaben: 01.11.1982. Übersicht wird laufend ergänzt. Preise inclusive Mehrwertsteuer.

Gerätetyp	Hersteller/Musterbetreuer (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	ca. 8 Wochen	2.800	alle	44.--	1 + 2
Arrow	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 (spezielle Winterpreise)	alle	38.50	2
Bergfalke	Schmid + Niebler	ca. 3 Wochen	3.200	alle	45.20	1
Bullet	Guggenmos	3 - 4 Wochen	4.600	alle	42.--	2
Cloud II	Thalhofer	ca. 3 Wochen	3.580	alle	45.--	1 + 2
Cloud III	Thalhofer	ca. 3 Wochen	4.150	alle	45.--	2
Comet 165	UP (Steffl)	keine	5.100	alle	54.--	3
Concord II	Steger	2 - 4 Wochen	3.950	alle	50.--	2
Demon s/m/l	Hiway (Bader)	keine	4.400	alle	50.--	2
Duck	Wills Wing (Villinger)	keine	5.300	alle	59.--	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	—	alle	38.95	1 + 2
Firebird C 11	Firebird	keine	4.070	alle	38.95	2
Firebird C 12	Firebird	keine	4.160	alle	38.95	2
Firebird CX 15	Firebird	2 - 3 Wochen	4.950	alle	38.95	2
Firebird CX 17	Firebird	2 - 3 Wochen	5.290	alle	38.95	2
Futura	Iser	ausgelaufen	—	alle	26.50	1 + 2
Harrier 147/177/187	Wills Wing (Villinger)	keine	4.700	alle	59.--	2
Helios	Schmidtler + Schmidtler	10 Wochen	5.300	alle	46.--	2 + 4
Hornet	Steger	4 - 5 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
Libre II	Hauser	2 - 6 Wochen	3.490	alle	29.--	2
maxi II	Bichlmeier	4 Wochen	3.450	alle	40.--	1 + 2
Moyes Mega	Förster	keine	3.900	alle	42.--	2
Osiris IIIs	Kuhnert	4 Wochen	3.200	alle	40.--	1 + 2
Puma	Windborne (Kaspeitzer)	ca. 8 Wochen	3.450	alle	44.--	2
Ranger A	Schmidtler + Schmidtler	ausgelaufen	—	alle	46.--	2
Ranger HS	Schmidtler + Schmidtler	3 Wochen	3.300	alle	46.--	1 + 2
Ranger Spezial	Schmidtler + Schmidtler	3 Wochen	3.550	alle	46.--	1 + 2
Scout A	Schmidtler + Schmidtler	3 Wochen	3.450	alle	46.--	1
Stratos B	Schmidtler + Schmidtler	ausgelaufen	—	alle	46.--	2
Superfex II	Finsterwalder	2 Wochen	3.469	alle	32.50 - 46.80	1 + 2
Super Scorpion	Hiway	3 Wochen	3.300	alle	50.--	1 + 2
Super Wing	Guggenmos	3 - 4 Wochen	3.900	alle	42.--	3
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	—	alle	42.--	2
Worldcup 90	Firebird	keine	3.410	alle	38.95	1
X-RAY 16	La Mouette (Hölzenbein)	ausgelaufen	—	alle	38.50	2

Einstufung – Herstellerempfehlung:

- 1 = „Geeignet für die Schulung und für Piloten mit geringer Flugerfahrung (bis ca.10 Flugstunden)“
- 2 = „Geeignet für vollausgebildete und durchschnittlich routinierte Piloten (ca. 10 - 50 Flugstunden)“
- 3 = „Nur geeignet für überdurchschnittlich routinierte Piloten (über ca. 50 Flugstunden)“
- 4 = „Spezielle Einweisung erforderlich“ (z.B. wegen aerodynamischer Steuerung)

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

# Ali Schmid

*Ansprache von Karl Nickel bei der Beerdigung von Albrecht (Ali) Schmid in Wißgoldingen am 18. September 1982.*

*Liebe Anwesende!*

*Jeder von uns hat viel verloren mit dem Tod von Albrecht Schmid, den seine Freunde nur „Ali“ nannten. Ich habe in ihm einen Freund verloren, und unsere Beziehung war eine so tiefe Freundschaft wie man sie im Leben leider nur ganz selten hat. Das mag seltsam klingen, war er doch gerade halb so alt wie ich bin. Deshalb möchte ich erst dazu einige Worte sagen: Ich habe Ali Schmid vor weniger als zwei Jahren kennengelernt, kenne ihn also erheblich kürzere Zeit als wohl die meisten von Ihnen. In dieser kurzen Zeit wurde unsere Beziehung so eng, wie ich es nur einmal vorher in meinem Leben erfahren durfte. Ali baute für mich ein Flugzeug, das ich mir ausgedacht hatte. Er machte es, wie es seinem Wesen entsprach, genial. Dort, wo ich mir noch nicht ganz klar war, hatte er schon eine Lösung parat, die besser war als alles was ich mir hätte vorstellen können und dort, wo selbst er nicht mehr weiter wußte, diskutierten wir solange miteinander, probierten und änderten, bis das fertige Produkt unseren Erwartungen entsprach. Diese Zusammenarbeit war für mich eine außerordentlich glückliche Zeit und ich glaube – auch für ihn. Nach kurzer Zeit verstanden wir uns schon so gut, daß wenige Worte, Skizzen oder Formeln genügten um uns zu verständigen. Noch wenige Minuten vor seinem Tod unterhielten wir uns über ein flugmechanisches Problem. Unsere Unterhaltung bestand, da auch andere danebenstanden, weitgehend aus einzelnen Worten, Blicken und Gesten, aber er wußte, daß ich ihn verstand und ich wußte das gleiche von ihm. Wenn man über Ali Schmid sprechen will, dann muß man zunächst von seiner Leidenschaft reden und die war das Fliegen und die Flugzeuge. Gott hat uns keine Flügel gegeben, aber er gab jedem von uns den Drang: Hinauf, aufwärts, sich über die Niederungen des täglichen Einerlei erheben, auf die Welt hinuntersehen. Viele steigen deshalb sonntags auf die Berge der Schwäbischen Alb oder wir erleben eine be-*

*Seine Frau Susi erzählt fürs Info*



Ali war flugbesessen wie kein Zweiter. Als Bub nahm er an den Uhu-Wettbewerben für Modellflieger teil und gleich mit 14 Jahren fing er mit dem Segelfliegen an. Fürs Skifahren baute er sich verschiedenste Schwingen, lange bevor solche Dinger im Skihandel zu kaufen waren.



Fotos: Karl Nickel, Martin Traub, Pit Deffner, Susi Schmid, Frank Hentschel, Martin Schmid, Leoni Schmid und andere.

# ein Fliegerleben



sinnliche halbe Stunde auf dem höchsten Kirchturm und schauen auf die Dächer und Gäßchen der Stadt hinunter. Manche treibt es noch höher: sie wollen fliegen und über dieser Erde schweben. Es gibt viele Möglichkeiten des Fliegens, aber die wohl natürlichste Art ist die des Drachenfliegens. Ali war Drachenflieger, er schleppte seinen Drachen auf den Gipfel eines Berges, entfaltete ihn, befestigte die Spannseile und schwang sich dann auf seinem eigenen Gerät in die Luft, um mit den Wolken und den Vögeln über das Land zu gleiten. Aber das war es nicht allein. Er wollte nicht nur fliegen und das Fliegen konsumieren auf einem Gerät, das er irgendwo im Laden gekauft hatte. Für ihn war das Fliegen noch etwas mehr, eine Herausforderung: nicht nur sich über die Erde zu erheben, sondern auch die dazu nötigen Geräte selbst zu erfinden, zu entwickeln und zu bauen. Gott hat uns keine Flügel gegeben, aber er gab uns den Verstand und das Genie, uns Flügel zu erschaffen. Nicht uns allen. Es sind immer nur einige ganz wenige, die diesen Zwang in sich fühlen: zu erfinden und zu bauen.

Ali Schmid war der typische Ingenieur. Er hat Dutzende von verschiedenen Drachenflugzeugen selbst entworfen, konstruiert, gebaut und geflogen und es waren Hunderte von solchen Geräten, die er in seiner Werkstatt für andere herstellte und von denen er jedes selbst einflog. Für ihn ging es nicht nur darum etwas zu schaffen was fliegt. Nein, das Gerät sollte auch besonders einfach, besonders leicht, besonders stabil, besonders sicher, besonders leistungsfähig, kurz, in jeder Hinsicht außerordentlich sein. Nur ein Beispiel von vielen. Ali Schmid hat das kleinste Drachenflugzeug und damit das kleinste Flugzeug überhaupt geschaffen: ein Gerät, das sich auf eine Länge von 1,20 m zusammenlegen und in einem Rucksack transportieren läßt. Niemand vor ihm glaubte, daß so etwas überhaupt möglich sein könnte. Er hatte es nicht nur realisiert, sondern hat auch viele hundert von diesen Geräten gebaut, verkauft und sie werden überall in der Welt geflogen.

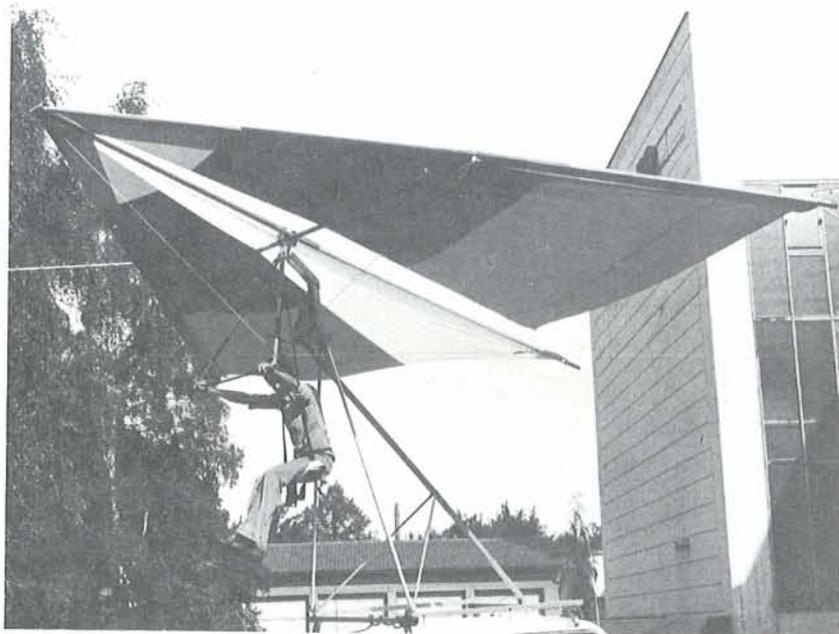
Ali Schmid hat bei seinen Flugzeugkonstruktionen immer den allergrößten Wert auf Sicherheit gelegt. Mit seinen Konstruktionen ist

durch seine Schuld nie ein Unfall geschehen. Umso tragischer ist es daher, daß er auf dem Flugzeug eines anderen Herstellers ohne jede eigene Schuld zu Tode kam.

Für Ali Schmid war seine Liebe zur Fliegerei fast eine Besessenheit und auf jeden Fall eine Leidenschaft, die ihm viel Leiden brachte, wenn die Dinge nicht so gingen wie er es sich vorgestellt hatte, die ihm aber auch das Glück bescherte, das jeder kennt der etwas selbständig vollbracht hat. Er machte diese Leidenschaft zu seinem Beruf und erfuhr damit das Glück, das nur den wenigen zuteil wird, deren tägliche Arbeit gleichzeitig ihr Hobby ist.

Wie wir alle, die in der Fliegerei arbeiten, hatte Ali Schmid mit Flugmodellen angefangen. Es ist ein unbeschreibliches Gefühl wenn solch ein Gebilde, das man sich selbst ausgedacht und es selbst gebaut hat, zum ersten Mal in der Luft fliegt. Später konnte er dieses Gefühl noch erweitern zu der Erfahrung, daß ein selbsterzeugtes Fluggebilde einen selbst in die Luft zu tragen vermag. Können Sie sich vorstellen was das bedeutet? Man denkt sich ein Flugzeug aus. Man bringt es zu Papier. Man faßt es in Formeln. Man übersetzt das ganze in Aluminiumrohre, Stahlseile, Bolzen, Nieten, Kauschen, Nylonsegel und stellt alle diese Dinge her und eines Tages schwingt man sich auf diesem Erzeugnis des eigenen Geistes und der eigenen Hände in die Luft.

Der Übergang vom Flugmodellbau zum Flugzeugbau führt natürlich über die Technische Hochschule und darum hat auch Ali Schmid in Stuttgart Flugzeugbau studiert. Man merkte ihm stets an, wieviel er von dieser theoretischen Ausbildung mitbekommen hat. Zusätzlich jedoch mußte er sich ein Wissen und Können erwerben, das an keiner Technischen Hochschule gelehrt wird und das er sich selbst aneignen mußte. Er wurde zum Experten im Segelnähen und glauben Sie nur ja nicht, daß es eine einfache Angelegenheit ist ein Segel so zu nähen, daß es faltenlos über das gegebene Gestell paßt. Er wußte, welche Aluminiumrohre auf dem Markt sind und an welcher Stelle welches Rohr optimal ist. Er wußte Bescheid über Querkräfte, Beullasten und Knicklasten, über Torsionsmomente und Lochleibungen, über die richtigen Trag-, Fang- und Steuerseil-Dimensionen und was es sonst noch alles gibt. Wohl gemerkt, diese Dinge mußte er sich alle selbst aneignen. Eine Lehre, Schule oder Hochschule für diese Grundlagen seines Berufes gibt es nicht und was er wußte, gab er als Lehrer sofort



Als er dann in amerikanischen Zeitungen die ersten Drachen abgebildet sah, gab es für ihn nichts anderes mehr: Sein erstes Gerät war aus Bambusrohren und Plastikfolie gezimmert, und die Kiste flog! Von da an gehörten die ganze Freizeit und ein großer Teil der Arbeitszeit nur noch dem Drachenfliegen. Ali flog sicherheitsbewußt und trotzdem war er von Anfang an ein Leistungspilot. Bereits bei der ersten Weltmeisterschaft in Kössen 1975 war er als Mitglied der deutschen Nationalmannschaft dabei und er hat eigentlich keine nationale oder internationale Meisterschaft ausgelassen. Die Trennung des deutschen Wettkampfsports in diesem Jahr hat ihn besonders geschmerzt, auch weil die Zweigleisigkeit seinem Wunsch nach Ruhe und Ausgleich zuwider war.

Wenn Ali nicht beim Fliegen oder beim Gerätebauen war, dann tüftelte er an Verbesserungen und Neukonstruktionen. Er hat sicher 20 Neukonstruktionen entworfen, von denen fünf in Serie gegangen sind. Dabei hat er leider nie aufs Geld geschaut; wenn ich nicht gewesen wäre; wären wir längst bankrott gegangen. Zuletzt hat er sich in den Bau von Ultraleichtflugzeugen hineingekniert, wieder mit neuer Begeisterung.

Fliegen war für Ali die reinste Freude und er wollte auch, daß andere Piloten das Fliegen ohne Angst und Gefahr genießen können. Flugsicherheit war für ihn zuerst eine



menschliche Aufgabe und er hat ohne Eigennutz sein ganzes Wissen und Können für die Geräteprüfungen eingesetzt. Das war ein tolles Team, Ali mit Paul Kofler und Michael Schönherr; später ist dann Klaus Rostan dazugekommen. Unter Ali's Anleitung und mit seinem handwerklichen Geschick sind nacheinander drei Flugmechanik-Meßwagen und ein Festigkeitsprüf-fahrzeug gebaut worden. Wenn mein Ali nicht gewesen wäre, hätte es viel mehr Tote und Verletzte gegeben.



wieder weiter an andere, neidlos, nur auf gegenseitige Hilfe bedacht.

Ali Schmid war nicht nur begeisterter Ingenieur und Flieger, er war auch ein begeisterter Lehrer. Das betraf nicht nur seine Fluglehrertätigkeit, wo er seine Flugschüler leitete, anfeuerte oder bremste, ihnen einen Teil seiner Erfahrung und seines Wissens mitgab und sie unmerklich auch in seinem Sinne beeinflusste. Das betraf auch so einfache Dinge wie die Anleitung, wie man die Bohrmaschine richtig zu bedienen habe, wie man eine Packtasche oder ein Segel näht, wie man einen Halbrundbogen feilt, oder einen Schraubenbolzen kürzer macht. Seine Erklärung war klar, knapp und stets so, daß es eigentlich selbstverständlich schien wie man die Sache anpacken mußte, und daß man sich fast schämte, es nicht von vornherein so gemacht zu haben.

Eine besondere Eigenschaft seines Charakters war seine Gutgläubigkeit. Er glaubte an das Gute im Menschen und war in vieler Beziehung arglos wie ein Kind. Natürlich wurde das auch ausgenützt und natürlich mußte er auch oft erkennen, daß das Gute in anderen Menschen sich nicht immer so ausdrückt, wie er es als selbstverständlich voraussetzte. Doch nie habe ich erlebt, daß er darüber in Zorn, Wut oder gar Haß verfiel. Sicher, er ärgerte sich über andere Menschen, wenn diese ihn betrogen oder übervorteilt hatten. Doch wenn irgend jemand aus seiner Umgebung über die Betroffenen herzog, so hatte er doch stets ein Wort des Verstehens bereit und versuchte, auch die Position des anderen zu sehen.

Er war ein Mann des Ausgleichs. Streit und Zank waren ihm zuwider. Er war bereit, eher Nachteile hinzunehmen und hat das immer wieder getan, als sich mit anderen auseinanderzusetzen. Und wenn in seiner Gegenwart ein Streit ausbrach, so war er der Erste, der schlichtend eingriff.

Wie sehr er stets für andere da war zeigt eine fast komische Eigenschaft, die mir immer wieder an ihm auffiel: Wenn in seiner Werkstatt irgend ein Teil verlegt war, wenn man das Metermaß, einen 6er-Bohrer, einen Plastikhammer oder die Schieblehre suchte und ihn fragte: „Ali, weißt Du wo das und das ist“, dann geschah das folgende: Ali sagte nicht: „Schau mal auf der Werkbank nach“ oder „das liegt auf dem Fensterbrett“, sondern Ali legte weg, was er gerade in der Hand hielt und brachte einem das betreffende Teil. Nach einiger Zeit wurde mir das so unangenehm, daß ich ihm immer sagte: „Ali, bitte bleib wo Du bist

und unterbrich Deine Arbeit nicht, aber weißt Du vielleicht wo das und das ist“. Es half nichts, Ali suchte es trotzdem für mich. Er fühlte sich so sehr für den anderen verantwortlich, daß er es nicht über sich brachte, eine kurze Antwort zu geben wie etwa: „Schau doch selber nach“ oder „weiß ich auch nicht“. Nein, er wolte dem anderen immer helfen.

Ali Schmid war ein außergewöhnlicher Mensch. Er hatte deshalb sehr viele Freunde und es verging kein Tag, ohne daß nicht mehrere oder gar ein Dutzend hereinschauten, nur um mit ihm einige Worte zu sprechen. Ich möchte Sie fragen: „Wer von uns, die wir heute hier sind, kann das gleiche von sich sagen“? Wir nehmen den nächsten in unserem Leben oft viel zu selbstverständlich hin und wissen, so ist er nun mal eben. Wir denken nicht über ihn nach und erst wenn er nicht mehr bei uns ist erkennen wir, mit was für einem außergewöhnlichen Menschen wir zusammengelebt haben.

War er glücklich? Ich glaube ja. Es machte ihm Freude sich neue Flugzeuge, neue Verfahren, neue Details

auszuknobeln. Es machte ihm Freude, diese Geräte mit seiner eigenen Hand herzustellen und wachsen zu sehen. Es machte ihm Freude und war sein Glück auf diesen Kindern seines Geistes und seiner Hand über der Erde segeln zu können.

Er hatte das Glück sehr viele gute Kameraden und Freunde zu besitzen, die sein Hobby, das Fliegen, teilten und die ihn wegen seiner Genialität bewunderten.

Er hatte insbesondere das Glück eine Frau gefunden zu haben zu der er sich zugehörig fühlte, die zu ihm gehörte, die seine Leidenschaft für das Fliegen teilte und die ihm viele der Widrigkeiten des Daseins abnahm. Seine Frau Susanne, geb. Abele, hat zu ihm gehalten, hat für ihn die Buchhaltung gemacht, hat für ihn Segel genäht, hat für ihn fertige Geräte oder Ersatzteile verpackt, hat sie zur Post gefahren, hat die Finanzen in Ordnung gehalten, hat ihm das Essen gekocht und ihn zum Essen gezwungen, wenn er es über seiner Leidenschaft vergaß. Kurz, Sie war ein Teil von ihm.

Genauso ein Teil von ihm waren auch seine lieben Eltern. Sie haben

zu ihm gestanden bei seiner Berufswahl, die ihnen sicherlich manche Sorge bereitet hat. Sein Vater hat sogar – um ihm diese Zugehörigkeit zu zeigen – selbst das Drachensfliegen angefangen. Ali wußte wieviel er seinen Eltern verdankte und immer, wenn das Gespräch darauf kam, redete er über sie in seiner scheuen Art in einer Weise, daß man merkte: hier spricht tiefe Sohnesliebe und Verbundenheit.

Ich glaube, den meisten von Ihnen wird es so wie mir gehen: Jetzt wo Ali nicht mehr bei uns ist, geht mir erst auf, was ich an ihm besessen habe. Er war ein außergewöhnlicher Mensch. Er hatte viele Tugenden die – ich muß es gestehen – ich nicht besitze. Er hatte viele Eigenschaften, die wir uns nur wünschen können. Ich werde ihn im Gedächtnis behalten. Ich werde mir in der Zukunft oft überlegen: „Was hätte Ali wohl in diesem Falle getan“. Ich werde mich bemühen, die eine oder andere seiner Tugenden zu erwerben. Ich bin sicher, daß auch Sie so denken und fühlen werden.

Karl Nickel

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

### Aufnahmeantrag

Für Direktmitglieder, die nicht einem Mitgliedsverein des DHV angehören.

Ich beantrage die Mitgliedschaft im Deutschen Hängegleiterverband e.V.

Vor- und Zuname ..... Geburtsdatum .....

Anschrift .....

Der DHV-Vierteljahresbeitrag beträgt DM 22,50 (ist erst mit der Rechnungsstellung zu bezahlen!).

Ort, Datum ..... Unterschrift .....

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

### Einzugsermächtigung

Name .....

Anschrift .....

Ich ermächtige den Deutschen Hängegleiterverband e.V., von meinem Konto Nr. ....

bei der (Bankinstitut) ..... BLZ .....

den jährlichen Mitgliedsbeitrag

den jährlichen Versicherungsbeitrag einzuziehen.

Ort, Datum ..... Unterschrift .....

# Was wird vom DHV erwartet?

## Ergebnis der 82-er Umfrage aus Info-Nr. 15

Gesamtzahl der Einsendungen: 85, die weitestentfernte aus USA.

Vorjahresergebnisse in Klammer (1980/1981)

	„ich bin dagegen“	„mir liegt nichts dran“	„keine Meinung“	„finde ich ganz schön“	„unbedingt notwendig“
Anschluß an den DAeC?	(33/17) 21%	(32/42) 22%	(10/13) 17%	(10/17) 16%	(10/11) 24%
DHV-Versicherungen?	(-/-) -	(4/2) 1%	(7/3) 4%	(24/32) 28%	(65/63) 67%
Pilotenprüfungen durch den DHV?	(-/-) 1%	(-/-) -	(2/-) 4%	(15/12) 10%	(83/86) 85%
Gütesiegelerteilung durch den DHV?	(-/-) 2%	(-/-) -	(5/-) -	(5/14) 5%	(90/84) 93%
persönliche Mitgliederbetreuung?	(-/-) 1%	(2/2) 7%	(7/7) 5%	(49/44) 50%	(42/47) 37%
Werbung weiterer Mitglieder?	(2/5) 1%	(4/9) 12%	(8/9) 15%	(32/16) 21%	(54/61) 51%
Teilnahme an internat. Wettbewerben?	(2/2) 2%	(11/27) 27%	(8/12) 11%	(38/32) 32%	(41/27) 28%
DHV-Info?	(2/-) -	(-/-) -	(-/-) -	(24/7) 24%	(76/93) 76%
UL-Fliegen?	(-/35) 22%	(-/31) 30%	(-/5) 11%	(-/18) 22%	(-/11) 15%
Hängegleiterschlepp?	(-/11) 6%	(-/20) 15%	(-/11) 8%	(-/21) 36%	(-/46) 66%
Überlandflüge?	(-/-) -	(-/2) 1%	(-/5) -	(-/47) 33%	(-/46) 66%
Flugfunk?	(-/-) 11%	(-/-) 16%	(-/-) 12%	(-/-) 37%	(-/-) 24%

92% ich bin reiner Freizeitflieger  
26% war früher beim DAeC  
7% bin Doppelmitleid bei DHV und DAeC

8% ich bin Wettbewerbspilot  
67% bin beim DHV erstmals in einem Drachenfliegerverband  
42% gehe mit dem DHV durch dick und dünn

### Ergänzende Antworten:

Im übrigen meine ich . . . . .

. . . sollte sich der DHV bemühen, mehr Gewicht beim BMV zu bekommen. Leider ist der Einfluß des gewaltigen Aero-Clubs in Drachenfliegerfragen immer noch zu groß. Mir fällt auf, daß immer, wenn der DHV etwas erreicht hat, der DAeC nachzieht und (ohne Pionierarbeit) genau dieselben Recht bzw. Kompetenzen erhält wie der DHV.

. . . zuviel Bürokratie, zuwenig Kameradschaft über die örtlichen Clubs hinaus: „Hausberge gehören abgeschafft!“ Pilotenprüfungen durch den DHV – wozu haben wir Fluglehrer? DHV-Info – leider nur Katastrophennachrichten.

. . . FAI-Anerkennung erwirken! Und DAeC DAeC sein lassen!

. . . daß, wie in fast allen Sportarten auch beim Drachenfliegen die Wettkämpfe viel zu stark im Vordergrund stehen. Das „Freie Fliegen“ wird teils sich selbst überlassen, teils soll es den Aufwand der Wettkämpfer mit erbringen.

. . . Europacup, keine Gütesiegel-pflicht, sonst immer. Warum?

. . . Ich gratuliere dem DHV zur bisher geleisteten Arbeit! So weitermachen!

. . . der DAeC hat bis jetzt zu wenig für die Drachenfliegerei getan, deswegen bin ich gegen einen Anschluß. Der DAeC hat erst durch den DHV gemerkt, daß man sich als Verband mehr anstrengen muß, um Mitglieder zufriedenzustellen.

. . . die Mitgliedsbeiträge wurden bisher sinnvoll genutzt. Ich würde es nicht unterstützen, daß auch nur 1 Mark von seiten des DHV in weitere UL-Programme fließt, da dies mit „Hängegleiten“ nichts zu tun hat.

. . . ich bin gegen UL, Schlepp und Tandem. Die organisatorische Betreuung von UL muß von Drachenfliegen getrennt werden, wie es jetzt hier in den USA gerade, aus guten Gründen, geschehen ist. Das größte Problem des Drachenfliegens ist die zu große Zahl von Piloten. Es sollte daher nicht weiter für diesen Sport geworben werden. Ich weiß:

Das geht gegen die Interessen der Schulen, Händler, Hersteller und Verbandsfunktionäre. Die wichtigste Aufgabe für den DHV: mehr Fluggebiete! Weniger Flugbeschränkungen.

. . . Betreff: Flugfunk – wir sollten eine eigene Frequenz haben. Ballonfahrer und Segelflieger haben übrigens schon eine!

. . . daß in Deutschland zumindest der Überlandschein dem Sonderpilotenschein gleichgestellt werden sollte.

. . . der DHV hat im letzten Jahr sehr gute Arbeit geleistet. Einen Anschluß an den DAeC halte ich für ausgeschlossen. Die ruhen sich jetzt schon auf Euren Lorbeeren aus. Wichtig ist eine vernünftige Basis für ein friedliches Nebeneinander.

. . . daß im Info mehr Zeichnungen von Kalle gebracht werden sollten.

. . . wann wird endlich eine unabhängige Prüfungskommission (siehe Schweiz) eingesetzt. (Hersteller Schmid/Schmidler haben darin nichts zu suchen!)

... daß Leute, die den „Fluglehrer“ beim DAeC machen, bei uns nicht anerkannt werden sollten! Daß man solche Leute nicht auch noch unterstützen soll.

... ergänzend zu der Übersicht „Hängegleiter mit Gütesiegel“ wäre eine Aufstellung der Hersteller- und Händleradressen in einem der nächsten DHV-Infos interessant.

... wenn unter Rubrik 1 der „Zusammenschluß“ des DHV + DAeC gemeint ist – „unbedingt notwendig“ –

... Hängegleiterschlepp mit Schleppdrachen. Sich um die Aufhebung gesperrter Fluggelände kümmern.

... 2 Verbände sind Mist. Teilnahme an internationalen Wettbewerben nur mit DAeC zusammen.

... die Tendenz, auch ausländische Drachentests bzw. Zertifikate wie von der HGMA anzuerkennen, finde ich gut.

... daß es gut ist, wenn der DHV mit einer größeren Mitgliederzahl im Rücken unsere Interessen vertreten kann. Schafft daher keinesfalls das Rabattsystem für A- und B-Schein ab; für viele unserer Prüfungsgruppe war dies ein Grund, wenigstens erst einmal 1 Jahr dem DHV beizutreten.

... die begonnene Arbeit muß kontinuierlich fortgesetzt werden. Mit dem DAeC sollte Übereinstimmung erreicht werden.

... Anschluß an DAeC nur dann, wenn wir davon in Zukunft mehr Nutzen als Schaden haben.

... gegenseitige internationale Anerkennung der Flugberechtigungsscheine unbedingt erforderlich. Preistreiber bei Fluggerät und Zubehör/Ersatzteilen anprangern.

... ein Lob für die bisherige Arbeit. Vielleicht wäre ein weiterer Mitarbeiter in der Geschäftsstelle angebracht.

... alles prüfen und die Ergebnisse im Info veröffentlichen. Man muß das Heft zerschneiden, eine besondere Seite, als Fragebogen, wäre besser.

... daß Ihr weiter so machen sollt. Meines Erachtens fehlt ein DHV-Aufkleber fürs Auto usw.

... Einigung mit DAeC. Gegenseitige Anerkennung ausländischer Pilotenscheine.

... Macht weiter so!

... daß eine Kooperation mit dem DAeC nur unter Voraussetzungen eingeleitet werden soll, z.B. Demokratie und Transparenz der Organisation, Eigenständigkeit der Drachenflieger statt Anhängsel im DAeC, daß klargemacht werden muß, wer den Drachenfliegern im DAeC Impulse vermittelt (hat)!

... wäre es nicht möglich, die Sporthoheit für den DHV zu sichern? Im Falle eines Zusammenschlusses DHV-DAeC müßte sichergestellt sein, daß der DHV nicht untergebuttert wird. Denn er war es ja, der – durch das Desinteresse des DAeC – etwas für uns Drachenflieger bewegte und erreichte. Sonst hätte der DHV ja gar nicht erst entstehen können oder brauchen.

... die heutige Ausbildung ist zwar recht gut, jedoch stört mich die „Ausbeutung“ der Flugschüler. Ich weiß aber auch keine Alternative dazu.

... vielen Dank für Eure Arbeit, endlich kann man legal fliegen! Noch was: sorgt dafür, daß der Himberger eine auf's Dach kriegt!

... leider gestaltet sich das Drachenfliegen immer mehr zu einer großen finanziellen Angelegenheit und durch die vielen Wettbewerbe hat der „reine Genußflieger“ wenig Freude mehr daran. Auch sollte weniger ausgebildet werden. Lange werde ich wohl nicht mehr fliegen, da Aufwand und Kosten nicht mehr zu vertreten sind.

... die Arbeit an den Punkten Sicherheit, Gütesiegel, offizielle Anerkennung und Hängegleiterbetriebsordnung verdient besonderen Dank!

... die Marktübersicht ist Klasse! Begrüßenswert wäre eine Marktübersicht über alle sonstigen Drachenflieger-Ausrüstungen (Preise!). Auch der amerikanische Markt sollte einbezogen werden.

... DHV-Info hervorragend! Stellung gegenüber DAeC behaupten! Viel Erfolg und alles Gute!

... zum DHV-Info: Ihr solltet einige Artikel bezüglich Technik + Sicherheit mehr kommentieren (z.B. „Gefahrenquelle: Integrierter Container“ in Info Nr. 15), weil der Normalverbraucher sie nicht mehr verstehen kann! Außerdem wäre es schön, mehr über die Mitarbeiter und „Funktionäre“ des DHV zu erfahren – ähnlich DHV-Info Nr. 12. Viel Spaß bei der Arbeit und laßt Euch durch Rückschläge nicht entmutigen.

... für einige Drachenflieger-Kollegen ist der DHV eine Mafia-Organisation, die durch viele Möglichkeiten Macht und Geld ansammelt. – Gegenmittel: den demokratischen Aufbau des DHV populärer machen.

... nicht nur bei der Gütesiegelerteilung erscheint mir das Gewicht der deutschen Hersteller in der DHV-Spitze zu groß.

**DELTA SPORT**  
Vertretung und Service  
**BULLET** **UP-COMET**  
**Fafnir** **ATLAS** **Demon**  
**AZUR**  
Laufend günstige Gebrauch- und Vorführangebote!  
Das neue Gurtprogramm von Delta Sport: »Strecker«-Schurze  
»Cross-Country«-Schlafsackschurze »Super«-Kniehängerschurze  
**Jetzt mit integriertem Fallschirmcontainer**  
Sie fliegen (liegen) komfortabler mit Gurtzeug von:  
Delta Sport Helmut Prieler Ing. grad., Tel.: (0 86 21) 32 26  
Felix-Scheffler-Str. 22, D-8226 Altenmarkt a. d. Alz

**DELTA-SERVICE-KÖLN**



**0 2 2 1 - 4 1 2 1 6 4**

... Euer Erfolg, insbesondere bei der Arbeit mit dem BMV, war vielleicht nur getrennt vom DAeC möglich; dafür meinen Glückwunsch. Jetzt, oder spätestens wenn diese Erfolge gefestigt sind, ist es Zeit, sich wieder an den DAeC anzuschließen, sogar mit Zugeständnissen. Ich bin dafür, daß UL's im DHV bleiben, also von den Drachenfliegern teilweise vorfinanziert werden, obwohl mir persönlich nichts daran liegt. Sie sollten aber höhere Beiträge/Gebühren zahlen.

... solange die Interessen der einfachen Mitglieder über die Interessen von Herstellern, Fluglehrern usw. gestellt werden, stehe ich voll hinter dem DHV.

... Einigung mit dem DAeC im Bereich des Wettkampfsports unbedingt erforderlich.

... man hat das Gefühl, der DHV entfernt sich langsam aber sicher von der Basis!

... daß auch wir Freizeitflieger das Anrecht haben sollten, überall zu fliegen und nicht wieder weggeschickt zu werden. Es haben ja nicht alle einen Berg vor der Haustür.

... ich bin zwar mit meiner Ausbildung noch nicht ganz fertig, finde aber, daß der DHV für die Ausübung dieser Sportart außerordentlich wichtig ist und daß die verantwortlichen Leute sehr viel geleistet haben.

... daß, wenn Richtlinien aufgestellt werden, diese auch befolgt werden sollten, z.B.: French Connection usw. beim Europacup, aber sonst strafbar, DAeC-Fluglehrer werden auch beim DHV anerkannt? Komisch.

... Macht weiter so!

... es sollte so viel Freiheit erhalten bleiben, wie irgend möglich. Da Ihr Euch bislang sehr dafür eingesetzt habt, „danke“.

... Weiter so!

... einen „einzigsten“ Verband erreichen! Nicht als DAeC! Mit den Österreichern wegen B-Schein einigen. UL-Schlepp genehmigen lassen.

... der DHV hat viel für den Drachenflug getan.

... Sicherheit sollte weiterhin im Vordergrund stehen. Wie wäre es mit Flugtagen (-wochen), in denen der Durchschnittspilot unter „lockerer Führung“ seine schlechten Gewohnheiten abbauen und seine Flugtechnik ausbauen könnte?

... wir würden den DHV mehr als „unseren“ Verband ansehen, wenn wir auf mehrmalige Anfragen – letzter Brief vom 18.07.1982 – endlich eine zufriedenstellende Antwort erhalten würden.

... der DHV sollte sich um die Erschließung weiterer Fluggelände kümmern, insbesondere in der nördlichen Hälfte Deutschlands.

## Briefe · Briefe · Briefe · Briefe · Briefe ·

Olsberg, 13.8.1982

### Vorbildlicher Service eines Händlers

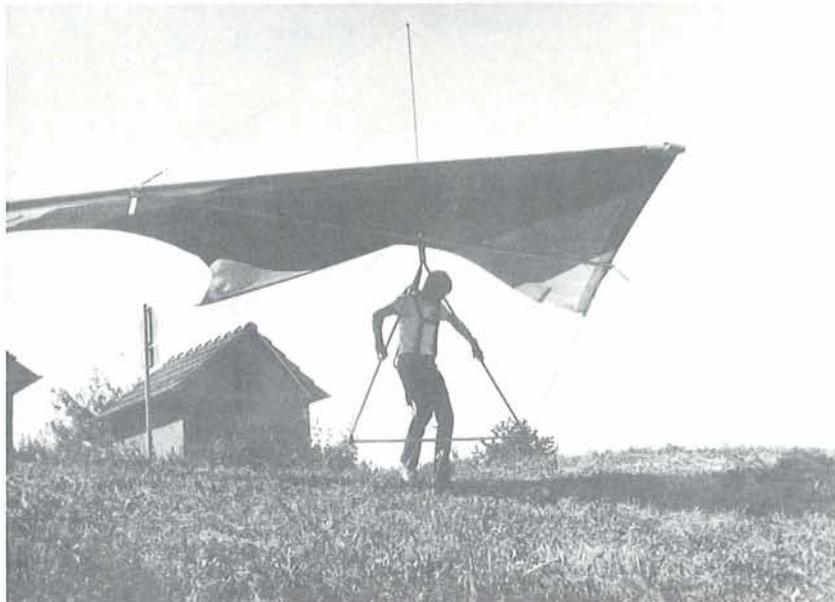
Wie es uns Piloten allgemein bekannt ist, gibt es beim Handel mit Flugdrachen und Zubehör sehr viele Vertreter, die keinen oder nur schlechten Service machen. Überall wird über die Art geklagt, zwar mit neuem Fluggerät versorgt zu werden, aber bei späteren Serviceangelegenheiten nicht mehr bedient zu werden. Ganz schlimm ist dieses, wenn es sich auch noch um Reklamationen handelt.

Ich möchte kurz einen Fall schildern, wo ein Händler uneigennützig stundenlang ein Gerät bearbeitete und zudem noch diverse Neuteile ohne Berechnung einbaute. Es handelt sich um Gerhard Hölzenbein in Freiburg, der LaMouette in Deutschland vertritt. Er bekam von uns Geräte mit der Bitte, diese zum Ändern mit nach Frankreich zum Hersteller zu nehmen, was auch so gemacht wurde. Zunächst gab es dann Ärger, weil der Hersteller die Geräte ohne Kennzeichnung bearbeitete und somit nicht mehr die entsprechenden Teile zusammen waren. Nach Rücksprache mit Gerhard Hölzenbein sind wir dann nach Freiburg gefahren. Obwohl nun diese Geräte überhaupt nicht bei ihm gekauft worden waren, nahm er

sich einen ganzen Tag Zeit, die beiden AZUR (teilweise mit neuen Teilen!) aufzubauen. Erfreulich zu sehen war noch, daß dort über eine Werkstatt verfügt werden konnte, wo jegliche Arbeiten gemacht wurden. Dieses ist bei vielen bekannten Händlern schon garnicht möglich, hier muß man sich Steuerrohre selbst mit Bohrungen versehen, usw. .

Zu hoffen wäre, daß viele Händler sich einen Service leisteten, der mehr als nur das „Verkaufen“ von Neuteilen beinhaltet. Sicher ist vielen Piloten wohler, wenn sie sich nicht unerfahren ans Auswechseln von Kielrohren, Verspannungen, usw. begeben müssen. Ein Service wie bei Hölzenbein würde ich da allen Händlern empfehlen.

Burkhard Schulte



Drachenfliegerimpressionen eines unbekanntem Fotografen

Hamburg, 22.10.82

## In Hamburg geht's mit Schwung aufwärts

Ein Brief des Hamburger 1. Vorsitzenden Werner Steinert

Hallo Peter!

Unsere L-Schein Ausbildung in Hamburg läuft am 13.11.82 an. Wir konnten hierfür den Lehrer Klaus Domina aus Berlin verpflichten, der am 6.11.82 nach Hamburg kommt und die Verträge mit dem HDF unterschreibt. Bis zu unserer eigenen Lehrer-Ausbildung, sprich meines Sohnes Peter und meiner, wird Klaus die Sache unter den Gegebenheiten unseres Vereins durchführen. Unser Vereins-Lokal hat einen separaten Ausbildungsraum oder Clubraum, den wir jeden Mittwoch und an den Wochenenden belegen können. Wir bilden nur Vereinsmitglieder aus.

Für die Theorie haben wir zusätzlich noch Seminare in Wetterkunde, Aerodynamik, Physikalische Festigkeitslehre eingeführt. Diese Seminare werden aber unabhängig von der L-Schein-Ausbildung von Fachleuten dieser Sparten durchgeführt, z.B. von einem Flugzeugbauer, einem Atomphysiker und einem Seewetterfrosch.

Werner Steinert

Baiersbronn, 27.10.82

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem ich die Entwicklung des Drachenflugsportes von Anfang an mit erlebt habe und mir so auch die Höhen und Tiefen der Verbandsarbeit bekannt sind, möchte ich mich für die vertrauensvolle und reibungslose Zusammenarbeit mit dem DHV recht herzlich bedanken! Jeder, der die früheren „Zustände“ – DAeC und seine Landesverbände – gekannt und miterlebt hat, sollte einmal an diese „Zeit“ zurückdenken. Oder haben's manche schon wieder vergessen?

Ich bin überzeugt, daß der DHV auf dem richtigen Weg ist und sich trotz der immer wieder auftauchenden Quertreiber und der sich ergebenden Rückschläge auch in Zukunft behaupten wird.

Solange die Drachenflieger von Idealisten betreut werden und nicht von staatlichen Verbänden verwaltet, kann der DHV meiner ideellen Unterstützung gewiß sein!

Ihr  
Karl Finkbeiner

Worpswede, 14.8.82

Lieber Peter,

ich möchte mich sehr herzlich für Dein Schreiben vom 5.7.82 bedanken. Ich muß Dir sagen, daß Du bei uns mit der ganzen Tonart und mit dem was Du schreibst, großen Beifall gefunden hast. Das war die Vernunft und der klare Blick wie man ihn von einem Verband erwartet und selten findet. Herzlichen Dank! Im letzten Info fordert der DHV die Mitglieder auf, zur Arbeit des Verbandes Stellung zu nehmen. Für mich persönlich und für den DFC Weser kann ich vorweg nur sagen, daß wir sehr zufrieden mit Euch sind. Wir haben das Gefühl, daß dort kompetente Leute am Werk sind, die viel für uns erreicht haben. Sicherlich sind viele Vorschriften unbequem, aber zum einen dienen Dinge wie Gütesiegelverfahren ja uns selbst durch mehr Sicherheit und zum andern sind Eure Vorschriften ja wahrscheinlich der liberalere Weg gegenüber dem des Gesetzgebers. Wir können also dankbar und zufrieden sein. Dennoch gibt es natürlich immer noch Wünsche und diese sind:

– Anerkennung Sonderpilotenschein und B-Schein sollten in der BRD und Österreich erreicht werden, wechselseitig. Wie ist ziemlich egal für uns, aber das Gemäkel der Startleiter muß aufhören.

– Das Gerede über Filz zwischen Herstellern und DHV-Funktionären bezüglich Gütesiegel etc. muß aufhören. Ihr müßt alles daransetzen das Ansehen des DHV (auch für alle die Zweifler und Meckerer) zu erhalten. Es begreifen eben nicht alle Piloten, daß eben oft nur die Hersteller die Zeit und Qualifikation haben, um bei Euch arbeiten zu können. Dennoch müßt Ihr etwas gegen solches Gerede tun! Nicht alle kennen einen Großklaus und kennen die Integrität solcher Leute. Ihr müßt aber damit rechnen, daß manche Euch anders darstellen.

– Wir wünschen uns mehr Offensive gegen den DAeC und dessen unverantwortliches Gerede und Tun unter unseren Piloten. Ihr solltet offensiv gegen diesen „Trittbrettfahrer“ vorgehen, im DHV-Info, im Drachenflieger usw.

Wir haben nichts mit denen gemeinsam, wir Piloten sind doch vollkommen uninteressant für diese Organisation, eine „quasi-Luftfahrtbehörde“. Es muß allen Piloten immer und überall eingeräumt werden, daß es nur den

DHV für sie gibt! Es lassen sich nicht alle durch Ergebnisse beeindrucken. Sie wollen es auch lesen und hören. Macht mehr aus Euch in Wort und Bild!

Ja, das war's auch schon. Der Wunsch, daß Ihr selbst hoffentlich immer so Mitgliedernah bleibt wie in Deinem Schreiben, der gilt immer. Dazu machen wir Propaganda für Euch.

Peter, wir stehen hinter dem DHV, auch wenn es unpopuläre Vorschriften gibt, solange der DHV der Ratgeber bleibt, an den wir uns wenden können und wir für voll genommen werden mit unseren „Problemchen“.

Herzliche Grüße  
Jakob Krose

## Briefmarke aus Brasilien



Nürtingen, 10. Oktober 1982

Sehr geehrtes Fräulein Sträche, der Film fand beim Publikum sehr großes Interesse. Außer Drachenfliegern waren ein Berufspilot, ein Mitglied der Segelfluggruppe Nürtingen sowie eine große Zahl sonstiger Gäste anwesend (insgesamt über 60 Personen).

Die Zuschauer waren von den herrlichen Flugaufnahmen beeindruckt. Besondere Anerkennung fanden die Anstrengungen des DHV, die zur Verbesserung der Flugtauglichkeit und Flugsicherheit bei Geräten und Ausrüstung geführt haben.

Wir danken dem DHV für die Überlassung des Films. Ein Verrechnungsscheck über 50,- DM ist beigefügt. Herzlicher Dank gilt auch Ihnen für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen  
Wolfgang Schwille

Inzell, 02.09.82

Kompliment an den DHV, daß er Leserbriefe im Info (Nr. 15/S. 37) im Gegensatz zum DAeC-Report (Nr. 3/1982, gleicher Brief) unzensuriert und unverstümmelt wiedergibt. Ebenfalls gefällt mir sehr die kompakte Tabelle der Wettervorhersage Segelflug.

Herzlichen Gruß  
Hans-Jörg Keller

Baldham, 12.10.82

Liebe Kameraden vom DHV!

Als relativ frischgebackenes Mitglied möchte ich für Eure Arbeit erst einmal danken – ich glaube, so sachliche, realistische Information, wie Ihr sie im Info bietet, brauchen Drachenflieger ganz besonders. Vielen entgeht in der Euphorie der Fliegerei, daß ihrem Sport nicht alle so wohlmeinend gegenüberstehen und daß ihr Verhalten dafür leider oft Anlaß ist.

Trotzdem sollte doch auch einmal geschwärmt werden dürfen. Vielleicht könnt Ihr beiliegenden „Schwarmtext“ verwenden?

Weitere „happy infos“ wünscht sich  
Reinhold Maier

## Vogelperspektive

Oben das beruhigende Knattern des Segels, unten der Steuerbügel und dann nichts, und dann weit weg die Spielzeuglandschaft im milden Licht – so erlebt ein Drachenflieger den Herbst am liebsten. So klar sind die Berge sonst nie, so bunt die Wälder, so ruhig die Luft. Höchstens im Winter ist ein Flug so genußvoll still, aber dann trägt die Luft lange nicht mehr so gut.

Das beginnt schon beim Anstieg: die Lifte sind nicht so voll wie im Sommer, keine langen Schlangen wie im Winter. Das letzte Stück zur Startrampe ist weniger anstrengend, es trägt sich leichter an so einem milden Tag. Die Füße rascheln durch rostiges Buchenlaub, bis die Baumgrenze überwunden ist.

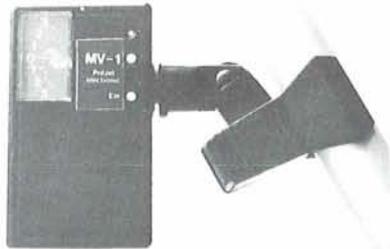
Der Gipfel ist einsam, das Aufbauen des Geräts geht langsam vor sich, denn da ist Platz und es gibt viel zu schauen. Die Weite, die Tiefe lockt zum Abheben, zum Schweben, zum Sich-Hineinlegen in diese atemlose Stille des selten so hohen Himmels. Und dann ist es soweit. Ein letzter

Blick auf den Aufhängekarabiner, die Flügel entlang, ein paar kurze Schritte – das Gleiten beginnt. Selbst die Vögel, denen Fliegen Alltag ist, scheinen das Leben an diesen klaren, einzigartigen Tagen zu genießen. Neugierig driften sie streckenweise neben dem fremden, plumperen Verwandten her, um dann so elegant abzdrehen, daß man neidisch werden könnte. Aber trotzdem ist Leben selten so intensiv wie hier oben, am Saum des Himmels.

Die Bergrücken im Tannengrün treten zurück, das Tal weitet sich. Der Wald wird bunter, Mischwald überwiegt dort unten jetzt. Kleine Autos kriechen langsam über schmale, graue Bänder, lautlos und putzig, die Dächer der Dörfer und Gehöfte passen sich rostrot ins herbstliche Gemälde. Die häßlichen, dem Drachenflieger so gefährlichen Stromleitungen sind nicht zu erkennen. Abgeerntete Felder gewähren Höhengewinn durch schwache Thermikbärte. Dann aber geht es leider

### MODERNE FLUGINSTRUMENTE

von Pritzel electronic



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



Neu: Leihgeräte (günstig) bei Reparaturfällen!

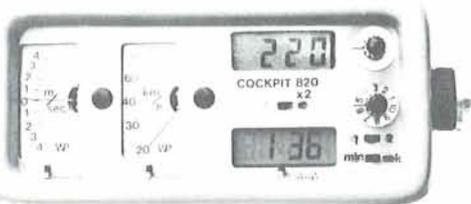
Mietgeräte (FDG 4) wochenweise zu günstigen Bedingungen!

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

Varios mit Akustik kompl. ab DM 288,-

Speedmesser mit Stallalarm DM 248,-

Cockpit 820 ab DM 1133,-



Prospekte bei

Pritzel electronic  
Wirtstraße 34  
8200 Rosenheim  
Telefon (0 80 31) 6 43 48

unaufhaltsam hinab. Weite Kreise noch einmal, ein prüfender Blick au

hengewinn durch schwache Thermikbärte. Dann aber geht es leider unaufhaltsam hinab. Weite Kreise noch einmal, ein prüfender Blick auf den winzigen Windsack am Landeplatz: er hängt schlaff von der Stange. Nun ist es vorbei mit dem Genuß, in höchster Konzentration wird die Landeinteilung abgeschätzt, eine Steilkurve, stabilisieren, aufrichten. Die Grashalme werden unterscheidbar, die Füße schleifen schon fast – ein letzter energischer Druck, der Drachen steht in der Luft, die Füße bekommen Grund – geschafft!

Landebahn räumen, aushängen, tief durchatmen. Das Glück des Fluges pulsiert in den Adern, ein unbeschreibliches Gefühl. Ohne Hast wird das Gerät abgebaut und im Packsack verstaut. Dann sucht man den Himmel ab nach Glücklicheren, die es noch länger oben aushalten konnten. Wenn der Drachen zum Auto getragen wird sind die Füße bleiern, die Luft atmet sich schon feucht.

Solche Tage gewährt das Jahr nur wenige, aber sie machen so stark, daß man lange davon zehren kann.

---

### Hansi Bader teilt mit:

---

Um allen Gerüchten vorzukommen, die Firma von Ali Schmid wird voll weitergeführt.

Ich habe vor wenigen Tagen den gesamten Betrieb von Ali Schmid übernommen, wobei zunächst die hundertprozentige Gewährleistung des Ersatzteilservices im Vordergrund stehen wird. Um die jahrelange und aufwendige Entwicklungsarbeit von Ali nicht auf einen Schlag zunichte sein zu lassen, werden darüber hinaus der Bergfalke und der Falke V nach wie vor unter Mithilfe seiner Frau Susanne und seines engsten Mitarbeiters Clemens Kienle in gleicher Qualität produziert und vertrieben.

Unter dem selben Dach wird sich auch der Generalvertrieb und das Ersatzteillager der HIWAY-Hängegleiter für Deutschland befinden.

Anschriften:

Werkstatt nach wie vor, Klosterweg 27, 7332 Donzdorf, Tel. 07162/23 171.

Privat: Hansi Bader, Am Burgblick 6, 7070 Schwäbisch Gmünd, Tel. 07171/43 745 oder 07171/40 769

## 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 Verbandseblem, dunkelblau auf weißem Grund. Preis DM 5,-

### Sämtliche Preise incl. Mehrwertsteuer und Versandkosten

Zahlbar mit der Bestellung durch Verrechnungsscheck oder durch Überweisung auf das DHV-Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kontonummer 79 657. Bei Überweisung bitte Beleg beifügen.

---

**WARUM SCHAUEN SEGELFLIEGER NACH OBEN RAUS UND DRACHENFLIEGER NACH UNTEN?**

**DAMIT SIE SICH BEIM THERMIKKREISEN SEHEN KOENNEN.**

---

Im nächsten Info schreibt Helmut Denz zum Thema:

- Dokumentation von Rekordflügen
- Vergleich der Aufgabenstellungen: Freie Strecke, Ziel-Rückkehr und Dreieck

---

## Vorsicht beim Fliegen in Italien

---

Auf Grund zahlreicher Luftraumverletzungen und Unfälle – hauptsächlich von Ultraleichtflugzeugen – hatte der italienische Staat im Monat Oktober das Drachenfliegen und das Ultraleichtfliegen kurzerhand völlig verboten. Wir haben daraufhin mit dem italienischen Drachenfliegerverband und mit dem italienischen Transportministerium schriftlichen und telefonischen Kontakt aufgenommen, mit folgendem Ergebnis:

Während das Ultraleichtfliegen vorerst verboten bleibt, wird das Drachenfliegen regional wieder „geduldet“. Wer in Italien fliegen will, soll sich vorher bei den örtlichen Drachenfliegern oder bei der örtlichen Polizeidienststelle über die regionale Situation erkundigen. Soweit die Auskunft des Transportministeriums, das derzeit damit beschäftigt ist, gesetzliche Vorschriften für Drachen- und UL-Fliegen zu erarbeiten.

---

## Naturschutzgesetz steht dem Drachenfliegen nicht entgegen

---

Der Drachenflieger Oberlechner aus Schongau war im Naturschutzgebiet „Ammergauer Berge“ gelandet und das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen hatte gegen ihn eine gebührenfreie Verwarnung ausgesprochen. Begründet wurde diese Verwarnung damit, daß Oberlechner gegen die Naturschutzverordnung verstoßen habe, wonach das Landen mit Flugzeugen im Naturschutzgebiet verboten sei. Oberlechner müßte bei weiteren Verstößen mit einem Bußgeldbescheid rechnen, ebenso alle anderen dortigen Drachenflieger.

Peter Janssen hat sich gegen diesen Bescheid gewandt und vor allem damit argumentiert, daß der Begriff „Flugzeug“ nach dem Luftverkehrsgesetz nur auf motorbetriebene Flugzeuge anwendbar sei und dort wegen der Geräuschbelästigung auch Sinn habe. Dagegen würde durch den bloßen Drachenflugbetrieb der Charakter eines Naturschutzgebietes nicht beeinträchtigt werden. Die Antwort des Landratsamts Garmisch-Partenkirchen vom 28.09.1982:

*„Zu Ihrem Schreiben vom 03.09.1982 darf mitgeteilt werden, daß die gegen Ihr Mitglied, Herrn Oberlechner, Schongau, wegen Landens im Naturschutzgebiet Ammergauer Berge mit einem Hängegleiter ausgesprochene gebührenfreie Verwarnung aufgehoben wurde.“*

---

## Drachenverleih in Los Angeles

---

Günter Altendorf teilt uns mit: „Windsports International“, der größte Drachenflug-Shop und Schule im Bereich Los Angeles verleiht Drachen an US-Besucher. Man kann Duck, Comet oder Demon zum Preis von 35 US-Dollar pro Tag oder für 140 US-Dollar pro Woche ausleihen. Die Geräte sind in gutem Zustand, die Leute hilfsbereit und zuverlässig. Voraussetzung, um ein Gerät geliehen zu bekommen, ist die amerikanische Lizenz 'Hang 3' oder der deutsche B-Schein.

Die Adresse:  
Windsports International  
Jo Greblo  
5219 Sepulveda Blvd.  
Van Nuys, CA 91411  
Tel. (213) 789-0836

---

## Neue Vereinbarung mit der Deutschen Rettungsflugwacht

---

Gemäß Beschluß der Deutschen Hängegleitertagung wurde die Mitgliedschaft bei der Deutschen Rettungsflugwacht in der bisherigen Form – bei der alle DHV-Mitglieder automatisch auch der Deutschen Rettungsflugwacht angehörten – aus haushaltstechnischen Gründen beendet.

Anstelle der bisherigen Vereinbarung ist eine neue Vereinbarung getreten, bei der jedes DHV-Mitglied die Möglichkeit hat, für einen Beitrag von DM 10,- der Deutschen Rettungsflugwacht unmittelbar beizutreten. Der Beitrag ist direkt an die Deutsche Rettungsflugwacht zu entrichten. Aufnahmeformulare sind über die DHV-Geschäftsstelle erhältlich.

---

## Packerkurse im Januar 1983

---

Die nächsten Lehrgänge für das Packen von Rettungsgeräten finden am 15. und 16.1.1983 statt. Preis für Nichtmitglieder DM 30,- Vorkasse, für Mitglieder kostenlos. Teilnehmerzahl pro Lehrgang maximal 30. Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle, Klosterwachtstr. 17, 8180 Tegernsee, Telefon 080 22/49 23. Die Angemeldeten erhalten detaillierte Einladungen zugesandt.

---

## B-Schein in Österreich

---

Zwischen den zuständigen Ministerien Österreichs, der Schweiz und Deutschlands hat im Monat September ein Gespräch im Bonner Bundesverkehrsministerium stattgefunden, bei dem es unter anderem auch um die Anerkennungsfrage ging.

Nach Auskunft von Herrn Huck wurde bei diesem Gespräch Einigung darüber erzielt, daß der deutsche Befähigungsnachweis B mit Überlandberechtigung für Personen mit ständigem Wohnsitz außerhalb Deutschlands wie ein Befähigungsnachweis B mit Überlandberechtigung in Deutschland anerkannt wird. Desweiteren wurde eine Umschreibungsregelung in dem Sinne vereinbart, daß der Sonderpilotschein für Personen mit ständigem Wohnsitz in Deutschland, die zwei Jahre vom Sonderpilotschein in Österreich Gebrauch gemacht haben, in den deutschen Befähigungsnachweis B umgeschrieben werden kann. Dieser Inhalt wurde von unserem Bundesverkehrsministerium schriftlich fixiert. Eine schriftliche Bestätigung durch die österreichische Behörde steht bisher noch aus.



## Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten für A-Theorieunterricht

Stand: 12.11.1982

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

Norddeutsche Drachenflugschule  
Mittelstraße 6  
3013 Barsinghausen 11

Drachenflugschule Hansmeyer  
Sudetenstraße 6  
3558 Frankenberg/Eder

Drachenflugschule Oberberg  
Richard-Wagner-Straße 10  
5276 Wiehl 1

Eifel Drachenflugschule  
Heerweg 198  
5303 Bornheim-Walldorf

Drachenflugschule Trier  
Im Rosenbungert 37  
5501 Waldtrach

Westdeutsche Drachenflugschule  
Am Rad 20a  
5788 Winterberg

Drachenflugschule „Wasserkuppe“  
Obernhausen 4  
6412 Gersfeld

Drachenflugschule Rhein-Main-Neckar  
Weinheimer Straße 6e  
6943 Weinheim

Drachenflugschule Stuttgart  
Hermannstraße 11  
7000 Stuttgart 1

Drachenflugschule Remstal  
Kernerweg 2  
7067 Plüdershausen

Drachenflugschule Rieger  
Reinhardtstraße 43  
7441 Wolfschlügen

Drachenflugschule Hölzenbein  
Erwinstraße 41a  
7800 Freiburg

Drachenflugschule Eilers  
Fritz-Geiges-Straße 6  
7800 Freiburg

Drachenflug Südschwarzwald  
Tannenweg 7  
7869 Schönau

Drachenflugschule Kolenc  
Mozartstraße 14  
7950 Biberach/Riß

Drachenflugschule Garmisch-Partenkirchen  
Milchstraße 8  
8000 München 80

Drachenflug-Center-Bayerwald  
8351 Kerschbaum

## DHV-Prüfungskalender

(wird laufend ergänzt)

Termin		Ort	Anmeldeadresse
11.12.	T A	Zu erfragen bei	Anton Juri, Varellweg 16, 8580 Bayreuth
11.12.	Ü	Zu erfragen bei	Josef Schumacher, Tannenweg 7, 7869 Schönau, Telefon 0 76 73 78 07
07.01. (08.01.)	S	Zu erfragen bei	Josef Schumacher
23.01.	Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz, Auenweg 5, 8111 Saulgrub, Telefon 0 88 45 94 01
20.02.	Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
27.02.	T A	Zu erfragen bei	Peter Kratz
12.03.	B	Zu erfragen bei	Peter Kratz
20.03.	Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
01.04.	T A	Hochplatte	Georg Steffl, Greimelstraße 3 a, 8212 Übersee, Telefon 0 86 42 65 83
17.04.	Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
24.04.	T A	Zu erfragen bei	Peter Kratz
07.05.	B	Zu erfragen bei	Peter Kratz
29.05.	Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
12.06.	T A	Zu erfragen bei	Peter Kratz
26.06.	Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz

Münchner Drachenflugschule  
Balanstraße 8  
8000 München 80

1 Ammertaler Drachenflugschule  
Auenweg 5  
8111 Saulgrub

Drachenflugschule Tegernseer Tal  
Südliche Hauptstraße 12  
8183 Rottach-Egern

Drachenflug-Center-Chiemsee  
Greimelstraße 3a  
8212 Übersee

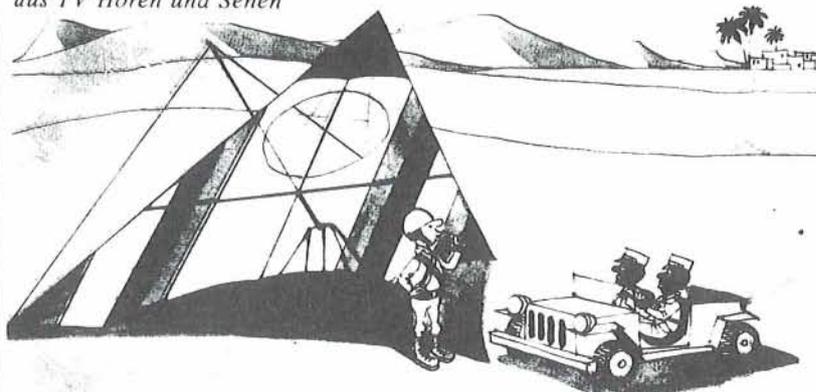
Drachenflugschule Nordbayern  
Varellweg 16  
8580 Bayreuth

Ostallgäuer Drachenflugschule  
Franz-Schmid-Straße 11  
8952 Marktobendorf

Drachenflugschule Allgäu  
Hitzlerieder Straße 15  
8959 Seeg, Allgäu

Drachenflugschule Rohrmeier  
Salzweg 37  
8972 Sonthofen

aus TV Hören und Sehen



„Hallo, kann ich mal bei Ihnen telefonieren? Es ging um eine Wette, daß ich nicht bei Windstärke 9 vom Wallberg am Tegernsee starten würde!“

# Berichterstattung des DAeC

Daß der DAeC bemüht ist, sein ramponiertes Image in der Fachwelt wieder aufzupolieren, kann man ihm eigentlich nicht verdenken. Nur, treibt er es nicht etwas zu bunt? Der nachfolgende Artikel (gekürzte Wiedergabe) erschien anlässlich der DAeC-Meisterschaft in einem Allgäuer Regionalblatt:

„Am Tegelberg an den Start gehen außer den Ausländern aus dem deutschen Raum nur Teilnehmer, die dem Deutschen Aeroclub angehören (DAeC). Die Konkurrenz, der Deutsche Hängegleiter-Verband, ist nach Auffassung von DAeC-Pressereferent Karlheinz Teichmann nur noch ein „wilder Haufen“.

Zur Spaltung war es überhaupt gekommen, weil der Deutsche Aeroclub für die Drachenflieger die gleichen Beiträge verlange wie beispielsweise für die Segelflieger. Der Haken an der Geschichte: Die Drachenflieger erhielten aus den Beitragseinnahmen kein Geld zur Förderung ihres Sports. „Der DAeC war aber einsichtig und hat die Beiträge für die Drachenflieger erheblich gesenkt“, nimmt Karlheinz Teichmann Stellung, „doch rein aus Stolz und Trotz haben dann die meisten Drachenflieger ihren eigenen Verband gegründet“.

Inzwischen ist die Mitgliederzahl im DAeC bereits wieder auf fast 1000 Mitglieder angewachsen, während der Hängegleiterverband von 3000 auf 2500 Mitglieder „abgemagert“ ist und sich weiter auf Talfahrt befindet. Diese Entwicklung führt der DAeC-Pressereferent auf ganz plausible Umstände zurück: „Das Verkehrsministerium erkennt nur

den DAeC und damit unsere Drachenflieger an. Schulung und Ausbildung, Schiedsrichterwesen und Lizenzvergabe, das liegt in unseren Händen. Außerdem erstellt unser Verband die Rangliste, die die Grundlage für die Teilnahme an weiterführenden Wettbewerben bildet.“ So ist der Veranstalter recht zuversichtlich, daß sich die dunklen Wolken über den Drachenfliegern bis zur Weltmeisterschaft verziehen werden.“

Dazu: der DHV ist mittlerweile von 3000 Mitgliedern auf 3440 „abgemagert“. Alle Zweifler können in der DHV-Geschäftsstelle den Computer fragen. Aber wo sind denn die 1000 DAeC-Mitglieder?

Ein Pressereferent hat es immer schwer, wenn sein Verband zunächst schläft und dann den Entwicklungen hinterher läuft. Was also macht ein DAeC-Pressemann, wenn er vom Bundesverkehrsministerium Nachricht erhält, daß der Antrag des DHV auf Lockerung der Kennzeichnungspflicht soeben positiv beschieden wurde? Er veröffentlicht kein Wort darüber, daß der DHV sich energisch gegen die Kennzeichnungspflicht für Drachenflieger eingesetzt hat. Er verheimlicht auch, daß der eigene Verband sich, anstatt dem DHV zu helfen, darum beworben hat, die Kennzeichnung durchführen zu dürfen.

Dafür veröffentlicht er im Drachenfliegermagazin auf der DAeC-Seite: Der Verkehrsminister hat einen Brief geschrieben, in dem er mitteilt, daß die Kennzeichnungspflicht auf Überlandflug und UL-

Betrieb eingeschränkt wurde. Da mit keiner Silbe erwähnt wird, daß der besagte Brief an den DHV gerichtet ist und auf DHV-Initiative zustande kam, entsteht doch so ganz nebenbei der Eindruck, daß der DAeC hier mal was tolles erreicht hat.

Was macht ein DAeC-Pressereferent, wenn er die frohe Kunde zu verbreiten hat, daß der Überlandflug genehmigt wurde, daß man nun auch Hängegleiter schleppen darf und die UL-Fliegerei erlaubt ist?

Es ist ja nicht ganz verborgen geblieben, daß der DHV diese Erlaubnisse durch Erarbeitung von Vorschlägen und Richtlinien, durch Abhaltung von Breitenprobungsprogrammen und durch zahlreiche Verhandlungen überhaupt erst ermöglicht hat. Der DAeC rührte zwar keinen Finger, aber glücklicherweise gab es ja eine Abschlusßbesprechung in Bonn, zu der auch der DAeC eingeladen war. Also was schreibt der DAeC-Pressereferent?

Stellt Euch vor, der DAeC war in Bonn, die Verhandlung war erfolgreich, und der DHV kam auch dazu.

Was wird wohl der DAeC sagen, wenn es gelingt, eine Freigabe für den Kontrollierten Luftraum für Überlandflieger zu bekommen?

Bestimmt nicht, daß sich der DHV bei einem ganztägigen Anhörungstermin in der BFS allein für die Drachenflieger einsetzen mußte. Vielleicht wird gesagt, daß der DAeC auch zu dem Termin eingeladen war. Aber werden wir jemals erfahren, warum er wiederum zu Hause blieb?

## Windborne



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

mit kompl. Hängegleiterprogramm:

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

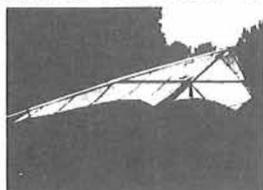
Ausführlicher Bildkatalog DM 2,- in Briefmarken

Unser Super-Hochleistungsgerät

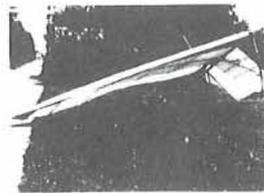
**Puma** Preis 3950,- DM incl. MWSt

Unser Erst-Übergangsgerät

**AC 5** Preis 3250,- DM incl. MWSt



Besondere Merkmale	
Packmaß	3,6 m
Gewicht	22 kg
Spannweite	10 m
Fläche	18 m <sup>2</sup>
Nasenwinkel	117
Pilotengew.	60-100 kg
Geschwindigkeitsbereich	20-68 km/h problemlos
Gütesiegel LTZ Nr. 01-041-81	



Besondere Merkmale	
Packmaß	3,6 m
Gewicht	27 kg
Spannweite	10 m
Fläche	15,5 m <sup>2</sup>
Nasenwinkel	120
Pilotengew.	60-100 kg
Geschwindigkeitsbereich	20-85 km/h
Gütesiegel LTZ Nr. 01-055-82	

**GENERALVERTRIEB: D - CH - A - Vertretungen gesucht!**

**ISRAEL**

SHALOM - mit diesem Wort möchten wir Sie mit unseren DRACHENFLUG-REISEN nach ISRAEL bekannt machen. Ein Land in dem die Sonne immer scheint. Küstenflüge bis 20 km - Überlandflüge - Startüberhöhungen 2000 m. Das und vieles mehr können Sie sich zum NIEDRIGSTPREIS leisten.

**ישראל**

Fordern Sie unsere kompletten Unterlagen an!

ED-R 60  
und unsere Antwort darauf

Die Flugbeschränkung, d.h. absolutes Flugverbot über Belchen, Kandel, Hörnleberg u.a. ab 30.9.1982 bis 30.9.1984, hat uns kurzfristig überrascht.

Wir haben folgendes organisiert:

- Piloteninformationen an Start- und Landeplatz Kandel
- Mündliche Information der Clubmitglieder
- Ausgabe des NFL-Blattes
- Ausgabe von Geländemerkblättern mit Hinweis auf ED-R 60
- Einrichtung der regionalen Informationsmöglichkeit über Anrufbeantworter Tel. 0761-77 568 (Hölzenbein)

Jeder Pilot ist für die Einholung der Luftraum-Freigabe selbst verantwortlich. Der DFC als Geländehalter wird auf etwa auftretende Verletzungen des ED-R 60 über seinen Fluggeländen achten!

Crash beim Drachenfliegen  
- Bank überfallen

München: Der erste Höhenflug von Jochen Köhnlechner (Sohn des Heilpraktikers Köhnlechner) endete mit einem Crash. Der nagelneue Drachen war kaputt und obendrein noch nicht bezahlt. Jochen blieb bis auf einige Prellungen unverletzt, erlitt jedoch einen Schock. Ein paar Tage später verübte er einen Banküberfall, erbeutete 20.000,- DM und wurde drei Stunden später gefaßt. Vor der Polizei gab er an, er habe den Überfall im Schockzustand verübt. Alibi: der Drachenflugunfall.

Infos  
kommen nicht immer an

Etliche Mitglieder erhalten das Info nicht oder nur unregelmäßig. Besonders beim Info Nr. 15 gab es zahlreiche „Ausfälle“. Um die Ursachen feststellen zu können und um gegebenenfalls eine Beschwerdegrundlage für einzelne Postämter zu haben, müssen wir wissen, welches Mitglied welche Info-Nummer nicht erhalten hat.

Wer also gefragt wird: „Hast Du Dein Info schon bekommen? - Komisch, ich nicht“, soll dem Anderen sagen, daß er sich an die Geschäftsstelle wenden soll. Bitte Name, Anschrift und fehlende Info-Nummer durchgeben!

## Luftiger Wettstreit

### Samerberger Drachenflieger holten Pokal

**Samerberg (hf)** — Es ging um den „Chiemgaupokal“ der Drachenflieger, der jetzt zum dritten Mal ausgeflogen werden sollte. Als der Wanderpokal vor zwei Jahren angeschafft wurde, konnte ihn der Drachenfliegerclub Hochries-Samerberg gewinnen. Auch im Folgejahr überzeugten die Samerberger durch gute Leistungen. Der Pokal blieb bei ihnen. In diesem Jahr kam es nun darauf an, den Wanderpokal endgültig zu erringen.

Auch die Drachenfliegerclubs „Die Achantaler“ und „Die Brannenburger Bergdohlen“ kämpften erbittert um den Sieg. Eigentlich sollte die Entscheidung schon vor einiger Zeit fallen. Sowohl in Ruhpolding als auch in Marquartstein ließen es die Wetterverhältnisse nicht zu.

### Wer wird neuer Chiemgaumeister?

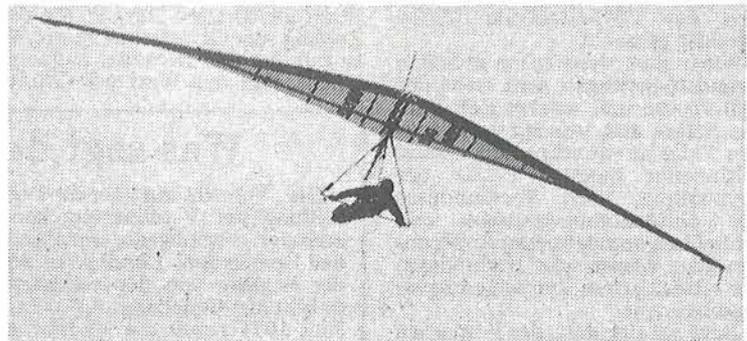
Aus den drei Clubs nahmen dreißig Piloten an dem Wettkampf teil. Beim Pokalfliegen wurden von jeder Mannschaft die sechs besten Teilnehmer gewertet. Es gab drei Durchgänge mit jeweils anderer Aufgabenstellung. Am ersten Tag wurden zwei

gebnisse zu überbrücken, wurde ein „Gaudifliegen“ veranstaltet. Es war ein freies Fliegen, bei dem es auf die originellste Landung ankam. Vier junge Damen - bisher mit dem Drachenfliegen nicht konfrontiert - gaben ihr Urteil ab und kürten Sigi Hangl, der es mit der Lederhose schaffte.

Die Samerberger Drachenflieger hatten für den Abend wieder zum Kogelgraben eingeladen, wo das „Annerl-Trio“ für gute Unterhaltung mit Tanz sorgte. Bevor Erster Vorsitzender Ernst Edbauer die Siegerehrung vornahm, dankte er der Funk- und Rettungsstaffel Traunstein für ihr Mitwirken. Der Einsatzleiter bestätigte den Piloten, daß sie sich bei ihren Flügen vorbildlich verhalten hätten.

Die Spannung war auf dem Höhepunkt, als die Entscheidung über den Wanderpokal bekannt gegeben wurde: die Samerberger hatten den Pokal zum dritten Mal gewonnen, der damit in ihrem Besitz bleibt. Die „Achantaler“ und die „Brannenburger Bergdohlen“ belegten die nächsten Plätze.

Bei dieser Veranstaltung, die völlig unfallfrei verlief, ging es aber auch noch um die Ermittlung des Chiemgaumeisters im



Einer von 30 Drachenpiloten, die um den Samerberg ihre Kreise zogen.

Foto: Trux

Durchgänge geflogen, wobei die Windverhältnisse nicht besonders gut waren, was viele Außenlandungen zur Folge hatte. Dieser Nachteil wurde am Abend bei Tanz und guter Stimmung am Kogelgraben in Grainbach vergessen, wo die „Lustigen Aubacher“ aufspielten. Die Grainbacher Trachtler machten ebenfalls mit.

Der nächste Tag bildete mit dem dritten Durchgang den Abschluß des Wettkampfs, wo strahlender Sonnenschein und gute Windverhältnisse für den Vortag entschädigten. Viele Feriengäste genossen das Schauspiel. Um die Zeit bis zur Auswertung der Er-

Einzelwettbewerb. Sepp Irgler, Samerberg, konnte das von ihm selbst gesteckte Ziel nach einigen Jahren erreichen: er wurde auf Grund seiner guten Leistungen mit großem Vorsprung Chiemgaumeister in der Einzelwertung. Ihm folgten die Piloten Axthammer, ebenfalls Samerberg, und Matheis, Brannenburger. Edbauer überreichte die Pokale und bedankte sich bei den Teilnehmern für ihr sportliches Verhalten. Für die sportliche Gesamtleitung hatte der Sportwart des Samerberger Clubs, Willi Benner, verantwortlich gezeichnet, dem auch für die gute Organisation besonderer Dank galt.

# XC-Report

von Klaus Tänzler

Begutachtet man die nun abgeschlossene Streckenflugsaison, so fällt auf: nie zuvor gelang es so vielen Piloten so weite Strecken zu fliegen und – nicht mehr allein die bekannten Strecken-Stars waren erfolgreich – auch viele „Namenlose“ flogen vergnügt weite Strecken, ohne viel Aufhebens davon zu machen.

## Die besten Flüge

War 1981 Helmut Denz noch seine 191 km in stiller Einsamkeit geflogen, so blieb er 1982 während seines Raikacup-Siegesfluges (der ihm die Prämie einbrachte, mit der er den Owens-Valley-Ausflug finanzierte) über 175 km schon nicht mehr so allein. Der Bayrischzeller Hans Kober flog ihm dicht auf den Fersen und schaffte 173 km in kürzerer Flugzeit. Zuvor hatte Denz gleich zu Beginn der Saison 82, an Ostern, einen Weltrekord im Ziel-Rückkehr-Flug über 140 km geschafft. Dessen Anerkennung hängt derzeit im Dickicht der Aeroclub-Bürokratie. Eine Alpenkunde ganz besonderer Art veranstaltete Kurt Weber: ausgehend vom Zillertal flog er über 160 km weit mal nach Osten, dann nach Westen. Über 320 km Alpenlandschaft, von Radstadt bis zum Bodensee hatte er so unterm Steuerbügel. Für Furore sorgte schließlich Ali Schmid: Er nützte eine speziell ausgebildete Gewitterfront zum 165 km Flug über dem Flachland.

## Ausblick

Wird es 1983 wieder eine technische Revolution, vergleichbar der Einführung des Doppelsegels geben? Bill Bennett hatte ja das Konzept Doppelsegel mit integrierter schwimmender Querstange erstmals beim Phönix Mariah verwirklicht. Aber erst nach aerodynamischer Reifung auf den Gütesiegel-Testwagen in Deutschland und den USA konnte sich das Konzept durchsetzen und hat uns 82 diesen Leistungssprung beschert. Derzeit steht eine vergleichbare Neuentwicklung nicht ins Haus. Die Comet-Konstrukteure haben mittlerweile das Segelflugzeug erfunden und in Deutschland sieht es nach dem Tod

von Ali Schmid so aus als müßten wir auf neue Ideen, die über den Kopiergeist hinausgehen, vorerst verzichten.

Aber die Piloten sind besser geworden. Und es kommen immer mehr dazu die über das nötige Know-how verfügen, um eine weite Strecke zu schaffen.

Wird also 1983 die 200 km-Grenze in Europa fallen, oder gar die 300 km Marke erreicht?

Nun gibt es ja neben der freien Streckenjagd, die immer mit sehr aufwendigen Rückholaktionen belastet ist, auch andere reizvolle Disziplinen. Hier gilt vor allem der Dreieckflug als die hohe Schule des Streckenfluges. Falls bei uns eine ähnliche Entwicklung wie beim Segelflug eintritt, werden wohl schon bald viele Dreiecke ausgeschrieben. Denn beim Segelflug, Weltrekord freie Strecke 1460 km, geflogen von Grosse, wetteifern die Besten darum, wer das größte Dreieck in der geringsten Flugzeit schafft. An der freien Strecke ist kaum mehr ein Rekordjäger interessiert, am wenigsten die Rückholmannschaft. Auch im Drachenflug wurde ein erstes Dreieck offizieller Weltrekord: 50 km geflogen im Salzburger Land von Bernardi-Schüler Eiselt.

Helmut Denz wollte es am 5. Juni 82 gleich kräftig überbieten, er schrieb ein 110 km Dreieck aus,

sein Kaiser-Dreieck, so genannt weil es ihn am Wilden Kaiser vorbei führte. Aber nach 99 km, kurz vor dem Ziel verhinderte ein Gewitter die Vollendung, er mußte runter.

Zuletzt zum Appetitmachen auf die kommende Flugsaison noch eine Anekdote aus der eigenen Dreieckskiste:

## Dreieckflug

Am 2.6.1982 sitze ich im Büro und arbeite fleißig, obwohl Helmut mich vorgewarnt hat: „Dieser Tag wird gut!“ Drei Flugwetterwarten behaupten das Gegenteil und die Arbeit muß getan werden. Aber wie Raimund Rud, der ein Gespür fürs Wetter hat – zwei Tage zuvor ist ihm ein 90-km-Ziel-Rückkehrflug gelungen – mich auffordert mit in die Berge zu fahren, gibt es kein Halten mehr. Tags zuvor war mir ein 70 km Dreieck in 3 1/2 Stunden Flugzeit geglückt, obwohl die Thermik erst um 14 Uhr brauchbar wurde und ich erst um 15 Uhr gestartet war. Heute quellen schon während der Autofahrt überall die schönsten Cumuli in den klaren blauen Himmel. Kein Dunst, keine Inversion, wir hätten früher fahren sollen. Schließlich versperrt uns ein



Die nächste Thermiksaison kommt bestimmt.

Foto: Alan Lix

Heuwagen die Weiterfahrt auf der Höhenstraße. Wir müssen warten bis der Bauer die Wiese abgeerntet hat und die ist groß. Erst um 15.30 Uhr sind wir endlich startklar. Der Tag des Jahres ist verschlafen worden. Jacky Seibold steigt an diesem Tag mit seinem Bullet auf 4500 m unter die Wolkenbasis!

Obwohl es eigentlich zu spät ist, nehme ich mir ein 90 km-Dreieck vor. Schon einmal, am 16.5.82, gelang mir noch ein 98 km Flug in drei Stunden – allerdings in freier Strecke – obwohl ich so spät gestartet war. Mit den Wendepunkten Hippach, Wildkogel und Reitherkogel kann ich die Rennstrecken ausnützen. (Was ich zu dem Zeitpunkt noch nicht weiß: FAI-Regel beim Dreieckflug ist: der kleinste Schenkel muß mindestens 28% der Gesamtstrecke ausmachen. Die Strecke Reitherkogel - Hippach macht aber nur 25% der 90 km Gesamtstrecke aus.)

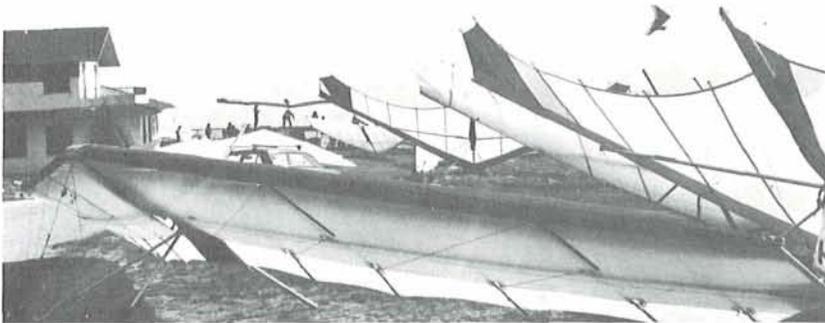
sind ungemütlich, zumal die harten Randturbulenzen einen umschmeißen können. Ich achte sorgsam darauf im Kern des Aufwinds zu bleiben. 1000 m über dem Start wird das Steigen angenehmer und breiter. Der erste Schenkel meines Dreiecks ist der Anfang des Pinzgauer Spazierganges, der letzte Schenkel die Ostkette des Zillertals, eine Rennstrecke, die auch abends noch sehr gut trägt.

Es geht ab wie die Feuerwehr. Der gefürchtete Einstieg zum Gerlospaß, das Kreuzjoch, empfängt mich mit einem 4 m Bart, der an Stärke noch zunimmt und nach oben schier nicht aufhören will. Die Nadel des Höhenmessers dreht bei 4000 m weiter, schon ist sie auf 4100, so hoch war ich noch nie mit einem Drachen. Ob ich wohl noch genug Sauerstoff abkriege? Beschwerden habe ich eigentlich keine, aber heißt es nicht, daß die Höhenkrankheit mit Euphorie beginnt? Nichts wie ab. Schnell bin

der Fahrtmesser 50 km/h anzeigt und büße so viel Höhe ein, daß der direkte Weg Richtung Reitherkogel von den 2500 m hohen Bergen versperrt wird. Eine ausgedehnte Wolke schattet das Gebiet um den großen Gerlos-Stausee gründlich ab. Raimund Rud und Jacky Seibold sind diesem dunklen Ungetüm bereits zum Opfer gefallen. Unabhängig voneinander haben sie sich von dem erhofften Steigen dort anlocken lassen. Stattdessen kriegen sie übersatte Luftmassen aufs Dach. Das Gebiet hier ist nicht fein zum Landen. Aber sie sind heil runtergekommen.

Am Rand dieser Frustwolke treiben sich weiße Wolkenfetzen rum, die offensichtlich noch aktiv sind. Aber der Wind versetzt und zerreißt den Aufwind, ich verliere ihn immer wieder. Hanna Reitsch hat mal geschrieben: „Alle Gefühle, mit den Elementen kämpfend durchlebt man ... sieghaftes Glück, Gipfel und Gletscher überwunden zu haben, würgende Angst, wenn man von Bergen eingeschlossen im Abwind hinunter gedrückt wird.“ Recht hat sie. Ich verzweifle schier bei dem Gedanken daran einen solchen Tag am Gerlos beenden zu müssen.

Nur ein paar hundert Meter über einer grinsenden Landwiese habe ich noch. Ich hasse diese Gegend mit ihrer Stromleitungsvielfalt und ihrer Thermik, die immer dort steht wo ich sie nicht erwarte. Dann nochmal zurück Richtung Wildkogel. Ich fliege plötzlich wie gegen eine Wand, so stark ist der Thermikschlauch, der hier unmotiviert rumsteht. Er reißt mich in schwindelnder Schnelligkeit wieder hoch auf 4000 m. Die Gefahr ist fürs erste gebannt, aber ich bin auf meiner Route noch keinen Meter weiter gekommen. Drei Theorien entwickle



Startplatzimpressionen

Foto: Klaus Tänzler

Heute ist es am Startplatz nicht so thermisch turbulent wie am Vortag. Da konnte ich mein Gerät nur bändigen, indem ich es an der Nasenplatte packte. Es wirbelte einmal um mich herum und stand im nächsten Moment wieder normal da, als wäre nichts gewesen. Von so einem abgehenden Bart wurde ein Superfex mitgerissen. Der Pilot wollte es verhindern, stieg mit dem Fuß auf die Basis, der Drachen überschlug sich dennoch, der Pilot blieb hängen und wurde im hohen Bogen durch die Luft geschleudert. Es hat in den letzten Tagen Unfälle von Gastpiloten gegeben, die das Verhältnis zu den einheimischen Drachenfliegern belasten.

Aber heute drohen diese Turbulenzen nicht in dem Maße. Dennoch: gleich nach dem Start pressen mich starke Luftkräfte in meinen Gurt, weil ich in sehr engen Kreisen einen Bart zentrieren muß, der stark anreißt. Solche Steilkreise

ich am Wildkogel. Nach der Wende über der Gipfelstation hört die Euphorie dann schlagartig auf. Ich stehe fast gegen den Wind, obwohl



ich wie ich an die Wolkenstraße Richtung Reitherkogel ran komme. Erst die dritte bewährt sich in der Praxis und das riesige Thermikloch ist überwunden.

Nun bin ich wieder schnell unterwegs. Alle Wolken, die ich anfliege, ziehen gut. Die Sonne steht schon tief, trotzdem befördert mich der Sog der Gipfelwolke über dem Widersberger Horn wieder auf 4000 m. Nun kann ich es mir leisten ins Inntal rauszufliegen, obwohl eine egoistische Riesenwolke über dem Rofan alle Thermik dort absaugt. Mit großer Sauferei geht es nach dem Wenden zurück zum Widersberger Horn. Wenn jetzt der Bart nicht mehr da ist kann ich ein-

packen. Ich habe meine Suchschleife über dem Gipfel schon fast beendet. Immer noch drei Meter Sinken, meine Höhe schmilzt rasend schnell zusammen! Wieder steigt die Mischung aus Angst und Verzweiflung auf, ich finde den Bart einfach nicht. Im nächsten Moment ist alles anders. Im Zentrum des Steigens, mit 4 m auf dem Vario, ich habe es ja immer gewußt, alles kein Problem.

Für heute ist ausgesorgt. Im Delphinflug geht es nach Hause. Zwar herrscht erstaunlicherweise nun auch auf diesem Dreiecksschenkel Gegenwind, aber mein Falke zieht brav dahin. Freude kommt auf, wie auf dem Rücken eines Pferdes, das

gutwillig im gestreckten Galopp dem Stall entgegen jagt.

Abends, nach 3 Stunden Flugzeit durch imposante Bergwelt, schwebe ich in einem langgestreckten Endanflug dem Landeplatz entgegen. Kein Rückholen nötig, keine zermürbende Fahrt durch die Nacht über Paßstraßen. Und: das Dreieck ist geschlossen.

Es herrscht kein Betrieb mehr am Landeplatz. Aber eine Drachenfliegerin sitzt noch im Gras und wartet. Nicht auf mich, sondern auf Adi Meierkourt, der auch von hier aus auf die Strecke gegangen ist. Er landet zur gleichen Zeit. Allerdings 120 km Luftlinie entfernt von ihr.

---

---

## Gebrauchtmarkt - Gebrauchtmarkt - Geb

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.

Superfex, wenig geflogen, Top-Zustand mit Prieler-Kniehängergurt (neu) und Parasail, alles mit Gütesiegel, komplett DM 2.850,-. Telefon 0202/309179.

Verkaufe Ikarus 700/2S, violett-rot-gelb, 2 Jahre alt, sehr guter Zustand, DM 2.200,-. Telefon 07141/56594.

Cloud II, Baujahr 11/81, guter Zustand, weiß/gelb, DM 2.800,-. Telefon 0911/204713.

Firebird II, Baujahr Herbst 79, schöne Farben, ideales Anfängerggerät, mit Streckergurt der Firma Rademacher (neu), zu verkaufen, VB DM 1.500,-. Telefon 0761/445823.

Firebird II, Baujahr 9/79, Steffl Kniehänger Größe 2, Parasail Fallschirm, Pritzel Vario „Mini“, VB DM 2.600,-, auch einzeln. Telefon 08035/4098, Franz Brand.

Ranger A, kurzes Packmaß 1,5 m, mit langem Packsack, Farbe rot, sehr guter Zustand. Preis DM 2.000,-. Telefon 09961/440.

Dream III (Herst. W. Engel), Hochleistungsgerät, 17,0 m, Baujahr 2/81, Gütesiegel, Topzustand crashfrei, Packmaß 3,60 m, DM 2.500,-. Telefon 08042/2219 ab 19.00 Uhr.

Verkaufe AZUR 17 C, Gütesiegel, Juli 82, crashfrei, VB 3.750,-; UP-Comet 165, neu, günstig. Telefon 07081/8172.

Verkaufe Falke 5, Baujahr 1981, DM 3.00,-; Bergfalke DM 1.900,-, Bestzustand. Telefon 0711/761101 (p) oder 07159/4971 (d).

Verkaufe Wings 17qm, wenig geflogen, mit neuem Gütesiegel, Preis VS. Telefon 089/648408.

X-Ray 16, Gütesiegel, Packmaß 4,2m, sehr guter Zustand, VB DM 2.800,- oder tausche gegen neuwertigen Superwing. Telefon 07531/53854 abends.

Zu verkaufen: Falke 5, 9 Monate alt, Segel lila und gold, Obersegel weiß, DM 3.100,-. 1 Fallschirm Brüggemann und Brand DM 600,-, 1 Liegeschürze Prieler mit Gütesiegel DM 280,-. Telefon 07142/20582, Hans Burk, Neckarstraße 14, 7121 Ingersheim 1.

Firebird C 11, Baujahr 10/80, sehr gepflegt, schöne Farben, DM 2.200,- Pilotenkombi, BW, orange, gute Qualität, Körpergröße 1,67 m, DM 45,-. Telefon 07161/41243 (nach 18.00 Uhr).

Wasp-Supergryphon 175, Baujahr 10/81, in gutem Zustand mit schönen Farben (weiß, orange, rot), VB DM 2.280,-. Telefon 0781/39121.

Concord II, Baujahr 81, gutes Handling und guter Zustand, rot-weiß, orange, VB 2.850,-. Telefon 09131/4812652 (d., Deutsch) oder 09131/67096 (p).

Super-Angebot! Demon 16 m<sup>2</sup>, Bestzustand, 6 Monate alt, wenig geflogen und crashfrei, für DM 1.000,- unter Neupreis wegen Krankheit sofort abzugeben. Telefon 06261/12986.

Verkaufe Fußsack für Fex-Schürze. DM 80,-, neu. Telefon 05247/2247. Bernhard Dammann, Brockhäger Straße 8, 4834 Harsewinkel.

Super-Wing zu verkaufen, Baujahr 5/81, technisch und optisch sehr guter Zustand, VB DM 1.700,-. Telefon 02334/2754.

Ranger HS, Packmaß 1,5 m, crashfrei, wenig geflogen, VB 2.200,-. Telefon 08038/679 abends.

Atlas 16, Modell 80, selten geflogen, VB DM 2.200,-. Telefon 07131/81195.

Cloud II, Baujahr 80, Gütesiegel, Packmaß 3,8 m, crashfrei, guter Zustand, DM 1.950,-. Telefon 08231/31297.

Winter-Variometer zu verkaufen, DM 200,-. Telefon 08331/88681.

Atlas 18 C zu verkaufen, technisch und optisch sehr gepflegter Zustand, teilbar, Baujahr 80, ca. 70 Flüge, Preisvorstellung DM 2.700,- VB. Telefon 07531/7701.

Super-Wing, Gütesiegel, la-Zustand, wenig geflogen, crashfrei, Verkauf wegen Aufgabe des Sports, DM 2.500,-. Telefon 0841/414194.

Verkaufe AC 5, 20 Flüge, guter Zustand, blau-weiß-rot, für DM 2.000,-. Telefon 08581/2293, nur abends.

Cloud II, Baujahr 8/81, Kurzpackmaß (2,2 m), extrem wenig geflogen, VB 2.750,-. Telefon 0711/516900.

Verkaufe Stratos B, Baujahr 79, Gütesiegel, guter Zustand, Packmaß 1,5 m, Zubehör, VB 1.700,-. Telefon 07940/8645.

Achtung Anfänger! Flamingo I, Gütesiegel 82, schönes Segel, werksüberholt, sehr guter Zustand mit Ersatzteilen für DM 1.150,- zu verkaufen. Telefon 06452/3090.

Moyes Mega, 2 Jahre alt, sehr guter Zustand, VB 2.300,-. Telefon 0871 / 21625.

Firebird CX, sehr guter Zustand, wegen Auslandsaufenthalt günstig zu verkaufen. VB DM 3.700,-. Telefon 07721/71100.

Fafnir, 1 Jahr alt, Gütesiegel, sehr guter Zustand, lila-weiß, DM 2.600,-. Telefon 0631/22627.

Atlas 16, Prieler Kniehängerschürze, Parasail Fallschirm und Trage-tasche, komplett für DM 2.550,- (alles mit Gütesiegel). Dirk Schneider, Telefon 0241/28076 oder 65856.

Achtung - Super Streckenmaschine: Fafnir, Baujahr 8/82, rot, gerade richtig eingeflogen, in optimalem Zustand, zum Verkauf angeboten Preis DM 3.200,- VHB. Telefon 07681/6172 ab 18.00 Uhr.

Firebird II, Winterpreis DM 1.600,-. Telefon 02173/57613.

Azur 17, Falke 5, Firebird II, X-Ray, Atlas, preisgünstig privat zu verkaufen. Telefon 07841/9269.

Firebird II, Baujahr 80, neuwertig 20 Flüge, schöne Farben, mit Liegeschürze, für VB DM 1.500,-, abzugeben. Telefon 08035/5130 ab 18.00 Uhr.

1 Paar Thule Dachgepäckträger, hohe Form für DM 85,- (ca. 20% unter Ladenpreis) bei Telefon 0761/507358.

Verkaufe Wings 17qm, wenig geflogen, mit neuem Gütesiegel; Preis VS. Telefon 089/648408.

Concord Competition, blau, gutmütiges Anfängergerät, Ersatztrapez; VB 1750,- DM. Tel. 08032/8314.

Hiway Demon 175, Okt. 81, Farben rot/weiß, Preis VHS. Peter Schlegel, Buchsteigstraße 40, 7406 Mössingen. Telefon 07473/1998.

Suche gebrauchten Soarmaster-Propeller. Telefon 06324/64769 ab 18.00 Uhr.

AZUR 17 C, hellgrün-weiß, neu, DM 4.000,-; AZUR 17, dunkelgrün-weiß, DM 3.600,-; Bullet blau-weiß, fast neu, DM 3.900,- abzugeben wegen Übergangs auf 23-kg-Drachen. Telefon 0231/753448 abends.

Concord II, lila-gelb, Gütesiegel geschl. Nase, ca. 10 Flüge, VB 3.300,-. Telefon 07664/4589 abends.

C 12, 1 1/2 alt, guter Zustand, seit März ungefliegen, crashfrei, Gütesiegel, DM 2.350,-. Telefon 0761/404540.

Cloud I, Baujahr 79, sehr guter Zustand, wenig Flüge, Gütesiegel, eventuell Schürze (Kosteletzki), DM 1.600,-. Telefon 0761/63698.

C 11, Gütesiegel, gepflegt, wenig Flüge, Pilotengewicht ab 50 kg, 21 kg schwer, VB 2.400,-. Telefon 07158/63400 abends.

C 12, 4 Flugstunden, Telefon 0761/41374.

Cloud II, sehr gut erhalten, 80 Flüge crashfrei, und Litteh Vario DM 2.500,-. Telefon 07152/45137.

Superfex II Segel, neuwertig, verkauft billig Telefon 07361/ 41639 abends.

Verkaufe Bullet, neuwertig, weiß-rot-blau für DM 3.800,-. Telefon 02195/5447.

Superscorpion zu verkaufen, in bestem Zustand. Telefon 08022/3275.

Verkaufe Atlas C, 18qm, 8 Monate alt, wenig geflogen, für DM 3.000,-. Telefon 05321/22249.

Atlas 16 SC, Packmaß 2,2 m, Baujahr 8/80, schöne Farben, VB DM 2.100,-. Telefon 07228/2497.

Verkaufe Moyes Mega II, Baujahr 11/80, optimaler Zustand, crashfrei, sehr gepflegt, Gütesiegel, für DM 2.300,-. Telefon 09971/1514 oder 7247.

Wings 17,2 m<sup>2</sup> mit neuem Gütesiegel ca. 50 Flüge, schöne Farben, neuwertiger Zustand, VB DM 1.500,-; neuwertiger Kniehänger mit Rettungsschirm-Stöllinger, VB DM 690,-. Telefon 0941/75843.

Firebird C 12, guter Zustand, schöne Farben, VB 2.650,-; Rettungsschirm Brüggemann und Brand, 3 Jahre alt, guter Zustand, VB DM 380,-. Telefon 0941/75843.

Concord II, 3 Monate alt, 5 Flüge, umständehalber zu verkaufen. Telefon 0711/536329.

Fledge II b, Modell 80, Klapptrapez, DM 2.000,-. Telefon 08261/4542.

Fafnir, Farbe gelb, 6 Monate alt, wenig Flüge, crashfrei, sehr gepflegt, DM 3.400,-. Telefon 06571/2214.

Fafnir, gold mit rotem Streifen, in bestem Zustand, DM 3.100,-. Telefon 089/3514954.

Langpacksack zu verkaufen, DM 100,-. Telefon 089/3514954.

Wasp-Falcon V, ideales Erstgerät, Gewicht 20 kg, Packmaß 4,8 und 2,0 m, Farben rot-weiß, Gütesiegel, VB DM 1.500,-. Telefon 08031/71164.

Super-Wing, wie neu, nur wenige Flüge, für nur DM 2.500,- zu verkaufen. Telefon 0831/83212.

Verkaufe Helios (neuester Starrflügler von Schmidler) 10 Monate alt, Motorisierung möglich, VB DM 3.900,-. Telefon 09441/2617.

Falke V, 1 1/2 Jahre alt, Farben blau-hellblau-weiß, und Ersatzteile für DM 2.800,- zu verkaufen. Telefon 08081/1547.

Firebird C 12, gepflegter Zustand, Bj. Juli 80, gute Flugleistungen, 25,5 kg, VB DM 1750,-. Telefon 08142/12177.

Cloud II, 1 1/2 Jahre alt, crashfrei, guter Zustand, 1 Satz Steuerbügel und Streckergurt, VB 2450,- DM. Jürgen Reiland, Telefon 06301/3457.

Azur (1/82); Concord II (6/82), wenig geflogen, VB je DM 3.100,-. Tel. 0571/52641.

### Gesucht:

DHV-Infos Nr. 1-12.  
Tel. 089 / 8 50 71 88

# Gütesiegel

## Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel

Stand: 12.11.1982

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

001-79	Taifun	Fa. Zetka
002-79	AAR	Fa. Zetka
003-79	Stratos B	Fa. Schmidtler + Schmidtler
004-79	Superfex II Nylon/II Modell 81	1) Fa. Finsterwalder
005-79	Cloud Flamingo	Fa. Thalhofer
006-79	Junior Flamingo	Fa. Thalhofer
007-79	Superfex II Dacron/II Modell 81	1) Fa. Finsterwalder
008-79	Super Scorpion C/C+	Fa. Hiway/Bader
009-79	Super-Scorpion B	Fa. Hiway/Bader
010-79	Jet-Atlas 14/16/18	2) Fa. La Mourette/Hölzenbein
011-79	Firebird II	Fa. Firebird Leichtflugz.
013-79	Ranger A	Fa. Schmidtler + Schmidtler
014-79	Bergstar II maxi	4) Fa. Bichlmeier
015-79	Ikarus 700	Fa. Lieb
016-79	Concord	Fa. Steger/Seyferle
017-79	SC	Fa. Steger/Seyferle
018-79	Fledgling	5) Fa. Manta/Olschewski
019-79	Iser Futura Compact	Fa. Iser
020-79	Jetfex	Fa. Finsterwalder
021-79	Lady hot	Fa. Schmidtler + Schmidtler
022-79	Bergfalke	Fa. Hanggliding Products
023-80	Falcon 5	Fa. Steffl
024-80	Gryphon 160 DS	6) Fa. Steffl
025-80	Windspiel	Fa. Schäfer
026-80	Ranger HS	Fa. Schmidtler + Schmidtler
027-80	Firebird C 11	Fa. Firebird Leichtflugz.
028-80	Firebird C 12	Fa. Firebird Leichtflugz.
029-80	Cyclone Döst	7) Fa. Steger/Seyferle
030-80	Worldcup	8) Fa. Firebird/Leichtflugzeugbau
031-80	Gryphon 180 DS	6) Fa. Steffl
032-80	Laser	Fa. Steffl
033-80	Super-Gryphon	6) Fa. Steffl
034-80	Ikarus 800	Fa. Lieb
035-80	Super-Wing	Fa. Guggenmos
036-80	Gryphon-Sierra	Fa. Steffl
038-81	Falke 5	Fa. Hanggliding Products
039-81	Osiris III s	Fa. Kuhnert
040-81	Moyes Mega	Fa. Moyes/Förster
041-81	Fuga AC 5	Fa. Agur/Kaspeitzer
042-81	LADAS	9) Fa. Baumgartner
043-81	Windfex	Fa. Finsterwalder
044-81	Helios	Fa. Schmidtler + Schmidtler
045-81	GS Concord II	Fa. Steger/Seyferle
046-79	Wings/Wings Competition 17,0 m <sup>2</sup>	10) Fa. Guggenmos
047-79	Wings/Wings Competition 15,6 m <sup>2</sup>	10) Fa. Guggenmos
048-81	Fafnir	Fa. Bautek
049-81	X-Ray	Fa. La Mouette/Hölzenbein
050-81	Euro III	Fa. Steinbach/Fischer
051-79	Wings/Wings Competition 17,2 m <sup>2</sup>	10) Fa. Guggenmos
052-82	Dream III	Fa. Engel
053-82	Super Dream	Fa. Engel
054-82	Cloud III	Fa. Thalhofer
055-82	Puma	Fa. Agur/Kaspeitzer
056-82	CX	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
057-82	Bullet	Fa. Guggenmos
058-82	Piranha	Fa. Rithner/Zipfel
059-82	Libre II	Fa. Hauser
060-82	Moyes MK III	Fa. Moyes/Förster
061-82	Hornet	Fa. Steger/Seyferle
062-82	Arrow	Fa. Bichlmeier
063-82	CX 17	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
064-82	Ranger Spezial	Fa. Schmidtler + Schmidtler
065-82	Scout A	Fa. Schmidtler + Schmidtler

Diverse Einzelstücke und Prototypen 11)  
Diverse abwurfgeprüfte Geräte gemäß Über-  
gangsregelung 10)

### Anmerkungen

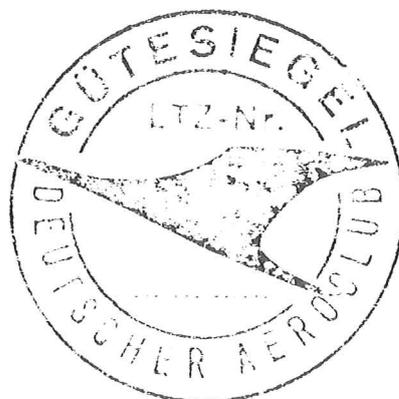
- 1) Nur zugelassen mit Schränkungshöhe 52,5 cm.
- 2) Zu unterscheiden vom Atlas D, siehe unten Anmerkung 9.
- 3) Gütesiegel wegen nichtgenehmigter Änderung entzogen.
- 4) Nur zugelassen mit nachgerüsteter Patentflasche und außen angesetzten Swiveltips.
- 5) Gütesiegel nur vorläufig; Umschreibung noch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



DHV-Gütesiegelplakette



Stempel der DHV-Gütesiegelstelle



DAeC-Gütesiegelstempel

## Hängegleiter mit anerkannter BHGA-Airworthiness Certification

Stand: 12.11.1982

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

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



BHGA -Stempel

## Hängegleiter mit anerkannter SHV-Typenprüfung

Stand: 12.11.1982

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

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

### Anmerkung

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



SHV-Aufnäher

## Hängegleiter mit anerkannter HGMA-Airworthiness Certification

Stand: 12.11.1982

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

11-3280-R8	Comet 165/185	Fa. UP
U 222 40 880	Harrier	Fa. Wills Wing
824	Duck 180	Fa. Wills Wing

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

HGMA - (DHV) - Typenschild

# Triumph der Briten

Deutscher Wettbewerbsport in der Krise

Die Europameisterschaft 82 endete mit einem glanzvollen Sieg der britischen Mannschaft. Gleich auf allen drei Stufen des Siegerpodests standen Engländer. Der neue Europameister heißt Tony Hughes. Die ehemals so erfolgreiche deutsche Mannschaft fand sich auf Platz 6 der Mannschaftswertung wieder, hinter Ungarn.

Platz 14. Die DAeC'ler sollten halt mal einsehen, daß die Tegelberg-hopserei allein keine ausreichende Vorbereitung darstellt. Schon kursiert im Ausland der Witz: „Was machst Du, wenn Du gelandet bist und ein Deutscher droht weiter zu fliegen? Du rennst ein paar Meter zurück und legst ihm einen Punkt aus.“



Die Sieger: Hobson, Hughes, Bailey (von links)

Sieht man einmal von dem Nervenkrieg ab, den der DAeC gegen das DHV-Kommissionsmitglied Ali Schmid führte – mit allen Mitteln wurde versucht den Ranglisten-Zweiten an der Teilnahme zu hindern und Ali konnte deshalb in Millau auch nicht ausreichend trainieren – so fällt auf, daß die deutsche Mannschaft insgesamt nicht genügend auf die Streckenflugaufgaben vorbereitet war.

Allein Bob Baier konnte zuvor bei einigen internationalen Streckenbewerben Erfolge verbuchen und Erfahrung sammeln. Diesmal langte es nur für Platz 24. Guggenmos, ein Wettbewerbsprofi, der bekanntlich zu kämpfen versteht, landete auf

Worin sind die Gründe für den britischen Erfolg zu suchen? Das Gelände kam dem englischen Erfahrungsschatz entgegen. Und – anders als bei DAeC-Bewerben – stehen bei britischen Qualifikationskämpfen die Streckenflugaufgaben im Vordergrund, außerdem ist man bemüht die Besten in der Mannschaft zu haben, während bei uns Leute wie Denz, Kober und Weber nicht ins Team dürfen, weil sie sich beim Mickey-Mouse-Fliegen verweigern. Und den Nachwuchs-Talenten, die bei den harten DHV-Streckenflugmeisterschaften Erfahrung sammeln konnten, hat der DAeC aus verbandspolitischen Gründen den Zutritt verwehrt.

## Der Ablauf in Millau

Auf einen Nenner gebracht: das Wetter spielte nicht mit. Regen und der berüchtigte Mistral blockierten für die meiste Zeit den Start. Wurde der Start freigegeben, herrschte oft ein atemberaubendes Gedränge in der Luft ehe den Teilnehmern der Abflug glückte.

Der Finne Antti Numelin und Portugals Vasco Brederode knallten inmitten thermischer Turbulenzen zusammen. Während der Schirm des Finnen sich rechtzeitig öffnete, entfaltete sich der Schirm des Portugiesen nicht. Rotierend wie ein Blatt kam Brederode herunter, überstand aber den Aufschlag glimpflich. Nur ein Schock wurde diagnostiziert. Mehr Pech hatte Mike de Glanville. Infolge eines mißglückten Starts zog er sich Verletzungen zu: gebrochener Finger, gebrochener Ellbogen und Schnittwunden. Den zahlreichen Besuchern im Krankenhaus erzählte er, daß vielleicht seine Piff-Paff-Aufhängung im Loslaufen falsch hing und er die einseitig angreifende Thermik deshalb nicht ausgleichen konnte.

Der Wettkampf war von geradezu brutaler Härte. Viele Piloten flogen in enge Canyons, um weiter zu kommen. Dabei wurden zahlreiche Geräte demoliert und es kam zu Baum- und Wasserlandungen.

Die weiteste Distanz flog der gebürtige Deutsche Klaus Köhmstedt (Monaco) mit 70 km, Gerard Thevenot war nicht weit hinter ihm. Überrascht hat die ungarische Mannschaft. Sie flogen ihre selbstgestrickten Demons erstaunlich gut. Drachenfliegen scheint in Ungarn großen Aufschwung zu nehmen.

An technischen Neuheiten gab es nicht viel zu sehen. Azur war mit dem „ex-and-hop“-Mylar im Einsatz, speedbars sind groß in Mode und die french connection wurde verschiedentlich durch das neue Piff-Paff-System ersetzt.

### Ergebnisse

		Pl.	Name	Nation	Pkte.	Gerät
Großbritannien	31 133	1	Hughes	GB	6463	Magic II
Schweiz	25 246	2	Hobson	GB	6420	Azur
Norwegen	23 907	3	Bailey	GB	6185	Azur
Frankreich	22 909	4	Thevenot	F	6167	Azur
Ungarn	21 788	5	Calvert	GB	5978	Azur
Deutschland	20 768	6	Matsuo	JP	5864	Comet
Japan	20 451	7	Scott	USA	5805	Azur
Österreich	18 121	8	Burge	CH	5793	Azur
Italien	17 522	9	Wikberg	S	5794	Comet
Belgien	16 044	10	Köhmstedt	MC	5519	Comet
Jugoslawien	14 948	11	Fauchier	F	5395	Azur
Schweden	14 179	12	Asada	JP	5284	Cosmic
Spanien	13 844	13	Lopes	Bras.	5170	Azur
Holland	13 157	14	Guggenmos	D	5063	Bullet
Dänemark	10 830	15	Manna	I	4940	M.Com.
Finnland	10 305	28	Baier	D	4239	Bullet
Brasilien	6 757	34	Zimmer	D	3905	Fafnir
USA	5 805	44	Klein	D	3466	Bullet
Monaco	5 519	70	Brams	D	2103	Bullet
Portugal	2 279	74	Schmid	D	1992	Falke V



## Die Situation im Deutschen Wettkampfsport

Sportreferent Charlie Jöst wendet sich an die Wettkampfpiloten – DHV-Mitglieder können auch 1983 national und international starten.

Leider ist die Situation im Deutschen Wettkampfsport genau die gleiche wie vor einem Jahr. Der DAeC besteht nach wie vor auf eigenen Wettkämpfen, an denen jedoch nur DAeC-Mitglieder teilnehmen dürfen. Der Zweck dieser Maßnahme dürfte nicht schwer zu erraten sein.

Der DHV wird daher ebenfalls eigene Wettkämpfe durchführen, sollte nicht kurzfristig eine Einigung mit dem DAeC zustande kommen (was aus den Erfahrungen der letzten Monate nicht zu erwarten ist).

Geplant sind Landes- bzw. Blockmeisterschaften, Deutsche Meisterschaft und Europa-Cup (letztere diesmal vom SHV ausgerichtet). An den DHV-Meisterschaften können alle Piloten teilnehmen, ohne Zugehörigkeit zu Vereinen oder Verbänden. Wir wollen die besten Piloten im Drachenfliegen ermitteln und keine Vereins- oder Verbandsmeister. Die Termine und Austragungsorte werden im nächsten „Info“ bekanntgegeben.

Der Schwerpunkt wird, wie im Jahr 82, auf Streckenflug liegen. Daher müßt. Ihr im Besitz der

Überlandflugberechtigung sein. Zu der entsprechenden Flugausrüstung solltet Ihr Euch rechtzeitig einen Photoapparat (24x36) für die Beurkundung zulegen. Der DHV wird die Ausrichter wieder mit den nötigen Wettkampfunterlagen, eventuell sogar mit Computer, versorgen.

Das leidige Problem der FAI-Sportlizenz (für internationale Wettkampfteilnahme) wurde nun endlich auch angepackt. Die DHV-Hängegleitertagung vom 30.10.82 hat mit überwältigender Mehrheit meinem Antrag zugestimmt, dieses Problem mit Hilfe eines Prozesses endlich zu klären (vgl. Protokoll). Es ist zu erwarten, daß wir zu Beginn des nächsten Jahres Klarheit über die Teilnahme unserer Piloten an FAI-Wettkämpfen haben (z.B. WM 83).

Selbstverständlich werden wir parallel dazu versuchen, mit dem DAeC eine gütliche Lösung zu finden. Wir werden aber mit dem Beginn der gerichtlichen Auseinandersetzung keine Zeit mehr verlieren. (Es ist übrigens eine beliebte Taktik des DAeC, Probleme durch „Verschleppen“ zu lösen).

### Ein Blick zurück:

Die DHV-Wettkämpfe gingen, wie geplant, über die Bühne. Unser Dank gilt besonders den ausrichtenden Vereinen (vgl. „Info“ 14 und 15).

Im Jahr 82 wurde erstmals im Deutschen Wettbewerbssport freier Streckenflug durchgeführt. Dazu war es notwendig, eine neue Ausschreibung zu erarbeiten, die den neuen Aufgaben Rechnung trägt. dies war nur möglich mit Hilfe von Peter Janssen und Hermann Uhrmann, dem ich als geistigem Vater dieser Ausschreibung meinen Dank sagen möchte. Manfred Rinkel gelang es sogar noch, kurzfristig ein einwandfrei funktionierendes Computerprogramm zu erstellen. Parallel zu der neuen Ausschreibung mußte der Luftraum entsprechend geöffnet werden. Durch zähes Verhandeln mit teils sehr zuvorkommenden, teils aber auch skeptischen Behörden und Regierungsstellen wurde auch dies vom DHV geschafft. Nicht zuletzt hat diese Generalprobe, bei der Ihr Euch ausgezeichnet verhalten habt, dazu

beigetragen, uns den Luftraum generell zu öffnen. (Ich denke an den Besuch von Ministerialrat Huck auf der Deutschen).

Was mir jedoch am meisten am Herzen lag, nämlich harmonische Wettkämpfe mit zufriedenen Piloten auszurichten, wurde, das darf ich ohne Übertreibung sagen, erreicht. Helft durch Eure Teilnahme auch 1983 mit, diesen Zustand zu erhalten. Nicht zuletzt ist die Schweiz deshalb in Wettkämpfen so erfolgreich, weil sie innerhalb ihres Verbandes (SHV) einen echten, kameradschaftlichen Zusammenhalt ihrer Piloten hat, den auch der Aeroclub der Schweiz nicht zerstören kann. (Ich denke an den Schweizer Sieg im Europa-Cup und die Vize-Europameisterschaft).



Die DAeC-Wettkampfvertreter gaben da kein sonderlich gutes Bild ab. Einigkeit und Kameradschaft werden leider sehr klein geschrieben (ich denke daran, daß Ali Schmid, zweiter der Rangliste, sich nur durch gerichtlichen Druck die Teilnahme an der Europameisterschaft ermöglichen konnte). In den Reihen der DHV-Wettkampfpiloten sind sehr gute Streckenflieger, die leider wegen der bekannten Querelen nicht an der diesjährigen Europa-Meisterschaft teilnehmen konnten.

### Ein Blick nach vorne:

Die Wettkämpfe 83 werden in gewohnter Qualität angeboten werden. Ich kann Euch nur auffordern, davon regen Gebrauch zu machen. Wir werden, wie in 82, nur eine Wettbewerbsklasse werten. Das hat sich bewährt. Ich werde auch bei diesen Wettbewerben als Teilneh-

mer mitfliegen, denn nur durch den direkten Kontakt kann ein Sportreferent vernünftige Verbesserungen vornehmen. (Für konstruktive Kritik stehe ich jederzeit zur Verfügung).

Auf der letzten DHV-Tagung hat Streckenflugbeirat Helmut Denz einen interessanten Vorschlag gemacht, den ich gerne aufgreifen und verwirklichen möchte. Er regt an, daß wir, ähnlich dem Segelflug, einen „dezentralen Streckenflugwettbewerb“, über ein ganzes Jahr verteilt, durchführen.

Jeder Pilot reicht hierzu seine in der BRD oder von der BRD ausgeflogenen Streckenflüge bei uns ein. Gewertet werden die drei besten Flüge eines Teilnehmers. Es können freie Strecke, Ziel-, Zielrückkehr-

tragen (Barograph ist leider unumgänglich).

Es wird ins Auge gefaßt, die besten Piloten des „Dezentralen Wettbewerbs“ ohne Ausscheidung über Landes- oder Blockmeisterschaft an der „Deutschen“ teilnehmen zu lassen, zusätzlich zu den Piloten, die sich über die Landesmeisterschaften qualifizieren.

Über unser Info werden wir jeweils den aktuellen Stand der eingereichten Flüge bekanntgeben. Näheres im Info 17.

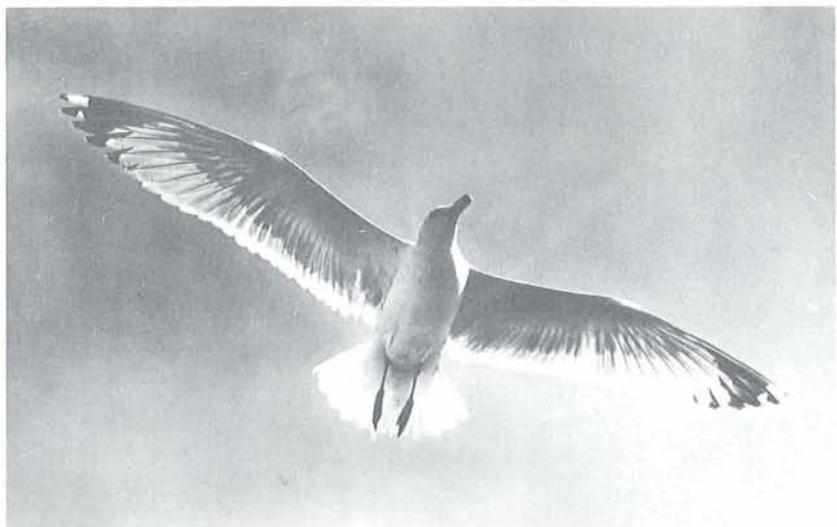
Für die Flugsaison 1983 wünsche ich uns einen unfallfreien Verlauf und viele Streckenkilometer.

## DHV-Rangliste 1982

Stand: Ende 1982

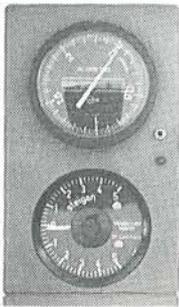
Rang	Name	Punkte
1.	Jochen Zeyher	14,9
2.	Franz Rimpfl	12,7
3.	Rolf Ebnet	12,4
4.	Winfried Schwörer	11,9
5.	Max Schraudolf	10,6
6.	Jens Hackenjos	10,5
7.	Josef Stellbauer	9,9
8.	Waldemar Wasmer	9,4
9.	Walter Feschtschenko	9,3
10.	Oskar Reigl	8,3
11.	Hans Hagn	8,1
12.	Gerhard Abendroth	7,9
13.	Martin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

und Dreiecksflüge eingereicht werden, die dann durch einen bestimmten Faktor angeglichen werden (Zielrückkehrflüge sind ja schwieriger zu bewältigen als freie Streckenflüge). Für die Beurkundung der Flüge hat jeder Pilot selbst Sorge zu



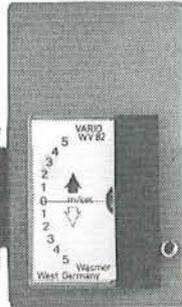
# Wir stehen zu unserem Wort ...

... daß Qualität nicht teuer sein muß. Variometer luftfahrttechnisch geprüft (TÜV Rheinland, Prüf.-Nr. 276/82. Prüfblatt wird auf Wunsch zugesandt).



**WV A 82**  
DM 465,-

Auf Wunsch mit unbeschriftetem Mc Cready-Ring lieferbar mit 15,- DM Aufpreis. Sonstige Höhenmesser mit entsprechendem Aufpreis (z.B. Thommen).



**WV 82**  
DM 298,-

**WV D 82**  
in Vorbereitung: Vario, digit. Höhenmesser, Mehrbereich 2000 und 4500 m umschaltbar lieferbar ab 1983.



**Höhenmesser**  
m. Klettarmband  
DM 75,-

Sämtliche Geräte sind untereinander kombinierbar mit Schnellbefestigung für alle Rohrstärken.



**Fahrtmesser**  
DM 84,-



**Hall-Fahrtmesser**  
DM 78,-

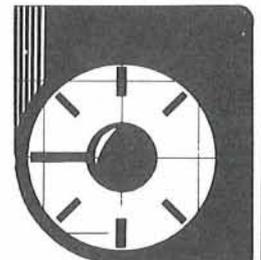


Sonderaktion: alle La Moquette und Agur-Geräte (Kaspietzer) liefern wir zum üblichen Preis incl. 1 Variometer.

# WASMER DELTA INSTRUMENTS

Komplettes Hängegleiter-Zubehörprogramm.

7808 Waldkirch  
Lärchenweg 10  
Tel. 076 81/8187



# DRACHENFLUG-SHOP »CHIEMSEE«

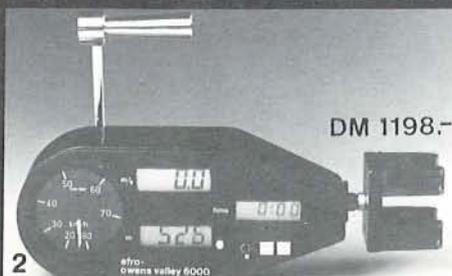
## 1 »DELPHIN«

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



## 2 AFRO - OWENS - VALLEY 6000

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



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

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

**4 Streckergurt** DM 295,-

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

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

