

Schleppentwicklung geht stürmisch voran

Das erste Schleppsymposium des DHV in Trier

Am 29. und 30.12.1982 fand auf dem Segelflugplatz Neumagen-Drohn bei Trier das erste Windenschlepp-Symposium statt, das Robert Treumann im Auftrag des DHV organisiert hatte. Dreizehn Experten, vorwiegend Teilnehmer des ersten Fluglehrer-Schleppkurses im Juli 1982 in Winterberg, waren der Einladung gefolgt, um die rasante Weiterentwicklung der Schlepptechnik während der letzten Monate zu diskutieren, die Erfahrungen auszutauschen und die Weichen für die Zukunft zu stellen.

Obwohl der meist dichte Nebel nur wenige Vorführungs- und Vergleichsflüge zuließ, konnten die Teilnehmer doch in sehr intensiven Diskussionen den gegenwärtigen Stand der Entwicklung erarbeiten und Perspektiven für die Zukunft aufzeigen, die als Empfehlung und Entscheidungshilfen für den DHV gedacht sind, damit sie allen schleppinteressierten Drachenfliegern zugute kommen.

Neue

Gurtzeugschleppgeschirre

Die bisherige Drei-Punkt-Schleppmethode (Großklaus) hat sich in Verbindung mit entsprechenden Geräten (geprüft: Cloud II, Atlas, Superfex, Bergfalke) als sichere Windenschleppart bewährt. Da diese Methode jedoch nicht bei allen modernen Doppelsegel-Geräten anwendbar ist (Lockout), wurden – z.T. in Anlehnung an ausländische

Fortsetzung Seite 4

Neue Vereinbarung mit dem DAeC

In der jüngsten Vergangenheit hatten sich die Auseinandersetzungen zwischen DAeC und DHV verschärft. Es drohte die Gefahr, daß die Ministerien und die anderen Behörden durch die Unstimmigkeiten allzu irritiert und verärgert würden. Besonders auch die Aufspaltung des Wettbewerbssports mit ihren Folgen (zwei Deutsche Meister, ausgedünnte Nationalmannschaft) hat dem Bild des Drachenfliegens geschadet.

Am 09.12.1982 trafen sich die Vertreter beider Verbände auf Einladung des Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Bund-Länder-Fachausschusses Luftfahrt. Auf der Tagesordnung standen verschiedene UL- und Drachenflugprobleme. Tags darauf fand zwischen DAeC und DHV eine ganztägige Verhandlung statt.

Das ausgehandelte Ergebnis ist ein Kompromiß. Der DHV hat auf eine Ausrichtung eigener Meisterschaften verzichtet und für die Deutsche Meisterschaft die DAeC-Mitgliedschaft und die Sportlizenz hingenommen. Der DAeC hat für die Landesmeisterschaften in eine Zusammenarbeit mit dem DHV eingewilligt. Nur so war die weitere Aufspaltung des Wettbewerbssports zu verhindern.

Man mag sich darüber beklagen, daß der DHV sich nicht so durchsetzen konnte, wie man es von ihm mit seiner vielfachen Mitgliederzahl vielleicht erwartet hatte. Aber es besteht die Hoffnung, daß diese Vereinbarung einen echten Schritt zu einer dauerhaften Gemeinsamkeit darstellt.

Die ursprüngliche Fassung des Vertrages, die bereits in der Februar-Ausgabe des DRACHENFLIEGER veröffentlicht ist, hat auf Betreiben des DAeC noch einige Änderungen erfahren, sodaß die hier abgedruckte Fassung in einzelnen Punkten eine andere Formulierung aufweist.



Die ersten Höhenmeter am Schleppseil

Foto: Claus Gratzner

Wortlaut Seite 48

Aus dem Inhalt

wichtig . . . neu . . . kurz	3
Schleppentwicklung (Fortsetzung)	4
Haftpflichtversicherung für Startwinden	5
Flugschulen für Schleppunterricht	6
Vereinbarung zwischen DHV und DULV	7
UI-Piloten geht in den DULV!	8
AERO 83 in Friedrichshafen	9
Umfrage zum Info	9
Verhalten bei Not- und Außenlandungen	10
Überland-Flugschulen	11
Genehmigungsfiktion	12
Schweizer Luftrecht	12
Kennzeichnungsantrag	13
Herstellergeflüster	15
Dem Segelfliegen untreu?	16
Kostendämpfung auch für Drachenflieger?	18
Der April ist gefährlich	19
Dehydration	25
Unbekannter Flugpionier Hans Ertl	26
Sicherheitsjournal	28
Fragwürdiger Versicherungsschutz	31
Prüfungskalender	32
Andere über uns	33
Gebrauchtmarkt	34
DHV bietet an	35
Filmverleih der BFS	36
Wie steht's in Italien?	37
Teneriffa – traumhaft zum Baden	37
Flug über den Atlantik	38
Die Hochries und Südtirol	40
Drachenflieger als Entwicklungshelfer	41
Auch Fliegen kann schön sein	43
Streckenflugtaktik	44
Deutscher XC-Cup 83	46
Vereinbarung DHV – DAeC	48
Startmeldung	49
Der Teufel sitzt im Detail	51
Wettbewerbskalender	52

Impressum

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

Redaktion: Peter Janssen (verantwortlich)
Edeltraud Erl, Wolfgang Gerteisen, Klaus Tänzler.
Satz: Anthofer's Satz + DruckOrganisation, Tel.:
089 / 22 45 96

Druck: Max Brummer KG, 8015 Markt Schwaben.
Auflage: 4 500
Verkaufspreis durch Mitgliedsbeitrag abgegolten.

AFRO Fluginstrumente

Owens-Valley-8000 DM 1198,-



Das Kombiinstrument
für den anspruchsvollen Piloten. Elektronische Präzision
steuert in einem Gehäuse: Variometer (Analog), Fahrt-
messer, Höhenmesser, Stoppuhr, MC-Cready-Ring
für optimale Fluggeschwindigkeit

Speed-Digital DM 320,-

Extrem genauer
und gut ablesbarer
Geschwindigkeits-
messer mit
großem
Meßbereich
(0-200 km/h)



Vario-Digital DM 375,-

Zuverlässiges,
bewährtes Vario-
meter mit außer-
ordentlich hohem
Preis-Leistungs-
Verhältnis



Speed-A DM 90,-

Präziser,
kompakter
Geschwindig-
keitsmesser mit
Analoganzeige



Stoppuhr DM 79,-

Markenfabrikat, quartzgenau bis
10 Stunden



Fotohalterung DM 59,-

Stabiler Kugelkopf,
mit Fotonormgewinde



Kompaß DM 49,-

Flüssigkeitsgedämpft und
kompensierbar. Stabile
Halbschalenkonstruktion



Alle Preise incl. MwSt.

Bitte senden Sie mir unverbindlich Informationsmaterial.
A. Frommwieser
AFRO – Fluginstrumente
Bahnhofstraße 37
D-8219 Rimsting
Tel. 08051/61249

Doppelsitzer kommen

Das Bundesverkehrsministerium wird doppelsitzige ULs mit einer auf 150 kg erhöhten Gewichtsgrenze zulassen. Die Prüfung dieser Geräte wird ebenfalls den anerkannten Stellen (DHV und DAeC) unter Aufsicht des Luftfahrtbundesamtes übertragen. Diese Neuregelung soll in der neuen Luftverkehrsordnung verankert werden.

Wegen der besonderen Bedeutung für die UL-Ausbildung wurde die Frage der Doppelsitzigkeit bisher nur für UL entschieden. Der DHV bemüht sich um eine entsprechende Regelung auch für den Drachenflug und das Ministerium wird voraussichtlich den doppelsitzigen Drachenflug zulassen.

Warnung: Bis zum Erlass der entsprechenden Regelungen durch das Ministerium und bis zur Schaffung der technischen und betrieblichen Voraussetzungen durch die anerkannten Stellen ist doppelsitziges Fliegen weiterhin verboten. Abgesehen von den Sicherheitsrisiken muß jeder, der vorzeitig doppelsitzig fliegt, mit Bestrafung und mit Verlust des Versicherungsschutzes rechnen.

DHV-Assistentenlehrgang im März

Der nächste Assistentenlehrgang findet vom 12. bis 18. März in Inzell statt. Teilnahmevoraussetzung ist der B-Schein mit Überlandberechtigung. Die Lehrgangsgebühr beträgt wiederum DM 450,-.

Der Lehrgang beinhaltet zugleich die Fachausbildung für die Überlandfächer Navigation und Luftrecht. Fluglehrer – auch des DAeC – können an den speziell dafür vorgesehenen Tagen (12./13. März) ebenfalls teilnehmen und die Unterrichtsbefugnis für diese beiden Überlandfächer erwerben.

Ursprünglich sollte der nächste Assistentenlehrgang erst im Herbst 1983 stattfinden, auf Grund der großen Nachfrage wurde jedoch der Märztermin anberaumt. Wegen der einzureichenden Unterlagen bitte bei der DHV-Geschäftsstelle anfragen.

Neuer Geschäftsführer: Wolfgang Gerteisen

In den vergangenen Jahren hat der Vorsitzende Peter Janssen zugleich auch die Aufgaben des Geschäftsführers wahrgenommen, er war also in Doppelfunktion tätig. Die Fülle der Aufgaben ist seither jedoch so angewachsen, daß eine Trennung dieser beiden Funktionen unumgänglich wurde, um in gewohnter Effektivität weiterarbeiten zu können.

Mit Wolfgang Gerteisen haben wir einen qualifizierten Fachmann gewonnen: Wolfgang ist 27 Jahre alt, stammt aus Freiburg und fliegt seit 1978 Drachen. 1981 bestand er die Fluglehrerprüfung mit dem besten

Prüfungsergebnis des damaligen Lehrgangs und hat seither etwa 200 Flugschüler in die Luft gebracht. Im „Zivilberuf“ ist Wolfgang fertigausbildeter Sport- und Deutschlehrer, Examensdurchschnittsnote 1,9. Wer Wolfgang kennt, der weiß, daß er kein „Funktionärstyp“ ist, sondern ein verständnisvoller Mann der Praxis. Er sieht sich als Helfer für die Mitglieder, nicht als bloßer Verwalter und es geht ihm darum, die neuen drachenfliegerischen Freiheiten zu stabilisieren und auszubauen. Daran hat er auch ein ganz persönliches Interesse, wenn er vom Wallberg/Tegernsee aus über Land fliegt.



Wolfgang Gerteisen

Packerkurse im Juli 1983

Die nächsten beiden eintägigen Lehrgänge für das Packen von Rettungsgeräten finden am 02. und 03. Juli 1983 statt. Preis für Nichtmitglieder DM 30,- Vorkasse, für Mitglieder kostenlos. Teilnehmerzahl pro Lehrgang maximal 30. Anmeldung bei der DHV-Geschäftsstelle. Die Angemeldeten erhalten detaillierte Einladungen zugesandt.

Letzte Meldung aus Bonn

Laut BMV (H.Huck) soll in der neuen LuftVO die BFS ermächtigt werden, für Hängegleiter den kontrollierten Luftraum auch "allgemein" zu öffnen. Bis dahin ist für jedes Einfliegen die örtliche FS-Stelle zu fragen!

Schleppentwicklung . . .

Fortsetzung von Seite 1

Produkte – verschiedene Schleppgeschirre entwickelt, bei denen die Seilkraft nicht mehr direkt am Gerät angreift, sondern in das Gurtzeug bzw. in die Gurtaufhängung eingeleitet wird. Insgesamt vier neue Systeme wurden vorgestellt, für die größtenteils schon Gütesiegel erteilt sind:

System Großklaus/Treumann, System Fluck/Heer, System Treumann, System Lauk/Deininger.

Handhabung, Vor- und Nachteile dieser vier Schleppsysteme, aber auch der Vergleich mit dem bisherigen Drei-Punkt-Schleppgeschirr

wurden eingehend demonstriert und diskutiert. Allen Systemen ist gemeinsam, daß bei seitlicher Gewichtsverlagerung des Piloten die Richtung der Seilzugkraft ebenfalls verändert wird. Dadurch konnte die Steuerbarkeit um die Längs- und Hochachse verbessert werden.

Schlepptauglichkeit der Hängegleiter

Mit den Gurtzeugschleppgeschirren lassen sich auch die modernen Doppelsegel-Geräte schleppen; außerdem entfällt hierbei das spezielle Herrichten des Hängegleiters, da diese Schleppgeschirre nunmehr Bestandteile des jeweiligen Gurtzeuges bzw. des Schleppseils werden. Die bisherige Überprüfung der Hängegleiter auf Schlepptauglichkeit ist auf Grund der neuen Schleppgeschirre zweitrangig geworden; aus den umfangreichen Erprobungen der neuen Schleppgeschirre ist bisher kein Gerät als nicht schleppbar bekannt.

Geschleppt wurden u.a.: Superfex II, Atlas, Ikarus 700, Bergfalke, Firebird C 12, Worldcup, Ikarus 800, Falke V, Moyes Mega, Windfeß, Cloud III, Cloud II, Firebird CX 17, Bullet, Piranha, Libre II, Typhoon medium/large, Atlanta, Ikarus 800 Aero, Vampir 1, Azur 15/17, Comet 165/185.

Anmerkung der Redaktion: Auf Grund dieser Ergebnisse hat der DHV entschieden, daß die neuen Gurtzeug-Schleppgeschirre mit Gütesiegel für jeden Hängegleiter mit Betriebstüchtigkeitsnachweis anwendbar sind, ohne daß es vorläufig einer zusätzlichen Schlepptauglichkeitsprüfung der einzelnen Hängegleiter bedarf.

Schleppausbildung

Grundsätzlich sollten alle Schleppgeschirre mit Gütesiegel auch für Schulungszwecke geeignet und zu-

gelassen sein. Somit bleibt es dann dem jeweiligen Ausbildungsleiter überlassen, das günstigste System auszuwählen und seine Methodik darauf abzustellen. Während der ersten Ausbildungsphase sollten die anerkannt gutmütigen Schlepphängegleiter zum Einsatz kommen. Im zweiten Teil der Schleppausbildung sollen aber dann auch moderne Doppelsegel-Geräte geflogen werden.

Erörtert wurde auch, ob erfahrene Piloten, die nicht Fluglehrer sind, nach einer erweiterten Ausbildung und anschließender Prüfung die Berechtigung zur Windenschleppausbildung erhalten sollten. Mehrheitlich war man jedoch der Meinung, daß pädagogisch-psychologische Situationen bei der Schleppausbildung einen voll ausgebildeten Fluglehrer erfordern. Da wir „Einsitzerschulung“ betreiben, ist eine Übertragung des Verfahrens vom Segelflug auf die Hängegleiter-Schleppschulung nicht möglich.

Prüfung der Piloten

Allgemein war man der Meinung, daß kontinuierlich an bestimmten zentral gelegenen Orten Prüfungstermine abgehalten werden sollten. Als Hauptprüfer sollte dabei ein unabhängiger Fluglehrer fungieren. Dabei wird daran gedacht, etwa alle drei Wochen an langfristig vorgeplanten Terminen zu prüfen, je nach Wohnort der Prüflinge im Raum Stuttgart/Donaueschingen, im Raum Köln/Trier oder im norddeutschen Raum Bielefeld/Hannover.

Der Prüffragen-Katalog umfaßt derzeit noch 50 Fragen, die insgesamt abgeprüft werden. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, daß sich die theoretische Schleppausbildung fast ausschließlich auf die Beantwortung dieser Fragen beschränkt. Hier müßte der Theorie-Lehrplan, der in Arbeit ist, Abhilfe schaffen; darüberhinaus war man der Meinung, daß der Fragenkatalog nicht mehr veröffentlicht werden sollte, bis dieser auf mindestens den doppelten Umfang erweitert worden ist.

Windenabnahme

Sämtliche Startwinden in der Bundesrepublik werden derzeit von Helmut Großklaus in Westerrade auf die Gütesiegelforderungen hin überprüft und abgenommen. Wegen der weiten Entfernung nach Westerrade wurde die Errichtung ei-

ner weiteren Prüfstelle im süddeutschen Raum vorgeschlagen. Da jedoch im Jahr 1983 nur für ca. 15 Startwinden das Prüfverfahren durchzuführen sein wird, wäre der Aufwand für eine zweite Prüfstelle wohl zu hoch. Helmut Großklaus erklärte sich aber bereit, zur Abnahme von Winden auch nach Süddeutschland anzureisen, wenn ihm die vollen Unkosten einschließlich Verdienstausschlag erstattet und eine mechanische Werkstatt zur Verfügung gestellt würden. Realisierbar wäre dieses Verfahren jedoch erst bei gleichzeitiger Abnahme von zwei bis drei Startwinden. Eine dringende Warnung wurde an die „Schwarzbauer“ von Winden ausgesprochen. Es werden noch Schleppwinden betrieben, die kein Gütesiegel haben. Vielfach fehlen an solchen Winden elementare Sicherheitseinrichtungen wie Kappvorrichtung oder Seilzugkraftbegrenzung. Neben dem unverantwortlichen Unfallrisiko für die geschleppten Piloten ist auch das bloße Betreiben einer solchen Winde äußerst riskant; es wurden bereits polizeiliche Kontrollen bekannt, die sich auch auf das Gütesiegel der Schleppwinde erstreckten. Für Schleppwinden gibt es auch die Möglichkeit einer Prototypgenehmigung durch den DHV.

Unfallverhütung

Breiten Raum nahm die Analyse von Schleppzwischenfällen in Anspruch, insbesondere der Unfall von Ernst Schönleber (vgl. Unfallbericht). Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit beim Windenschlepp wurde auch gefordert, daß grundsätzlich alle zu schleppenden Hängegleiter (also auch im Anschluß an die Schulung!) mit Rädern ausgestattet sein müssen. Aus Sicherheitsgründen soll die Zugkraftbegrenzung auf maximal 90 kp beibehalten werden.

Teilnehmer am Symposium

Josef Beck, Tuttlingen. Matthias Betsch, Stuttgart. Kurt Engesser, Immendingen. Herbert Fluck, Blumberg. Christian Frese, Donaueschingen. Heiko Giersberg, Hannover. Klaus Grosche, Gronau. Helmut Großklaus, Westerrade. Jürgen Lauk, Aalen. Willi Pantenburg, Regensburg. Peter Schretzenmayer, Tuttlingen. Jupp Schumacher, Schöna. Robert Treumann, Trier.

Jupp Schumacher

DHV-Haftpflichtversicherung für Startwinden

Mit dem Windenbetrieb ist zwangsläufig eine ganze Reihe spezieller Risiken verbunden, dazu zwei Beispiele:

- Das Zugseil kreuzt einen Fußweg. Beim Anziehen des Seils wird ein ahnungsloser Spaziergänger verletzt.
- Nach dem Ausklinken des Piloten fällt das Zugseil unkontrolliert herunter und legt sich über eine Stromleitung.

Diese Fälle sind mit der Windenhaftpflichtversicherung des DHV abgedeckt. Im Gruppenversicherungsvertrag ist der Versicherungsumfang wie folgt definiert:

Der Versicherungsschutz umfaßt die gesetzliche Haftpflicht aus Besitz und Betrieb von Schleppgerät für Gleitflugzeuge und Hängegleiter, sofern das Schleppgerät den vorgeschriebenen Betriebstüchtigkeitsnachweis besitzt oder zum Zwecke der Prüfung oder Erprobung mit Genehmigung einer vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle betrieben wird.

Die Haftpflicht aus Besitz und Betrieb eines Schleppgerätes, das auf oder an einem Kraftfahrzeug montiert ist, gilt mitversichert. Ausgeschlossen sind Schäden, die unmittelbar durch die Bewegung des Schleppfahrzeugs am Boden verursacht werden.

Eingeschlossen gilt im Rahmen der AHB die gesetzliche Haftpflicht

- der Windenfahrer sowie der sonst mit dem Windenbetrieb beauftragten Personen und
- in teilweiser Abweichung von § 4, Ziffer II 2 AHB der vorstehend genannten Personen untereinander, auch soweit es sich um Vorstandsmitglieder des versicherten Vereins handelt und
- aus Besitz oder Betrieb der zusammen mit den versicherten Schleppgerät betriebenen Seilrückholwinde, gleichgültig, ob die Halter des Schleppgerätes und der Seilrückholwinde personengleich sind oder nicht.

Ausgeschlossen aus dem Versicherungsschutz sind Haftpflichtansprüche wegen

- Schäden an dem Gleitflugzeug und Hängegleiter
- Personen oder Sachschäden des Piloten des geschleppten Gleitflugzeuges oder Hängegleiters, die in ursächlichem Zusammenhang mit dem Schleppvorgang stehen.

Die Deckungssumme beträgt je Schadensereignis DM 300.000,- für Personenschäden und DM 30.000,- für Sachschäden. Die Jahresprämie beträgt je Winde DM 75,- einschließlich der Versicherungssteuer. Neu vereinbart wurde mit dem Gerling Konzern außerdem, daß jetzt auch Winden-Haltergemeinschaften Versicherungsschutz erhalten können, also nicht nur Vereine, einzelne Mitglieder und Ausbildungsstätten. Bei einer Haltergemeinschaft muß jeder Beteiligte Mitglied des DHV sein, alle Beteiligten sind im Versicherungsantrag anzugeben und einer der Beteiligten ist als beauftragter Vertreter der Haltergemeinschaft zu benennen.

Noch in diesem Zusammenhang: Der Flug- bzw. Startleiter, der ja auch durch seinen Fehler einen Unfall verursachen kann, ist in dieser Funktion ohnehin mit den oben genannten Versicherungssummen haftpflichtversichert, sofern er einen ordnungsgemäßen Befähigungsnachweis besitzt und Mitglied des DHV ist. Prämie braucht er nicht zu bezahlen. Die zahlt der DHV pauschal für alle Mitglieder mit Befähigungsnachweis.

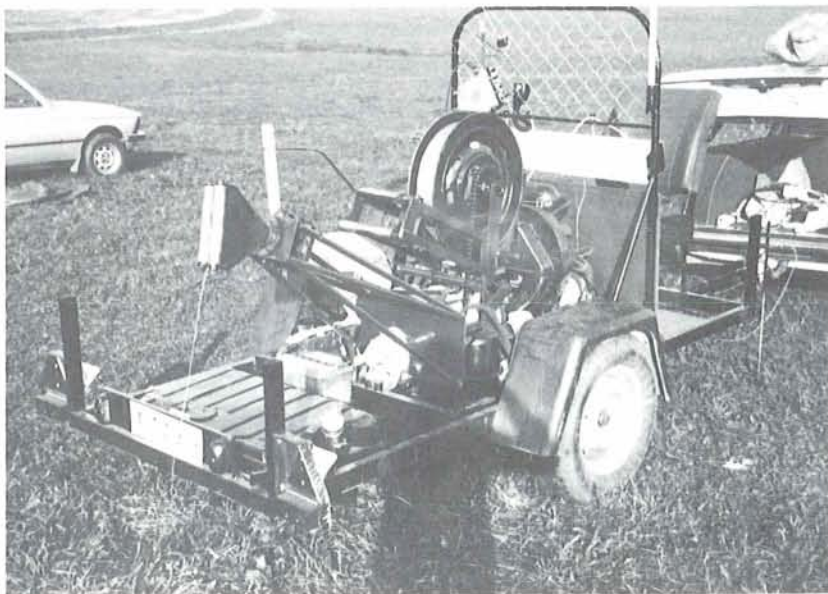
Erste allgemeine DHV-Schlepp-Prüfung

6.11.82 in Pfahren (BW), sonniger Spätherbsttag, leichter Ostwind, 26 Piloten aus ganz Baden-Württemberg. Alle glänzend bestanden (sehr guter Ausbildungsstand, aber auch große Flugerfahrung), keine Fehlstarts, keine Unfälle.

Geräte: Atlas 16 und Cloud II, Großklaus-Winde von Kurt Engesser zur Verfügung gestellt. Gute Vorbereitung der Veranstaltung, reibungsloser Ablauf, 19 DHV-Piloten und 7 DAeC-Piloten. Auszubildende Schulen: Komminger Drachenflugschule und Trierer Drachenflugschule, Prüfer und Organisator: Jupp Schumacher. Mitprüfer: Herbert Fluck. Schlepplänge: 500 m.

Mittags wurden von Christian Frese (Besitzer des Schullandheims, in dem die Theorie-Prüfung stattfand und selbst Drachenflieler) Kartoffelsalat mit Wienerle und Getränke zu einem Preis aus „Kaiser's Zeiten“ an den Start gebracht. Nach der Prüfung Demonstration eines Gurtzeugschlepps, der von den Blumberger Fliegern im Auftrag des DHV erprobt wird.

Jupp Schumacher



Die von Kurt Engesser und Sepp Beck gebaute Winde nach dem System Großklaus
Foto: Kurt Engesser

Schleppgeschirre mit Gütesiegel

Stand: 20.01.1983

06-001-82 Dreipunktsystem HG-SGS 3 P
06-002-83 Gurtzeugsystem „Fluck“
06-003-83 Gurtzeugsystem HG-SGS Gabelseil
06-004-83 Gurtzeugsystem HG-SGS 2 P

1) Fa. Treumann (bisher Fa. Großklaus)
2) Fa. Fluck
2) Fa. Treumann
2) Fa. Treumann

Anmerkungen

- 1) Zugelassen nur für die Hängegleitertypen Superfex II Nylon/II Modell 81 (01-004-79), Cloud II (01-005-79), Atlas 14/16/18 (01-010-79), Bergfalke (01-022-79)
- 2) Die „Voraussetzungen, Hinweise und Empfehlungen für Gurtzeugschlepp“ sind zu beachten.

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.

Hamburger Drachenflieger
Ausbildungsabteilung
Hohe Weide 11
2000 Hamburg 19

Drachenflugschule Trier
Im Rosenbugert 37
5501 Waldrach

Westdeutsche Drachenflugschule
Am Rad 20a
5788 Winterberg

Drachenflugschule Stuttgart
Hermannstraße 11
7000 Stuttgart 1

Schwäbische Drachenflugschule
Schumannstraße 50
7080 Aalen

Komminger Delta-Schule
für Hängegleiterschlepp
Alpenstraße 48
7712 Blumberg 5

Drachenflugschule Hölzenbein
Erwinstr. 41a
7800 Freiburg

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

Voraussetzungen, Hinweise und Empfehlungen für Gurtzeugschlepp

Bei Verwendung von Gurtzeug-Schleppgeschirren mit Betriebstüchtigkeitsnachweis gelten vorläufig alle Hängegleiter, die ihrerseits einen Betriebstüchtigkeitsnachweis besitzen, unter den folgenden technischen Voraussetzungen als schlepptauglich:

1. Die Befestigung des Schleppgeschirrs muß genau nach Betriebsanleitung des Schleppgeschirrh Herstellers erfolgen.
2. Die Verbindung Gurtzeug/Hängegleiter und das Zentralfaltgelenk des Hängegleiters müssen gegen Lageveränderungen (insbesondere Verrutschen nach vorne) gesichert sein.
3. Das Schleppgeschirr darf während des gesamten Schleppvorgangs nicht die Steuerfähigkeit des Hängegleiters beeinträchtigen.
4. Die Funktionsfähigkeit des Rettungssystems muß gewährleistet sein.

5. Weitere Voraussetzungen gemäß Betriebsanleitung des Schleppgeschirrh Herstellers und des Hängegleiterherstellers sind zu beachten.

Für das Betriebsverhalten des Hängegleiters ergeben folgende Hinweise:

1. Das Betriebsverhalten des Hängegleiters kann sich im Schleppbetrieb nachteilig verändern, insbesondere die Steuerbarkeit.
2. Bei Hängegleitern, die im Gleitflug zum Gieren neigen, kann sich diese Eigenschaft während des Schleppvorgangs verstärken.

Für den Schleppbetrieb wird empfohlen:

1. Vor der erstmaligen Benutzung sollte ein Fachlehrer für Hängegleiterschlepp einen Probstart durchführen.
2. Die ersten Starts des Piloten mit einem neuen Schleppgeschirr oder mit einem anderen Hängegleiter sollten unter Anleitung eines Fachlehrers erfolgen.

Falls eine der technischen Voraussetzungen nicht erfüllt ist, gilt der betreffende Hängegleiter nicht als schlepptauglich und er darf nicht für den Schleppbetrieb mit einem Gurtzeugschleppgeschirr benutzt werden.

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,-

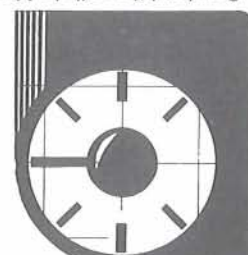


Sonderaktion: alle La Moquette und Agur-Geräte (Kaspeizer) liefern wir zum üblichen Preis incl. 1 Variometer.

WASMER DELTA INSTRUMENTS

Komplettes Hängegleiter-Zubehörprogramm.

7808 Waldkirch
Lärchenweg 10
Tel. 07681/8187



Vereinbarung

zwischen

dem Deutschen Hängegleiterverband e.V. (DHV)

und

dem Deutschen Ultraleichtflugverband e.V. (DULV)

Die Partner vereinbaren:

1. Der DULV tritt mit sofortiger Wirkung dem DHV als Mitgliedsverband bei.
2. Für die Mitglieder des DULV beginnt die DHV-Beitragspflicht am 01.01.1983. Früher entstandene Beitragspflichten bleiben davon unberührt.
3. Ab 01.01.1983 bezahlt der DULV den satzungsmäßigen DHV-Beitrag von DM 55,- für jedes gemeldete Mitglied. Ab diesem Zeitpunkt wird der Beitrag für die bisherigen DHV-Direktmitglieder und die DHV-Vereinsmitglieder über den DULV eingezogen und an den DHV abgeführt. Zur Klarstellung: Bei Beendigung der DULV-Mitgliedschaft lebt die ursprüngliche DHV-Beitragspflicht dieser Mitglieder wieder auf.
4. DULV-Mitglieder erhalten ab

01.01.1983 grundsätzlich kein DHV-Info. Die beim DHV dadurch entstehende Kostenersparnis wird mit pauschal DM 20,- je Mitglied an den DULV im Wege der Verrechnung zurückbezahlt. Für DULV-Mitglieder, die trotzdem das DHV-Info beziehen wollen, findet keine Verrechnung bzw. Rückzahlung statt.

5. Der DULV tritt mit Wirkung ab 01.01.1983 in alle zwischen dem DHV und dem Gerling Konzern abgeschlossenen Gruppenversicherungsverträge und Nebenvereinbarungen ein, soweit sie sich auf UL und mitversicherte Nebenrisiken (z.B. zusätzliche Hängegleiter) erstrecken. Mit dem Eintritt des DULV scheidet der DHV insoweit aus den Versicherungsverträgen aus.
6. Der DULV berät ab sofort alle privaten und gewerblichen UL-

Interessenten und -Vereinigungen. Alle verantwortlichen Tätigkeiten auf Grund der Ermächtigung des DHV durch den Bundesminister für Verkehr bleiben beim DHV. Überschneidungen bedürfen der vorherigen Absprache. Im Zweifel entscheidet der DHV.

7. Innerhalb des DHV hat der DULV Beratungs- und Sachverständigen-Funktion, insbesondere die Aufgabe, beschlußfähige Vorlagen für die DHV-Hängegleiterkommission zu erarbeiten.
8. Diese Vereinbarung kann mit zweimonatiger Frist von jedem Partner zum 31.12. eines jeden Jahres gekündigt werden.

Leverkusen und Tegernsee,
den 12.12.82

Joachim Faßbender

Peter Janssen

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 Schmidtler
Wilhelmstr. 14
8000 München 40
Tel. 089 / 390755

UL-Piloten, geht in den DULV

Wie bereits im letzten Info berichtet, hat sich gleich im Anschluß an die DHV-Hauptversammlung 82 der Deutsche Ultraleichtflugverband (DULV) gegründet. Der DULV hat praktisch dieselbe Satzung wie der DHV und er versteht sich als Partnerverband für die Ultraleichtflieger.

Obwohl es bisher nur etwa 30 Piloten gibt, die ihre UL-Ausbildung und ihre Prüfungen abgeschlossen haben und den UL-Befähigungsnachweis besitzen, hat der DULV schon jetzt über 150 Mitglieder! Dies bedeutet, daß auch viele UL-Interessenten bereits dem DULV angehören, aus gutem Grund: Sie alle erhalten das eigenständige DULV-Info mit den neuesten UL-Informationen ins Haus geschickt.

DHV-Mitglieder, die dem DULV beitreten, bleiben automatisch im DHV. Denn der DULV ist als Mitgliedsverein dem DHV angeschlossen. Wer dem DULV angehört, wird automatisch auch an den DHV als Vereinsmitglied gemeldet.

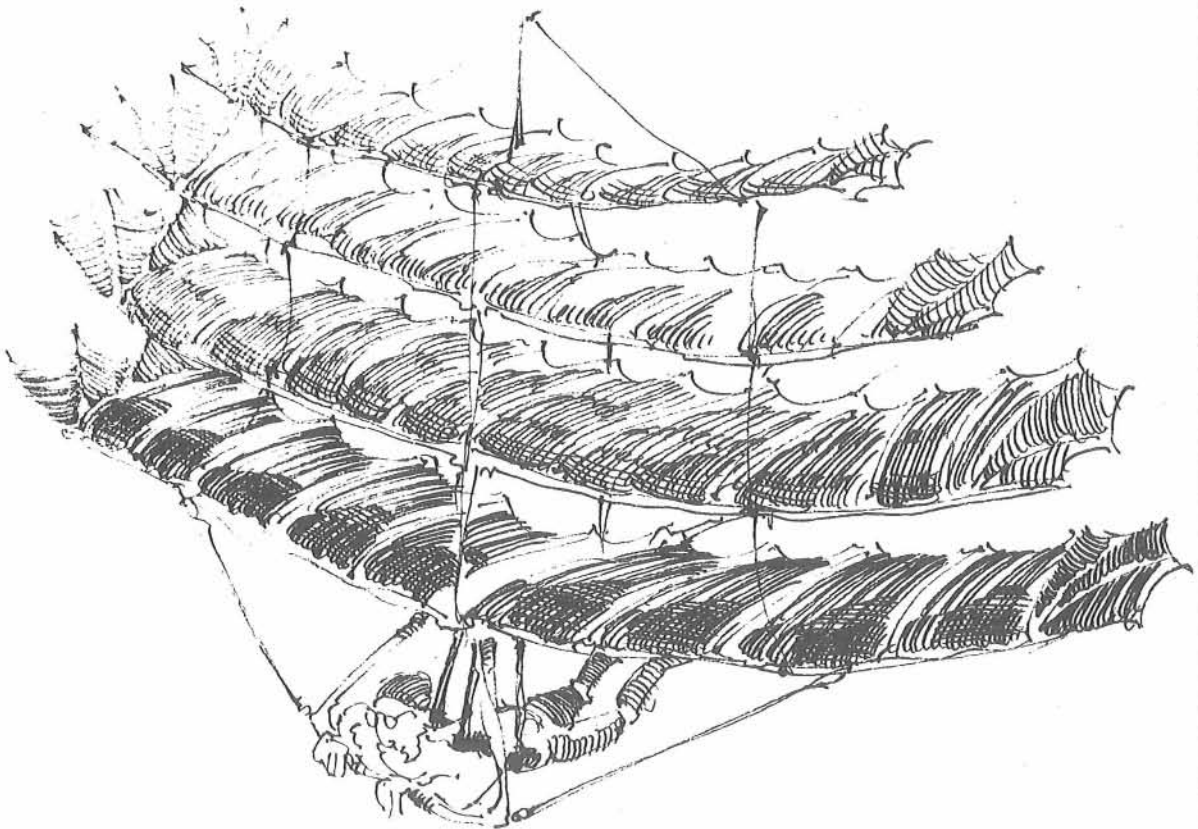
DULV-Mitglieder (Jahresbeitrag DM 120,-) haben im DHV alle Rechte wie jedes andere DHV-Mitglied auch, nur bekommen sie statt des DHV-Info das DULV-Info. Für eine jährliche Aufzählung von DM 24,- erhalten DULV-Mitglieder beide Infos zugesandt.

DULV-Mitglieder zahlen ihren Beitrag nur an den DULV, der dann seinerseits den DHV-Beitragsanteil an den DHV bezahlt. Soweit diese Mitglieder bisher als Direktmitglieder beim DHV waren oder soweit

sie zusätzlich einem DHV-Hängegleiterverein angehören, erhalten sie vom DHV keine Direktmitgliedsrechnung mehr und ihr Hängegleiterverein braucht für sie keinen DHV-Beitrag abzuführen.

Alle UL-Versicherungen laufen ab 01.01.1983 nur noch über den DULV, wobei die Versicherungsverträge weitestgehend dieselben sind wie beim DHV, also auch mit dem Gerling Konzern als Gruppenversicherer. Neu hinzugekommen ist für DULV-Mitglieder die Möglichkeit einer Gerätekaskoversicherung.

Der einfachste Weg zum DULV: Ein formloser Aufnahmeantrag an den Deutschen Ultraleichtflugverband, Hemmelrather Weg 235, 5090 Leverkusen 1, Telefon 02 14 / 7 64 25.



ob dieses Modell demnächst auch mit einem 4-Zyl.-Sternmotor angeboten wird, war bei Redaktionsschluss noch nicht zu erfahren!

D. REUTER

AERO 83

**Rennsport
Motor, Flugsport
mit Internationaler
Flugschau
19. – 27. 3. 1983
Friedrichshafen**

**Internationale
Bodensee-Messe
Friedrichshafen
GmbH**



In diesem Jahr liegt das Schergewicht der Ausstellung auf dem flugsportlichen Teil, der motor- und rennsportliche ist in den Hintergrund getreten. Ultraleichtflugzeuge und Hängegleiter sind wesentlicher Bestandteil der Ausstellung.

Der DHV unterhält in Halle 1 des Ausstellungsgeländes zusammen mit dem Drachenfliegerclub Friedrichshafen und dem Deutschen Ultraleichtflugverband DULV einen eigenen Stand. Unsere Friedrichshafener Freunde sorgen für die Gestaltung und Betreuung. Gezeigt wird auch der DHV-Film, der auch bei den anderen Luftraumbenutzern, vor allem bei den Segel- und Motorfliegern, Vorurteile gegen den Drachenflugsport abbauen und für ein gutes Miteinander werben soll.

Am Eröffnungstag trifft sich die DHV-Hängegleiterkommission zu ihrer Kommissionssitzung in Friedrichshafen. Es besteht dort Gelegenheit, aktuelle Fragen und Probleme gleich am Ort mit dem ebenfalls dort tagenden DAeC zu klären.

Umfrage zum DHV-Info

Das Info wird mit viel Zeit- und Kostenaufwand für Euch gemacht. Ihr sollt sagen, wie ihr das Info haben wollt. Es wäre schade, wenn Zeit und Geld fehlinvestiert würden. Füllt bitte den folgenden Beurteilungsbogen aus Eurer persönlichen Sicht aus (durch Ankreuzen) und sendet ihn an die Geschäftsstelle, Klosterwachtstraße 17, 8180 Tegernsee, zurück.

..... hier abschneiden und an den DHV schicken

weniger	in Ordnung	mehr	
			Seiten pro Heft
			Ausführlichkeit pro Artikel
			Bilder und Zeichnungen
			Papier- und Druckqualität
			über Flugsicherheit
			über Technik
			über Ausbildung
			über Wettbewerbssport
			über Versicherungen
			über DHV — allgemein
			über Fluggelände
			über UL
			über Schlepp
			über Luftrecht
			über Meteorologie
			über ...
			über ...

Das DHV-Info sollte haben:

.....
.....
.....
.....

Im übrigen meine ich:

.....
.....
.....
.....

Verhalten bei Not- und Außenlandungen

Die große Überlandfliegerei hat bei vielen Drachenflugvereinen, die ein Gelände haben, große Sorgen ausgelöst: Sie befürchten Ärger mit den einheimischen Grundstückseigentümern und sie haben Angst um ihre Start- und Landeplätze.

Ihre Sorgen und Ängste sind berechtigt: Die Außenlandeurlaubnis bei Überlandflügen reizt undisziplinierte Piloten zum Mißbrauch. Nach einem ganz normalen Flug, der nichts mit „Überland“ zu tun hat, landen sie wo sie wollen, oft genug neben dem üblichen Landeplatz. Zur Rechtfertigung verweisen sie dann auf ihre Überlandflugberechtigung und die aufgebrachten Bauern drohen den Vereinen mit der Schließung des ganzen Geländes.

Es kann dahingestellt bleiben, ob diese Piloten aus fliegerischer Unfähigkeit „die Umgebung des Fluggeländes“ nicht verlassen können oder ob sie es gar nicht wollen. Jedenfalls leisten sie einen kräftigen Beitrag dafür, daß die örtlichen Vereine zum Schutz ihrer Gelände immer mehr dicht machen. Abgesehen vom verursachten Ärger, sie liegen auch rechtlich daneben: Denn der Überlandflug beginnt erst mit dem Verlassen der Umgebung des Fluggeländes, d.h. mit Überschreitung des Gleitwinkelbereichs. Innerhalb des Gleitwinkelbereichs gelten für sie dieselben Spielregeln wie für jeden Piloten ohne Überlandflugberechtigung, d.h. gelandet wird auf dem Landeplatz.

Dasselbe Problem ergibt sich auch in umgekehrter Richtung, d.h. daß Piloten von außerhalb ein fremdes

Fluggelände anfliegen. Auch sie sollten den dortigen Landeplatz benutzen und die dortigen Regeln beachten. Sie sind auf dem fremden Gelände Gäste und es steht ihnen nicht zu, dem gastgebenden Verein Schwierigkeiten einzubrocken.

Aber vergessen wir einmal, warum und wo die Außenlandung stattfand; jeder Pilot muß bemüht sein, die Situation mit Anstand und mit geringstmöglichem Schaden zu bereinigen. Dabei ist selbstverständlich, daß jeder Flurschaden, soweit irgend möglich, vermieden wird. D.h. daß der Pilot sein Gerät auf kürzestmöglichem Weg aus der Wiese oder aus dem Feld herausträgt.

Keinesfalls darf er sich stillschweigend „verdrücken“, besonders dann nicht, wenn es einen Schaden gegeben hat. Jeder Eigentümer legt Wert darauf, daß sich ein auf seinem Grund gelandeter Drachenflieger bei ihm meldet und ihm die gewünschte Auskunft gibt. Nach dem Luftverkehrsgesetz ist der Pilot sogar verpflichtet, dem Eigentümer Auskunft über Name und Anschrift von sich, vom Gerätehalter und von der Versicherung zu geben.

Und wenn eine Kleinigkeit passiert ist? Wenn der Drachen eine Schneise ins hochstehende Getreide gezogen hat? Dann sollte kein Pilot kleinlich sein und den Bauern an die Versicherung verweisen. Oft ist solch ein kleiner Schaden mit einer geringfügigen Barzahlung und einigen freundlichen Worten an Ort und Stelle zu bereinigen. Wenn man dagegen dem Bauern wegen ein paar Mark den ganzen Schriftwechsel mit der Versicherung zumutet,

dann zahlt die zwar irgendwann, die Drachenfliegerei hat sich aber einen weiteren Gegner eingehandelt.

Die Außenlandeurlaubnis ist für uns ein „Geschenk“ und es liegt letztendlich an uns, daß man uns dieses Geschenk nicht wieder nimmt!

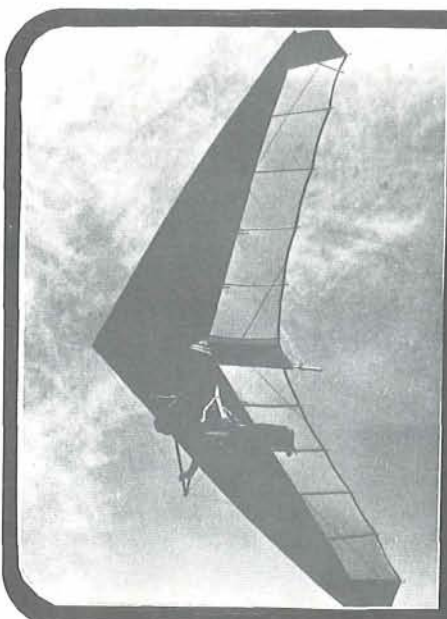
Was ist ein Überlandflug?

Überlandflüge sind Flüge, die über die Umgebung des Flugplatzes (Fluggeländes) hinausführen, vgl. LuftVO und HBO.

Nach der LuftVO führt ein Flug dann über die Umgebung hinaus, wenn der Luftfahrzeugführer den Verkehr in der Platzrunde nicht mehr beobachten kann. Der Wortlaut der LuftVO ist folglich nur bei Flugplätzen anwendbar, für die von der Luftfahrtbehörde eine Platzrunde ausdrücklich festgelegt ist. Soweit ein solcher Flugplatz auch von Hängegleitern benutzt wird, ist diese Regelung auch für den Hängegleiterpiloten verbindlich.

Dagegen sind für die reinen Drachenfluggelände keine Platzrunden festgelegt, sodaß dort die Regelung der LuftVO entsprechend der besonderen Betriebsform der Hängegleiter auszulegen ist: Umgebung des Drachenfluggeländes (ohne behördlich vorgeschriebene Platzrunde) ist der Gleitwinkelbereich um den Startplatz.

Die besonderen Befugnisse für Überlandflüge (Überfliegen von Wohngebieten und Menschenansammlungen; Außenlandungen) können erst nach dem Verlassen der Umgebung des Flugplatzes (Fluggeländes) in Anspruch genommen werden.



Endlich kann man ihn bekommen:

Typhoon Typhoon Typhoon

BHGA-Test • Abwurf erfolgreich absolviert, damit gleichwertig dem Gulesiegel.
2 Größen: 15,4 m • 16,7 m

Preis: 4350,— DM

Generalvertretung:



**DRACHEN-
FLUGSCHULE
RADOLFZELL**

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

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

Gebietsvertretungen:

Horst Barthelmes
Telefon: 06654/353

Robert Treumann
Telefon: 06500/664

Alfred Kuhnert
Telefon: 05035/574

Stefan Mühl
Telefon: 02227/6653

Jürgen Lauk
Telefon: 07361/41349

Jürgen Hansmeyer
Telefon: 06451/21911

Tomas Pellicci
Telefon: 08036/2287

Willi Pantenburg
Telefon: 0941/75843

Händleranfragen erwünscht.

Anerkannte Drachenflugausbildungsstätten für Überland-Theorieunterricht

Stand: 14.01.1983

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

Hamburger Drachenflieger
Ausbildungsabteilung
Hohe Weide 11
2000 Hamburg 19

Drachenflugschule Battenberg
Sudetenstraße 6
3558 Frankenberg/Eder

Drachenflugschule Oberberg
Richard-Wagner-Straße 10
5276 Wiehl 1

Eifel-Drachenflugschule
Heerweg 198
5303 Bornheim-Waldorf

Drachenflugschule Trier
Im Rosenbunget 37
5501 Waldrach

Westdeutsche Drachenflugschule
Am Rad 20a
5788 Winterberg

Drachenflieger-Club Kreis Olpe
Ausbildungsabteilung
Hohe Straße 28
5960 Olpe-Dahl

Drachenflugschule Wasserkuppe
Obernhausen 4
6412 Gersfeld

Drachenflugschule
Rhein-Main-Neckar
Weinheimer Straße 6e
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

Schwäbische Drachenflugschule
Schumannstr. 50
7080 Aalen

Delta Flugschule
Ludwig-Pfau-Str. 15
7100 Heilbronn

Drachenflug Unterland e.V.
Ausbildungsabteilung
Sülmerstraße 56
7100 Heilbronn

Drachenflugschule Rottweil
Alemannenstr. 13
7210 Rottweil

Drachenflugschule R. Speidel
Dornstetter Str. 16
7295 Dornstetten

Drachenflieger Club Stauf 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 Schöna

Drachenflugschule Kolenc
Mozartstraße 14
7950 Biberach/Riß

Münchner Drachenflugschule
Balanstraße 8
8000 München 80

Drachenflugschule
Garmisch-Partenkirchen
Milchstraße 10
8000 München 80

Alpine Drachenflugschule
Fünfseenland
Ammerseestraße 8
8035 Gauting

Drachenflugschule Altmühltal
Mozartstraße 4
8071 Lenting

1. Ammertaler Drachenflugschule
Auenweg 5
8111 Saulgrub

Drachenflugschule Tegernseer Tal
Südliche Hauptstraße 12
8183 Rottach-Egern

Drachenflug-Center-Bayerwald
8351 Kerschbaum

Drachenfliegerclub Dreiländereck e.V.
Bergsiedlung 17
8391 Breitenberg

1. 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

Drachenflugschule Allgäu
Hitzlerieder Str. 15
8959 Seeg/Allgäu

Donnerstag, 2. Dezember 1982 / Nr. 277

9 Badische Zeitung

Windige Argumente des Regierungspräsidiums

Was haben Drachenflieger und weidende Pferde gemein?

Von unserem Redakteur Jochen Schmid

Freiburg. Was haben Drachenflieger, weidende Pferde und die Freiburger Herbstmesse gemein? Antwort wußte das Freiburger Verwaltungsgericht. Dessen 6. Kammer gab in ihrer jüngsten Entscheidung einer Klage des Drachenfliegerverbandes „Oberes Elztal“ statt, deren Mitgliedern vom Regierungspräsidium Freiburg untersagt worden war, an bestimmten Punkten der Gemarkung Winden ihre „Hängeleiter“ zu starten und zu landen. Zu Unrecht, wie die Verwaltungsrichter nun meinen, die Drachenflieger brauchen ihre Segel nicht zu streichen. Allein, die Begründung des Urteils verdient Beachtung.

Das Regierungspräsidium Freiburg nämlich, das als unterste Luftverkehrsbehörde sein wachsameres Gesetzesauge auf den Betrieb „bemannter nichtzulassungspflichtiger Luftfahrzeuge“ wirft, hatte um die Verkehrssicherheit gebangt. Das Amt fürchtete allerdings weniger den möglichen Absturz der Luftakrobaten als Blechschaden auf der nahen Bundesstraße 294. Denn angesichts der dahinschwebenden bunten Vögel, so das Regierungspräsidium, drohe die Konzentration manches Autofahrers auf das eigene Fortbewegungsmittel nachzulassen und die Unfallhäufigkeit zu steigen. Konsequenz: Die Drachenflieger müßten am Boden bleiben.

Diese Argumentation erklärte das Verwaltungsgericht nun also für windig. Was an „Farbenpracht und Schönheit“ auf Verkehrsteilnehmer anziehend wirke, müsse nicht gleich verboten werden. Die Drachenfliegerei sei schließlich „ein Naturschauspiel“, und die Autofahrer stünden ohnehin in der Pflicht, „sich um den Straßen- und nicht um den Luftverkehr zu kümmern“ – ein Appell an die Eigenverantwortlichkeit der Fahrzeuglenker also. Doch damit nicht genug.

Die Verwaltungsrichter brachen vielmehr eine Lanze für noch ganz andere öffentliche Schauspiele. Dem Drachenfliegen komme keine „verkehrsgefährdendere Bedeutung“ zu als einer schönen Landschaft, hübschen Ortschaften oder Wildtieren, meinten die Juristen, und beugten auch gleich der Ansicht vor, nun müsse man gar gegen „Pferde auf der Koppel, tiefliegende Flugzeuge im Flughafenbereich oder etwa die Freiburger Frühjahrs- und Herbstmessen“ einschreiten. Dies nämlich verbindet das Drachenfliegen mit edlen Rossen auf der grünen Wiese und dem Freiburger Rummelplatz: Für ihren optischen Reiz können sie nichts, für ästhetische Anblicke wird nicht gehaftet. Faszinierte Autofahrer aber sollten den nächsten Parkplatz aufsuchen.

Kennzeichen besetzt

Mit dem Kennzeichnungsantrag kann jeder Gerätehalter auch Kennzeichnungsvorschläge machen. Die meisten nutzen diese Möglichkeit und die DHV-Geschäftsstelle richtet sich nach diesen Vorschlägen, soweit dies möglich ist.

Unmöglich ist es jedoch dann, wenn ein bereits besetztes Kennzeichen vorgeschlagen wird. Es werden dann automatisch die nachfolgenden Vorschläge geprüft und – falls auch die besetzt sind – erhält der Halter ein Kennzeichen mit seinen Namensbuchstaben. Besetzt sind mittlerweile alle einfach zu merkenden Buchstabenkombinationen, vor allem die „Schnapsbuchstaben“ wie AAA und die Kurzwörter wie NEUN, NERO, NULL usw.

Prototypen erhalten nach dem Buchstaben „N“ (für nichtmotorisierte Hängegleiter) bzw. nach dem Buchstaben „M“ (für motorisierte Ultraleichtflugzeuge) stets den Buchstaben „X“, Einzelstücke stets den Buchstaben „Y“. Die beiden letzten Buchstaben nach dem „X“ bzw. dem „Y“ sind auch für Prototypen und Einzelstücke frei.

Warum ist das Kennzeichen auf das Gerät bezogen und nicht auf die Person des Gerätehalters? Der Grund liegt in der Praktikabilität: Ein nur einfach geklebtes Kennzeichen löst sich bereits nach kurzer Zeit vom Segel ab. Also muß es anders befestigt werden, und das geschieht normalerweise durch Aufbügeln von Nummerntuch. Ein solches Kennzeichen sitzt so fest auf dem Segel, daß es – beispielsweise bei einem Geräteverkauf – meist nur noch mit der Schere entfernt werden kann.

Apropos Geräteverkauf: Name und Anschrift des neuen Gerätehalters sind innerhalb eines Monats an den DHV zu übermitteln. Diese Ummeldung kostet nichts.

Neue ICAO-Karten im Februar

Die ICAO-Karten 83 kommen im Februar neu heraus. Alle Kartenblätter können zum Preis von DM 15,- bei der DHV-Geschäftsstelle bestellt werden. In diesem Preis sind Mehrwertsteuer und Versandkosten bereits enthalten. Bitte bei der Bestellung das gewünschte Kartenblatt – z.B. „München“ – angeben! Zur Zahlungsweise vgl. Inserat „Der DHV bietet an“.

Aktuelles Lexikon

Heute: Genehmigungsfiktion

Der Begriff Genehmigungsfiktion geistert durch das Luftrecht für Drachenflieger. Er bedeutet, daß eine Genehmigung, die normalerweise ausdrücklich erteilt werden muß, unter besonderen Voraussetzungen „als erteilt gilt“ (= fingiert ist).

Die Genehmigungsfiktion für Außenstarts und Außenlandungen beinhaltet die wichtigste Freiheit für uns Drachenflieger. Sie erspart uns für die meisten Fluggelände das behördliche Genehmigungsverfahren.

Wir finden Genehmigungsfiktionen in der Allgemeinverfügung an zwei Stellen: Umfassendste Regelung, die jedem Drachenflieger – auch dem ohne Überlandberechtigung – zugutekommt, ist Abschnitt IV Ziffer 3.2 mit folgendem Wortlaut:

Die Erlaubnis nach § 25 LuftVG für Starts und Landungen von Gleitflugzeugen und Hängegleitern in einer Entfernung von mehr als 3 km von der Begrenzung eines Flugplatzes oder außerhalb von einem Wohngebiet gilt als erteilt, wenn die technischen Voraussetzungen und betrieblichen Forderungen der Abschnitte III und IV Nr. 1, Nr. 3.4 und Nr. 3.5 dieser Allgemeinverfügung und die betrieblichen Festlegungen der vom Bundesminister für

Verkehr anerkannten Stelle erfüllt sind. Die Zustimmungspflicht des Grundstückseigentümers nach § 25 Abs. 1 LuftVG bleibt unberührt.

Für Überlandpiloten ist auch noch die Zustimmungspflicht des Grundstückseigentümers für Außenlandeplätze durch Genehmigungsfiktion geregelt. In Abschnitt IV Ziffer 1.10 Satz 3 der Allgemeinverfügung heißt es:

... Die Erlaubnis für Außenlandungen auf einem Überlandflug gilt als erteilt ...

Allerdings ist zu beachten: Beide Genehmigungsfiktionen in der Allgemeinverfügung ersetzen nur die Erlaubnisse nach § 25 LuftVG, also die sogenannte Außenstart- und -landelaubnis. Demgegenüber ist für einen Flugplatz nach § 6 LuftVG stets eine ausdrückliche Genehmigung der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde erforderlich. Einer solchen Genehmigung

... bedarf es regelmäßig, wenn ein Gelände – nicht nur vorübergehend – fortgesetzt und ausschließlich oder hauptsächlich für den Betrieb der Ultraleichtflugzeuge, Gleitflugzeuge oder Hängegleiter benutzt werden soll. (Abschnitt IV Ziffer 3.1 Satz 2 der Allgemeinverfügung). Ein typisches §-6-Gelände ist beispielsweise der Tegelberg.

Blick ins Ausland: Schweizer Luftrecht

150 m-Regel immer noch in Kraft

Nachstehend wieder einmal die aktuelle Gesetzgebung für Hängegleiter.

Der Betrieb von Hängegleitern ist untersagt:

- a) in einem Abstand von weniger als 5 km von den Pisten eines für Flächenflugzeuge bestimmten zivilen Flugplatzes sowie darüber hinaus in der Flugplatzverkehrszone (ATZ);
- b) an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen in einem Abstand von weniger als 5 km von den Pisten eines militärischen Flugplatzes mit ziviler Mitbenutzung;
- c) an Werktagen von Montag bis Freitag in einem Abstand von weniger als 8 km von den Pisten eines militärischen Flugplatzes sowie darüber hinaus in der

Flugplatzverkehrszone (ATZ);

- d) auf einer Flughöhe über Grund oder bei Hangflügen in einem waagrechten Abstand zum Hang von mehr als 150 m;

Die Flugverkehrsleitstelle oder der Flugplatzleiter können von den Einschränkungen nach Absatz 1 Buchstaben a - c Ausnahmen bewilligen, sofern dadurch der übrige Flugplatzverkehr nicht gefährdet wird. In den vom Eidgenössischen Luftamt bezeichneten und veröffentlichten Segelfluggzonen sind an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen Hängegleiterflüge höher als 150 m über Grund gestattet; dabei sind die für Segelflugzeuge geltenden Bestimmungen der Verfügung vom 3. Dezember 1971 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge sinngemäss anwendbar.

aus SHV-Info 4/82



Antrag auf Eintragung eines Fluggeräts und Zuteilung eines Kennzeichens

Geräte-Art: Hängegleiter/Ultraleichtflugzeug/Gleitflugzeug (nichtzutreffendes streichen)

Geräte-Typ:

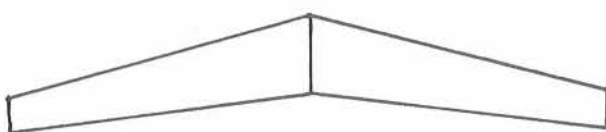
Art des Betriebstüchtigkeitsnachweises:

Nr. des Betriebstüchtigkeitsnachweises:

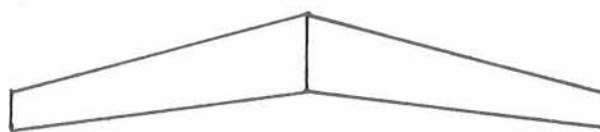
Werk-Nr. des Gerätes:

Motor-Typ und Werk-Nr.:

Segelfarben: oben



unten



Geräte-Halter Name:

Anschrift:

Kennzeichnungsvorschläge (bitte 3 Buchstaben einsetzen. Die zwei ersten Kennbuchstaben liegen fest für D = Deutschland, N = Nichtmotorisiert und M = Motorisiert):

1. Vorschlag 4. Vorschlag

2. Vorschlag 5. Vorschlag

3. Vorschlag 6. Vorschlag

Die einmalige Zuteilungsgebühr von DM 30,—

- ☐ wird durch beiliegenden Verrechnungsscheck beglichen;
☐ wurde auf das Konto bei der Kreissparkasse Tegernsee (BLZ 711 525 70), Kontonummer 79657 oder auf das Konto beim Postscheckamt München, Kontonummer 96 105 – 807, überwiesen.

.....
(Ort und Datum)

.....
(Unterschrift des Halters)

Nur vom Deutschen Hängegleiterverband auszufüllen!

Eintragung des Fluggeräts und Zuteilung des Kennzeichens

Für das oben beschriebene Gerät und den oben genannten Halter wird das nebenstehende Kennzeichen zugeteilt und das Gerät wird unter diesem Kennzeichen im Geräteverzeichnis geführt.

D –

Das Kennzeichen darf nur für den Gerätezustand, für den der Betriebstüchtigkeitsnachweis erteilt wurde, benutzt werden. Bei nichtgenehmigten Änderungen am Gerät erlischt die Gültigkeit des Kennzeichens.

Jeder Wechsel des Gerätehalters ist dem Deutschen Hängegleiterverband innerhalb eines Monats schriftlich mitzuteilen. Nach Ablauf dieses Monats erlischt die Gültigkeit des Kennzeichens.

Die Anbringung des Kennzeichens muß gemäß Ziffer II.3. der Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr vom 24.08.1982 (vgl. Rückseite) erfolgen.

Tegernsee, den

Unterschrift

Bekanntmachung über die Kennzeichnung von Ultraleichtflugzeugen, Gleitflugzeugen und Hängegleitern

- I. Die Regelung der Kennzeichnung von Ultraleichtflugzeugen, Gleitflugzeugen und Hängegleitern in Abschnitt III, Nr. 1.6 meiner Allgemeinverfügung für den Betrieb von bemannten, nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland vom 15.05.1982 (NfL I – 96/82) habe ich wie folgt neugefaßt:
„1.6 Hängegleiter, die für Überlandflüge eingesetzt werden, sowie Ultraleichtflugzeuge und Gleitflugzeuge, sind zu kennzeichnen und von einer vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Stelle in ein Verzeichnis einzutragen.“
- II.
 1. Mit der Eintragung in das Verzeichnis habe ich den Deutschen Hängegleiterverband e.V. als anerkannte Stelle beauftragt. Durch diese Eintragung wird eine Staatszugehörigkeit nach Art. 17 ff ICAO-Abkommen nicht begründet.
 2. Das Kennzeichen besteht aus dem Buchstaben D mit nachfolgendem Bindestrich und vier weiteren Buchstaben, und zwar
— für Ultraleichtflugzeuge aus der Buchstabenreihe MAAA bis MZZZ und
— für Gleitflugzeuge und Hängegleiter aus der Buchstabenreihe NAAA bis NZZZ.
Die Bundesflagge ist nicht zu führen.
 3. Ultraleichtflugzeuge, Gleitflugzeuge und Hängegleiter führen das Kennzeichen auf der unteren Seite der linken Tragfläche und an beiden Seiten des Seitenleitwerks. Das Kennzeichen ist entweder in dunkler Blockschrift auf hellem Grund oder in heller Blockschrift auf dunklem Grunde unverwischbar anzubringen und in deutlich sichtbarem Zustand zu erhalten. Die Buchstaben sollen ein Schriftfeld in Rechteckform einnehmen und möglichst in der Weise angebracht werden, daß sie durch Bauteile nicht verdeckt werden. Das Schriftbild soll nicht mit den Außenkanten eines Bauteils zusammenfallen, die Oberkante der Buchstaben muß nach der Vorderkante der Tragfläche ausgerichtet sein. Die Höhe der Buchstaben soll unter der Tragfläche mindestens 30 cm und beiderseits des Seitenleitwerks mindestens 20 cm betragen, die Breite zwei Drittel der Schrifthöhe und der Abstand voneinander ein Viertel der Breite eines Schriftzeichens. Die Stärke der einzelnen Schriftlinien soll einem Sechstel der Schrifthöhe entsprechen. Für Luftfahrzeuge, bei denen die Anbringung des Kennzeichens an der vorgeschriebenen Stelle infolge ihrer Bauart oder aus sonstigen Gründen nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist, kann die anerkannte Stelle Abweichungen zulassen.
- III. Im Sprechfunkverkehr zwischen Luftfunkstelle und Bodenfunkstelle ist das Kennzeichen als Rufzeichen zu benutzen.

Im Auftrag

Huck

Herstellergeflüster

(wie immer ohne Gewähr, die Verantwortung liegt beim Leser)

Kaum ist die Saison 82 vorbei, jagen sich bereits die Gerüchte von Neuerscheinungen für 1983 +++ Josef Guggenmos, recht erfolgreich mit seinem Bullet, entwickelte einen Bullethafter mit 80-90% Doppelsegel +++ Allgemein kündigt sich 1983 eine Erhöhung der Doppelsegelanteile an, Leader ist nach wie vor der Spot von Christian Steinbach mit 100% Doppelsegel +++ Der Streak von Bill Bennet schlägt erste Wellen, bereits wurden verschiedene Nationalmannschaftsmitglieder mit verklärten Gesichtern nach ihren ersten Probeflügen mit dem neuesten Deltawingrenner beobachtet. Die HGMA-Prüfung des Streak erfolgte, bevor das erste Gerät verkauft wurde, einmal ist der Käufer nicht Testpilot – ein lobenswertes Beispiel – hoffentlich wird der CH-Abwurf ebenso schnell bestanden +++ Thevenot bietet neuerdings eine PIF-PAF-Kopie hoher Qualität an, das Original-Darlet Pifpaf hat übrigens den CH-Abwurf mit einem Azur bestanden +++ Immer noch mit Spannung erwartet wird das Erscheinen des Ikarus 900 +++ Das Haus Steeger denkt anscheinend doch daran, den Hornet 185 zu homologieren, ein empfehlenswerter Vorsatz im Hinblick auf die Wettkampfsaison 1983 (der normale Hornet ist DHV-geprüft), neuester Hornetpilot schweren Kalibers: Klaus Khomstedt aus Monaco +++ Neues aus dem Hause Hiway: das Nachfolgemodell des Demon und des unglücklichen Alliens soll nun bald auf dem Markt erscheinen. Das von Miles Handley, Erbauer des Gryphon konstruierte Gerät soll einige bemerkenswerte Neuigkeiten (bereits patentiert) wie im Flug steuerbare Flügelenen, gesteuerte Querstange sowie ev. eine Schwanzflosse aufweisen +++ weiterer Weggang bei Hiway: Steve Hunt eröffnete seine eigene UL-Firma +++ Die vielzitierte Thermikbrille soll doch noch Wirklichkeit werden: das Haus Pritzel kündigt einen Infrarotdetektor zur Thermiksuche an (wann kommt die IFR-Ausrüstung für Hängegleiter sowie die entsprechenden Simulatoren für Trockentraining?) +++ J.M. Bernasconi hat sich von Flight Designs getrennt und seine eigene Firma „Pacific Windcraft“ gegründet, erste Produkte sollen ein Hochleistungsgleiter namens Vision sowie ein Fallschirmsystem sein. +++ Flight Designs arbeitet trotzdem fieberhaft an einem

Titanprojekt weiter (Hochleistungsgleiter mit frei schwingendem Doppelsegel) +++ die Ultraleichtszene ist in Bewegung: um alle Neuerscheinungen und Gerüchte aufzuzeigen, würde wahrscheinlich das ganze Info nicht ausreichen, Gleitzahlen von rund 20 scheinen erreichbar, Hauptproblem ist und bleibt aber die Motorisierung, nachdem sich die vielgepriesenen Königsmotoren nach einigen Flugstunden selbst zerlegen. Lichtblicke am Horizont versprechen die Neuentwicklungen von JPX und Hirth, nachdem die sonst zuverlässigen US-Motoren wie Cuyuna etc. für europäische Verhältnisse einfach zu laut sind +++ Geheimnisse um das Haus Thevenot: Der Produzent der erfolgreichen Azur hat sich anscheinend der Dienste des genialen J.L. Darlet versichert, um ein neues, revolutionäres Gerät zu entwickeln, die ganze Entwicklung wird aber top secret gehalten (wandelt Thevenot etwa auch auf den Spuren des UP Arrows?) +++ Wills Wing meldet Rekordumsätze mit seinem kleinen Duck 160, der Duck 200 läßt noch auf sich warten, trotz den Erfolgen der Duckserie arbeitet auch Wills Wing an einem neuen Spitzenmodell +++ Vermehrt scheint sich das Dupont „Wundermaterial“ Kevlar auch im Fallschirmbau durchzusetzen, die US-Hersteller verwenden immer mehr Hauptleinen aus Kevlar +++ Das Haus Scheibe (Hersteller des altbewährten Motorfalken) beschäftigt sich mit der Entwicklung eines motorisierten Ultraleichtflugzeuges (wann folgt Piper, Cessna und Co.?) +++ America Aerolights (Hersteller des Eagle-UL) verkaufte im letzten Juni nur ein einziges UL weniger als Piper, Cessna und

Beechcraft zusammen Flugzeuge +++ In England sollen die Gerätebelastungstests zukünftig mit einem Unterwassertestwagen durchgeführt werden, die notwendigen Belastungen können dadurch bei sehr niedrigen Fahrtgeschwindigkeiten (Motorbootschlepp) erreicht werden. (Nach neuesten Meldungen soll unsere DHV-Mannschaft bereits einen Tiefseetauchkurs gebucht haben.) +++ Moyes auf Erfolgskurs: Nachdem die Beherrschung der Moyes Missile nicht mehr den Körperbau eines Steve Moyes erfordert, steigt das Interesse an diesem Gerät immer mehr, die Wettkampferfolge sprechen für sich +++ Immer mehr setzt sich im modernen Drachenaufbau ein Mittel zur Handlingverbesserung durch, das erstmalig in der Schweiz von Alberto Scherrer bei seinem FLASH SC angewendet wurde: um dem Segel die Möglichkeit zu geben sich freier zu bewegen, wird das Unter- oder Doppelsegel an seiner Austrittskante nicht mehr mit dem Obersegel vernäht, nebst der Handlingverbesserung wird dadurch natürlich auch die Gerätekontrolle extrem erleichtert, gesehen bei Spot, Vampir 2, Streak, Missile, Hornet etc. etc. +++ Southdown Sailwings, nicht besonders erfolgreich mit ihren Lightnings, arbeitet an der Entwicklung eines Prototyps mit über 190° (hundertneunzig!) Nasenwinkel (viel Glück!) +++ Die schon mehrmals erwähnte neue Konstruktion von Gyax/Knecht wurde auf den Namen Super SOC getauft, Fläche 14 m², Gewicht 25 kg und eine Superleistung werden angekündigt +++

Die Gerüchteküche

Übernommen aus dem SHV-Info



6 g Test einmal anders. Die englische Firma Hiway belastet ihren „Explorer“. Wer von den Piloten lenkt oder ob sich die Piloten auf gemeinsame Lenkausschläge durch Mehrheitsentscheidung einigen konnten ist nicht bekannt.

Dem Segelfliegen untreu?

Der dreifache Weltmeister Reichmann lernt Drachenfliegen

Prof Dr. Helmut Reichmann war in der Drachenflugszene noch vor kurzem nur einigen wenigen Streckenfliegern bekannt, die sein Buch „Strecken-Segelflug“ auf Anwendungsmöglichkeit für den Drachenflug hin durchstudiert hatten. Als Referent bei den letzten Drachenfluglehrerseminaren schloß Helmut Reichmann dann nähere Bekanntschaft mit dem Drachenfliegen und jetzt muß es ihn endgültig gepackt haben. Er ist nämlich am Übungshang gesichtet worden! Nachfolgend ein erstes Interview, das Klaus Tänzler mit ihm geführt hat.

Tänzler: Hast Du Deine Absicht wahrgemacht und mit dem Drachenfliegen begonnen?

Reichmann: Ich wollte es schon früher mal versuchen, aber die Zeit ist halt knapp. Beim letzten Fluglehrerseminar in Oberammergau stellte sich heraus, daß kaum dreißig Kilometer von mir entfernt der Drachenfluglehrer Paul Loch einen Übungshang hat. Na, da bin ich jetzt mal dort gewesen.

Reichmann: Zuerst haben wir Laufübungen gemacht. Paul hat die Schulung systematisch aufgebaut. Zum Schluß sind wir so 50 m weit geflogen. Mit Kurve und alledrum und dran – inklusive Kuhfladen!

Tänzler: Wie fandest Du es denn?

Reichmann: Es hat mächtig Spaß gemacht. Wir haben gestaunt und gelacht: Wenn da mal einer in 3 m Höhe so allmählich in der Luft ste-

Fliegerei verlieren! Ich meine, wenn da jemand ganz unbedarft hinkommt, noch nie geflogen ist und dann nach kurzer Zeit schon glaubt die Sache zu beherrschen, kann ihm durchaus das Maß für das Risiko fehlen und die Sache wird gefährlich.

Tänzler: Ja, das ist sicher ein Problem für jeden guten Drachenfluglehrer. Erlernst sein Schüler das Fliegen mühelos, muß er besonders Achtgeben. Wie lange fliegst Du eigentlich schon?

Reichmann: Moment mal: Mit 16 Jahren habe ich angefangen, jetzt bin ich 41, also 25 Jahre müssen das jetzt sein.

Tänzler: Wie bist Du denn an das Segelfliegen geraten?

Reichmann: Ich habe mich schon von klein auf für alles interessiert was fliegt. Ich fing mit dem Modellbau an. Zunächst habe ich Modelle nachgebaut, später habe ich sie selbst konstruiert, die flogen dann besser.

Tänzler: Hattest Du von Deiner Umwelt her Anreize, war Dein Vater vielleicht Flieger?

Reichmann: Nein, da war kein Flieger in der Verwandtschaft. Mein Vater war aber Ingenieur und es hat ihn immerhin interessiert, wenn ich da am Modellbauen war. Irgendwann hat er mich dann plötzlich gefragt, ob ich an einem Segelflugehrgang teilnehmen wolle. Das schien mir damals sehr teuer, denn ich hatte schon für den Modellbau kaum Geld und mußte mir die Materialien immer irgendwie organisieren. Auf meine Frage, wie er das denn konkret meine, antwortete er, diesen einen Lehrgang würde er mir wohl zahlen. Da hab ich mich gleich am nächsten Tag angemeldet. Ich war nämlich nicht besonders gut in der Schule und es bestand durchaus die Gefahr, daß es sich mein Vater wieder anders überlegen würde.

Tänzler: Gab es bei Euch in der Nähe einen Flugplatz, hast Du dort Segelfliegen gelernt?

Reichmann: Nein, das war ein Lehrgang der Flugschule auf der Wasserkuppe. Als ich dann zurück nach Hause kam, fühlte ich mich irgendwie ausgebremst. Dem heimischen Verein fehlte ein geeignetes Flugzeug für Alleinflüge, andere Vereine



Helmut Reichmann

Tänzler: Ist das ein Gelände bei Dir zu Hause im Saarland?

Reichmann: Ja, eine halbe Autostunde von Saarbrücken. Paul Loch hat mich geschult. Und ich muß wirklich sagen, er hat das in einer netten Art, sehr ruhig und gewissenhaft gemacht. Ein Segelfluglehrer aus meinem Verein war noch dabei und Paul hat sich sehr um uns beide gekümmert. Leider hatten wir nur einen Tag Zeit, aber wir wollen kommendes Wochenende weitermachen.

Tänzler: Und? Bist Du schon richtig geflogen?

hen blieb – das sah für uns Segelflieger geradezu fürchterlich aus – und wenn der dann so ganz lahm runterkommt und es passiert überhaupt nichts, das ist schon eine ganz besondere Erfahrung. Außer unserer Kursgruppe waren noch etwas Fortgeschrittenere dabei, die sollten den Hang schräg runterfliegen. Einer blieb dabei mit der Flügelspitze im Gras hängen. Ein schrecklicher Anblick für jeden Segelflieger! Aber der Drachen hat sich nur einmal kräftig gedreht und der Pilot stand lachend da. Da kann man glatt jeden Respekt vor der

halfen aus, was dazu führte, daß ich wieder von deren Fluglehrern überprüft werden mußte. Der ständige Wechsel der Fluglehrer und die Winterpausen führten in der Folge dazu, daß ich mich insgesamt bei 9 Fluglehrern freifliegen mußte. So richtig los ging es dann erst während meiner Studienzeit, als ich der AKAflieg Saarbrücken beitrat. Ich kam mehr zum Fliegen und merkte, daß ich ganz gut in der Thermik zu recht kam.

Tänzler: Bist Du dadurch auf die Idee gekommen Wettbewerbe zu fliegen?

Reichmann: Nein, überhaupt nicht. Das kam so: Ich war für ein Semester in Wien, da kam plötzlich eine Postkarte von Hartmut Lodes, dem Leiter der Saarbrücker AKAflieg. Es stand nur ein Satz drauf: „Ich habe Dich zum Junioren-Wettbewerb angemeldet!“ Ich war damals 24 Jahre alt, hatte noch nie mit Karte navigiert. Beim Junioren-Wettbewerb – der war auch auf der Wasserkuppe – habe ich während dem ersten Flug mir dann furchtbar Mühe gegeben, mich nicht zu „verfransen“. Du mußt wissen, die Kuppe liegt so dicht an der DDR, daß man verdammt schnell drüber sitzt. Da war ich schon ganz froh, daß ich immer dort rauskam, wo ich mir das so dachte. Den Wettbewerb habe ich zu meiner eigenen Überraschung dann gewonnen.

Tänzler: Wurdest Du daraufhin gefördert?

Reichmann: Was heißt gefördert. Ich war halt qualifiziert zur Deutschen Segelflugmeisterschaft. Aber für die brauchte ich erst mal ein geeignetes Flugzeug. Wir (die AKAflieger) hatten zwar kein Geld, sind aber trotzdem zu Scheibe-Flugzeugbau nach Dachau gefahren und Hartmut hat da recht mutig einen Wechsel für eine SF 27 im Rohbau unterschrieben. Nach der Meisterschaft haben wir das Flugzeug sofort weiterverkauft, damit Egon Scheibe endlich sein Geld bekam. Beinahe wäre der Wechsel zuvor auch noch geplatzt – ausgerechnet während der Deutschen Meisterschaft – aber der Firmenchef war uns so wohl gesonnen, daß er den Wechsel stillschweigend verlängert hatte. Nach einer weiteren Deutschen Meisterschaft stieg ich in die Nationalmannschaft auf und als ich dann zu meiner ersten Weltmeisterschaft in die USA fuhr, 1970 war das, dachte ich mir, daß ich mich mächtig anstrengen muß, um die Gilde nicht zu blamieren. Beim Training klappte es dann schon recht gut, aber ich dachte die Favoriten würden wohl erst im Wettbewerb so richtig loslegen. Na, dem

war nicht so. Ich flog mehrere Tagessiege, was mir bisher zu Hause noch nie gelungen war und gewann die Weltmeisterschaft mit einem deutlichen Punktvorsprung.

1972 kam dann die Weltmeisterschaft in Jugoslawien. Da landete ich unter ferner liefen. Das war eine recht makabre Veranstaltung, es gab tödliche Unfälle, teilweise in Zusammenhang mit Wolkenflug, der leider im Reglement nicht verboten war. Zum Schluß waren wir froh, den Wettkampf wenigstens mit heiler Haut beendet zu haben.

Tänzler: Die Weltmeisterschaft 1970 in den USA blieb aber nicht die einzige Weltmeisterschaft, die Du mit nach Hause genommen hast.

Reichmann: 1974 habe ich die Weltmeisterschaft in Australien gewonnen, ganz knapp am letzten Tag, nachdem ich nochmals alles auf eine Karte gesetzt hatte. 1978 hat es dann in Frankreich nochmal geklappt. Während dieser Weltmeisterschaft habe ich vom ersten Tag an geführt. Danach habe ich den harten Wettkampfsport aufgegeben.

Tänzler: Hat es Dich genervt, daß Du mit so vielen Piloten gleichzeitig im selben Bart kämpfen mußt?

Reichmann: Ach, eigentlich fliege ich gern, wenn andere in der Nähe sind. Man gewinnt eine Menge Informationen beim Zuschauen, wie gut der andere steigt und wo am besten. Aber manchmal kommt es vor, daß sich an die 30 Piloten in einem Aufwind massieren, da hört der Spaß dann auf.

Tänzler: Heute hältst Du an der sportwissenschaftlichen Fakultät der Uni Saarland Vorlesungen über Segelflug. Beschränkt Du Dich dabei auf Meteorologie oder lehrst Du auch Streckenflugtaktik, etc.?

Reichmann: Ich lehre alles, was mir für den Segelflug, insbesondere den Streckenflug wichtig erscheint. Mag sein, daß Luftrecht da manchmal etwas zu kurz kommt.

Tänzler: Du hast bei unseren Drachenfluglehrer-Seminaren mal gesagt, man solle für jeden Flugzweck das richtige Fluggerät nehmen. Wie stehst Du jetzt dazu, nachdem Du Deine erste Erfahrung mit dem Drachenfliegen gemacht hast?

Reichmann: Nun, ich habe auch heute nicht den Ehrgeiz irgendwas mit dem Drachen zu fliegen, wenn das mit dem Segelflugzeug besser geht, aber ich meine, da gibt es zwei verschiedene Ebenen des Fluggenusses. Mir wäre es eigentlich am liebsten, wenn man ohne Flugzeug fliegen könnte. Schwerelos durchs All schweben oder im freien Fall durch die Luft sausen wie es die Fallschirmspringer tun, wäre eine feine Sache. Das Springen als Genuß ist

aber auch recht kurz und teuer. Da scheint mir die nächste Möglichkeit das Drachenfliegen zu sein, wo man frei hängend wohl ziemlich genau das empfindet, was man sich als Kind so erträumte. Ich glaube deshalb auch, daß es eine Fehlentwicklung des Drachenfluges wäre, wenn man im Bestreben nach einer hohen Leistung den Piloten verkleidet und das Gerät mit Instrumenten vollpfropft. Man würde dann konsequenterweise beim Segelflugzeug landen und der typische Reiz des Drachenfliegens wäre verloren. Ich stelle mir vor, daß mit dem Drachen vieles möglich ist, was mit dem Segelflugzeug nicht geht. Hangsegeln ist mit dem relativ langsamen Drachen sicherlich ein tieferes Erlebnis als mit dem deutlich schnelleren Segelflugzeug. Im Übrigen finde ich es auch natürlicher wenn man mit dem Kopf voraus anstatt mit den Beinen voraus fliegt. Nun bin ich ja noch nicht mit einem Drachen thermisch geflogen und weiß daher auch nicht, ob mir die größeren Möglichkeiten beim thermischen Segelflug nicht doch auch weiterhin besser gefallen werden.

Tänzler: Na, dann wünsch ich Dir, daß Du bald mal mit dem Drachen eine schöne Thermik erwischst. Meinst Du, daß Dir Deine Segelflugerfahrung dabei viel helfen wird?

Reichmann: Da haben Segelflieger sicher einen großen Vorteil. Sie wissen, wie man einen Bart zentriert und haben Erfahrung, am Wolkenbild abzuschätzen, ob eine Wolke etwas bringt oder nicht.

Tänzler: Um nochmal zurück auf Deinen ersten Schulungstag zu kommen: Hattest Du denn gleich Vertrauen zu Deinem Drachen, was war es denn für einer?

Reichmann: Das weiß ich jetzt gar nicht. Er hatte große Räder am Trapez und wir sind liegend geflogen. Paul Loch hat uns erklärt, daß es beim Landen sicherer ist, wenn man schräg nach vorn hängt, sodaß die Räder im Zweifelsfall den Landestoß aufnehmen, als wenn man sitzend fliegen würde. Das leuchtete uns ein. Was den Drachen anbelangt: Da hab ich mir angesehen, wie er montiert wird, wie die Montageverbindungen gesichert werden, und mir auch überlegt, ob das wohl hält. Aber so ohne weiteres läßt sich das ja nicht beurteilen. Ich muß mich da auf das verlassen, was andere ausgetestet haben. Wenn man dann so losläuft – wir hatten keinen Wind – und der Drachen zieht einen vom Boden weg, das ist schon ein ganz tolles Gefühl.

Tänzler: Ich wünsche Dir viel Spaß weiterhin und bedanke mich für das Gespräch.

Kostendämpfung auch für Drachenflieger?

Krankenversicherung in Frage gestellt — DHV hakt nach

An die
Christlich-Demokratische Arbeit-
nehmerschaft (CDA)
Konrad-Adenauer-Haus
5300 Bonn

Betreff: Beigefügter Pressebericht
über angebliche Aussagen über Ge-
fährlichkeit des Drachenfliegens

Sehr geehrter Herr Vorsitzender!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir nehmen Bezug auf einen Presse-
bericht vom 09.10.1982 in der
„Südwest Presse“, der an der ent-
scheidenden Stelle folgenden Inhalt
hat:

auf Lohnfortzahlung hat. Dabei
hatte sich das Bundesarbeitsgericht
noch mit dem Sachverhalt aus dem
Jahre 1976 zu befassen, einer Phase
des Drachenflugsports, die noch mit
weitaus größeren Risiken behaftet
war als die heutige Sportausübung.
Drachenfliegen zählt heute zu den
sichersten Arten des Luftverkehrs.
Erwähnt sei noch, daß das Bundes-
arbeitsgericht am 07.10.1981 auch
über den Lohnfortzahlungsanspruch
eines Autofahrers, der keine An-
schnittgurte trug, zu entscheiden
hatte. In diesem zweiten Musterfall
hat das Bundesarbeitsgericht gegen
den Arbeitnehmer entschieden.
Überträgt man diesen Rechtspre-
chungsvergleich auf das Kranken-

versicherungsrecht, so würde conse-
quenterweise auch der nichtange-
schnallte Autofahrer seinen Kran-
kenversicherungsanspruch verlieren.
Immer unter dem Vorbehalt, daß
der Bericht in der Südwest Presse
seine Richtigkeit hat, geht auch die
parallele Nennung des Alkoholmiß-
brauchs und des Drachenfliegens
grob daneben. Der Drachenflug-
sport ist ein mittlerweile voll aner-
kannter Luftsport, der wie der ge-
samte Luftverkehr den einschlägi-
gen Gesetzen und Verordnungen
unterliegt und den die Luftfahrtbe-
hörden wegen des erreichten Sicher-
heitsstandards mit besonderen Frei-
heiten ausgestattet haben.

Zu Ihrer näheren Information sind
drei Ausgaben unserer Verbands-
zeitschrift beigefügt, sowie eine Zu-
sammenstellung der tödlichen Dra-
chenunfälle des Jahres 1982 in
Deutschland. Zur Unfallstatistik sei
noch angemerkt, daß es mittlerwei-
le ca. 7.000 aktive deutsche Dra-
chenflugsportler gibt, von denen die
Hälfte im Deutschen Hängegleiter-
verband zusammengeschlossen ist.
Wegen der existenziellen Bedeutung
für unsere Mitglieder und deren Fa-
milien bitten wir um rasche Beant-
wortung.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Janssen
Vorsitzender

Sozialausschüsse fordern mehr Selbsthilfe von Kranken

„Drachenfliegen zu gefährlich“

BONN (ddp). Mehr Selbsthilfe. im
Krankheitsfall und mehr Eigen-
verantwortung der Bürger für ihre
Gesundheit hat die Christlich-De-
mokratische Arbeitnehmerschaft
(CDA) gefordert.

In ihrem gestern in Bonn vorge-
stellten Programm sprechen sich
die Sozialausschüsse für eine Redu-
zierung der Leistungen von Kran-
kenkassen aus. So sollten Medika-
mente für „Bagatell-Erkrankun-

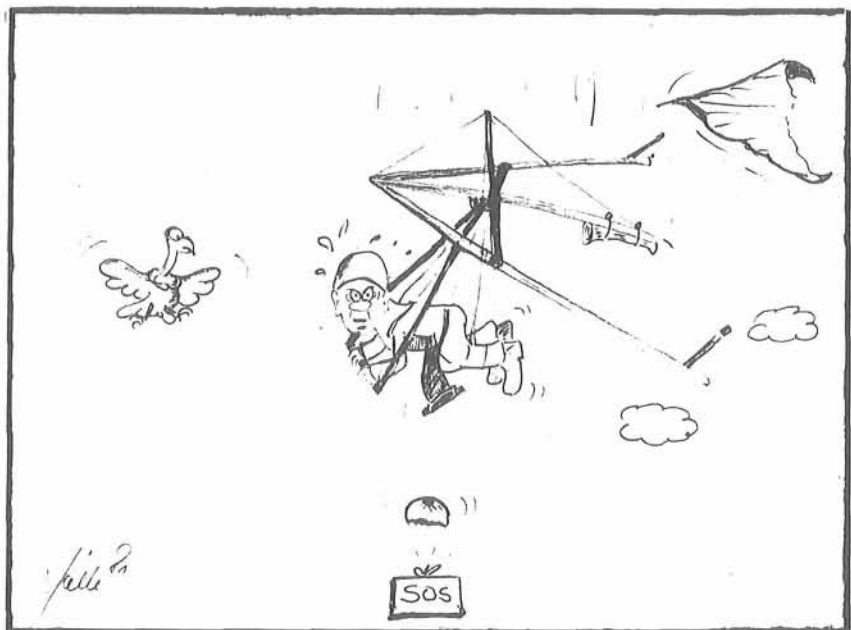
gen“ von den Patienten selbst be-
zahlt werden.

Ferner plädierte der CDA-Spre-
cher Kudella (CDU) für eine Stär-
kung der Selbstverwaltung der
Kassen. Ihre Leistungen sollten
nicht länger gesetzlich festgelegt
werden.

Kostendämpfungen verspricht
sich die CDA auch von einer Ein-
schränkung der Solidarhaftung.
Das bedeute zum Beispiel, bei stän-
digem Alkoholmißbrauch oder bei
gefährlichen Sportarten wie Dra-
chenfliegen könne die gesetzliche
Krankenversicherung nicht in An-
spruch genommen werden.

Wir bitten in Vertretung unserer
Mitglieder um eine klärende Stel-
lungnahme, ob seitens der CDA sol-
che oder ähnlichlautende Äußerun-
gen über das Drachenfliegen ge-
macht worden sind. Falls ja, bitten
wir ferner um Auskunft, ob nach
Auffassung des CDA bereits die
heute bestehende Rechtslage An-
sprüche der gesetzlich versicherten
Drachenflieger ausschließt und/oder
ob Vorschriften zum Krankenver-
sicherungsrecht entsprechend geän-
dert werden sollen.

Vorsorglich verweisen wir auf das
beigefügte Urteil des Bundesarbeits-
gerichts vom 07.10.1981 unter dem
Aktenzeichen 5 AZR 338/79, in
dem ausdrücklich festgestellt wird,
daß Drachenfliegen keine besonders
gefährliche Sportart im Sinne der
gesetzlichen Lohnfortzahlung ist
und daß der beim Drachenfliegen
verletzte Arbeitnehmer Anspruch



Der April ist gefährlich

Ergebnisse der Flugunfalluntersuchung — Teil I

Im Frühjahr 1981 verschickte der DHV an die damals 2500 Mitglieder einen Fragebogen, der Drachenflugunfälle erfassen sollte. Lothar Wildmoser vom Institut für Physiologie und Sportmedizin der Klinik St. Irmingard in Prien am Chiemsee führte zusammen mit dem DHV und unter fachlicher Leitung des Fachbeirats für Flugmedizin Dr. Richard Schader die bisher größte statistisch-medizinische Untersuchung von Drachenflugunfällen durch. Ziel der Untersuchung war es, möglichst viele Drachenflugunfälle zu erfassen, um ein umfassendes Bild über leichte bis schwere Unfälle und deren Ursachen zu erhalten. Nicht erfaßt wurden tödliche Unfälle, da darüber ausführliche Berichte und Gutachten des Verbandes vorliegen.

Insgesamt wurden 197 Fragebögen ausgewertet, die ein repräsentatives Bild von Drachenflugunfällen erlauben.

1) Allgemeine Daten:

1.1 Alter:

Einleitend als Vergleichsdaten die Ergebnisse der Altersgruppenaufteilung der Drachenflugschüler in der BRD, ermittelt durch die VDDL-Basisumfrage 1976:

unter 18 Jahren:	199
18-24 Jahre:	944
25-29 Jahre:	992
30-39 Jahre:	835
40-49 Jahre:	408
50-59 Jahre:	135
ab 60 Jahre:	25

Ermitteltes Unfallalter:

n = 164

unter 18 Jahren:	3
18-24 Jahre:	39
25-29 Jahre:	40
30-39 Jahre:	48
40-49 Jahre:	24
50-59 Jahre:	9
ab 60 Jahre:	1

1.2 Geschlecht:

Deutliches Überwiegen der männlichen Drachenflieger.

1.3 Bildungsstand:

n = 161

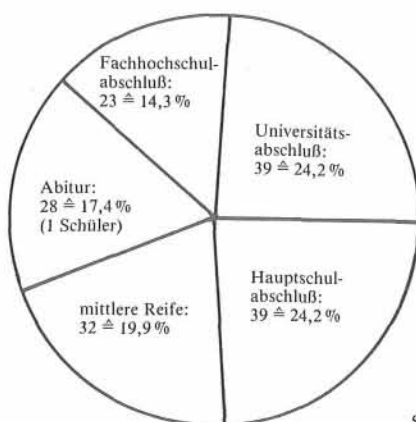


Abbildung 1

Bildungsstand der verunfallten Drachenflieger

1.4 Ausbildungsstand:

n = 161

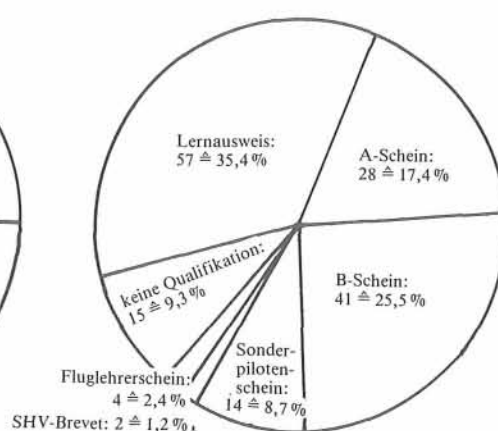


Abbildung 2

Befähigungsnachweis zur Zeit des Unfalls

Dabei zeigt sich, daß der größte Teil der Unfälle sich im Anfängerstadium ereignete (nach Erhalt des Lernausweises). Ein wesentlicher Anteil der Unfälle wurde jedoch auch von relativ erfahrenen Drachenfliegern verursacht.

Anfängerfehler — Fortgeschrittenensyndrom

Die genaue zeitliche Distanz vom Beginn des Drachenfliegens bis zum 1. Unfallereignis verdeutlicht die folgende Tabelle.

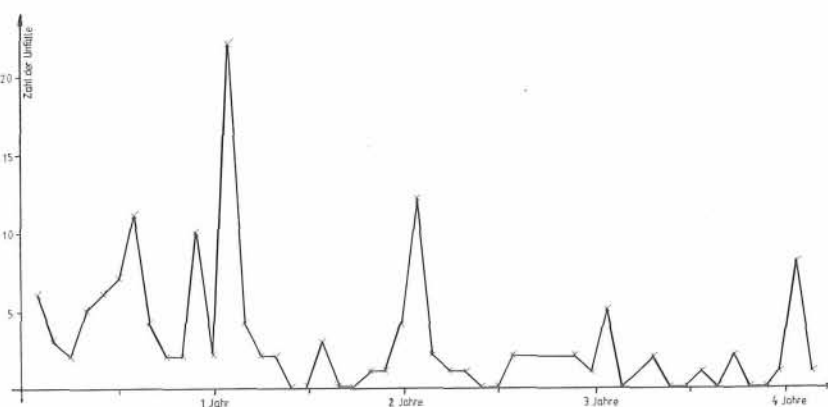


Abbildung 3

Zeitspanne vom Beginn mit dem Drachenfliegen bis zum angegebenen Unfall in Jahren

1.5 Flugerfahrung

Anzahl der Übungsflüge bis zu dem Unfallereignis (es wurde in der Regel über das bisher schwerste Unfallereignis berichtet).

a) Flüge mit einer Höhendifferenz bis 100 m: (n = 130)

bis 50 Flüge:	52
51-100 Flüge:	47
über 100 Flüge:	31

b) Flüge mit einer Höhendifferenz von 100 bis 400 m: (n = 107)

bis 50 Flüge:	87
50-100 Flüge:	10
über 100 Flüge:	10

Mit zunehmender Zahl von Übungsflügen nimmt die Unfallrate ab.

c) Flüge mit einer Höhendifferenz von über 400 m: (n = 94)

unter 50 Flügen:	61
50-100 Flüge:	12
über 100 Flüge:	21

Hier überrascht der relativ große Anteil von 21 verunfallten Drachenfliegern mit großer Flugerfahrung.

Einzelne Unfälle wurden von Drachenfliegern verursacht, die nur geringe Flugerfahrung hatten (keinen bzw. ganz wenige Übungsflüge bis zum Unfallereignis, z.B. Unfall während der Schulung). Demgegenüber wurden auch einzelne Unfälle von ganz erfahrenen Drachenfliegern verursacht. So z.B. nach 1000 Übungsflügen bis 100 m, nach 700 Flügen bis 400 m, nach 800 Flügen über 400 m Höhendifferenz. Aus dieser Statistik geht nicht hervor, ob die Unfälle beim Übertritt in eine neue Phase (wie z.B. Flüge mit größerer Höhendifferenz als zuvor – sog. Schwellensituation –) passierten.

Sicherlich spielt auch der aktuelle Übungsstand als unfallmitauslösender bzw. -verhindernder Faktor eine wesentliche Rolle.

Es erhebt sich die Frage, ob nach einer größeren Flugpause (verletzungs- oder unfallbedingt bzw. aus anderen Gründen) gehäuft Unfälle auftreten.

Hierzu kann folgende Statistik Aufschluß bieten:

1.6 Anzahl der Flugtage pro Monat:

5 verunfallte Drachenflieger gaben nur einzelne Flüge pro Jahr (bis zu 10 Flüge im Jahr) an.

n = 156

1-5 Tage pro Monat:	101
6-10 Tage pro Monat:	46
mehr als 10 Tage pro Mon.:	4

Insgesamt ergibt sich das Bild, daß mit zunehmender Flughäufigkeit das Risiko zu verunfallen, relativ geringer wird.

Die folgende Statistik zeigt den Unfällen vorausgehende Crashes und Fehlstarts.

Fehlstart(s) vor dem Unfallereignis: (n = 85)

1 Fehlstart:	14
2 Fehlstarts:	30
4 Fehlstarts:	7
5 Fehlstarts:	10
6-10 Fehlstarts:	4
mehr als 10 Fehlstarts:	2

Crash(s) vor dem Unfallereignis: (n = 91)

1 Crash:	14
2 Crashes:	15
3 Crashes:	16
4 Crashes:	7
5 Crashes:	14
6-10 Crashes:	15
mehr als 10 Crashes:	10

Hierbei wäre ein Vergleich mit (bisher) nicht verunfallten Drachenfliegern wichtig. Sicherlich ist ein Fehlstart bzw. ein Crash beim Drachenfliegen keine Rarität (im Rahmen der Ausbildung sicherlich oft unvermeidlich), häufig auftretende Fehlstarts bzw. Crashes stellen jedoch ein prognostisch ungünstiges Zeichen dar.

2) Unfallursachen

Der folgende Abschnitt umfaßt die ausführliche Zusammenstellung der Unfallursachen, wobei z.T. nur eine einzige Ursache, oft aber auch mehrere Ursachen angegeben wurden. Diese Angaben sind zwar subjektiv geprägt, unterliegen jedoch insofern einer gewissen Objektivität, als in der Regel eine sehr präzise und ausführliche Schilderung des Unfallherganges mitgeteilt wird und die nachfolgend erbetene Festlegung und Gewichtung der Unfallursachen aus dem Gesamtzusammenhang heraus einer kritischen Prüfung unterzogen werden konnte.

Die ermittelten Unfallursachen lassen sich in drei Bereiche aufgliedern, die auch die wesentlichen Einflußgrößen beim Drachenfliegen darstellen:

1. Faktor: Mensch – Personenfehler,
2. Faktor: Gerät – Gerätefehler bzw. -eigenart,
3. Faktor: Umwelt – ungünstige Einflüsse.

Zwischen diesen Bereichen gibt es natürlich vielerlei Übergänge, die zu den Mehrfachursachen hinführen.

2.1 Personenfehler:

(Hauptursache und Teilursachen nicht getrennt)

(n = Anzahl, wie oft als Unfallursa-

che angegeben, als einzige oder eine der Ursachen)

Körperliche Schwäche oder Störung des Befindens („fühlte mich krank, fühlte mich nicht wohl“) wurde von von insgesamt 22 verunfallten Drachenfliegern als eine bzw. die Ursache ihres Unfalls angegeben, damit im Zusammenhang

2 x Schlafmangel,
5 x Alkohol,
1 x Übergewicht,
1 x Sauerstoff-Mangel.

Daraus ist unbedingt zu folgern, daß das Gefühl, nicht „fit“ zu sein, durchaus ein wichtiges, sehr ernstzunehmendes Warnsymptom darstellt. Vor einem möglichen Start ist daher ein normaler Gesundheits- und Kräftezustand eine unverzichtbare Voraussetzung. So ist es grober Leichtsin, wenn ein Drachenflieger z.B. mit Fieber oder körperlich geschwächt nach durchzechter Nacht an den Start geht. Ebenso ist eine geringe körperliche Belastbarkeit, z.B. aufgrund Trainingsmangels, starken Übergewichts, etc., ein potentiell Unfallsrisiko, da insbesondere in extremen Flugsituationen die physische (Dauer-)Belastbarkeit auf die Probe gestellt wird. Auch eine zumindest durchschnittliche körperliche Gewandtheit stellt eine notwendige Voraussetzung für das Drachenfliegen dar.

Als praktische Schlußfolgerung ist deshalb zu fordern, daß neben den Übungsflügen ein allgemeines Konditionstraining (Ausdauersportarten) sowie Gewandtheitstraining (Gymnastik) Bestandteil des Ausgleichsportes des aktiven Drachenfliegers ist.

Neben den notwendigen physischen Voraussetzungen stellt auch die **psychische Disposition** einen gleichrangigen Faktor für die Sicherheit im Drachenflugsport dar.

Jeder fünfte verunfallte Drachenflieger führt seinen Unfall gänzlich oder zumindest teilweise auf Konzentrationsmangel zurück, wobei dieser zumeist nicht erst während des Fluges oder bei Start oder Landung auftrat (bemerkt wurde), sondern oft schon den ganzen Tag über (auch schon am Vortag) bestand. Der Konzentrationsmangel wird hervorgerufen, z.B. durch starke emotionale Einflüsse wie Flugangst (24 x !!), Flugrausch oder sonstige Ablenkung („besondere Aufregung“, seelische Unausgeglichenheit, private Probleme).

Damit korrespondiert auch die Tatsache, daß 30 (!) Drachenflieger **Zeitdruck** als (Teil-)Ursache ihres Unfalls nannten. Dieser Zeitdruck führt in der Regel zu einer mangelhaften Vorbereitung und wirkt sich

bei ungenügender Kenntnis der Geländeformation (spezielles Wissen über Start- und Landeplatz, mögliche Gefahrenstellen, Hindernisse) nachteilig aus. Insbesondere wirken sich solche ungünstigen Faktoren oder ungewöhnliche Konstellationen negativ bei dem unerfahrenen Drachenflieger aus.

Über ein Viertel aller verunfallten Drachenflieger führt den Unfall vor allem auch auf die eigene Unerfahrenheit zurück. Damit gepaart ist die relative Überschätzung des eigenen Könnens. Direkt unfallauslösend wirkt die falsche Einschätzung der jeweiligen Situation.

Als grundlegende Einflußgröße sind hierbei bestimmte Charaktermerkmale von Bedeutung. So kann sich falscher Ehrgeiz oder erhöhte Risikobereitschaft beim Drachenfliegen verheerend auswirken, gleichfalls Leichtsinns oder Fahrlässigkeit. Eine der Ursachen für Unfälle mit schwersten Verletzungsfolgen oder gar tödliche Unfälle ist das Nichteinhängen des Pilotengurtes, eine verhängnisvolle Leichtfertigkeit, die auch 2 verunfallten Drachenfliegern der vorliegenden Unfallanalyse unterlaufen ist.

Zusammenfassung:

Physische Indisposition:	n = 22
Schlafmangel:	n = 2
Alkohol:	n = 5
Übergewicht:	n = 1
Sauerstoffmangel:	n = 1
Psychische Indisposition:	n = 33
Flugangst:	n = 24
Flugrausch:	n = 1
seelische	
Unausgeglichenheit:	n = 6
besondere Aufregung:	n = 10
Handeln unter Zeitdruck:	n = 30
mangelhafte Vorbereitung,	
ungenügende Information	
(Gelände, Wetter):	n = 15,
	n = 14

Unerfahrenheit:

(mangelnde Routine bei Start, Flug, Landung) n = 46

falsche Einschätzung der Situation, Überschätzung: n = 26

Ungünstige Charaktereigenschaft: n = 21

erhöhte Risikobereitschaft, übertriebener Ehrgeiz: n = 7

Leichtsinn, Fahrlässigkeit: n = 14

2.2 Gerätefehler bzw. -eigenarten

13 verunfallte Drachenflieger führten ihren Unfall in erster Linie auf die (oder eine besondere) Eigenart ihres Fluggerätes zurück. Dabei war diese „Eigenart“ z.T. dem Drachenflieger bis zu dem Unfallereignis noch unbekannt oder er konnte in einer besonderen Situation damit nicht fertig werden.

Material- oder Konstruktionsfehler am Gerät werden von 16 Drachenfliegern als Haupt- oder wesentliche Teilursache für den Unfall angesehen.

Eine Auflistung der Unfallgeräte ergibt jedoch keine auffällige Häufung einiger bestimmter Fluggeräte, sodaß ein Vergleich mit der Auslieferungszahl der einzelnen Geräte keine weiteren Aufschlüsse geben würde.

Mangelhafte Ausrüstung als Unfallursache wird von 4 Drachenfliegern angegeben. Hier ist vielleicht noch einmal kritisch anzumerken, daß die willkürliche Abänderung des Gerätes oder Weglassen eines Teiles des Gerätes oder Ausrüstung einen besonders gravierenden Risikofaktor darstellt. In diesem Zusammenhang sei nochmals an das fast unzählige Vergessen des Gurteinhängens mit möglichen schwerwiegenden Folgen erinnert.

21 verunfallte Drachenflieger führen ihren Drachenunfall vor allem oder zum Teil auf technische Mängel (bzw. technische Fehler) zurück. Hierbei besteht sicherlich ein engerer Zusammenhang mit der in 2.1 abgehandelten Gruppe der unerfahrenen Drachenflieger, denen die vollkommene Beherrschung ihres Gerätes bisweilen noch nicht gelingt.

Eine besonders risikoreiche Periode (bzw. Situation) stellt die Umstellung auf neue (andere) Technik, neues Gerät oder veränderte bzw. neue, noch unbekannte Umwelteinflüsse (z.B. 1. Höhenflug, 1. Langstreckenflug, etc.) dar. Sogenannte Schwellensituation — erhöhter Schwierigkeitsgrad, erhöhte Anforderungen an Flieger und Gerät. Gerade in solchen Situationen sind Drachenflieger besonders gefordert und benötigen für einen unfallfreien Flug neben ausreichendem Können, solidem Gerät, guten Umweltbedingungen, dann auch das Glück des Tüchtigen.

Zusammenfassung:

Unbekannte, noch ungewohnte bzw. nicht in Rechnung gestellte ungünstige Eigenschaft des Gerätes (z.B. Kopplastigkeit des Gerätes, starres Flugverhalten): n = 13

Gerätefehler (Achsen-Stangenverkrümmung, fehlerhafte Seilverspannung, etc.): n = 16 (Beachte dabei: mangelhafter Vorflug-Check)

Mangelhafte Ausrüstung (fehlender Helm, Handschuhe, etc.): n = 4

Technische Mängel bei Start, Landung, Flug-(Fahr-)fehler: n = 21

Unfall ereignete sich bei Umstellung auf neues Gerät (bzw. noch ungewohntes oder zur Verfügung gestelltem kompliziertem Gerät): n = 16

Ausbildung Überlandberechtigung

DM 140,—

Ausbildungsleiter: Hermann Schmitt, geprüfter Drachenfluglehrer.
Fachlehrer für Meteorologie, Aerodynamik, Navigation und Luftrecht.

Hermann Schmitt, Prinzregentenstraße 119, 8000 München 80, Telefon 089 / 47 62 87.

Flugunfalluntersuchung . . .

(damit verbunden) Umstellung auf neue Technik (z.B. von sitzender auf liegende Position): n = 14

auf schwierigere Flugart (z.B. 1. Höhenflug, 1. Langstreckenflug): n = 8

2.3 Umweltfaktoren:

Ungünstige Wettereinflüsse, insbesondere ungünstige Windverhältnisse (dabei allein 14 x Rückenwind!) werden von insgesamt 81 Drachenfliegern als Unfallursache angegeben. Dies unterstreicht nachdrücklich, von welcher entscheidenden Bedeutung unter dem Sicherheitsaspekt für den Drachenflieger gute Wetter- und Windverhältnisse sind. Die sicher unbestrittene Tatsache, daß viele Drachenflieger auch bei nicht ganz idealen Witterungsbedingungen „an den Start gehen“, läßt sich zunächst daraus erklären, daß bei diesem doch recht zeitaufwendigen Sport (und auch von Umwelteinflüssen sehr abhängigem Sport) der Entschluß, trotz langer Anreise und Vorbereitung (bei oft knapp bemessener Freizeit) dann letztlich wegen einer aktuellen Wetterverschlechterung doch noch auf den Flug zu verzichten und sprichwörtlich einzupacken, sicherlich mehr als schwer fällt. Es besteht darüberhinaus auch ein Grenzbe-
reich, wo es dem verantwortlich handelnden Drachenflieger durchaus noch möglich erscheint, den Flug zu wagen (bei objektiv leicht erhöhtem Risiko), auch wenn der Entschluß, auf den Flug zu verzichten dann manchmal doch der vernünftigeren gewesen wäre. Neben der guten Technik ist unter diesem Aspekt auch eine gewisse charakterliche Stärke (zum Verzicht) und Reife ein wesentlicher personaler Faktor, der den sicheren Drachenflieger auszeichnet.

Unbestritten ist allerdings auch die Tatsache, daß in manchen Fällen die aktuelle Wetterverschlechterung oder irreguläre Windverhältnisse auch für den erfahrenen Drachenflieger nicht voraussehen waren (und auch aufgrund der ausführlichen vorherigen Information nicht zu erwarten waren) und somit die Gefährdung bzw. der Unfall auch nicht vermeidbar war.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß unter dem unfallverhütenden Aspekt als zentrale Forderung bestehen bleibt, daß auch bei nur geringen Zweifeln bezüglich einer ungünstigen Entwicklung bzw. einer aktuellen Verschlechterung der Wetter-, insbesondere Windverhältnisse, auch kurz bzw. gerade auch kurz vor dem Start noch auf den Flug zu verzichten oder eine Ver-

schiebung auf sich zu nehmen, die bessere und sichere Lösung ist. Dies gilt in gleichem Umfang sowohl für den noch unerfahrenen als auch für den routinierten Drachenflieger.

Ein weiterer Umweltfaktor, der sich unfallbegünstigend oder -auslösend auswirken kann, stellt die Beschaffenheit des Fluggeländes dar. Dabei werden allein 16x die ungünstigen Geländeeigenschaften des Landeplatzes für den Unfall verantwortlich gemacht. Dabei spielen auch die Bodenverhältnisse eine wichtige Rolle, im alpinen Raum z.B. auch Schnee- und Eis. Ungünstige Beschaffenheit oder Lage des Startplatzes als (Teil-)Ursache des Unfalls wird von 12 Drachenfliegern angegeben. 7 verunfallte Drachenflieger führen ihren Unfall auf die allgemein ungünstige Beschaffenheit des Fluggeländes zurück. 5 Drachenflieger geben das ungewohnte Fluggelände als Unfallursache an. Diesbezüglich ist zu bemerken, daß ein Erstflug in unbekanntem Gelände natürlich nicht schon am Anreisetag stattfinden sollte.

Eine Beeinflussung oder auch Behinderung durch andere (Fremd-) Personen oder sonstige natürliche Hindernisse führte in insgesamt 26 Fällen zu einem Unfall. Darin enthalten (in 2 Fällen) eine Kollision!, welche nach Aussagen von Drachenfliegern keine Rarität im Flugalltag darstellen soll. Was die Beeinflussung durch andere Personen angeht, wird von einzelnen Drachenfliegern mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß man sich insbesondere auch vor dem wohlgemeinten Rat eines sogenannten guten Freundes in Acht nehmen sollte. Schlechter Rat kann gerade beim Drachenfliegen teuer werden.

Bei Unfällen im Rahmen der Ausbildung oder bei Wettbewerben wird auf die fehlende Unterweisung oder mangelhafte Organisation hingewiesen. 7 Drachenflieger führen ihren Unfall darauf zurück.

Zusammenfassung:

Ungünstige Wetter-, insbesondere Windverhältnisse	n = 81
Rückenwind	n = 14
Kälte	n = 2
schlechte Sicht	n = 2

Ungünstige Beschaffenheit oder besondere Eigenart des Fluggeländes	n = 40
--	--------

Ungünstige Beschaffenheit insbesondere Bodenverhältnisse:	
beim Startplatz	n = 12
beim Landeplatz	n = 16
ohne genaue Präzisierung	n = 7

Ungewohntes Fluggelände	n = 5
-------------------------	-------

Fremdeinwirkung (Beeinflussung durch andere Personen, Hindernisse)	n = 26
Kollision	n = 2

Mängel der Organisation, fehlende Unterweisung	n = 7
--	-------

3) Unfallzeitpunkt

Nach eingehender Darstellung der möglichen Unfallursachen erscheint nunmehr noch der Zeitpunkt des Unfallgeschehens einer näheren Betrachtung wert. Es soll hierbei versucht werden, die besonders kritischen Momente im phasenhaften Ablauf des Fluges bezüglich der Unfallentstehung herauszustellen sowie möglicherweise bestehende tages- oder jahreszeitliche Unfallmaxima zu ermitteln, um sie eventuell



Der Start ist eine gefährliche Phase

Foto: Wolfgang Gerteisen

mit einem physiologischen Leistungstief (bzw. einem zu erwartenden Leistungsknick) in Verbindung zu bringen und somit erklärlicher zu machen.

Auch die Schwierigkeitsgrade der in dieser Arbeit erfaßten Unfallflüge sollen hierbei noch einmal näher betrachtet werden.

Das folgende Schema gibt einen Überblick über die Verteilung der Unfälle bezüglich der drei wichtigen Phasen während des Drachenfliegens (wobei jeweils nur die Hauptursache berücksichtigt wurde):

Unfall während der Startphase
n = 56 (= 34,6 %)

Unfall während der Flugphase
n = 41 (= 25,3 %)

Unfall während der Landephase
n = 65 (= 40,1 %)

Über 2/3 der Unfälle passieren demnach während der Landung oder beim Start (wobei die Unfälle während der Landung leicht überwiegen), und überraschenderweise nur 1/4 der Unfälle während des Fluges. Überraschend nur insofern, als die Flugphase oft (aber nur von dem Laien) als die gefährlichste Phase angesehen wird. Andererseits erklärt natürlich diese Verteilung der Unfälle die an sich noch relativ günstige Prognose der Drachenunfälle. Unterstützt wird dies noch durch die nachfolgende Differenzierung, denn bei einer weitergehenden Analyse ergibt sich ein nur gering davon abweichendes, noch eindeutigeres Bild, wobei die Grundtendenz bestehen bleibt. Wie bereits erwähnt, führen oft mehrere Teilursachen erst in ihrer Kombination und Addition zu dem eigentlichen Unfallereignis. Um es grob vereinfachend an einem Beispiel zu verdeutlichen: Einem nur halbgeglückten Start folgt ein unruhiger Flug und schließlich eine mißglückte Landung, wobei parallel zu diesem Ablauf eine zunehmende Nervosität und Unruhe die Leistung des Fliegers beeinträchtigt.

Unter Berücksichtigung des Vorgenannten ergibt sich folgendes Bild:

Mitverursachend für den Drachenunfall war

ein mißglückter oder unzulänglicher Start n = 81
(z.B. infolge zu langsamen Starts (n = 8) oder Rückenwindes (n = 11))

Fehler oder mißglücktes Wagnis im Flug n = 70
(infolge Langsamfluges (n = 29), zu langsamen Fluges nach Start (n = 2) bzw. allgemein fehlerhaften Flugeinteilung (n = 25), mißglückte extreme Flugfigur (n = 6))

mißglückte oder technisch mangelhafte Landung n = 110
(dabei in Verbindung mit letztgenannten zu langsamer Landeanflug (n = 9) oder z.B. Baumlandung (n = 21!), Rückenwindlandung (n = 12!)).

Diese Einteilung ist aber nur sinnvoll, wenn ein Zusammenhang mit dem bereits genannten Unfallursachen hergestellt wird, weshalb wir nochmals exemplarisch Unfallursachen in Klammern hinzugefügt haben.

Mehrere Teilursachen können sich so aneinanderreihen oder auch wechselseitig bedingen, daß eine regelrechte „Unglückskette“ entsteht. Oft genügt auch ein kurzer Moment der Unentschlossenheit oder Unachtsamkeit, der dann das mitunter fatale Unfallgeschehen zur Folge hat. Das hierbei banale menschliche Schwächen eine oft entscheidende Rolle spielen, beweist das folgende Beispiel: Ein Drachenflieger verunglückt und landet noch glücklicherweise in einem Baumwipfel. Die Rettung durch Kameraden, die sich in der Nähe befinden, ist durchaus möglich. Seine Ungeduld läßt ihn jedoch nicht warten, so daß er den weiteren „Abstieg“ auf eigene Faust versucht und ein Sturz von dem Baum folgt.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die große Mehrzahl der Drachenunfälle nicht während des Fluges passiert, sondern sich bei Start oder Landung ereignet und somit der Unfall zwar nicht immer glimpflich verlaufen, aber auch nur in seltenen Fällen zu ganz schweren Verletzungen führen oder gar tödlich enden wird.

Konsequenz:

Das Drachenfliegen erfordert volle Konzentration von der ersten Sekunde des Starts – und auch schon beim Vorcheck – bis zur letzten Sekunde der Landung. Der Drachenflieger sollte sich gründlich vorbereiten und sich durch nichts ablenken lassen, auch nicht durch wohlmeinende „gute“ Kameraden, die es ihm noch kurzerhand „einfacher“, jedoch für ihn ganz andersartig, zeigen wollen. Er sollte seiner fünf Sinne mächtig sein und einen, wenn auch wohlverdienten Trunk erst nach dem letzten Tagesflug zu sich nehmen.

Da Unfälle während der Flugphase sicherlich mit dem höchsten Risiko verbunden sind, wird nachfolgend dieser Gefahrenbereich näher beleuchtet.

Miteingegangen in diese Statistik sind zu einem kleinen Teil mißglückte Starts und Landungen (Crashes).

Die folgende Tabelle zeigt die ermittelten Absturztiefen in Meter und ihre Häufigkeit (n = 74):

0 - 5 m	: n = 7
6 - 10 m	: n = 17
11 - 15 m	: n = 19
16 - 20 m	: n = 9
21 - 25 m	: n = 12
26 - 30 m	: n = 1
31 - 35 m	: n = 2
36 - 40 m	: n = 2
51 - 55 m	: n = 1
500 m!	: n = 1

Ca. 90 % der Abstürze erfolgt aus einer Höhe von 0 bis 25 m, wobei das Maximum zwischen 6 und 15 m liegt. Sicherlich ist die Absturztiefe allein kein entscheidendes Kriterium für die Schwere des Unfalls; eine gleichfalls wichtige Rolle spielen dabei die Absturzgeschwindigkeit, der Zustand des Gerätes und das Verhalten des Drachenfliegers (allerdings gibt es auch Abstürze, die von dem Drachenflieger in keiner Weise mehr zu beeinflussen sind).

Bei der Einzelanalyse erstaunt es, daß auch Abstürze aus Höhen über 10 m zumeist noch relativ glimpflich verlaufen.

Tageszeitpunkt des Unfalls:

Von der Arbeitsphysiologie ist bekannt, daß die Leistungskurve eines arbeitenden Menschen und somit auch des Sportlers nicht einer geraden Linie auf immer ein und demselben Niveau entspricht, sondern Höhen und Tiefen zeigt. Man versucht, dem Rechnung zu tragen, indem man geeignete Pausen wählt, die der Regeneration, also der Ruhe, aber auch der aktiven Erholung dienen sollen. Selbstverständlich werden diese Pausen auch zum Essen, also dem Auffüllen der Energievorräte, genutzt.

Ideal ist es sicherlich, nach ausreichendem Schlaf, bei guter Kondition und Laune, möglichst nach einem kleinen Aufwärmtraining an den Start zu gehen. Dieses „an den Start gehen“ (also zur Startrampe gehen) entspricht wohl in der Regel dem geforderten Aufwärmtraining, kann aber auch bei bestimmten Fluggebieten zu einer besonderen körperlichen Leistung werden, die dann das Gesamtleistungsvermögen limitiert, was sich in der nachfolgenden Phase (Start, Flug oder Landung) negativ auswirken kann.

Aus theoretischer Sicht konnte erwartet werden, daß insbesondere in den frühen Nachmittagsstunden infolge des dann eintretenden „Leistungstiefs“ eine maximale Häufung der Unfälle eintritt. Andererseits ist der berufstätige Drachenflieger ge-

zwungen den Sport in seiner Freizeit zu betreiben. Während der Woche also, nach einem oft arbeitsreichen Tag mit physischen und auch psychischen Belastungen, die das Leistungs- und vor allem auch das Konzentrationsvermögen am späten Nachmittag bzw. frühen Abend beeinträchtigen könnten. Hinzu kommt noch, daß nach wiederholten Flügen am gleichen Tag ein „Ermüdungseffekt“ auftritt, der die Leistung in der zweiten Tageshälfte beeinträchtigen kann. Ein vorausgehender, gut geglückter Flug kann andererseits auch durchaus stimulierend für einen weiteren Flug bzw. Flüge zu vorgerückter Tageszeit sich auswirken. Aus der Leichtathletik ist bekannt, daß Weltrekorde z.B. in den Laufdisziplinen oft auch in den Abendzeiten aufgestellt werden.

Ermittelt wurde die tageszeitliche Flugfrequenzverteilung exemplarisch an Hand der Bergbahnfahrtenbücher eines zurückliegenden Jahres zweier unterschiedlicher Fluggebiete (Bergbahn Hochplatte – DFC Achantal 1980: Fluggebiet vorwiegend für Anfänger; Bergbahn Hochries-Samerberg 1980: Fluggebiet für Fortgeschrittene).

Übereinstimmend zeigt sich bei den 2 unterschiedlichen Fluggebieten ein relativ häufiges Unfallgeschehen besonders in den frühen Nachmittagsstunden, welches sich abschwächend bis in die Abendstunden fortsetzt. Somit ist die Ausgangsthese zumindest als Trend bestätigt. Als praktische Konsequenz ergibt sich daraus, daß zumindest schwierige Flüge nicht im Anschluß an den Alltagsstreß

durchgeführt werden sollten, sondern möglichst einem Wochenende oder einem Urlaubstag vorbehalten bleiben, so daß eine Vorbereitung in ruhigen Vormittagsstunden – noch ohne Massenandrang – möglich ist.

Jahreszeitliche Verteilung der Unfälle

Auffallend ist hierbei neben der relativen Unfallhäufung im August (die bei der maximalen Flugfrequenz in diesem Monat auch zu erwarten ist), die ebenso hohe Unfallrate im April, die bei der geringen Flugfrequenz nicht erklärlich und spekulativ den schlechten Umwelteinflüssen zugeschrieben werden muß. Daraus läßt sich natürlich keine allgemein maßgebende Richtlinie ableiten (da Zufallsfaktoren hier von entscheidender Bedeutung gewesen sein können). Den Skeptiker und Pessimisten vermag es vielleicht doch zu noch mehr Vorsicht im „unfallfreudigen“ April veranlassen.

Demgegenüber ist gleichfalls überraschend, die relativ kleine Unfallzahl im Wintermonat Februar bei der recht hohen Flugfrequenz in diesem Monat.

Um hier zu eindeutigen Erkenntnissen und möglichen Erklärungen zu gelangen, sind präzisere meteorologische Studien notwendig. Um die Verbindung zu dem vorherigen Kapitel herzustellen, sind tageszeitliche Schwankungen im Biorhythmus z.T. erforscht und als Einflußgröße bei der Unfallentstehung durchaus denkbar, nicht jedoch periodische Schwankungen im Verlauf des Jahres.

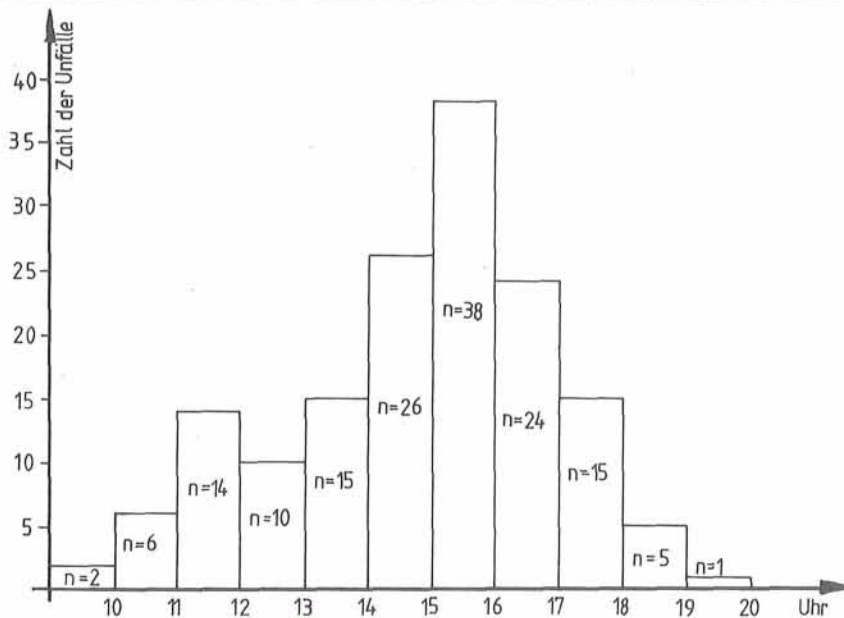


Abbildung 4
Tageszeitliche Häufung der Unfälle

Um nun die Ausgangsthese eines erwarteten „Unfallgipfels“ in den frühen Nachmittagsstunden und eines eventuellen weiteren relativen Gipfels in den Abendstunden zu überprüfen, war es notwendig, die ermittelten Unfallzeitpunkte mit der unterschiedlichen tageszeitlichen Flugfrequenz zu korrelieren. Die vorliegenden Ergebnisse müssen jedoch mit Vorsicht interpretiert werden, da wegen der kleinen Zahl der erfaßten tatsächlichen Unfälle in Beziehung zu der ermittelten Flugfrequenzverteilung die sich ergebenden Abweichungen allenfalls nur als Trend angesehen werden können.

Abbildung 4 zeigt die tageszeitliche Verteilung der ermittelten (tatsächlichen) Drachenunfälle.

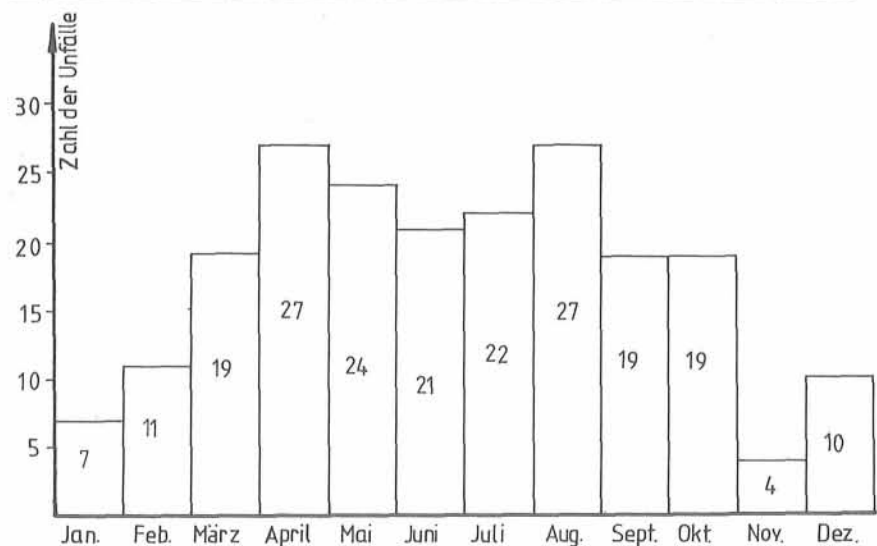


Abbildung 5
Verteilung der erfaßten Unfälle über's Jahr

Teil 2 – Verletzungsfolgen der Drachenunfälle im nächsten Info.

Dehydration

oder die

Entwässerung des Körpers

von R. Hurst und Dr. med. T. Huber

Immer häufiger führen Piloten einen Wasserbidon am Trapez mit. Darin befinden sich oft die unwahrscheinlichsten Mischungen aus Durstlöschern und Kraftspendern. Warum?

Mit der ständig zunehmenden Leistungsfähigkeit der heutigen Geräte und Piloten ist es möglich geworden, mehrstündige Flüge durchzuführen. Damit sind wir unseren Kollegen in Australien, Südafrika und Owens Valley wenigstens in einem Punkt gleichgestellt!

In diesen Regionen gehört das Mitführen von Wasser seit langem zum Alltag – ein klarer Fall! In der Wüste gerät man bekanntlich nach kurzer Zeit ohne Wasser in akute Lebensgefahr. Bei uns hingegen ist dieses Problem relativ neu, da wir, wie eingangs erwähnt, erst in letzter Zeit längerdauernde Flüge unternehmen können. Außerdem befindet sich auf praktisch jedem Gipfel und neben jedem Landeplatz ein Restaurant!

Mit der zu erwartenden, steigenden Anzahl von Streckenjägern, werden Außenlandungen zunehmen, wo sich keine Verpflegungsmöglichkeiten in der Nähe befinden.

Obwohl unsere Aufbauplätze in größeren Höhen meist angenehm kühl sind, produzieren wir bereits dort beträchtliche Mengen an Schweiß, oft ohne dies zu merken – eben wegen der kühlen und dazu noch sehr trockenen Luft.

Und das Restaurant gerade daneben? Dort erliegen wir meistens der Versuchung, das falsche Getränk zuzuführen – die Quittung folgt dann später!

Der Wasserverlust des Körpers erfolgt über verschiedene Wege, unter anderem werden über die Haut durch Verdunstung (ohne sichtbares Schwitzen) ca. 500 ml abgegeben – dies unter normalen Verhältnissen. Unter geänderten Bedingungen (körperliche Arbeit, Hitze etc.) kommt ein aktiver Wasserverlust durch Schweißabsonderung hinzu, wobei diese Flüssigkeit als wichtige Bestandteile Kochsalz (NaCl) und Kalium (= Mineralstoffe) enthält.

Daneben erfolgt über die Lungen bei jedem Atemzug ein unmerklicher Verlust von Wasser in Dampf- form, ca. 400 ml täglich. Bei star-

kem Schwitzen und gesteigerter Atmung (vgl. „Hyperventilation“) kann der tägliche Wasserverlust über Haut und Lungen mehrere Liter betragen.

Nun zurück zur Praxis: Wir müssen also Wasser und Mineralien ersetzen, was in idealer Weise durch Fruchtsaft möglich ist. Es existieren auf dem Markt auch spezielle „Durstlöscher für aktive Menschen“, zum Teil in Pulverform – erhältlich in den meisten Sportgeschäften u.a. Koffein sollte unbedingt vermieden werden, da wegen gehäuftem Wasserlassen der Flüssigkeitsverlust zunimmt.

Koffein ist nicht nur in Kaffee, sondern auch in Cola-Getränken und Schwarztee (Teein) enthalten. Als anregende Substanz ist es zudem auch gewissen „Kraftspendern“ beigemischt. Bei den heutigen Produktanalysen auf den Packungen läßt sich dies meist eruieren. Auch Alkohol führt zu gesteigertem Wasserverlust – nur einer von vielen Gründen, beim Fliegen darauf zu verzichten.

Die früher empfohlene Einnahme von Salztabletten ist wegen der Notwendigkeit, gleichzeitig große Mengen von Wasser zuzuführen, verlassen worden; zu geringe Wassereinnahme kann zudem gefährliche Zustände provozieren (Salzüberschuß).

In der Regel entsteht beim Schwitzen eine sog. **hypertone Dehydra-**

tion, was mit vorwiegendem Wassermangel des Körpers gleichzusetzen ist. Bei unkontrollierter Wasserzufuhr kann daraus aber auch eine sog. **hypotone Dehydration** entstehen, worunter ein Kochsalzmangel zu verstehen ist.

Je nachdem und abhängig vom Schweregrad treten folgende Symptome auf: Durst, verminderter Speichelfluß, trockene Haut und Schleimhäute, Temperatursteigerung, Muskelkrämpfe, Unruhe, Verwirrungszustände, Blutdruckabfall und Pulsanstieg, schließlich Bewußtseinsverlust.

In den Anfangsstadien ist es wichtig, sofort geeignete Flüssigkeit, wie Fruchtsaft, langsam einzunehmen und sich durch Aufenthalt im Schatten vor weiteren Flüssigkeitsverlusten zu schützen. Eine fortgeschrittene Dehydration wird lebensgefährlich, sofortige ärztliche Versorgung ist unumgänglich.

Aus den obigen Ausführungen ist ersichtlich, daß bei einmal vorhandener, kritischer Körperentwässerung richtige Hilfe nur am Boden geleistet werden kann, womit hinreichend begründet ist, weshalb solche Zustände im Flug gar nicht erst auftreten dürfen!

Die Wasserbidons am Trapez dürften bei Streckenpiloten bald zum gewohnten Bild werden – vor allem im Sommer ist auch in unseren Breitengraden der Schutz vor Dehydration unumgänglich.

Übernommen aus SHV-Info



Wintersoaring am Wallberg

Foto: Wolfgang Gerteisen

Unbekannter Flugpionier Hans Ertl



Zusammengefaltet bietet der „Drachenflügel“ keinerlei bremsenden Luftwiderstand

Nach Bolivien in Südamerika hat es einen gestandenen Bayern verschlagen, der bereits 1949 am Urschallinger Berg bei Prien und an der Hochries faszinierende Ski-Flugversuche durchgeführt hat. Hans Ertl schreibt uns:

„Es ging mir damals darum, den Skisprung zum Skiflug mit Hilfe von Flügeln zu verlängern. Die ersten Flüge bis zu 135 m Weite waren so vielversprechend, daß ich im Winter 1950 groß damit herauskommen wollte. Im Sommer 1949 erhielt ich jedoch ein Angebot, nach Südamerika zu gehen, und so verkaufte ich meine Flügel für DM 200,— kurz vor dem Start im November 1949 an Heinrich Eckel in München, der damals eine Fabrik für Sportgeräte und Skibindungen betrieb. Leider hat sich dann niemand mehr gefunden, der die Idee des Skifluges mit Flügeln weiter verfolgt hätte. — Schuld daran mag vielleicht auch die Art der Veröffentlichung meiner Fotos in der Illustrierten „Quick“ gewesen sein, die meine Story im Jahre 1949 als Aprilscherz brachte, weil ich auch mit Treibsätzen bastelte, um eventuell auch Segelflugzeuge mit Hilfe von kleinen Raketen zu starten, was für uns Deutsche damals natürlich noch verboten war.“

Bemerkenswert an den Versuchen von Hans Ertl ist vor allem die drachenähnliche Faltbarkeit seiner Flügel, die an das Rogallo-Konzept erinnert.



Die Landung, verblüffend einfach und vogelgleich. Aufrichten des Oberkörpers – Senken der Beine – also des „Fahrgestells“ – Hochspreizen der Flügelbremse.

Ski-Schwebelauf – Abfedern einer Geländewelle mit Flügeln und Kniegelenk.

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.

Glimpflicher Schleppunfall

Pellndorf – Am 06.11.1982 startete der Pilot Ernst Schönleber mit dem Gerät Cloud II zu seinem 14. Ausbildungs-Schleppflug. Nach Zeugenangaben geriet der Pilot durch ruckartiges Überziehen nach dem Start in einen sehr unruhigen Steigflug. In ca. 80 m Höhe brach der Drachen nach links aus, der Windenfahrer nahm Gas weg. Nach einer übersteuerten Rechtskurve und Überziehen des Gerätes ging der Drachen über die linke Fläche in eine steile Flugbahn über und überschlug sich dabei zweimal, dabei immer noch am Zugseil hängend. Dann knickte die rechte hintere Seitenstange des Gerätes ab. Flachtrudelnd landete Ernst Schönleber und zog sich leichte Prellungen zu. Vermutlich hat der Seilzug dazu beigetragen, daß das Gerät aus dem überzogenen Flugzustand in den beschleunigten Sturzflug und Tuck übergegangen ist und daß die normalen Aufrichtkräfte kompensiert worden sind. Als mitverursachend kommen in Betracht: zu spätes Klinken bzw. Kappen und Übermüdung des Piloten.

Gütesiegel für Paramat-Rettungssystem für ungültig erklärt

Für das Rettungssystem der Firma Paramat wurde das vorläufige Gütesiegel 02-008-81 für ungültig erklärt. Die Firma Paramat hatte das Gütesiegel unter Berufung auf ein amtliches Schweizer Prüfverfahren vorläufig erhalten, unter der Bedingung, daß dem DHV ein Mustergerät zur Verfügung gestellt wird. Dieses Mustergerät ist innerhalb der zuletzt gesetzten Frist per 20.12.1982 nicht eingegangen. Stattdessen kam aus der Schweiz, dem Herkunftsland dieses Rettungs-

systems die Nachricht, daß das Gerät dort als unsicher gelte und erhebliche Mängel aufweise. Bei einer solchen vom SHV durchgeführten Untersuchung war auch der DHV-Experte Rademacher dabei, der die Mangelhaftigkeit ebenfalls bestätigt hat.

Von der Ungültigkeitserklärung bisher ausgenommen sind alle Paramat-Rettungsgeräte, die bis 31.1.1983 bereits an die Endabnehmer ausgehändigt waren und die Güte-

siegelplakette tragen.

Trotzdem wird den Besitzern dieser Rettungsgeräte aus Sicherheitsgründen dringend empfohlen, die Geräte vorerst nicht zu benutzen, sondern sie zur kostenlosen Überprüfung an die DHV-Gütesiegelstelle, Wilfried Rudolf, Benninger Straße 2, 8941 Hawangen, Telefon 083 32/83 39, zu schicken. Die Versandkosten und die Kosten für das neue Packen werden vom DHV nicht getragen.

DHV-geprüfte Gurtzeuge mit integriertem Schirmcontainer

Stand: 31.01.1983

Bei den nachstehenden Gurtzeugen wurden zusammen mit den genannten Schirmkappen die Schließfestigkeit des Containers (Abwurf bei min. 600 kg Belastung) und die Bedienbarkeit (Aufreißkraft min. 5 kg und max. 12 kg) geprüft. Der Betriebstüchtigkeitsnachweis für das Gurtzeug beinhaltet auch den Betriebstüchtigkeitsnachweis für die Kombination Gurtzeug/Schirmkappe.

03-005-80	Liegeschürze Schlafsack „Parasail“ Fa. Huber (mit 02-004-78 und 02-007-80 „Parasail“ Fa. Huber)
03-012-80	Liegeschürze Schlafsack „Cross Country“ Fa. Prieler (mit 02-008-81 RFH 1 Fa. Rademacher)
03-033-82	Liegeschürze Schlafsack „Delpin“ Fa. Steffl (mit 02-004-78 und 02-007-80 „Parasail“ Fa. Huber)
03-034-82	Liegeschürze Schlafsack Fa. Wiesental (mit 02-001-77 HG-Rettungssystem Fa. Brüggemann und mit 02-004-78 und 02-007-80 „Parasail“ Fa. Huber)
03-041-82	Liegeschürze „Flipper“ Fa. Rademacher (mit 02-008-81 RFH 1 Fa. Rademacher)

Neue Hängegleiter mit DHV-Gütesiegel (Auszug)

Stand: 31.01.1983

Die vollständige Gütesiegeliste mit den 1981 und früher erteilten Gütesiegeln wurde im Info Nr. 16 veröffentlicht.

052-82	Dream III	Fa. Engel
053-82	Super-Dream	Fa. Engel
054-82	Cloud III	Fa. Thälhofer
055-82	Puma	Fa. Agur/Kaspeitzer
056-82	CX 15	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
057-82	Bullet 16,6 m ²	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 150	Fa. Steger/Seyferle
062-82	Arrow	Fa. Bichlmeier
063-82	CX 17	Fa. Firebird Leichtflugzeugbau
064-82	Ranger Spezial	Fa. Schmidler + Schmidler
065-82	Scout A	Fa. Schmidler + Schmidler
066-82	Vampir II	Fa. Osterloh
067-82	Bullet Racing 14,4 m ²	Fa. Guggenmos
068-82	Bullet Racing 15,2 m ²	Fa. Guggenmos
069-82	Azur 17	Fa. Hölzenbein
070-82	Spot	Fa. Steinbach
071-82	Fun	Fa. Meyer

Schirme und Gurte werden sicherer

Auf Grund der Erfahrungen aus den letzten Jahren wurden die Gütesiegeforderungen für Schirme und Gurte in einzelnen wichtigen Punkten verbessert. Wer bereits einen Gurt oder Schirm mit Gütesiegel besitzt, muß ihn nicht umrüsten lassen, die Umrüstung wird ihm jedoch dringend empfohlen; dies gilt besonders für ältere Systeme. Nachstehend der Wortlaut der Änderungen:

1. Begriffe

Die GFHR ist zu ändern:

Die bisherige Bezeichnung „Gütesiegeforderungen für Hängegleiterrettungssysteme GFHR“ wird ersetzt durch die Bezeichnung „Gütesiegeforderungen für Rettungssysteme GFR“. Die neue Bezeichnung umfaßt gleichermaßen Rettungssysteme für Hängegleiter und Ultraleichtflugzeuge.

2. Schirm-Container allgemein

In die GFR ist aufzunehmen: „Der Container muß einhändig, ohne Zeitverlust und zuverlässig bedienbar sein und er muß gegen Selbstöffnung gesichert sein. Die Sicherung gegen Selbstöffnung gilt als gewährleistet, wenn der Container bei einem dynamischen Versuch mit 600 kp Abfanglast sich nicht öffnet. Die Bedienbarkeit gilt als gewährleistet, wenn der Pilot mit einem Kraftaufwand von 5 bis 12 kp ohne Umgreifen den Container öffnen kann.

Bei Rettungssystemen, die keine technisch vorgegebene Auslöserichtung haben, muß der Pilot die Auslöserichtung kontrollieren können, z.B. durch Wurf.“

3. Gurtzeug mit integriertem Schirmcontainer

In die GFHP und in die GFR ist aufzunehmen:

„Bei einem im Gurtzeug integrierten Schirmcontainer ist der Gurthersteller verpflichtet, diejenigen Schirmkappen, für die der integrierte Container geeignet und für die eine Prüfung durchgeführt wurde, auf dem Container und dem Betriebshandbuch anzugeben, verbunden mit dem Hinweis, daß nur diese Kappen verwendet werden dürfen. Desweiteren ist eine gegebenenfalls abweichende Packweise im Gurtzeug-Betriebshandbuch darzustellen.

Der integrierte Schirmcontainer muß wie ein nichtintegrierter Container die Forderungen der GFR erfüllen. Dies gilt auch für die Funktionstüchtigkeit des Rettungssystems im Falle einer abweichenden Packweise.

Die Zulassung integrierter Schirmcontainer setzt voraus, daß die Hersteller derjenigen Schirmkappen, die zur Verwendung zugelassen werden sollen, damit einverstanden sind.“

4. Verbindungsleine

In die GFR ist aufzunehmen:

„Die Verbindungsleine muß in vernünftigem Zustand einer statischen Belastung von 1800 kp standhalten. Bei Verwendung als Rettungssysteme für Ultraleichtflugzeuge ist der Festigkeitsnachweis anhand einer Belastung von 3600 kp zu erbringen. Bei doppelsitzigen Hängegleitern bzw. Ultraleichtflugzeugen erhöht sich der jeweilige Belastungswert um 1800 kp.

Die Verbindungsleine muß in ihrem freihängenden Teil (beginnend innerhalb des Containers und endend an der Aufhängeschlaufe) gegen mechanische Beschädigungen geschützt sein. Der Schutz darf keine anderweitigen Schwächungen der Verbindungsleine zur Folge haben. Die Verbindungsleine muß an jeder Stelle optisch überprüfbar sein.“

5. Gurtzeug-Knoten

In die GFHP ist aufzunehmen:

„Verknotungen müssen so beschaffen sein, daß sie sich auch bei extremer Gurteinstellung nicht lösen können. Dies ist in der Regel gewährleistet, wenn die frei herausstehenden Seilstücke eine Mindestlänge von 10 cm haben, parallel am tragenden Seilteil verlaufen und mit diesem tragenden Seilteil verbunden sind.“

6. UL-Rettungssysteme

In die GFR ist aufzunehmen:

„Für die Verwendung als Rettungssysteme für Ultraleichtflugzeuge sind die Festigkeitsnachweise anhand einer Belastung von 200 kp zu erbringen. Bei doppelsitzigen Hängegleitern und Ultraleichtflugzeugen erhöht sich der jeweilige Belastungswert um 100 kp.“

7. Doppelverwendung eines Rettungssystems für Hängegleiter und UL

In die GFR ist aufzunehmen:

„Bei Doppelverwendbarkeit für Hängegleiter und Ultraleichtflugzeuge ist der Nachweis über die maximale Entfaltungshöhe mit

NEU

Ab sofort erhältlich:

Der neue **Bullet** racing in 3 Größen: 16,6 qm
15,2 qm
14,4 qm

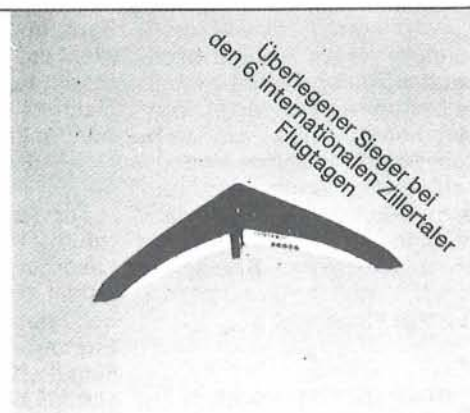
90 % Doppelsegel verleihen dem neuen Bullet noch mehr Leistung u. fantastische Flugeigenschaften.

Bullet 15,2 qm im Test: Bei 78 km/h 2,8 Sink., das ist absolute Höchstleistung.

Verkauf und Einweisung: **Josef Guggenmos**
Füssener Straße 29
8950 Kaufbeuren, Tel. 083 41 / 5186

sowie unsere Händler in Deutschland und der Schweiz.

Gebrauchtdrachen Bullet und Superwing zu günstigen Preisen ständig auf Lager.



100 kp und mit 200 kp Last zu erbringen, für doppelsitzige Fluggeräte mit jeweils zusätzlich 100 kp Last.“

8. Entfaltungshöhe für Rettungssysteme

Die GFR sind wie folgt zu ändern:

Die bisherige maximale Entfaltungshöhe von „50 m“ wird ersetzt durch „80 m“. Mit dieser Änderung wird der bestehenden Prüfpraxis Rechnung getragen.

9. Sicherung von Aufhängesystemen

In die GFHP ist aufzunehmen:

„Ein Aufhängesystem gilt dann als sicher gegen Herausfallen und Verletzung des Piloten, wenn ein Rücken-Quergurt in Kombination mit einem Rücken-Kreuzgurt angebracht ist, wobei alle Gurte der maximalen Belastung in Rückenlage standhalten müssen. Rücken-Kreuzgurt und Rücken-Quergurt gelten dann als ausreichend fest, wenn sie eine Mindestbreite von 45 mm aufweisen und mit den tragenden Gurtteilen verbunden sind. Der

Rücken-Quergurt muß stets verstellbar sein.“

10. Inkrafttreten der Änderungen

Ziffer 1. tritt sofort in Kraft.

Ziffer 2. tritt in Kraft

- sofort als verbindliche Forderung für alle Systeme, für die ein Gütesiegelzeugnis bis heute nicht erteilt ist

- sofort als Empfehlung für alle Systeme, für die ein Gütesiegelzeugnis heute bereits erteilt ist.

Ziffer 3. tritt sofort als verbindliche Forderung in Kraft.

Ziffer 4. tritt in Kraft

- sofort als verbindliche Forderung für alle Systeme, für die ein Gütesiegelzeugnis bis heute nicht erteilt ist

- ab 01.07.1983 als verbindliche Forderung für alle künftig auszuliefernden Systeme, für die heute bereits ein Gütesiegelzeugnis erteilt ist

- sofort als Empfehlung für alle bis zum 30.06.1983 ausgelieferten Geräte, für die ein Gütesiegelzeugnis heute bereits erteilt ist.

Ziffer 5. tritt in Kraft

- sofort als verbindliche Forde-

rung für alle Systeme, für die ein Gütesiegelzeugnis bis heute nicht erteilt ist

- ab 01.03.1983 als verbindliche Forderung für die auszuliefernden Systeme, für die heute bereits ein Gütesiegelzeugnis erteilt ist

- sofort als Empfehlung für alle bis zum 28.02.1983 ausgelieferten Systeme, für die ein Gütesiegelzeugnis heute bereits erteilt ist.

Ziffer 6. tritt sofort als verbindliche Forderung in Kraft.

Ziffer 7. tritt sofort als verbindliche Forderung in Kraft.

Ziffer 8. tritt sofort als verbindliche Forderung in Kraft.

Ziffer 9. tritt in Kraft

- sofort als verbindliche Forderung für alle Systeme, für die ein Gütesiegelzeugnis bis heute nicht erteilt ist

- sofort als Empfehlung für alle ausgelieferten Systeme, für die ein Gütesiegelzeugnis heute bereits erteilt ist.

Alle entgegenstehenden Forderungen der GFR und der GFHP treten gleichzeitig außer Kraft.

Tegernsee, den 22.12.1982

DHV-Hängegleiterkommission

Oft vernachlässigt: Knoten

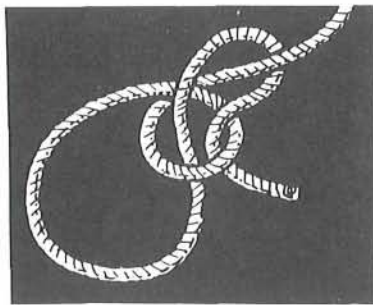
Beim Anblick mancher Knotengewirre am Gurtzeug stehen einem die Haare zu Berge: Da werden Knoten fabriziert, die an die Verschnürung von Weihnachtspaketen erinnern, nach dem Motto, je mehr Schlingen, desto besser der Halt. Dann gibt es Knoten, die man nur mit dem Messer wieder lösen kann und solche Konstruktionen, die sich bei Belastung oder bei Entlastung von alleine lösen können.

Oft auch werden die Eigenschaften des heutigen Seilmaterials aus Kunstfaser vernachlässigt: Kunstfaserseil hat weniger Reibung als das frühere Hanfseil und manch ein Knoten, der auf Hanf noch einigermaßen gehalten hat, rutscht auf Kunstfaser weg.

Ein guter Knoten, wie wir Drachenflieger ihn für unser Seilmaterial brauchen, hat folgende Eigenschaften:

- Er ist ins Gedächtnis einfach einzuprägen und er ist einfach zu legen.
- Er bleibt längengleich, d.h. bei Belastung bleibt die Seillänge unverändert.
- Er taugt auch für Seilmaterial aus Kunstfaser, insbesondere Perlon; d.h. er „bekneift“ sich.

- Für das Legen ist wenig Seilmaterial notwendig.
- Er muß auch nach starker Belastung wieder zu öffnen sein, wichtig für Änderungen an der Gurtzeuglänge und für Notfälle, wenn kein Messer zur Hand ist.



All diese Eigenschaften vereinigt der „Palstek“, vgl. Zeichnung.

Fest und sicher ist auch der Palstek freilich nur dann, wenn der Pilot ihn richtig im Griff hat und nicht erst am Hang mit dem Experimentieren beginnt. Ohne Üben geht's leider nicht...

Und noch was: Das freie Seilende hinter jedem Knoten muß stets gesichert sein; am Gurtzeug am einfachsten dadurch, daß das freie Ende (10 cm lang!) parallel am Trage-

seil anliegt und mit dem Trageseil durch ein wasserfestes Klebeband fest verbunden ist.

Am Wank kann wieder geflogen werden

Am 21.01.1983 wurde in Garmisch-Partenkirchen die Wankbahn als „Neue Kleinkabinenbahn“ am Nordrand von Garmisch-Partenkirchen wieder eröffnet. Der Transport der Hängegleiter ist sichergestellt! Aus technischen Gründen darf die Packlänge der Drachen jedoch nicht 4 m überschreiten, da sie ansonsten mit den Lastgehängen nicht transportiert werden können. Zur Information aller Piloten hängt im Aufgang der Talstation zur neuen Wankbahn ein Schaukasten mit Bestimmungen und Richtlinien des WDCW, der vor dem Fahrkartenkauf bzw. vor Benutzung der Bahn unbedingt beachtet werden muß! Die Benutzung der Bahn ist ansonsten nur mit gültiger Gastmitgliedschaft gestattet.

Joachim Kusch

1. Vorstand des Windsurfing- und Drachenfliegerclubs Werdenfels

Fragwürdiger Versicherungsschutz

Liebe Mitarbeiter des DHV

Hiermit übersende ich Euch wie versprochen die gewünschten Informationen zu meinem Versicherungsverhältnis bzw. -ärgernis mit der S&C Assekuranz-Makler GmbH in 8000 München 5, Reichenbachstr. 26, Tel. 089/201 28 28.

Nachdem ich von einem Kameraden auf die Möglichkeit hingewiesen wurde, mein Fluggerät Vollkasko versichern zu lassen, habe ich mich bei der DHV-Geschäftsstelle erfolgreich nach der Adresse der betroffenen Versicherung erkundigt. Als ich am 14.07.1982 dieser Versicherung mein Interesse telefonisch mitteilte, wurden mir unverzüglich Musterpolice und die Allgemeinen Versicherungsbedingungen des Versicherers Plus Allg. Vers. AG zugeschickt. Am 16.07.1982 ließ ich diese ausgefüllt und unterzeichnet, gemeinsam mit einem Scheck über den Versicherungsbeitrag an die Versicherung zurückgeben. Daraufhin bekam ich mit Schreiben vom 19.07.1982 den Versicherungsschein Nr. 80.1180/697.

Am Dienstag den 02.08.1982 trat dann das Schadensereignis (ca. DM 600,-) ein, wovon ich der Versicherung telefonisch Mitteilung machte. Man sah keine Probleme und schickte mir sofort einen Vordruck zur Schadensanzeige, welchen ich ordnungsgemäß ausgefüllt am 10.08.1982 zurückgeschickt habe. Mit Schreiben vom 19.08.1982 wurde ein von mir angegebener Zeuge zum Schadenshergang befragt, der seine Stellungnahme noch innerhalb des Monats August

schriftlich abgab.

Von da an wartete ich leider vergebens auf eine Reaktion der Versicherung.

Etwa Ende Oktober fragte ich das erste Mal an, ob die Schadensregulierung Fortschritte mache. Es wurde mir am Telefon gesagt, daß vom benannten Zeugen noch keine Stellungnahme vorliegen würde, was sich aber noch während des Telefons als Irrtum herausstellte. So versprach man mir eine Regulierung innerhalb weniger Wochen. Bei meiner zweiten telefonischen Anfrage Ende November wurde ich unter Hinweis auf betriebliche Umzugsarbeiten weiterhin vertröstet, eine Regulierung aber sagte man mir noch vor Weihnachten fest zu.

Am 16.12.1982 war dann nur noch der „Automatische Anrufbeantworter“ zu erreichen, was mich veranlaßte, noch am gleichen Tag einen „Erinnerungsbrief“ per Einschreiben abzusenden. Dieser wurde angenommen, jedoch nicht beantwortet. Trotz unzähliger Anrufversuche während der Geschäftszeiten war es mir bis heute nicht mehr möglich, jemand zu erreichen. Per Einschreiben vom 13.01.1983 kündigte ich rechtliche Schritte an. (Annahme, jedoch keine Reaktion). Soweit bis heute.

Ich hoffe, daß Euch meine Angaben nützlich sind, weiteren Schaden von Kameraden fernzuhalten und stehe für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Melf

Versicherungsdschungel lichtet sich

Mehrere Betroffene haben die DHV-Geschäftsstelle benachrichtigt, daß die Firma S&C Assecuranz Makler GmbH in München telefonisch nicht erreichbar sei und auch Einschreibbriefe nicht beantworten würden. Rückfragen beim Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen ergaben dann, daß die PLUS Allgemeine Versicherungs AG, für die die Firma S&C als Makler tätig ist, weiterhin in Neu-Isenburg existiere.

Die Anfrage bei PLUS in Neu-Isenburg ergab dann, daß nunmehr Köln zuständig sei, mit der Anschrift Bachemstraße 4-6, 5000 Köln 1, Telefon 0211/21 91 20. Der Kölner Sachbearbeiter, Herr Walter, gab telefonisch mehrere Erklärungen zum Versicherungsschutz ab:

Die Firma S&C sei in Schwierigkeiten geraten und müsse sich derzeit umstrukturieren. Der Versicherungsschutz sei dadurch nicht beeinträchtigt, sofern keine Kündigungen erfolgt seien. Alle Schadensfälle würden nunmehr unmittelbar in Köln bearbeitet werden.

Dies gelte sowohl für die Kaskoschäden, die von der Allgemeinen Feuer- und Unfallversicherungs-Gesellschaft bearbeitet würden (Anschrift ebenfalls Bachemstraße 4-6), als auch für die Haftpflichtschäden, für die unverändert die PLUS Allgemeine Versicherungs AG zuständig sei.

Den betroffenen Versicherten wird empfohlen, sich direkt an Köln zu wenden.



Mitglied im DHV, VDDL und DAeC.
Schulung bis zur Überlandberechtigung.
Thermikkurse im Sommer.

Vertretungen: Atlas, Azur, Bullet, Cloud, Comet, Duck, Fafnir, Firebird, Hornet, Windfex.
Sämtliches Zubehör ständig auf Lager.

Gebrauchte Geräte: 1 Ikarus 700, 1 Firebird 2, C11 und CX, 2 Wings, 1 Cloud 3, 1 Atlas 16, 1 Duck 160, 1 Comet OVR 165, 1 Azur 17, 1 Hornet, 1 Vampir 2.

Informationen:

Reinhold Speidel, Dornstetterstr. 16, 7295 Dornstetten und Unteraich 2, 8201 Großholzhausen, Tel. 07443/8779 und 08035/5655 oder Lothar Wüst, Pforzheim, Tel. 07231/74866

Brief aus Berlin

Hallo Freunde!

Zunächst einmal ein frohes neues Jahr. Mein Dank für Eure Arbeit im Jahr '82. Macht bitte weiter so!!! Und laßt Euch von den Bürokraten nicht kleinkriegen – die eigentlichen Erfolge des Drachenfliegens gehören dem DHV.

Im übrigen gibt es noch viel zu tun. Wenn ich mich z.B. unter den nicht gerade wenigen Berliner Drachenfliegern umsehe, fühlt man sich ins Drachenpionierzeitalter zurückversetzt. Als Besitzer eines mit Gütesiegel versehenen Drachens, Schürze und Schirmes mußte ich nach anfänglichen dummen Bemerkungen und Verspottungen einige längere Diskussionen zu diesem Thema führen (allerdings meist ohne Erfolg).

Die Leute fliegen hier mit ihren Flattersturzbombern umher als hätten sie grad den Drachen erfunden. Würden dies einige unbelehrbare Chaoten sein, die nur so vor sich hinfliegen, wärs wohl nicht so schlimm – aber hier werden auch junge Piloten ausgebildet, die diese Fliegerphilosophie dann für sich übernehmen. Und die weitaus meisten Piloten fliegen mit ihrem Alu-Schrott nicht nur am Teufelsberg sondern auch regelmäßig in den westdeutschen Mittelgebirgen.

Im Moment sehe ich in Berlin keine Basis, sich einem Drachenfliegerclub anzuschließen. Wenn ich recht informiert bin, ist der Berliner Club vor ca. 1 Jahr aus dem DHV ausgetreten. Vielleicht gibt es aber noch ein paar DHV-Piloten, denen wie mir der „Berliner Sumpf“ ganz schön stinkt. Könntet Ihr mir Namen und Adressen nennen?

Mit sportlichen Grüßen

Thomas Schulz
Krumme Straße 2
1000 Berlin 45
Tel. 030/8334633

Drachenflieger-Stammtisch in Karlsruhe

Wie bisher findet der Stammtisch jeden 1. Donnerstag im Monat im Gasthaus Tivoli, Karlsruhe, Rüppurrerstr. 94/ Ecke Nebeniusstraße statt. Beginn 20.00 h.

Stammtisch am 3.3.83, 7.4.83, 5.5.83, 7.7.83, 4.8.83 (fällt eventuell aus, da der Wirt Urlaub macht), 1.9.83, 6.10.83, 3.11.83, 1.12.83. Am 6.1. und 2.6.83 kein Stammtisch.

Jedermann ist willkommen. Bringt ruhig Dias, Filme, Bilder etc mit.

Ellen Weißenburger

DHV-Prüfungskalender

Termin	Ort	Anmeldeadresse
27.02. TA	Zu erfragen bei	H.-J. Weise/Ch. Jöst, Weinheimer Str. 6e, 6943 Birkenau, Tel. 06201/63184 oder 06203/62940
27.02. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz, Auenweg 5, 8111 Saulgrub, Tel. 08845/9401
05.03. TA	Zu erfragen bei	Hans Becht, Mozartstraße 4, 8071 Lenting, Tel. 08456/5541
05.03. Ü	Zu erfragen bei	Walter Wagner, Sachsenstr. 6, 7809 Denzlingen
10.03. Ü	Zu erfragen bei	Wolf Schneider, Milchstraße 10, 8000 München 80, Tel. 089/482141
11.03. S	Zu erfragen bei	Josef Schumacher, Tannenweg 7, 7869 Schöna, Tel. 07673/7807
12.03. TA	Zu erfragen bei	H.-J. Weise/Ch. Jöst
12.03. B	Zu erfragen bei	Peter Kratz
13.03. Ü	Zu erfragen bei	Rudolf Fuchs, Bergsiedlung 17, 8391 Breitenberg, Tel. 08584/371
20.03. Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
27.03. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz
27.03. Ü	Zu erfragen bei	H.-J. Weise/Ch. Jöst
01.04. TA	Hochplatte	Georg Steffl, Greimelstr. 3a, 8212 Übersee, Tel. 08642/6583
09.04. B	Hochries	Klaus Tänzler/Alan Lix, Balanstr. 8, 8000 München 80, Tel. 089/4486848
17.04. Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
23.04. TAB	Jochenstein	Rudolf Fuchs
24.04. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz
25.04. B	Wallberg	DHV-Geschäftsstelle
07.05. TA	Anger	Klaus Tänzler/Alan Lix
07.05. B	Zu erfragen bei	Peter Kratz
08.05. Ü	Zu erfragen bei	H.-J. Weise/Ch. Jöst
14.05. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz
20.05. TA	Hochplatte	Georg Steffl
29.05. Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
04.06. B	Hochries	Klaus Tänzler/Alan Lix
12.06. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz
13.06. B	Wallberg	DHV-Geschäftsstelle
26.06. Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
03.07. B	Zu erfragen bei	Peter Kratz
15.07. TA	Hochplatte	Georg Steffl
17.07. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz
01.08. B	Wallberg	DHV-Geschäftsstelle
15.08. Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
19.08. TA	Hochplatte	Georg Steffl
28.08. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz
03.09. B	Zu erfragen bei	Peter Kratz
18.09. Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
25.09. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz
03.10. B	Wallberg	DHV-Geschäftsstelle
07.10. TA	Hochplatte	Georg Steffl
16.10. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz
23.10. Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
01.11. B	Zu erfragen bei	Peter Kratz
13.11. TA	Zu erfragen bei	Peter Kratz
20.11. Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz
11.12. Ü	Zu erfragen bei	Peter Kratz

Termine für Baden-Württemberg bitte bei Peter Rieger telefonisch erfragen (07022/52654).

Andere über uns

Zuschauersprüche, aufgefangen und kommentiert von Bernhard M. Schnekenburger

„Ihr Gehirnamputierten!“ brüllt uns ein langsam vorbeirollernder Autofahrer zu, als wir gerade dabei sind, unsere Drachen am Rand der Straße zusammenzufalten. Was mag ihm an dem schönen Samstagnachmittag bloß so die Stimmung verdorben haben? Ärgert er sich etwa darüber, daß er nicht auch abheben kann, so sehr er auch den bedauernswerten Motor seines mit Rallyestreifen verzierten Wagens mit Gaspedaltritten traktiert? Oder nutzt er die Gelegenheit nur, um Wutausbrüche loszuwerden, die er sonst um diese Zeit auf den Stehplätzen eines Fußballstadions austobt? Leider konnten wir ihn nicht mehr fragen, wie er zu seiner erstaunlichen medizinischen Diagnose kam, aber das konnte uns auch nicht die Freude nehmen, schließlich ist man als Drachenflieger ja eine ganze Menge gewohnt.

Nein, nicht daß ich mich etwa beklagen wollte, es hat sich ja zum Glück nicht herumgesprochen, daß Warnschüsse mit Signalpistolen auf Drachenflieger richterlich erlaubt sind, und ungezügelte Wutausbrüche, wie der oben geschilderte, mußten auch mehr und mehr einer verblüffenden Sachkenntnis seitens der Zuschauer weichen, von der man noch eine ganze Menge lernen kann. Zum Beispiel weiß ich seit einem meiner letzten Ausflüge ganz genau, daß man einen Drachen mit den Beinen und den Stahlseilen steuert, und daß wir leider nicht im Hangaufwind soaren können wie etwa Segelflugzeuge, weil wir nicht eng genug kurven können (!). Das nämlich hat ein stolzer Vater seinem Sohn und der ganzen staunenden Zuschauermenge detailgenau erklärt. Schließlich meinte er noch, daß die Drachen vom Wind ins Tal hinausgetrieben würden. Als ein anderer Zuschauer daraufhin vorsichtig einwarf, der Wind käme doch vom Tal herauf, und ich schon ein schadenfreudiges Grinsen aufsetzen wollte, verblüffte mich der Spezialist erneut: „Wissen Sie“, dozierte er unbeirrt weiter, „deswegen, weil der Wind vom Tal herauf kommt, müssen die Flieger ja auch beim Start so schnell laufen.“ So, jetzt wußte ich es endlich! Aber es wurde noch interessanter: Der Sprößling erlaubte sich die Indiskretion, seinen Vater lautstark zu fragen, ob er sich das denn auch trauen würde. Erratet Ihr was dieser antwortete?

– Richtig, er meinte, daß ihn nur sein hohes Alter daran hindere, sich meinen Drachen für einen Flug zu leihen. Schade, der hätte mir sicher etwas vorgeflogen, und ich hätte zu gerne seine Beinsteuerungstechnik gesehen. Schließlich lernt man ja nie aus.

So kann man die Belehrungen der äußerst sachkundigen Zuschauer nicht hoch genug einschätzen, und man muß es eben in Kauf nehmen, daß uns manche für große Helden halten und andere wieder für arme Irre. Ihr glaubt nicht, daß man uns für mutige Helden hält? Dann habt Ihr sicher noch nie gehört, wie ein Zuschauer einem Startenden nachruft: „Jetzt liefert er sich der Willkür des Windes aus“ oder wie einer erklärt: „nein, steuern können die nicht, das ist wie bei Fallschirmspringern, die auch keine Steuerruder haben. Wenn der Wind sie gegen eine Hochspannungsleitung treibt, können sie nichts machen“. Also, sind wir nun Helden, oder nicht? Oder sind wir arme Irre? Oder ist das gar sowieso dasselbe?

Mir jedenfalls ist es lieber, wenn man mich nicht für einen Helden hält, und ich freue mich über die Zuschauer, die sich ihrer Wissenslücken nicht schämen, und mir Fragen stellen. Ich gebe immer gerne Antwort, auch wenn mir das schon so manchen Start verzögert hat. Aber mir ist es der Lohn wert. Ist es denn nicht schön, wenn sich Wan-

derer anbieten, den Drachen tragen zu helfen, oder wenn sie begeistert klatschen und „Oh, ist das herrlich“ rufen, wenn ein Pilot hinaus-schwebt? Oder genügt es nicht einfach zu wissen, daß es jetzt wieder ein paar Menschen mehr gibt, die zuhause nicht von „diesen Spin- nern“ erzählen, sondern sich bei ihren Urlaubsfotos an die freundli- chen Drachenflieger und ihren schö- nen Sport erinnern? Und es gehört doch auch irgendwie dazu, wenn eine Frau zu ihrem nicht mehr ganz so sportlichen Gatten sagt: „Sieh mal, das sind noch Männer“ (und dabei nicht einmal bemerkt, daß „der“ Pilot, der gerade an den Start geht, eine Pilot-in ist).

Schließlich sind wir doch alle ein bißchen stolz, wenn wir den Um- stehenden ansehen, daß ihnen schon alleine vom Zuschauen das Herz in die Hose rutscht. Es ist ja wirklich nichts alltägliches, was wir da machen – und wer's nicht glaubt, der soll sich einmal überle- gen, wie er sich nach einem so rich- tig gelungenen Flug fühlt.

Freuen wir uns also über das Inter- esse der Zuschauer, die nicht nur Unfallmeldungen lesen, sondern auch mal an uns Fragen richten. Dann tragen wir es auch leichter, wenn wieder einmal eine schrille Stimme aus dem Hintergrund den Flug unseres Kameraden mit den Worten kommentiert: „Jetzt steht er auf der Kirchturmspitze!“



Foto: Wolfgang Neukirch

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.

Cloud III, Farbe rot/weiß, VB DM 3.700,-. Telefon 08584/371.

Bergfalke, Baujahr 81, auf 3 m zusammenzulegen; Prieler-Schürze mit Kniehänger, Baujahr 82; Rademacher-Fallschirm, Baujahr 82; alles neuwertig, ca. 10 mal geflogen, 20% unter Neupreis. Tel. 089/752000.

Falke V, 10 Monate alt, 19 Flüge, fast neuwertiger Zustand, DM 1.000,- unter Neupreis. Tel. 06201/54201.

Verkaufe Kniehängergurt Kosteletzky mit Gütesiegel, eventuell kann Brügemann & Brand Fallschirm mit erworben werden. Tel. 07141/601787.

Wegen Aufgabe des Sports einen Firebird II (2 Jahre alt, sehr guter Zustand), BB-Fallschirm, UP-Liegeschürze, Wasmer-Vario zu verkaufen. Tel. 07572/5518.

Helios, weiß, bekannt aus „drachenflieger“ Heft 4/82 und 6/82 Titelseite, wegen Neukauf abzugeben, Neupreis DM 6.500,-, jetzt 3.500,-. Tel. 08031/33515.

X-Ray, überdurchschnittliche Flugleistungen, Baujahr 1/82, unter 20 Flüge, crashfrei, schöne Farben dunkel-/hellblau, wegen Platzmangel, nicht teuer, Preis VHB. Tel. 07681/3653 sonst 0761/75849 (Holger).

Fafnir, gold-rot in bestem Zustand, für DM 3.100,-. Tel. 089/3514954.

Thule-Dachträger, hohe Form für Kombifahrzeuge, DM 70,- je Paar. Tel. 0761/507358.

Stratos B, sehr gut erhalten, Bicla-Liegeschürze, Römerhelm, VB DM 1200,-, Tel. 07231/33457 (7-16 h), sonst: Thomas Proft, Reuterstr. 11, 7530 Pforzheim.

Helios, 20 Flüge, DM 3800,-. Tel. 08261/4542 abends.

AC 5, 1 Jahr alt, ca. 30 Flüge, guter Zustand, umständehalber zu verkaufen. Tel. 08501/639 (wochenends).

Atlas D mit Mylar Anströmkante, Super-Zustand, VB DM 2000,- und Kniehänger-Schürze und Minipiep-Vario von Pritzel. Tel. 089/7607964.

Rademacher Schlafsack, Körpergröße 170 cm, extrem leicht, DM 250,-; Winter Fahrtmesser, DM 120,-. Telefon ab 19 Uhr 07141/51868.

Ikarus 800 klein (15 m²), blau, 12 Monate alt mit Sondersegel, spezielle Schaumstoffanströmkante, gutes Handling, sehr hohe Endgeschwindigkeit, teilbar, Bestzustand, Preis VB, mit Probeflug. Telefon 0711/617171.

Cloud II, 6/82, Topzustand, wenig geflogen, tolle Farben, DM 2.900,-. Telefon 07651/7494.

Verkaufe X-Ray 16, wegen Gewichtproblemen oder tausche gegen größeres Gerät. VB DM 2.600,-. Tel. 06033/5814.

Bergfalke, 2 Jahre alt, Topzustand, total crashfrei (noch 1. Steuerbügel-satz), wenig geflogen, günstig zu verkaufen. Tel. 07531/43518 nach 17 Uhr oder 07771/4974.

Bullet, DM 2.990,-, 1/2 Jahr, sehr guter Zustand; Alto-Vario 4820, 1 Tag im Gebrauch, für DM 950,-. Tel. 08284/746.

Fledge II B, Baujahr 1980, guter Zustand. Tel. 08824/279.

Wings Competition, Gütesiegel, 11/80, wegen Schwangerschaft wenig geflogen, VB DM 1.900,-, Fledge II B, kaum geflogen, VB DM 2.500,-. Tel. 02161/640225 ab 20 Uhr.

Firebird II in den Farben schwarz-rot, sehr gut erhalten, nach nur 90 Flügen für DM 1.650,- zu verkaufen. Tel. 08327/7400.

Firebird C 12, Gütesiegel, Baujahr 80, zugfestes Spezialsegel, guter Zustand, incl. Ersatztrapez, DM 2.200,-. Tel. abends: 08031/64197.

Falke V, Bestzustand, DM 2.900,-, blau-weiß. Tel. 07345/5589.

Superwing, 1 1/2 Jahre alt, sehr guter Zustand, weiß/orange, VB DM 1.750,-. Tel. 02463/1817 abends.

Bicla Maxi II, Baujahr 1980, Farben blau-weiß-rot, kurzer und langer Packsack, DM 1.700,-. Tel. 089/797295, am Wochenende 08841/8443.

Gelegenheit: Verkäufe Ikarus 800 I und 800 II, 17 m und 15 m für zusammen DM 3.300,-. Tel. 0731/54595.

Falke V, Farbe: weiß, lila, rot, Baujahr 04/81, Preis DM 2.800,-; Prieler Kniehänger Gr. maxi, ca 1/2 Jahr alt, DM 200,-. Tel. 07022/48325.

Atlas 16 SC, neuwertig, wenig geflogen, Farben weiß, rot, blau, DM 2.700,-. Tel. 07253/24451.

Superfex II, Dacron, Baujahr 12/80, weiß, Bergsteiger-Packsack und Langpacksack, DM 1.500,-. Tel. 05502/1090.

Fafnir, Baujahr 03/82, weiß-rot, sehr guter Zustand, DM 2.750,-. Tel. 07232/2498.

Azur 15, 8 Monate alt, sehr guter Zustand, hellblau-weiß, crashfrei, DM 3.300,- VHB; VHS. Tel. 0761/2792342.

Superwing, Baujahr 10/81, wie neu, wenig Flüge aber erstklassig eingeflogen, sehr günstig abzugeben. Tel. 0831/83212.

Atlas 16, 10/81, Kurzpack, 13 Stunden geflogen, Prieler Kniehänger/Strecke, Gütesiegel, DM 2.850,-. Tel. 0221/215183.

Azur 17 C, Topzustand, crashfrei, noch Originalsteuerbügel, VB DM 3.500,-. Tel. 0711/564307 oder 0761/40987.

Moyes Maxi MK III, Baujahr 08/79, Gütesiegel, schöne Farben, opt. Zustand, mit Winter/Litek-Cockpit, VB DM 2.500,-. Tel. 08138/1608.

Arrow, Windfex und Superwing sowie Vario und Streckerschürze zu verkaufen. Tel. 08845/9401 ab 18 Uhr.

Ikarus 800/2, 15 m², 130 Grad Nasenwinkel, Pilotengewicht 60 bis 80 kg, weißblau, mit Anströmkante aus Schaumstoff, gebaut 07/81, sehr gut in der Thermik, kann auch auf Strecke noch mithalten, einwandfreier Zustand, VB 2.500,-; Vario-Fahrtmesser, Kombigerät Fa. Winter mit „Schwanenhals“ und Ausgleichsgefäß, DM 300,-. Tel. 089/3519581 (Sepp) werktags nach 19 Uhr.

Bitte keine DHV-Rechnungen liegenlassen

Eine ganze Reihe Vereine und Mitglieder haben soeben ihre Jahresrechnungen für Mitgliedsbeitrag und Versicherungsprämie erhalten. Bitte laßt die Rechnungen nicht liegen, sondern bezahlt sie möglichst umgehend.

Die Versicherungsprämie muß von der Geschäftsstelle nach festen Terminen an den Gerling Konzern abgeführt werden. Dies bedeutet, daß für die Nachzügler der DHV – und das sind alle Mitglieder – zunächst einmal die Prämie vorschießen muß. Dieses Vorschießen kostet Zinsen und es ist unfair gegenüber den anderen Mitgliedern.

Bitte bezahlt die Rechnungen auch dann pünktlich, wenn sie erst mit Verspätung bei Euch eingehen. Die Geschäftsstelle hat den ausdrücklichen Auftrag die fachlichen Anliegen der Drachenflieger – z.B. die Erteilung von Auskünften, die Ausstellung der Befähigungsnachweise und Kennzeichen etc. – vorrangig zu bearbeiten und wir glauben, daß dies auch in Eurem Sinne liegt. Eine verspätete Rechnungsstellung bedeutet daher nicht, daß die Zahlung auch entsprechend Zeit hat.

Versicherungen laufen automatisch weiter

Einige beunruhigte Mitglieder haben in der Geschäftsstelle angerufen und gefragt, ob sie auch im Jahr 1983 versichert seien, denn sie hätten noch keinen Versicherungsnachweis 83 bekommen. Wir können beruhigen: Alle DHV-Versicherungen verlängern sich automatisch von Jahr zu Jahr, solange die Mitgliedschaft besteht.

Jeweils neue Versicherungsnachweise gibt es nur in der Gerätehaftpflichtversicherung. Die Versendung der neuen Versicherungsnachweise hat sich im Jahr 1983 leider verzögert, zum einen weil die Änderungsmeldungen einzelner Mitgliedsvereine recht lange haben auf sich warten lassen und zum anderen, weil die Eintragung der Änderungen durch die Einführung des neuen Bürocomputers sich diesmal in die Länge gezogen hat. Im nächsten Jahr ist der Computer „eingefahren“ und die Ausweise werden frühzeitig versandt.

Suche

für die Gründung einer Drachenschule in Westfalen/Lippe im Großraum Bielefeld einen geprüften **Drachenfluglehrer**. Udo Wilhelm, Tel.: 0 52 03/14 75.

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,—

ICAO-Karte

alle Kartenblätter der BRD; Preis DM 15.— je Blatt

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.

Herzlichen Dank

Hier in Tegernsee sind zum Jahreswechsel viele Karten und Briefe mit Weihnachts- und Neujahrswünschen eingegangen. Wir haben jeden gelesen und uns über jeden gefreut. Freilich können wir nicht jeden einzelnen beantworten und wir richten unseren Dank daher auf diesem Weg an die Absender!

Suche

Gebrauchte oder verbogene Drachenrohre, auch Schrott, kaputte Segel, auch ganze alte Standards, möglichst billig, am besten geschenkt. Porto wird erstattet. Holgar Ehrensberger, Bezoldstraße 1, 8000 München 90, Tel. 089/64 57 20.

Kostenloser Filmverleih der BFS

Die Bundesanstalt für Flugsicherung hat einen Filmdienst, der an Interessenten (Clubs und Schulen) Filme kostenlos ausleiht.

Die Einzelheiten sind in einem Faltblatt der BFS geregelt, das bei der Bundesanstalt für Flugsicherung – Pressereferat – Opernplatz 14, 6000 Frankfurt/Main 1, Telefon 0611/21080, bestellt werden kann. Unter dieser Anschrift erfolgt auch die Filmbestellung bzw. -vorbestellung.

Im Zusammenhang mit der heutigen Filmankündigung weist die BFS darauf hin, daß sie ständig Fluglotsen sucht, d.h. Personen, die an der Fluglotsenausbildung interessiert sind. Auch Drachenflieger haben Chancen.

Nachstehend die beiden Filmtitel, die für uns Drachenflieger am interessantesten sind (Auszug aus dem BFS-Faltblatt):

Im Dienst der Luftfahrt

16 mm Farbfilm. Lichtton. Laufzeit etwa 28 Minuten. In beschränktem Umfang auch im Format Super-8 (Magnetton) vorhanden.

In diesem Film wird das weitgespannte Aufgabengebiet der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) dargestellt. Er zeigt die Organisation der BFS mit den verschiedenen Diensten – Betrieb, Technik, Fernmelde- und Beratungsdienst – am Beispiel eines Fluges von München nach Frankfurt. Hierbei wird auch kurz auf die Luftraumorganisation in der Bundesrepublik Deutschland eingegangen, die Begriffe Luftstrassen, Kontrollzonen, Flugbeschränkungsgebiete usw. werden erläutert. Einen breiten Raum nimmt auch die Aufgabenbeschreibung der Flugvermessungsstelle der BFS ein. Die Vermessung einer Instrumentenanlage ist ausführlich dargestellt und mit eindrucksvollen Flugaufnahmen umrahmt.

Ein Flug von Worms nach Lübeck

16 mm Farbfilm. Lichtton. Laufzeit etwa 15 Minuten. In beschränktem Umfang auch im Format Super-8 (Magnetton) vorhanden.

Der Film erklärt ausführlich die Luftraumstruktur in der Bundesrepublik Deutschland anhand eines Fluges von Worms nach Lübeck mit einer Piper Seminole. Im Verlauf des Fluges und bei einer Zwischenlandung am Flughafen Hannover

werden die Begriffe Oberer und unterer Luftraum, Kontrollzone, CVFR-Gebiet, Tiefflug- und Flugbeschränkungsgebiete sowie Zeitweilig Reservierte Lufträume erläutert. Der Streifen ist daher in erster

Linie als Ausbildungsmittel für die Allgemeine Luftfahrt interessant, bietet aber dem fachlich nicht in dieser Richtung orientierten Zuschauer eine Vielzahl schöner Aufnahmen.



Fluglotsen auf dem Tower

Foto: BFS



Foto: Udo Wilhelm

Im vergangenen Jahr veranstaltete das DHV-Ausbildungsreferat in Zusammenarbeit mit dem VDDL wieder mehrere Lehrgänge. Hier im Bild die frischgebackenen Drachenfliegerassistenten mit Lehrpersonal vor dem Hotel Böld in Oberammergau.

Hotelier und Drachenflugpionier Raimund Hans stellte dem DHV seinen modernen mit allen Medien vollausgerüsteten Hörsaal zur Verfügung. Neben einem weiteren Fluglehrer-Lehrgang wurden auch alle Weiterbildungsseminare für die Lehrberechtigung „Überland“ darin abgehalten.

Die Qualifikation „DHV-Fluglehrer“ hat sich immer mehr zu einem begehrten Titel entwickelt, der für fundiertes Wissen, Erfahrung und methodisches Können steht. In den letzten zwei Jahren wurde das DHV-Lehrteam durch Gastreferenten erweitert, die in ihrem Fachgebiet als führend gelten. Dazu zählen der Segelflugmeteorologe Kreipl, der Nurflüglerpionier Prof. Nickel, der Segelflugweltmeister Prof. Reichmann und Dr. Henle, Regierungsdirektor bei der Regierung von Oberbayern und Verfasser des Fachbuches „Luftrecht für Drachenflieger“.

Wie steht's in Italien?

Stand: 16.01.1983. Auskunft: Pietro Bacchi, Sekretär des italienischen Hängegleiterverbandes (F.i.v.l.). Aufzeichnung und Übersetzung: Giovanni Hotz.

Das Gesetz über die Hängegleiter muß von Regierung und Parlament noch verabschiedet werden. Da zur Zeit andere Probleme den Vorrang haben, wird es noch lange dauern, bis die endgültige Regelung in Kraft tritt. Für die Zwischenzeit ist eine Übergangslösung vorgesehen. Der neue Minister Casaldinuovo, zuständig für das Transportministerium, unter dessen Obhut das Luftfahrtamt steht, hat vor Weihnachten ein Telegramm an den italienischen Hängegleiterverband geschickt. Darin wird zugesichert, daß ein aufklärendes Zirkularschreiben inter legem veröffentlicht werden soll.

Das Zirkularschreiben hat vorübergehend Gesetzeskraft und darin soll erwähnt werden, daß die Hängegleiter als Sportgeräte und nicht als Flugmobile anerkannt sind. Die Hängegleiter müssen somit nicht eingetragen werden und unterstehen daher nicht direkt dem Luftfahrtamt, sondern nur dem Aero Club d'Italia. Dieser Vorteil hat aber auch einen negativen Aspekt: Hängegleiter dürfen höchstens 150 Meter über Grund fliegen. Das Zirkularschreiben des Ministers muß an alle öffentlichen Behörden wie zum Beispiel Aero Clubs, Polizei usw. zugestellt werden. Die Veröffentlichung ist Sache des Ministeriums für interne Angelegenheiten. Nach den letzten Meldungen soll das Schreiben schon beim Ministerium für interne Angelegenheiten

sein. Man wartet somit jeden Tag auf die offizielle Bestätigung, daß das Hängegleiterverbot offiziell aufgehoben ist.

Das neu zu erlassende Gesetz wird auch die Bestimmungen über die Regelung der Pilotenscheine enthalten. Der Aero Club d'Italia wird für die Erteilung der Scheine zuständig sein. Auf jeden Fall sollen die ausländischen Pilotenscheine durch den Aero Club anerkannt werden. Bis das Gesetz in Kraft tritt, gilt auch für Ausländer das Zirkularschreiben, wonach jeder Pilot mit seinem Hängegleiter unter der 150-Meter-Grenze fliegen muß.

Für UL-Fliegen wird eine Regelung erst durch das neue Gesetz bestimmt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist jedes UL-Fliegen weiterhin verboten.

Kurzum, *nach schönen Flügen machten wir nach Lanzeroté rüber. Dort gehts einfach:

Startplatz: Radiostationsberg (am Turm). Landeplatz: fast die ganze Insel. Cross Country: manchmal kann angeblich die ganze Insel abgeflogen werden. Winde: NW (selten), eine tolle Küstenkante ca. 600 m hoch, 20 km.

Lanzerote ermöglicht eine unproblematische Sandkastenmondflyerei; eindrucksvoll, aber unsere Berge haben auch ihre Reize! Nicht nur optisch! Nur zum Fliegen würde ich die Inseln nicht mehr besuchen, das beste Gerät war (nein, kein Comet!) die Badehose, das schönste Fluggebiet der Strand in Candeloria. Die Einwohner sind hilfsbereit und freundlich. Das Wasser war bezaubernd, Sonne auch, wir haben's genossen.

Teneriffa — traumhaft zum Baden

Ein kritischer Bericht von Beppo Köstler

In zahlreichen Artikeln der bei uns üblichen Fachzeitschrift wurde uns euphorisch das Urlaubsziel immer und immer wieder gepriesen. Gleich zu Beginn der Reise großes Draherentransport-Trara. Durch nachdrückliches Telephonieren ergab sich mit Condor eine 100-DM-Extragebühr, LTU machts gratis. Die Variante mit Auto und Schiff lohnt sich kaum, Leihautos gibts um ca. DM 200,- und Woche.

Kurzum, da standen wir nun ... Information?!? ... Startplätze, Landeplätze, Wetterverhältnisse ... das letzte Delta-Girl fiel mir ein ... na ja, paßt wohl nicht ... Auf den Teide wird auch nicht transportiert. Wir suchten und fanden:

Pico de Teide (3750 m): Tragen; oder mit der Thermik vom Montana blanca rüberfliegen, ist aber nur selten möglich, nur der auserwählte Markus durfte „ihm“ mal oben reinschauen, ganz kurz.

Canadas (ein langgezogener Bergkamm, ca. 2.200 m): Viele Startplätze beim Observatorium, einfach zu finden, viele Richtungen. Landeplätze nach NW, nur in Puerto de la Cruz, Playa Grande oder Botanischem Garten. Nach SO: Playa Grande in Candeloria (gutes Restaurant Bor Sindo). Nur auf

dieser Seite gibt es beruhigende Notlandeplätze.

Wetter, Wind: Hier merkten wir am deutlichsten, wie wenig wir wußten. NO-Passat gab es manchmal, auch mit Staubewölkung in 1.500 m Höhe (kann durchfliegen werden). Doch wie staunten unsere einfachen Gemüter, Scirocco heißt da einer, und der ermöglichte ein gelbes Waschküchensoaren mit ungemütlicher Landung (warme und kalte Luft mischten sich).

Die anderen heißen meist Inversion, verwunderlich, irgendwie gab es da mal was kaltes, ca. 300 m dick, hoch, dann wärmer bis Stauwolkenobergrenze, darüber meist starke Winde aus SO, kaum Thermik. Fazit: Hin und wieder waren die „Gleitflüge des Jahres“ möglich, nichts rührt sich, nur Sinken. Und der letzte hieß Föhn, den gabs dort also auch, mit einer tollen Lenti, nichts für uns.

Einen Tag später hingen die Trauben mal wieder zu hoch für uns, doch schön zum Anschauen. Irgendwo hinter dem Teide treffen sich die Winde wieder und müssen mangels Platz aufsteigen, lösen Thermik aus und pflastern eine ca. 20 km Wokenstraße zum Meer hinaus.

Mit einer fiktiven Wendeboje im F-Schlepp, wäre hier vielleicht ein Zick-Zack-Micky-Maus-Wettbewerb für die Unverbesserlichen möglich.

Auszug aus einem Bericht von Conny Fennenkötter

Teneriffa bietet außergewöhnliche Flugmöglichkeiten, beispielsweise am 3.718 m hohen Pico de Teide bis zum Meer.

Die Fluggesellschaft LTU nimmt auch den Drachen mit, für die recht günstige Übergewichtsgebühr von DM 7,80 pro Kilogramm (20 kg sind frei).

Informationen über Teneriffa sind erhältlich bei Conny Fennenkötter, Lammerbach 4, 4400 Münster, Telefon 02 51 / 32 56 66 oder 70 25 85 und bei Richard Nigmann, Kellermannstraße 23, 4400 Münster, Telefon 02 51 / 27 33 79.

Conny und Richard haben auch einen Film über das Fliegen in Teneriffa gedreht, den sie interessierten Clubs gerne vorführen.

Flug über den Atlantik

Ein unglaublicher Reisebericht von Dennis Pagen

Liebe Gil,

beiliegenden Brief erhielt ich vor wenigen Tagen mit der Post. Ich dachte, es wäre ganz in Deinem Sinn, diesen zu veröffentlichen, um dadurch einem Fliegerkameraden eventuell helfen zu können.

Der Brief ist abgestempelt in Rabat (Marokko) und ich habe ihn, nach allen mir zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, geprüft und bin zu dem Schluß gekommen, daß er keine Finte darstellt. Ich habe sogar mit der amerikanischen Küstenwache telefoniert und sie bestätigten mir, daß am 2. August 1982 ein unidentifizierter Flugkörper den Küstenbereich von Washington in Richtung Meer verlassen hat und nicht mehr zurückgekehrt ist.

Viele Grüße und besten Dank
Anne

Liebe Anne,

bitte entschuldige, daß ich Dir so lange nicht geschrieben habe, nachdem wir uns im Juli auf Deiner Ferienreise in den USA getroffen haben, aber momentan bin ich in einer Notsituation, und Du bist für mich in Europa die einzige, die mir vielleicht helfen kann.

Ich habe es so organisiert, daß dieser Brief aus dem Gefängnis geschmuggelt wird und Dich hoffentlich auch erreicht.

Laß Dir erzählen, welche Umstände mich in den marokkanischen Knast gebracht haben.

Du weißt, ich hatte schon immer Ambitionen, mich im Streckenfliegen zu üben. Eines Tages, es war so Anfang August, hatten wir in Washington wunderbares Flugwetter. In der Nacht war eine Kaltfront durchgezogen und ich fuhr auf den Massanutten Mountain, der etwa 100 km von Washington entfernt ist und einen Höhenunterschied von nur etwa 300 m hat.

Ich machte mich startklar und in dem herrlichen Rückseitenwetter hatte ich schnell die ersten Bärte zentriert. In einer warmen Blase steigend, befand ich mich nach 10 Minuten schon 800 m über dem Startplatz. Ich entschloß mich, aus dieser Höhe in Richtung Washington mit Rückenwind abzufliegen. Ich hängelte mich von Bart zu Bart und sah, durch den mittlerweile

etwas kräftigeren Wind im Rücken, auch bald Washington vor mir. Dann mußte ich auf Südkurs weiterfliegen, um nicht in die ATZ von Washington-Airport reinzuhaßeln. Mich auf meinem 180° Kurs befindend, sah ich jetzt auch schon die ersten Wolkenstraßen von Ost nach West verlaufen. Wie soll ich es anders ausdrücken, aber überglücklich, gelang mir der Anschluß an solch eine Straße (das erste Mal seit ich fliege) und dann hieß es nur noch: Bügel durchziehen und Kilometer machen. Meine geschätzte Grundgeschwindigkeit war jetzt so um die 90 km/h.

Mit dieser enormen Geschwindigkeit hatte ich dann nach 2 Stunden die Chesapeake Bucht erreicht. Ich überlegte mir noch einige Zeit, ob ich sie überfliegen oder ob ich es lieber lassen sollte. Dann entschloß ich mich ein bißchen auf's Wasser hinaus zu fliegen und da erst nachzuschauen, ob es da noch trägt und ob das andere Ufer im Gleitwinkelbereich liegt. Die Wolkenstraße war noch immer ungebrochen und in der Mitte der Bucht konnte ich 20 Kilometer voraus auch schon das andere Ufer sehen.

Meine einzige Sorge war jetzt nur noch, daß sich die Straße ja nicht auflösen werde. Erst als die Küste im Gleitwinkelbereich lag, entkrampfte ich mich und flog nicht mehr mit voller Geschwindigkeit.

Das Ost-Ufer der Bucht war erreicht und aus war's mit der schönen Wolkenstraße. Trotzdem, auf dem Gebiet zwischen der Bucht und dem Atlantik stand immer noch Thermik und ich nahm mir vor bis zum Atlantik weiterzufliegen, um dann unsere örtliche Streckenflugbestleistung zu brechen. In der nun schon etwas rauheren Thermik fühlte ich mich immer noch wohler als über der Bucht, denn ich hatte überall handfeste Landeplätze unter mir. Nach einer halben Stunde konnte ich das silberne glänzende Band der Atlantik-Küste vor mir sehen.

Etwas ärgern mußte ich mich aber doch. Als ich die Küste erreichte, hatte ich ca. 2500 m über Grund und hätte jetzt schön weiterfliegen können, wäre nicht das Land zu Ende gewesen.

Und da sah ich auch schon wieder die Wolkenstraßen weit über's Meer hinausreichen. Bei meiner jetzigen

Höhe überhaupt kein Problem, Anschluß zu finden. An der Küste entlang fliegend, versuchte ich mich von Wolkenstraße zu Wolkenstraße vorzuquälen. Aber es war zu bockig und zu mühsam. Unter der Straße stieg ich mit Vario-Vollausschlag, dazwischen sank ich mit Vollausschlag. Jetzt gab ich meine Reiseroute auf, die mich entlang der Küste führen sollte und entschloß mich ein bißchen auf das Meer hinauszufiegen. Daß Wolkenstraßen über dem Wasser auch schön tragen, hatte ich vor 2 Stunden über der Bucht ja bereits erfahren. Ich befand mich jetzt wieder über Wasser, aber ein Blick auf die Uhr zeigte mir, daß es allerhöchste Zeit war umzukehren, andernfalls würde ich die Küste bei Tageslicht nicht mehr erreichen. Die Tragekraft meiner Wolkenstraße ließ auch schon merklich nach. Doch plötzlich, die Küste war jetzt keine 3 km mehr entfernt, flog ich in ein saftiges Steigen von 3 m/s ein. Ich kreiste ein, aber bald schon merkte ich, daß Schlangenlinien-Fliegen wesentlich wirkungsvoller war als Kreisen. Ich bemerkte auch, daß dieses Aufwindgebiet nicht mit dem Wind versetzt wurde und so dachte ich mir dann, daß es sich um eine Welle handeln mußte. Ich hatte schon über die lokale Erscheinung von Wellen in diesem Küstenabschnitt gelesen und wußte auch, daß Verkehrsflieger diese Wellen noch hunderte von Kilometern über dem Atlantik beobachtet hatten. Nach 10 Minuten strapazierte der Aufwind mein Vario und die Höhenmessernadel passierte den 4000-m-Bereich. Die Wolkenstraßen hatten sich mittlerweile aufgelöst und ich hatte eine herrliche Sicht, fror aber erbärmlich, da ich mir zu wenig angezogen hatte. Und plötzlich wurde mir klar, daß es ja gefährlich sein könnte, ich könnte in dieser Höhe rasend schnell zum Atlantik hin versetzt werden. Das Trapez hatte ich schon bis zu den Knien durchgerissen, aber ich flog immer noch rückwärts. Das Vario war noch immer auf Vollausschlag und krächzte sich seine elektronische Kehle heiser. Hatte für mich früher das sphärische Gezwitscher des Varios wie Engelsmusik geklungen, jetzt jagte es mir Angst ein. Je höher ich kletterte, umso stärker wurde der ablandige Wind. Stück für Stück wurde ich immer weiter

auf die offene See hinausversetzt. Der Höhenmesser zeigte jetzt 5000 m. In meinem Kopf arbeitete es wie in einem Rechenzentrum. Dann hatte ich die Idee: ich müßte die Welle mit dem Wind überholen, um ins Sinken zu kommen. Dann würde ich mich in einer gastlicheren Höhe gegen den Wind vorarbeiten und in den Aufwinden folgender Wellen immer nur so viel Höhe tanken, daß ich die nächste sicher erreichen könnte. Gedacht, getan. Das Abwindgebiet war aber so stark, daß ich die küstennäheren Aufwindbereiche der Welle nie und nimmer erreichen konnte. Also wieder auf Kurs 90°, mit mittlerweile heftigem Rückenwind, weg von der Küste und rein in die nächste Welle.

Schlagartig wurde ich von 600 m wieder auf 3000 m hochgetragen. Mittlerweile war es eine aussichtslose Unternehmung geworden, die Küste trockenem Fußes erreichen zu wollen. Je höher ich stieg, umso weiter wurde ich vom Ufer versetzt. Jetzt kam mir eine neue Idee: So hoch steigen, was die Welle hergibt und mitwindig nach einem Boot Ausschau halten.

Stunden waren jetzt bereits vergangen, aber immer noch kein Licht in Sicht. Der Mond ging auf und erleuchtete mir ungemein mein Fliegerdasein. Lagekontrolle, Instrumente ablesen und Wassersicht versetzten mich sogar in das Gefühl als hätte ich jetzt die ganze Sache unter Kontrolle. Mitternacht war längst durchlaufen und ich mußte mit äußerster Anstrengung gegen den Schlaf und gegen ein gewisses Wurstigkeitsgefühl kämpfen – aber die Wellen waren nach wie vor da und der Kampf ging weiter.

Noch nie im Leben habe ich mich über einen Sonnenaufgang so gefreut wie an diesem Morgen, nach kalter, feindlicher und zu jedem Zeitpunkt lebensbedrohender Nacht. Die rotglühende Sonne erfüllte mich mit neuer Energie und ich nahm den monotonen Kampf gegen die Wellen wieder voll und streckenoptimierend auf.

Am Nachmittag dann wurden die Wellen immer rauher. Ich suchte Erklärungen, bis ich dann voraus eine massive Wolkenwand ausmachen konnte. Da wußte ich, daß ich die Kaltfront eingeholt hatte, die mir am Vortag diesen Flug überhaupt

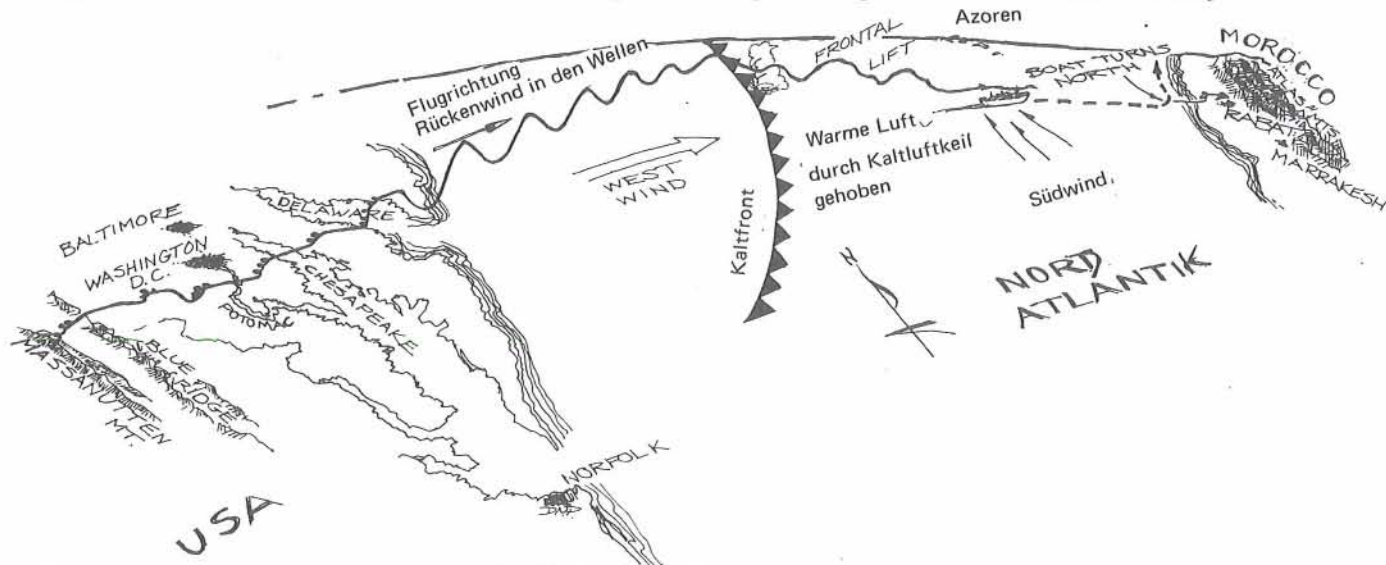
mehr zu erleben.

Meine Augenlider wurden schwer, deshalb beschloß ich, so hoch wie möglich zu steigen, für den Fall, daß ich einschlafen sollte. Im Sinkflug würden dann schon irgendwo Turbulenzen auftreten, die mich weckten.

Plötzlich durchfuhr es mich. Ich riß die Augen auf, und der inzwischen aufgegangene Mond ließ die Höhenmesserskala sichtbar werden. Ich hatte nur noch 600 m und mußte ganz schön lange gepennt haben. Jetzt flog ich nach Vario und suchte das Aufwindband. Im Hintergrund, vom kalten Mondlicht bestrahlt, die grauslig anmutende, mich vorwärtstreibende Kaltfront. Jetzt war ich wieder drin im Steigen.

Dieser Vorgang, Schlafen, knallartig bei 600 m Höhe aufwachen, wieder Höhe machen und das Ganze von vorne, wiederholte sich die ganze Nacht. Der auf mein Mittelohr ausgeübte spezifische Luftdruck von 600 m weckte mich immer wieder.

In der Morgendämmerung hatte ich einen Traum. Mir träumte, ich sähe ein Licht vor meinen Augen tanzen. Ich schüttelte den Kopf und ver-



Die Küste war schon außer Sicht, ein Boot war aber nicht zu sehen. Ich flog jetzt von Welle zu Welle weiter, es begann bereits dunkel zu werden, und ich starrte mir die Augen aus dem Kopf nach den Positionslichtern eines Schiffes.

Der ganze Flug lief schon mechanisch ab. So hoch steigen, wie es die Kälte noch erlaubte und rüber zur nächsten Welle. Mittlerweile war es bereits dunkel geworden, und ich habe mich noch nie so einsam und verlassen gefühlt wie über der atlantischen Wasserwüste. Ein paar Kilometer querab konnte ich ein hell erleuchtetes Flugzeug vorbeifliegen sehen, das trug nicht gerade zu einem Stimmungsumschwung bei.

bescherte. Ich stieg jetzt in sehr turbulenter Luft so hoch ich konnte, immer wieder arg durchgeschüttelt von See-Thermik und flog in die verwirbelte Luft über der Kaltfront. Die Scherung zwischen Wolken und Kaltfront gestaltete sich zum turbulenten Horrortrip.

Schließlich erreichte ich die wärmeren Luftmassen vor der Kaltfront und hatte nun wunderbares ruhiges Steigen. Etwas Wasser hatte ich noch in einem XC-Kanister und in der ruhigen Atmosphäre gönnte ich mir einen herzhaften Schluck.

Leider wurde es jetzt schon wieder dunkel und das unbestimmte Gefühl tauchte auf, bei meiner jetzigen Müdigkeit den anderen Tag nicht

suchte aufzuwachen. Ich fühlte, daß ich ausgefroren war und die Trapez-Basis in Händen hielt. Ich hörte den Fahrtwind und sah auch wirklich weit voraus ein Licht.

Im Stechflug näherte ich mich sofort dem Hoffnungsschimmer. Ich wußte nicht genau, war es Land oder war es ein Schiff, bis ich dann ganz deutlich Maschinengeräusche in 400 m Höhe hörte. Ich dachte, ich müßte meinen Vogel auf's Deck crashen. So flog ich runter in die Leewelle des Schiffes und schaute mir die Sache erst mal an, außerdem wollte ich noch auf klares Tageslicht für die Landung warten. Aber als es hell wurde, war die Enttäuschung groß. Es war ein russi-

sches Spionageschiff, über und über mit spitzen, stacheligen Antennen bespickt. Eine Landung ohne Gefährdung von Leib und Leben war völlig undenkbar. Als ich etwa eine halbe Stunde in der Leewelle des Schiffes gegangen hatte, wurde die russische Besatzung auf mich aufmerksam. Zuerst drohten sie mir ganz schön aggressiv mit ihren Kalaschnikows, bis ich dann einem Besatzungsmitglied, der ein leidliches Englisch sprach, meine mißliche Lage erklären konnte. Aber geglaubt hat er meine Ausführungen irgendwie doch nicht. Ich sagte ihm, daß ich furchtbar Hunger hätte. Daraufhin warfen die Russen Brotstücke in die Luft, mir gelang es einiges aufzufangen und mit tierischem Heißhunger würgte ich es hinunter. Nachdem der erste Hunger gestillt war, konnte ich anhand der Sonne feststellen, daß die Russen auch nach Osten wollten, und ich beschloß, in ihrer sanften Leewelle weiter zu fliegen. Zwischendurch leisteten mir immer wieder Seemöwen Gesellschaft, sie schauten mich aber arg mißtrauisch an. Nach einigen Stunden sah ich dann schon die blaue Küstenlinie von Afrika. Mein Glücksgefühl war wirklich unbeschreiblich. Nach zwei Tagen Überwasserflug endlich wieder Boden, ganz festen Boden wähen zu dür-

fen. Jetzt machte ich auch schon Dünen und vereinzelt Riffe aus. Doch kurz vor der internationalen 3-Meilen-Seegrenze machten die Russen einen Nordschwenker, mit küstenparallelem Kurs. Ich bemerkte wie zwei Seevögel vom Land her das Schiff ohne Flügelschlag erreichten und auch ohne Schlag wieder zurückflogen. Der Wind strich mit großer Geschwindigkeit über die Wasseroberfläche. Die See war stark aufgewühlt und die Wellenberge verliehen dem Wind Aufwindkomponenten. Ich scherte aus dem Schiffslee aus und versuchte mein Glück in den Wellenaufwinden. Zu meiner Überraschung konnte ich die Höhe halten und hatte hier und da sogar etwas Steigen. Immer näher kam ich an die Küste, ich flog in den Aufwind einer Klippe und groß war die Enttäuschung, als ich 200 m drüber war und nur Wüste und bockige Thermik ausmachte.

Ich entschloß mich an der Küste Richtung Norden zu soaren und sah dann nach 30 km eine Stadt am Horizont, die mir Essen, Trinken, Schlafen und Sicherheit bereits vorspiegelte. Ich flog über die Stadt und konnte eine schöne ummauerte grüne Rasenfläche ausmachen und begann auch schon den Landeanflug. Ich schwindelte mich zwischen

zwei Palmen hindurch, hüpfte über eine Hecke und endlich hatte ich nach über 45 Flugstunden wieder Boden unter meinen gummiartigen Beinen. Ich war jetzt so übermüdet, daß ich mich nicht einfach hinlegen konnte, sondern mich mit Gerät abbauen beschäftigte. Kaum hatte ich die zwei Druckausgleichsgefäße des Varios vom Trapez-Seitenrohr abgenommen, hielt sie in beiden Händen und schon klopfte mir zwei uniformierte Polizisten auf die Schulter und nahmen mich sofort unter Arrest, nachdem sie mir zuvor die vermeintlichen zwei Bomben abgenommen hatten.

Zu meinem Pech hatte ich bei meinem Start in Amerika weder Geld noch Ausweis mitgenommen und so sitze ich jetzt hier in Marokko im Gefängnis, niemand glaubt mir meine Geschichte, ich kann mich nicht ausweisen und warte auf meine Verurteilung als Terrorist. Aber Anne, glaub mir, wenn ich hier jemals wieder raus komme, muß ich in meinem Flugbuch sehr, sehr viel nachtragen.

In großer Hoffnung
auf baldige Freiheit

Dein Ronald Ofirpa

Aus Hang Gliding 4/82,
frei übersetzt von Edeltraud Erl.

Die Hochries und Südtirol

„Müssen die jetzt schon zu uns kommen, wenn sie Drachenfliegen wollen?“ fragte sich ein Münchner angesichts zahlreicher „italienischer“ Drachenflieger am Hochriesgipfel im vergangenen Spätherbst. Zwar fiel der Freundschaftsbesuch der 'Ahrntaler Falken' tatsächlich in die Zeit des spektakulären Drachenflugverbotes in Italien, aber er

hatte damit nichts zu tun. Die Ahrntaler durften auch zu Hause in Sand in Taufers fliegen. Sie kamen zur Hochries auf Einladung der Samerberger Drachenflieger, die ihrerseits einen Clubausflug in Sand in Taufers verbracht hatten.

Bald kam an der Hochries regelrecht südliche Urlaubsatmosphäre auf. Der charmante Südtiroler Ton-

fall und der von Urlaubstagen her vertraute Dialekt bestimmte die Atmosphäre am Berg. So machte beim Vergleichsfliegen auch niemand einen verbissenen Eindruck. Und abends wurden wohl die bayrischen und die Südtiroler Trinksitten miteinander verglichen, da am nächsten Morgen zunächst kein sonderlich reger Flugbetrieb zu verzeichnen war. Karl Achmüller, durch seine besonders herzliche Gastfreundschaft vielen Taufers-Urlaubern bekannt, spielte nach der Landung im Samerberger Landeplatzhäuschen auf, begleitet durch ein etwas eigenwilliges Schlagzeug. Dazu wurde Südtiroler Rotwein kredenzt, die Ahrntaler hatten sicherheitshalber gleich ein ganzes Faß mitgebracht.

Alles in allem: eine schöne Geste über Ländergrenzen hinweg, welche die Samerberger nicht zum ersten Mal auf eine so herzliche Art vollbrachten. Ein Jahr zuvor besuchten sie die Drachenflieger in Monaco und luden diese dann zu sich an die Hochries ein. Damals war es der französische Charme, welcher der Hochries internationales Flair verlieh.



Drachenfluglehrer als Entwicklungshelfer

Im Herbst 1982 waren die DHV-Fluglehrer Elmar Müller und Charlie Jöst auf Einladung des Athener Drachenfliegerclubs in Griechenland, um die Erfahrung von sieben deutschen Ausbildungsjahren an die griechischen Drachenflieger weiterzugeben.

Begonnen hatte alles damit, daß ein ehemaliger Flugschüler von Elmar, nämlich John aus Norwegen, regelmäßig seinen Urlaub in Griechenland verbringt. Von dort überbrachte er die Einladung für zwei Fluglehrer, in zwei bis drei Wochen den wenigen griechischen Piloten die neuesten Ausbildungsmethoden zu demonstrieren. Nachdem mit dem DHV alles Nötige abgestimmt war, konnte das Abenteuer beginnen.

Der erste Schock kam gleich am Frankfurter Flughafen. Zusätzlich zu unseren drei Flugtickets sollten wir den Transport der Drachen zum Reisegepäcktarif bezahlen. Alles Protestieren half nichts. Im Linienverkehr bleibt die Lufthansa stur. Wir zahlten pro Drachen DM 500,— Übergepäck, das ist die Hälfte des Beförderungspreises für einen Fluggast! (Tip für Griechenland-Flugreisen: Fliegt mit Charterflügen und nehmt soviel Handgepäck in die Maschine mit, wie ihr tragen könnt.)

Die anderen Fluggäste des Airbus 310 (der nur zur Hälfte ausgelastet war) mußten denken, wir würden auswandern. Zu dem Gurtzeug, der Reisetasche etc. kam noch meine umfangreiche Filmausrüstung. Als wir uns so bepackt durch die Eingangstür zwängten, blieb den Stewardessen vor Schreck die Luft weg.

Der 3 1/2-stündige Flug verlief problemlos, der Service war tadellos. John war ständig am Schimpfen, daß er lieber auf den Service pfeifen würde, wenn dafür sein Drachen kostenlos transportiert würde. Nachdem ich unter vielen Verrenkungen versucht hatte, das herrliche Alpenpanorama im schönsten Sonnenlicht mit der Kamera einzufangen, stand plötzlich eine lächelnde Stewardess neben mir und fragte, ob ich nicht aus dem Cockpit filmen wolle. So eine Zuvorkommenheit hatte ich bisher noch nicht erlebt. Eine Minute später steckte ich bereits das Objektiv meiner Beau-

lieu ins Cockpit. Kaum hatte die Crew erfahren, daß wir mit den Drachen im „Flugzeubauch“ nach Griechenland düsen, mußten wir alles erzählen, was wir über das Drachenfliegen wissen. So kam es, daß ich den kompletten Landeanflug mit Landung vom Cockpit aus filmen durfte.

Im Anflug waren deutlich die Berge rings um Athen zu erkennen und Alles sah sehr einladend aus. Die Sicht war traumhaft gut (was in Athen selten vorkommt, wie uns Kapitän Müller berichtete). Im Landeanflug wurde uns auch bewußt, daß wir einiges an thermischen Turbulenzen zu erwarten hatten. Der „Co“ hatte alle Hände voll zu tun, die A 310 sanft aufzusetzen.

nutzt. Für solche Transporte muß man sich was einfallen lassen.

Nach herzlichem Empfang durch den Clubpräsidenten Evangelos, kurz „Vangeli“, und dessen 1. Vorsitzenden Michael, „Mike“, sowie drei weiteren Mitglieder drängte der flugbesessene John sofort darauf, noch einen Flug zu machen. Wir hatten erst 14 Uhr Ortszeit, also warum nicht.

Bei diesem Wind, meinte Mike (der übrigens recht gut Englisch spricht), käme besonders ihr Clubübungsgebiet in Frage, eine Stunde außerhalb Athen. Jetzt muß man wissen, daß Athen flächenmäßig zu den größten Städten der Welt zählt. Das bedeutet: eine Stunde Fahrt durch Athen und nochmals eine Stunde



Die Griechenlandfahrer v.l.n.r. John, Elmar, Charlie, ein einheimischer Zaungast

Foto: Laura Simons

Das Klima überraschte uns angenehm. Während in Deutschland bereits der Herbst eingeläutet wurde, herrschte um Athen ein trockenwarmes Klima. Eine ideale Reisezeit also und immer noch brauchbare Thermik, wie wir bald herausfanden.

Leider waren die Packhüllen der Drachen etwas ramponiert worden, d.h. durch Brandspuren vom Verursachen lädiert. Da hatte also das Trinkgeld, das Elmar in Frankfurt investiert hatte, doch nichts ge-

zum Gelände. Und ringsumher waren die schönsten Berge. Elmar und ich schauten uns ungläubig an.

Doch zum Spekulieren blieb nicht viel Zeit. Was in Athen als Verkehr abläuft, ist mit Worten nicht mehr zu beschreiben. Nachdem ich auf dem Beifahrersitz des alten Mercedes vergeblich nach Gurten Ausschau gehalten hatte, drückte ich mich immer tiefer in den Sitz und baute langsam das restliche Gepäck als Rammschutz vor mir auf. Währenddessen fuhr Mike durch Athen,

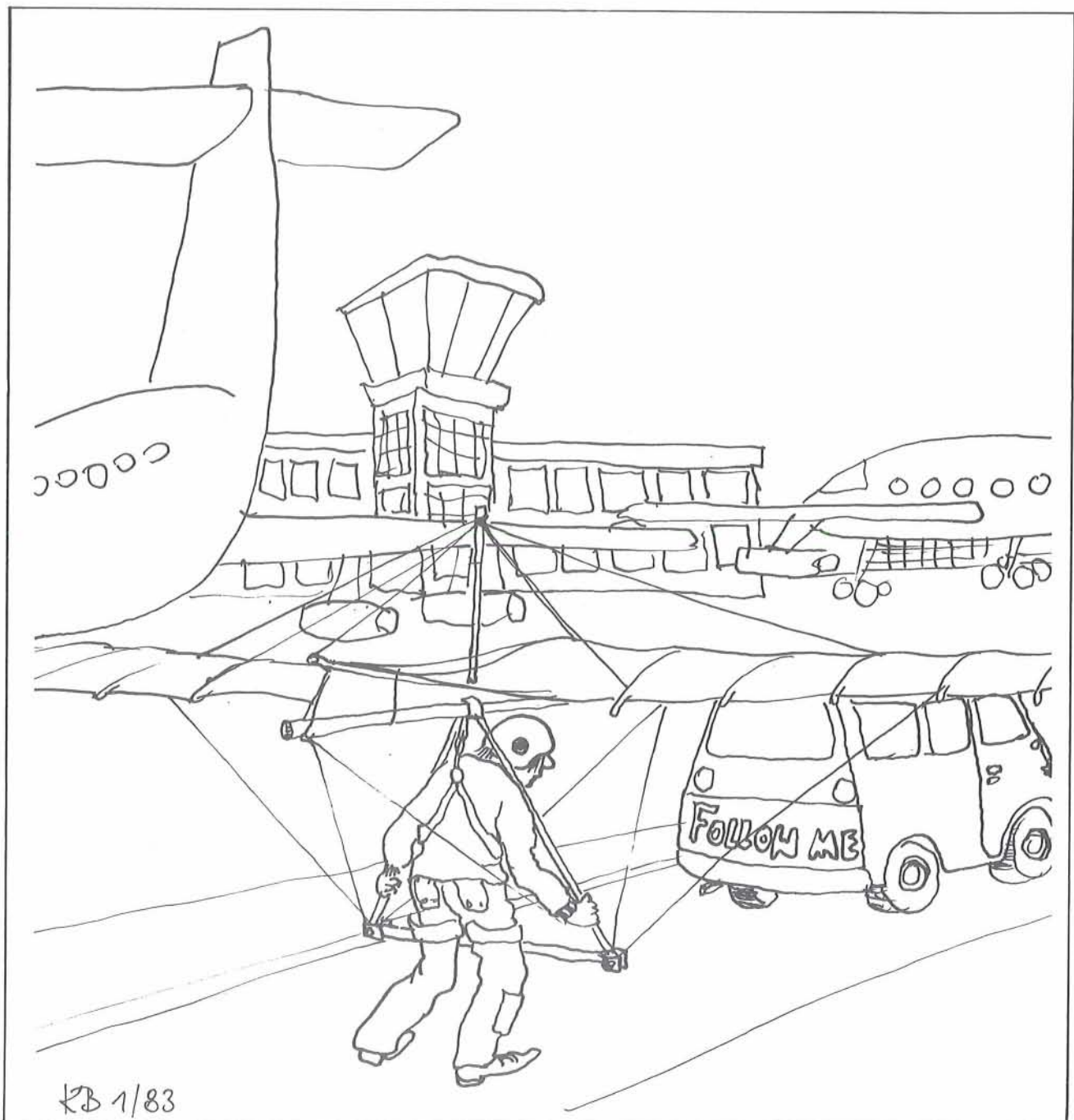
mit Händen und Füßen gestikulierend, dabei fast ständig die Hupe und das Gaspedal bedienend und erklärte uns die Vorzüge der einzelnen Fluggelände. Nach einiger Zeit flüsterte Elmar, der immer stiller geworden war, mir von hinten zu, daß ihm diese Fahrerei in Athen gefährlicher vorkomme als sein tagelanger Marsch durch den Dschungel Columbiens, wo er und sein Begleiter „Schrumpf“ nach einer unplanmäßigen Landung im Dickicht von Indianern gerettet wurden (Insider erinnern sich).

Von diesem Tag an saßen Elmar und ich immer im Fond des Wagens, es sei denn, einer von uns konnte sich des Steuers bemächtigen. John machte es offensichtlich

gar nichts aus, auf dem Beifahrersitz den Tücken des Athener Stadtverkehrs ausgesetzt zu sein. Ob die Norweger denselben Fahrstil haben? Das „Größte“, was wir in dieser Hinsicht erlebten, war eine private Motorradralley um Mitternacht, als eine Gruppe von Motorradfahrern ohne Licht mit mindestens vier Mann Besatzung pro Motorrad und alle ohne Sturzhelm, uns mit einem Affenzahn links und rechts überholte. Was ist Drachenfliegen doch für ein seriöser Sport. – Wieder zurück zu unserer ersten Fahrt zum Fluggelände. Endlich hatten wir die Stadtgrenze erreicht, nachdem Mike die Abkürzung unterhalb der Akropolis verbotenerweise gefahren war. (Der Bereich

um die Akropolis ist nur autorisierten Benutzern gestattet, um das historische Bauwerk vor Erschütterungen und Abgasen zu schützen. Aber daran hält sich niemand.) Es tat unendlich gut, in das weite Hinterland auf kleinen, versteckten Straßen einzufahren. Ein Gebirgszug reihte sich hinter den anderen. Was für Möglichkeiten, dachten wir. Hier also wurde „Geschichte“ geschrieben, vor einigen tausend Jahren, als Griechenland allen anderen Kulturen weit voraus war. Allmählich legte sich die Ruhe dieser großartigen Landschaft auf unsere gequälten Nerven.

Fortsetzung folgt –



Auch Fliegen kann schön sein

Ein Flugerlebnis über dem Schwarzwald

von Wolfgang Gerteisen

Immer wieder wird mein Blick vom geschäftigen Treiben am Übungshang abgelenkt und wandert zum Himmel, an dem sich das immerwiederkehrende Spiel der Cumulusbildung und -auflösung abspielt. Langsam fängt die Luft auch an unserem bis vor kurzem im Schatten gelegenen Schulungshang zu brodeln an. Die Ablösungen werden heftiger, die Drachen beginnen in der Luft zu tanzen. – „Schluß für heute“ – ein allgemeines „Schade“ bei den Schülern – ein stoßseufzerartiges „Endlich“ bei meinem Assistenten. Schnell werden die Drachen abgebaut und verladen, die Nachbesprechung fällt heute etwas kürzer aus als sonst.

Jetzt kann es losgehen. Ein Fahrer für den Bus ist schnell organisiert.

Während der Wagen gequält die steile Bergstraße hinaufschleicht (mir scheint, heute geht es besonders langsam), gehe ich in Gedanken noch einmal den geplanten Flug durch. Die Wetterlage ist für mein Vorhaben ideal, die Wolkenbasis liegt bei fast 2.400 m und auch der Wind bläst aus der richtigen Richtung. Heute werde ich es sicherlich schaffen, doch die Zeit drängt. Schon sehen wir winzig klein ein paar Drachen hoch über dem Gipfel kreisen. Endlich, der Startplatz ist erreicht. Bald bin ich startbereit. Noch ein Blick in die Runde – kein „Charlie Brown“ zu sehen – keine Anzeichen einer Gewitterbildung.

Beim Start packt mich eine Seitenwindboe. Ein normalerweise harmloser Baum wächst ins riesenhafte – Drücken – geschafft ... Das ging noch einmal gut. Schnell ist der Hausbart zentriert. Der Gipfel unter mir fällt in sich zusammen. Dicht unter der Wolkenbasis fliege ich ab und steuere den nächsten Berg an, den es zu überwinden gilt. Der Belchen hinter mir beginnt sich seiner Umgebung anzupassen, er wird kleiner und kleiner. Überraschender Seitenwind versetzt mich, ich muß den Kurs ändern. Ausgerechnet jetzt ist auch noch ein großes, abgeschattetes Waldgebiet zu überqueren, schnell verliere ich an Höhe. Aber es reicht.

Wieder über sonnenbeschienenen Flächen angelangt, geht es flott dahin. Mir bleibt Zeit, meinen Schatten auf der unter mir liegenden

Landschaft zu beobachten, wie er durch die tief eingeschnittenen leuchtend grünen Täler schleicht, flink über einen dieser stattlichen Bauernhöfe springt und dann den mit dunklen Tannen bewachsenen Hang hocheilt. Nichts scheint ihn aufhalten zu können, und schon stürzt er sich in das nächste Tal und der Tanz beginnt von neuem. Leider muß ich mich wieder auf's Fliegen konzentrieren, denn mein Flug tritt in eine entscheidende

Phase: Es gilt den Gipfel des Schauinsland zu erreichen und dort wieder Höhe zu tanken. Dicht über der Paßhöhe pirsche ich mich an den Gipfel heran. Geschafft. Der Hangaufwind genügt, um oben zu bleiben. Doch ich will mehr, will weiter. Ich muß einen Bart finden. Langsam taste ich mich die Hangkante entlang. – Nichts – Umdrehen – Zurückfliegen – Freundlich winken mir Wanderer vom Aussichtsturm zu, wie ich zum Anfas-



Die engen Schwarzwaldtäler bieten wenig Notlandeplätze Foto: Wolfgang Gerteisen

sen nahe an ihnen vorbeifliege. — Wieder nichts — Umdrehen — Zurück — Wieder freundliches Winken und Zurufen. Nette fröhliche Menschen denke ich. Doch als sich das Spiel erneut wiederholt, legt sich meine Begeisterung, während die der Leute wächst. Beim dritten Mal werde ich langsam ärgerlich, die Leute jubeln! Bald wird die Thermik nachlassen, und ich werde mein Vorhaben abbrechen müssen. Plötzlich ein leichtes Zupfen — Erleichterung — Schnell wird das Bärtchen zum Bart. 600 m über Gipfel müssen genügen. Jetzt steht der Steuerbügel in Position „mittleres Reisetempo“ und bald liegt der Schauinsland weit hinter mir. Vor mir erstreckt sich nun groß und beängstigend breit das Dreisamtal, in das sich Freiburg wie ein Keil drängt. Hier am Rande der Stadt gibt es viele Landemöglichkeiten. Doch vielleicht gelingt es, das Tal zu queren und den vor mir liegenden Roßkopf zu erreichen. Dort wird mich mit ziemlicher Sicherheit ein Bart erwarten, oft sah ich abends die Segelflieger über seinem Gipfel kreisen. Der Südwestwind treibt die Startwärme auf den Berg zu und läßt so eine zuverlässige

Thermikquelle entstehen. Dort will ich hin.

Eine Überquerung der Stadt ist jedoch ausgeschlossen und so bleibt mir nichts anderes übrig, als die Stadt in einem weiten Bogen zu umfliegen. Schräg unter mir liegt jetzt das Sportzentrum, an dem ich studiere, daneben unser Schwimmbad. Zum ersten Mal fällt mir auf, daß ich Durst habe und total naß geschwitzt bin. Ein Bad wäre jetzt wunderschön. Doch ich muß mich wieder auf den Flug konzentrieren, die Stadt liegt hinter mir. Wie fliege ich den Gipfel an? Wo sind Landemöglichkeiten? In Gedanken durchwandere ich die von unzähligen Spaziergängen bekannte Landschaft, und trotzdem, alles sieht irgendwie anders aus.

Endlich taucht der Gipfelturm vor mir auf. Es bestätigt sich: Wie heisser Atem streicht die Luft von der Stadt hier herauf. Mit wenigen Kreisen gewinne ich Höhe. Ich male mir bereits die ungläubigen Gesichter aus, wenn ich am Kandel landen werde. — Doch was macht mein Vario? Statt fröhlich zu piepsen, zeigt es nur noch stummes Sinken an. Die Stadt hat ihren heißen Atem ausgehaucht. Ich werde es

nicht mehr schaffen, der Kandel ist in unerreichbare Ferne gerückt. Nicht das kleinste Thermikbläschen ist noch zu finden und ich sinke tiefer und tiefer. Kurz bevor ich in den Schatten eines dieser Schwarzwaldtäler eintauche, werfe ich noch einmal einen Blick zurück, sehe die in den warmen Strahlen der untergehenden Sonne glänzende Stadt, verfolge mit den Augen den weiten Weg zurück zum Belchen. Nach der Landung stelle ich mir die Frage: Waren es 30 km, waren es 40? Es ist mir gleichgültig. Der „Flug“ war schön, und das genügt.



Streckenflugtaktik

Überlegungen, Planungen und Vorbereitungen,
die der Durchführung eines Streckenfluges vorangehen sollten.

von Helmut Denz

Leistung heutiger Drachen

Bevor man an die Planung eines Streckenfluges mit dem Drachen geht, sollte man sich die Leistung des verfügbaren Fluggeräts vor Augen führen, um zu sehen, was machbar erscheint und welche Grenzen gesetzt sind. Dies ermöglicht es auch, eine erflogene Strecke in ihrer Leistung richtig einzuordnen — nicht nur die absolut größte geflogene Strecke zählt, sondern die relativ größte Strecke bei schwierigsten Randbedingungen stellt die beste Leistung dar.

Die heutigen Geräte haben ein bestes Gleiten von etwa 10:1 und ein geringstes Sinken von knapp 1 m/s. Dieses Sinken ist, zusammen mit dem kleinen Kreisradius, ausreichend gut, um in den meisten Aufwinden steigen zu können. Die relativ zu den Segelflugzeugen sehr schlechte Gleitzahl von 10:1 sorgt jedoch dafür, daß wir den Aufwind oft nicht erreichen. Man muß sich

nur vor Augen halten, daß durch Gegenwind und Abwind diese Gleitzahl drastisch verschlechtert wird. Eine Abwärtsbewegung der Luft von nur 1 m/s verschlechtert das beste Gleiten schon auf ca. 5:1. Wenn gar Gegenwind von 20 km/h weht und die Luft mit 2 m/s sinkt, liegt es nur noch bei ca. 2:1!

Da zwischen den Thermikschläuchen und besonders bei Talüberquerungen über der Talmitte die Luft meistens sinkt, darf man also hier nicht mit der besten Gleitzahl rechnen, sondern sollte sicherheitshalber nur 6:1 bis bestenfalls 8:1 voraussetzen. Beispiel: Wenn ein zu überquerendes Tal von Gipfel zu Gipfel 8 km breit ist, muß man vor dem Abflug ca. 1000 bis 1300 m höher sein als der anzufliegende Gipfel, um auf seiner Höhe anzukommen und voraussichtlich dort schnell wieder Thermik zu finden. Bei Gegenwind muß man natürlich noch schlechtere Werte annehmen.

Mit diesen Gleitzahlen und der Drachen-Fluggeschwindigkeit kann man für gegebene Aufwindstärken eine mittlere Reisegeschwindigkeit annehmen. Die an einem Tag erfliegbare Strecke ergibt sich aus der möglichen Flugdauer und der mittleren Reisegeschwindigkeit. Die folgende überschlägige Betrachtung soll zeigen, welche Flugstrecken mit den heutigen Geräten (auch in Europa) bei günstigsten Bedingungen möglich erscheinen. Ähnliche Abschätzungen sollte man jedoch auch für kleinere Flugvorhaben bei weniger guten Bedingungen durchführen, um sich eine realistische Tagesaufgabe vorzunehmen.

Bei 8 ausfliegbaren Flugstunden an einem sehr guten Tag erscheinen zunächst ohne Windeinfluß folgende Schnittgeschwindigkeiten machbar (diese Werte wurden in der Praxis schon geflogen und können auch durch einfache Rechnung ermittelt werden):

15 km/h x 2 h = 30 km (schwächere Thermik morgens und abends)
 20 km/h x 4 h = 80 km (gute Verhältnisse für die längste Zeit)
 25 km/h x 2 h = 50 km (Zeit der stärksten Tagethermik)

8 h = 160 km

Somit ergibt sich eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 20 km/h. Addiert man einen entsprechenden Anteil durch Rückenwindunterstützung dazu, so ergeben sich bei 10 km/h Windgeschwindigkeit zusätzliche 80 km, bei 20 km/h zusätzliche 160 km! Die magische Grenze von 300 km oder gar 200 Meilen (320 km) erscheint also, in einer Richtung geflogen, möglich. Anders sieht es bei einem **Zielrückkehrflug** aus. Hat man nur 10 km/h Wind parallel zum Kurs, so ergibt sich z.B. für den Hinflug mit Rückenwind (zur Vereinfachung mit der mittleren Reisegeschwindigkeit 20 km/h gerechnet) 30 km/h über Grund. 60 km sind also schon in 2 h geflogen. Um die 60 km aber zurückzufliegen, hat man nun mit Gegenwind 10 km/h Reisegeschwindigkeit über Grund und braucht jetzt 6 h. Somit sind die 8 ausfliegbaren Stunden für nur 120 km aufgebraucht! Eine weitere Erschwerung beim Zielrückkehrflug liegt darin, daß man die Flugaufgabe vorher anmelden muß, während man bei freier Thermikentwicklung weiterfliegen kann.

Trotzdem scheinen bei günstigem Gelände (z.B. kontinuierlicher Bergkette und Windstille) bzw. bei schwachem Wind quer zum Kurs mehr als 160 km machbar, unter Umständen ist die 200-km-Marke erreichbar.

Noch schwieriger sieht es beim **Dreiecksflug** aus. Da es absolute Windstille fast nie gibt, ist hier im Mittel mindestens auf einem Schenkel mit Gegenwind zu rechnen. Außerdem sind in der Regel mehr breite Täler zu queren. Mit dem zusätzlichen Strecken- und Zeitverlust für die Umrundung des dritten Wendepunkts (Foto aus dem Fotosektor) scheinen hier 150 bis 180 km die magische Grenze zu sein.

Diese Streckenangaben mögen sehr hoch erscheinen, doch mit der zunehmenden Zahl von Streckenpiloten, die jede gute Wetterlage ausnützen, werden sie wohl bald erreicht werden.

Streckenflugaufgaben

Folgende Streckenflugaufgaben sind im Code sportif der FAI für Segelflugzeuge genannt (Einzelheiten siehe dort). Es spricht nichts dagegen, beim Drachenflug die gleichen Aufgaben beizubehalten:

- **Streckenflug in gerader Linie oder in geknickter Bahn.** Beide Flugarten können als 'Freie Strecke' oder als 'Zielflug', d.h. mit vorheriger Anmeldung von Start-, Ziel- und gegebenenfalls Wendepunkt durchgeführt werden.
- **Zielflug mit Rückkehr zum Startort** mit Landung in 1000-m-Umkreis um den Startort.
- **Dreiecksflug** mit Landung in 1000-m-Umkreis um den Startort. Bei Rekordversuchen darf keine Strecke des Dreiecks kleiner als 28 % der Gesamtstrecke sein.

Bei Zielrückkehr- und Dreiecksflügen ist nicht immer die Landung im Umkreis von 1000 m um den Startplatz möglich. Es kann daher ein Startpunkt überflogen werden, der nach der Rückkehr nochmals überflogen oder in dessen 1000-m-Umkreis gelandet wird.

Um diese Flugaufgaben in ihrem Schwierigkeitsgrad einander in etwa zuzuordnen, kann man beim Drachenflug auf Grund der eingangs angestellten Überlegungen folgende Bewertungsfaktoren annehmen:

Freie Strecke:	1,0
Zielflug:	1,2
Ziel-Rückkehr:	1,5
Dreieck:	1,7

Selbstverständlich kann man einen Rückkehrflug oder ein Dreieck auch ohne vorhergehende Anmeldung fliegen, aber der Schwierigkeitsgrad ist dann kaum höher einzustufen als Freie Strecke, da man ja unterwegs den Flugweg und den Umkehrpunkt je nach Wetterbedingungen wählen kann.

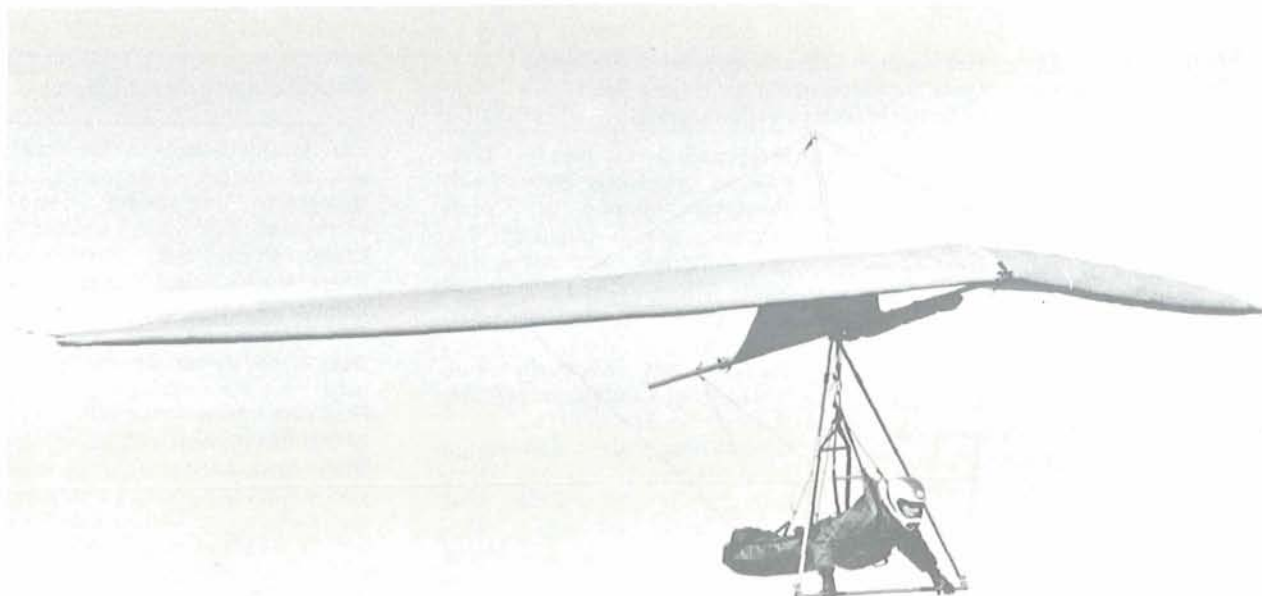
Beurkundung von Flügen

Zur Beurkundung von Streckenflügen ist gemäß Code sportif ein **Barograph** notwendig. Andere Nachweise, daß nicht zwischen gelandet wurde z.B. fortlaufendes Fotografieren der überflogenen Landschaft, werden nach neuesten FAI-Richtlinien nicht anerkannt. Abgesehen davon ist die Auswertung eines Barogramms nach jedem Flug eine interessante Sache, die Erkenntnisse für weitere Flüge bringt. **Start- und Landemeldung** müssen von je zwei Start- und Landezeugen mit Angabe von Adresse und Unterschrift bestätigt werden. Startzeugen sollten ebenfalls B-Schein-Piloten, Landezeugen können irgendwelche am Landeplatz anwesende erwachsene Personen sein. Es empfiehlt sich die Verwendung von Vordrucken.

Bei freien Streckenflügen genügen die bisher genannten Unterlagen zur Beurkundung. Bei Zielflug, Ziel-Rückkehr und Dreieck muß die Aufgabe vorher angemeldet werden. Beurkundung kann durch Sportzeugen am Startplatz und am (an den) Wendepunkt(en) erfolgen, was jedoch sehr aufwendig ist. Üblicherweise wird eine fotografische Beurkundung durchgeführt. Dazu werden vor dem Flug die Startmeldung und das Fluggerät am Startplatz mit erkennbarem Hintergrund, Pilot und Startzeugen fotografiert. Nach dem Start werden im Flug nacheinander der Startpunkt (Ausgangspunkt für die Streckenermittlung), der Wendepunkt bzw. die Wendepunkte und falls die Landung nicht im 1000-m-Umkreis um den Startpunkt erfolgen kann nach der Rückkehr im Überflug nochmals der Startpunkt fotografiert.



Foto: Walter Pfau



Deutscher XC-Cup 1983

Ausschreibung für den ersten dezentralen Streckenflugwettbewerb

In Anlehnung an die Deutsche Meisterschaft des DAeC im Segelflug veranstaltet der DHV den in Info 16 bereits angekündigten offenen dezentralen Streckenflugwettbewerb.

Zweck: Ermittlung der besten Streckenflieger, Förderung des Streckendrachenflugs, Qualifikation für nationale und internationale Wettbewerbe

Veranstalter: DHV

Dauer: 1. März 1983 bis 30 September 1983

Raum: Europa

Teilnehmer: Piloten mit Überlandflugberechtigung und ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland.

Wertung: Gewertet werden die drei besten Flüge eines jeden Teilnehmers, die unter Einhaltung der rechtlichen Bestimmungen durchzuführen sind.

Gewinner: Der Pilot mit der höchsten Punktzahl erhält den XC-Cup. Der beste Junior (bis 25 Jahre, Geburtsstichtag 30.09.1958) erhält den Junior-Cup. Die beste Mannschaft eines Mitgliedsvereins des DHV oder des DAeC (drei Piloten) erhält den Mannschafts-Cup.

Geräte: Die Hängegleiter müssen Gütesiegel oder ein als gleichwertig anerkanntes Zertifikat besitzen. Prototypen und Einzelstücke sind nicht zulässig. Gerätewechsel ist erlaubt.

Anmeldung: Jeder zu wertende Flug ist spätestens vier Wochen nach Durchführung bei der DHV-Geschäftsstelle mit den vollständigen Dokumentationsunterlagen einzureichen. Es können beliebig viele Flüge eingereicht werden.

Bearbeitungsgebühr: Zu jedem eingereichten Flug ist ein Verrechnungsscheck in Höhe von DM 10,- beizulegen.

Aufgaben: Freier Streckenflug, Zielflug, Zielflüge, Dreiecksflug.

Punktevergabe: Um die Aufgaben in ihrem Schwierigkeitsgrad untereinander in ein ausgeglichenes Verhältnis zu bringen, werden die geflogenen Streckenkilometer mit folgenden Faktoren multipliziert:

Freie Strecke	Faktor 1,00
Zielflug	Faktor 1,25
Zielflüge	Faktor 1,75
Dreiecksflug bei kürzestem Schenkel bis 28 % der Gesamtstrecke	Faktor 1,75
Dreiecksflug bis kürzestem Schenkel über 28 % der Gesamtstrecke	Faktor 2,00

Alle nicht vollendeten Flugaufgaben gemäß Ausschreibung können als freier Streckenflug eingereicht und gewertet werden.

Die Zielflüge gelten bei Landung innerhalb eines Kreisbogens von 3 km Radius um den geplanten Zielpunkt als erreicht.

Gewertet wird die kürzeste Verbindung zwischen Startpunkt, vorgegebenen und umrundeten Wendepunkten und Landepunkt

Dokumentation:

1. Startmeldung gemäß DHV-Formular, vgl. Kopiervorlage.
2. Flugbeurkundung
Film schwarz-weiß, Mindestformat 24 x 36 mm. Bilder in ununterbrochener Reihenfolge auf einem unzerschnittenen Film. Reihenfolge: 1. Bild: Hängegleiter mit Kennzeichen. 2. Bild: Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Startmeldung. Vorletztes Bild: Landeplatz mit aufgebautem Drachen und markantem Hintergrund. Letztes Bild: Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Landemeldung. Dazwischen: Luftbilder der Wendepunkte.

te und weitere Luftbilder markanter Punkte alle 10 bis 15 km der Flugstrecke. Bei zusätzlicher Verwendung eines Barographen entfallen die weiteren Luftbilder.

3. Landemeldung gemäß DHV-Formular, vgl. Kopier-vorlage.
4. Startpunkt, geplanter Landepunkt, tatsächlicher Landepunkt, Wendepunkte und Flugstrecke müssen auf Kartenmaterial mit maximalem Maßstab 1:200.000 eingezeichnet und im Original oder in Fotokopie mit den anderen Unterlagen eingereicht werden. Ortsangaben erfolgen mit Namen und Koordinaten.
5. In die Luftbilder sind die Himmelsrichtungen, die Flugstrecke, die Wendepunkte und die markanten Punkte der Flugstrecke einzuzichnen. Zu den markanten Punkten sind zusätzlich die Koordinaten anzugeben.
6. Die Start- und Landezeugen müssen volljährig sein und dürfen nicht mit dem Piloten verwandt, verschwägert oder verheiratet sein.

7. Auf mindestens einem Luftbild muß ein Teil des Drachenflügels zu erkennen sein.
8. Die Wendepunkte sind gemäß der nachstehenden Schemazeichnung zu fotografieren:

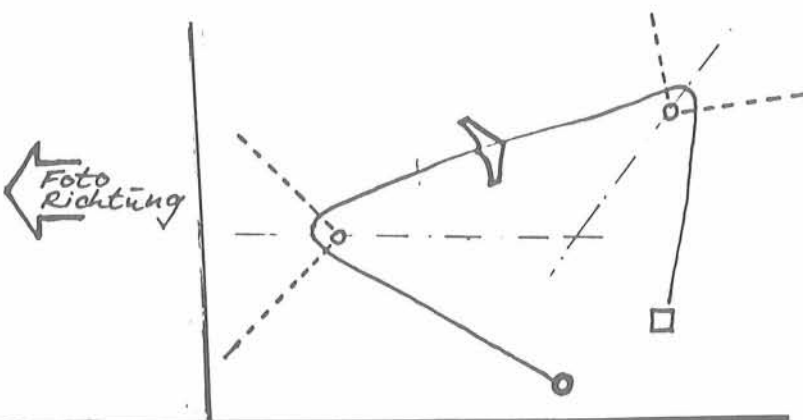
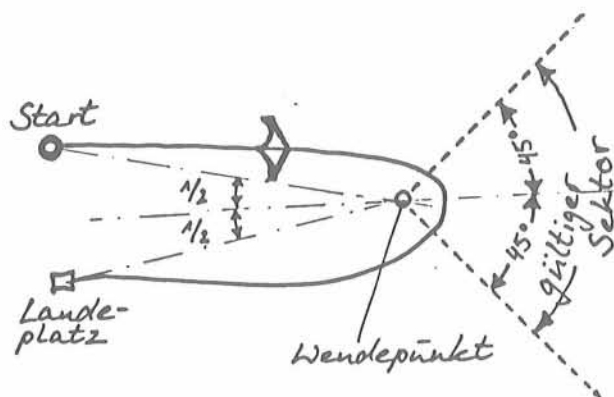
Protest: Jeder Teilnehmer kann binnen vier Wochen nach Veröffentlichung der Flüge im DHV-Info unter gleichzeitiger Zahlung einer Protestgebühr von DM 100,- gegen einzelne Ergebnisse schriftlichen Protest einlegen. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückgezahlt, andernfalls fällt sie dem DHV zu. Über den Protest entscheidet abschließend die Hängegleiterkommission des DHV.

Charlie Jöst
Fachreferent für
Wettbewerbssport

Peter Janssen
Vorsitzender

Helmut Denz
Fachbeirat für
Überlandflug

Anmerkung d. Red.: Dem DAeC wurde mit Schreiben vom 31.01.1983 die Mitarbeit als Veranstalter angeboten. Falls der DAeC das Angebot aufgreift, erfolgt insoweit eine Änderung der Ausschreibung.



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

Cross-Country-Ausschreibung des Liechtensteiner Hängegleiter-Verbandes

WAS	Cross-Country 1983 (360° Offen)
WO	Vaduz, Fürstentum Liechtenstein
WANN	1. April 1983 - 1. Juni 1983
STARTGELD	SFr. 50,- (einmalige Gebühr)
PREISGELD	SFr 4.000,- (Gesamtpreissumme)
REGLEMENT	Wird nach der Anmeldung ausgehändigt.
ANMELDUNG	Schriftlich mit Postüberweisung des Startgeldes von SFr 50,-
ADRESSE	Liechtensteiner Hängegleiter-Verband, Postfach 271, FL 9490-Vaduz

A-Schein-Kurse mit Abschlußprüfung

Namhafte Referenten unterrichten Sie in:

● Aerodynamik	- Bernd Schmiedtler	● Geländekunde	} Albert Krämer Stefan Steffl Schorsch Steffl
● Wetterkunde	- Alois Bernadi	● Gefahreneinweisung	
● Luftrecht	- Peter Jansen	● Flugtechnik	
● Fallschirmkunde	- Herbert Stöllinger	● Fehlende Flüge können unter Leitung eines Lehrers während des Kurses nachgeholt werden!	
● Erste Hilfe	- Dr. Rudi Mühlbauer		
● Gerätekunde	- Bernd Schmiedtler		

● 7-Tage-Kurs DM 350,-
+ DHV-Prüfungsgebühr

● **Schriftl. Anmeldung:**
Schorsch Steffl
Drachenflugschule Chiemsee
Greimelstr. 3
8212 Übersee
Tel. 086 42/383 od. 65 83



● Termine:

27. 3. bis 3. 4.
15. 5. bis 22. 5.
10. 7. bis 17. 7.
14. 8. bis 21. 8.
2. 10. bis 9. 10.

Schorsch Steffl Drachenflugschule „Chiemsee“

Horst Zimmer widerspricht

Deutscher Wettbewerbssport in der Krise?

Der im letzten Info erschienene Artikel zum Thema Europameisterschaft 82 in Millau hat zu heftigem Widerspruch seitens des DAeC geführt.

Horst Zimmer, in dessen Amtszeit als DAeC-Sportreferent diese Meisterschaft fiel, schrieb an den DHV unter anderem: „Die Ergebnisse der EM zeigen den gültigen Stand beim Abbruch des Wettkampfes (nach nur 4 Durchgängen) und stellen kein offizielles EM-Endergebnis dar. Ein solches existiert laut Reglement und Teamleaderbeschluß vom 4.9.82 in Millau nicht.“

Horst Zimmer hat seine Arbeit nunmehr auch als DAeC-Sportreferent niedergelegt. Berufliche Gründe haben ihn dazu veranlaßt. Er hat sich viele Jahre für den Wettbewerbssport als Sportreferent innerhalb beider Verbände DHV und DAeC eingesetzt und auch selbst als Wettbewerbspilot Erfolge erzielen können.

In seinem Schreiben heißt es wei-

ter: „Es ist bedauerlich, daß die letzten DHV-Berichte so polemisch ausgefallen sind. Welch ein Gegensatz zu dem hervorragenden Bericht von Helmut Denz über den XC-Classic im Info Nr. 15.“

Tatsächlich stellte die Polemik des Artikels einen Angriff dar, allerdings auf eine Entwicklung im Hängegleitersport, mit der sich der DHV nicht einverstanden erklären kann. Aber vielleicht stimmt es Horst Zimmer versöhnlich, wenn wir nun zum Abschied sagen, daß die „Tegelberghopserei“ so ernst nun auch wieder nicht gemeint war.

Die Redaktion

Neuer Schiedsrichter-Beirat ernannt

Die Schiedsrichter des DHV haben jetzt ihren eigenen Betreuer, der in dieser Funktion als Fachbeirat der DHV-Hängegleiterkommission angehört. Edi Rimmel aus Samerberg wurde zum Fachbeirat für Schiedsrichterwesen ernannt.

Edi ist Drachenflieger seit mehreren Jahren und er hat bei der Bayerischen Meisterschaft und beim Eu-

ropacup trotz widriger Umstände und trotz des neuen Reglements (z.B. open-window-Start) in souveräner Weise als Startleiter gearbeitet. Zu seinen Aufgaben gehört künftig vor allem die Ausbildung, Fortbildung und Betreuung der Schiedsrichter.

Zu erreichen ist Edi Rimmel unter der Anschrift Münchner Straße 37, 8200 Rosenheim, Telefon 0 80 31 / 1 61 81.

Zuschuß für Wettbewerbspiloten

DHV-Mitglieder, die sich für die Deutsche Meisterschaft qualifizieren und an der Deutschen Meisterschaft teilnehmen, erhalten auf Antrag einen Zuschuß von DM 55,— aus der DHV-Kasse. Dieser Betrag entspricht dem DHV-Mitgliedsbeitrag für Vereinsangehörige, sodaß jede finanzielle Doppelbelastung infolge der zwangsläufigen DAeC-Mitgliedschaft entfällt. Die DHV-Mitgliedsrechte, insbesondere auch der kostenlose Info-Bezug, die Versicherungsmöglichkeiten etc., bleiben voll bestehen.

Vereinbarung

zwischen dem

DEUTSCHEN HÄNGEGLEITER-VERBAND e.V. (DHV),

Tegernsee

und dem

DEUTSCHEN AERO CLUB e.V. (DAeC), Frankfurt

1. Alle Probleme, insbesondere Informationen in den Publikationen sowie in Fragen der Nutzung von Fluggeländen durch Mitglieder des jeweils anderen Verbandes, werden im Geiste einer guten Zusammenarbeit abgestimmt.

Informationen in allen Publikationen, vor allem im

- DHV-Info
- DAeC-Report
- Drachenflieger

werden in Fachfragen durch die Pressereferenten der beiden Verbände, in verbandspolitischen Fragen zwischen dem Vorsitzenden des DHV, Herrn Janssen und dem Generalsekretär des DAeC, Herrn Enders abgestimmt.

2. Es besteht die Einigkeit darüber, daß die Teilnahme an Deutschen Meisterschaften die F.A.I.-Sportlizenz voraussetzt.

Landesmeisterschaften des DAeC können als offene Meisterschaften ausgetragen werden. Die Bayrischen, die Baden-Würt-

tembergischen und die Hessischen Meisterschaften stehen allen DHV-Mitgliedern offen.

Bei offenen Landesmeisterschaften erfolgt die Ranglistenwertung nur für solche Piloten, die vor dem Ende der Meisterschaften die Mitgliedschaft in einem DAeC-Verein erworben haben. In Bayern ist der Deutsche Drachenflieger-Club e.V. München bereit, jeden Drachenflieger als Mitglied aufzunehmen. – Bei den offenen Meisterschaften wird der Sportleiter vom DAeC gestellt, die Ausrichtung liegt beim beauftragten Verein.

Die offenen Meisterschaften werden als Landesmeisterschaften unter Mitarbeit des DHV deklariert, z.B. Bayrische Meisterschaften, Veranstalter LVB unter Mitarbeit des DHV.

3. Von den o.g. Landesmeisterschaften werden die Sportreferenten beider Verbände die sportlichen Grundsätze einvernehmlich festlegen.

4. Beide Verbände erklären die feste Absicht, einen praktikablen Weg zur Aufnahme des DHV in den DAeC – unter Wahrung der Interessen der Landesverbände des DAeC – zu suchen.

5. Diese Vereinbarung gilt zunächst bis 31.12.1983. Spätestens drei Monate vor Ablauf werden Verhandlungen wegen Verlängerung zwischen den beiden Verbänden aufgenommen.

6. Der DHV wird während der Laufzeit des Vertrages keine gerichtlichen Schritte gegen den DAeC ankündigen oder einleiten.

Frankfurt, den 25. Januar 1983

Für den DAeC e.V.

Kurt Enders
(Generalsekretär)

Tegernsee, den 27. Januar 1983

Für den DHV

Peter Janssen
(Vorsitzender)

Startmeldung

Datum: _____ Uhrzeit: _____

Pilot: _____

Fluggerät: _____

(Barograph: _____)

Startort: _____

Koordinaten: _____ Höhe _____ mNN

Flugaufgabe: _____

Unterschriften:

Pilot: _____

Startzeugen:

ich bestätige hiermit:

(— Versiegelung und Mitnahme des Barographen Nr. _____)

— Startmeldungsphoto und Mitnahme des Photoapparats

— Startdurchführung und Abflug

1. _____ 2. _____

Adresse: _____

Alter: _____

Landemeldung

Datum: _____ Uhrzeit: _____

Pilot: _____

Fluggerät: _____

Landeort: _____

Koordinaten: _____ Höhe _____ mNN

Landezeit: _____

Startort: _____

Startzeit: _____

Durchgeführte Flugaufgabe: _____

Unterschriften: _____ Pilot: _____

Landezeugen:

ich bestätige hiermit:

— oben genannte Landung

(— unbeschädigte Versiegelung des Barographen Nr. _____)

(— Unterschrift des entnommenen Barogramms)

1. _____ 2. _____

Adresse: _____

Alter: _____

Der Teufel sitzt im Detail

Wettbewerbskalender mühsam vervollständigt

Der Herausgabetermin für Info Nr. 17 wurde in Hinblick auf die Verhandlungen mit dem DAeC so lange hinausgezögert, bis die Grundsätze vertraglich geklärt waren. Die Klärung der Einzelheiten war jedoch nicht möglich. Nachstehend der Sachstand am 01.02.1983.

Die Verhandlungen

Ende 1982 und Anfang 1983 unternimmt der DHV mehrere Initiativen zur Rettung des gemeinsamen Wettbewerbssports mit der Zielrichtung einer gleichgewichtigen Partnerschaft. Die Initiativen scheitern.

10.12.1982: In unmittelbarer Verhandlung „Fünf vor Zwölf“ schließen DHV und DAeC einen Vertrag, der von beiden Seiten bis zum 20.01.1983 widerrufen werden kann. Der DHV widerruft nicht. Der DAeC wünscht einwöchige Verlängerung der Widerrufsfrist.

20.01.1983: Gespräch zwischen DAeC und DHV über den Vertrag in Hinblick auf die Präsidiumssitzung des DAeC am darauffolgenden Wochenende.

26.01.1983: Beim DHV trifft ein modifizierter Vertragstext des DAeC ein, der noch am selben Tag an die stimmberechtigten DHV-Kommissionsmitglieder ausläuft. Telefonische Stellungnahmen der Kommissionsmitglieder gehen am nächsten Tag bei der DHV-Geschäftsstelle ein.

27.01.1983: Erneute telefonische Verhandlungen zwischen DHV, DAeC und DAeC-Landesverbänden über Vertragsmodifikationen. Verhandlungsergebnis wird am selben Tag vom DHV-Vorsitzenden unterschrieben und an den DAeC zurückgesandt.

28.01.1983: DHV-Sportreferent Jöst ist mit dem Nachtzug nach Tegernsee angereist, um die Klärung der Einzelheiten über Wettbewerbstermine, Austragungsorte und Veranstaltungsmodus voranzutreiben. DAeC plant, die Baden-Württembergische Meisterschaft zusammen mit der Bayerischen Meisterschaft auszutragen. Der Loffauer Vereinsvorsitzende Rasp stellt Ostertermin

für Baden-Württembergische Meisterschaft in Aussicht.

29.01.1983: Die BWLV-Spartenleute Scheiber und Strohmaier neigen dem Vorschlag Loffenau zu, machen die Entscheidung jedoch vom Okay des DAeC abhängig.

30.01.1983: In unmittelbarem Kontakt mit dem Rheinland-Pfälzischen Spartenvorsitzenden Rother wird versucht, auch Rheinland-Pfalz in die Vereinbarung einzubeziehen.

31.01.1983: In weiteren Telefonaten mit Rother und dem Rheinland-Pfälzischen Geschäftsführer Wingerter werden die Bemühungen vom Vortag fortgesetzt. Wingerter lehnt ab, Rother will in den nächsten Tagen die Frage nochmals intern ansprechen, Ergebnis offen. Bezüglich der Baden-Württembergischen Meisterschaft stimmt der DAeC-Sportfachgruppenvorsitzende Tehel zu.

01.02.1983: Loffenau muß Entscheidung verschieben, Freiburg kann wegen Landeplatzschwierigkeiten nicht, weitere Württembergische Vereine sollen in den nächsten Tagen angesprochen werden, Ergebnis offen. Tehel telefoniert mit Horst Zimmer wegen der Ranglistenpunkte für DHV-Teilnehmer an der Rheinland-Pfälzischen Meisterschaft, Zimmer lehnt ab.

Feste Ergebnisse

Alle DHV-Mitglieder können an offenen Landesmeisterschaften teilnehmen und sich für die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft und an der Weltmeisterschaft (freilich unter erschwerten Voraussetzungen) qualifizieren.

Für die Landesmeisterschaft ist keine DAeC-Mitgliedschaft oder FAI-Sportlizenz erforderlich, dagegen für die Deutsche Meisterschaft und für die Weltmeisterschaft. Der Beitritt zum DAeC kann bis zum Abschluß der Landesmeisterschaftssiegerehrung über den Deutschen Drachenfliegerclub DDC, der dem Luftsportverband Bayern angeschlossen ist, oder über einen anderen DAeC-Verein erfolgen.

Bei Mitgliedern eines DHV- oder DAeC-Vereins richtet sich der Ort der Meisterschaft nach dem Sitz ihres Vereins, bei vereinsungebundenen Teilnehmern nach ihrem ständigen Wohnsitz.

Bei allen Meisterschaften stehen Überlandflüge im Vordergrund. Die Reglements orientieren sich an dem Reglement für die Weltmeisterschaft. Für alle Teilnehmer ist daher die Überlandberechtigung erforderlich.

In Hinblick auf die Weltmeisterschaft dürfen bei den vorangehenden Meisterschaften alle Geräte geflogen werden, die für den Flugbetrieb in Deutschland zugelassen sind, ausnahmsweise also auch Prototypen und Einzelstücke.

Ungeklärte Einzelheiten

Völlig offen ist heute (1.2.83) noch, an welcher Landesmeisterschaft die nicht in Bayern, Baden-Württemberg oder Hessen ansässigen DHV-Mitglieder starten werden. Entweder es gibt für diese Mitglieder eine Blockmeisterschaft oder sie können an einer anderen Landesmeisterschaft teilnehmen.

Die knappe Terminplanung wird von seiten des DHV und des DAeC bedauert. Beide Verbände sind jedoch der Auffassung, daß der neue gemeinsame Weg Vorrang hatte.

Letzte Meldung unmittelbar vor Druckbeginn:

Die Vereine Blumberg-Immendingen und Döggingen sind bereit als Ausrichter der BaWü einzuspringen. Dann sagt Loffenau zu. Ergebnis: Baden-Württembergische Meisterschaft in Loffenau.

Rheinland-Pfalz lehnt endgültig ab, auch an die Nicht-DAeC-Teilnehmer Ranglisten-Punkte zu vergeben. Ergebnis: Den DHV-Piloten aus den Bundesländern Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen steht die Baden-Württembergische Meisterschaft mit allen Rechten offen, den Berlinern (DAeC und DHV) die Bayerische.

Wettbewerbskalender 1983

Haupt-Termin	Ausweich-Termin	Gelände	Wettbewerb	Ausrichter/Auskunft/Anmeldung
01.04.-04.04.	30.04./01.05.	Teufelsmühle Loffenau	Baden-Württembergische Meisterschaft und Block	Drachenflug Club Loffenau, Karlheinz Rasp, Lindenstr. 15, 7133 Maulbronn, oder über DHV
28.04.-01.05.		Untenberg Kössen	Hessische Meisterschaft	Rudolf Absolon, Reinhardsweg 4, 6057 Dietzenbach, oder über DHV
28.04.-01.05.	07.05./08.05.	Unternberg Ruhpolding	Bayerische Meisterschaft und Berlin	Luftsportverband Bayern, Färbergraben 30, 8000 München 33, oder über DHV
11.05.-15.05.		Tegelberg Schwangau	Deutsche Meisterschaft	Tegelbergbahn AG, 8959 Schwangau
05.06.-19.06.		Tegelberg Schwangau	Weltmeisterschaft	nur Nationalmannschaften
16.06.-19.06.	25.06./16.06.	Teufelsmühle Loffenau	Teufelspokal	Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forstraße 7 7500 Karlsruhe
02.09.-04.09.		Teufelsmühle Loffenau	Herbstflugtage	Drachenflugclub Loffenau, Wolfgang Benitz, Forstraße 7 7500 Karlsruhe

Schriftliche Anmeldung für die Landesmeisterschaften bis spätestens 2 Wochen vor Meisterschaftsbeginn!

Anzeige



Um
Längen voraus...
700 g – hoch ent-
wickelte und zuverlässige
Flug-Elektronik, die allen
Ansprüchen an Ausstattung, Qualität
und Sicherheit gerecht wird.

Elektronische Speedkompensation – Sollfahrtgeber
nach MC-CREADY mit der individuellen Polare Ihres Flug-
gerätes – Höhenmesser bis 6000 m mit 1 m Auflösung ohne Um-
schaltung – Höhenmesser mit meter-, mbar- und feet-Anzeige, umschaltbar
– Elektronischer Kompaß und Barografenspeicher.

NEU für alle Cockpit's 820 (auch zum Nachrüsten). Eingebaute Reservebatterie mit auto-
matischer Umschaltung und Warnton, wenn das Gerät nach Gebrauch nicht ausgeschaltet wurde.

Besuchen Sie uns auf der RMF + Hero in Friedrichshafen vom 12. bis 27. März 1983 · Stand-Nr.: 214